



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»
(ОАО «РЖД»)

РАСПОРЯЖЕНИЕ

« 12 » декабря 2017 г.

Москва

№ 2580р

О вводе в действие Регламента взаимодействия работников, связанных с движением поездов, с работниками локомотивных бригад при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования инфраструктуры ОАО «РЖД»

В целях установления единого порядка по действиям работников, связанных с движением поездов, с работниками локомотивных бригад при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования инфраструктуры ОАО «РЖД», с целью безусловного обеспечения требований безопасности движения:

1. Утвердить прилагаемый Регламент взаимодействия работников, связанных с движением поездов, с работниками локомотивных бригад при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования инфраструктуры ОАО «РЖД» (далее – Регламент).

2. Заместителю генерального директора – начальнику Центральной дирекции инфраструктуры Верховых Г.В., заместителю генерального директора – начальнику Дирекции тяги Валинскому О.С., заместителю генерального директора – начальнику Центральной дирекции управления движением Иванову П.А., директору ОАО «РЖД» по пассажирским перевозкам Пегову Д.В., руководителям филиалов, структурных подразделений и дочерних обществ ОАО «РЖД» обеспечить ознакомление, изучение настоящего Регламента причастными работниками и внести во внутренние документы подразделений соответствующие изменения.

3. Признать утратившим силу Регламент взаимодействия локомотивных бригад с причастными работниками ОАО «РЖД», деятельность которых непосредственно связана с движением поездов, при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 30 декабря 2010 г. № 2817р.

Первый заместитель
генерального директора ОАО «РЖД»

Исп. Сухарев О.В., ЦТ
(499) 260-83-16



А.А.Краснощек

УТВЕРЖДЕН

распоряжением ОАО «РЖД»

от « 12 » декабря 2017 г. № 2580р

**РЕГЛАМЕНТ
ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ РАБОТНИКОВ, СВЯЗАННЫХ С ДВИЖЕНИЕМ
ПОЕЗДОВ, С РАБОТНИКАМИ ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД ПРИ
ВОЗНИКНОВЕНИИ АВАРИЙНЫХ И НЕСТАНДАРТНЫХ
СИТУАЦИЙ НА ПУТЯХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ
ИНФРАСТРУКТУРЫ ОАО «РЖД»**

Содержание

1.	Предисловие	4
2.	Термины и определения	5
3.	Назначение и область применения	7
4.	Общие положения	8
5.	Порядок действий при вынужденной остановке поезда	10
6.	Порядок действий при появлении признаков нарушения целостности тормозной магистрали в составе поезда	13
7.	Порядок действий при обнаружении неисправности верхнего строения пути	20
8.	Порядок действий при несанкционированных остановках поездов у светофоров с запрещающим показанием	23
9.	Порядок действий в случаях неудовлетворительной работы автотормозов в поезде	25
10.	Порядок действий при получении информации о следовании встречного поезда, потерявшего управление тормозами или при несанкционированном движении вагонов	29
11.	Порядок действий при тревожных показаниях средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда	30
12.	Порядок действий при срабатывании устройств контроля схода подвижного состава	34
13.	Порядок действий при повреждении планки нижнего габарита подвижного состава	37
14.	Порядок действий при вынужденной остановке поезда на перегоне из-за неисправности локомотива	39
15.	Порядок действий при неисправности контактной сети или повреждении токоприемников	43
16.	Порядок действий при отключении напряжения в контактной сети	45
17.	Порядок действий при перезарядке тормозной магистрали в составе пассажирского поезда	46
18.	Порядок действий при перезарядке тормозной магистрали в составе грузового поезда	48
19.	Порядок действий при возникновении пожара в поезде	49
20.	Порядок действий при обнаружении в пути следования неисправностей колесных пар подвижного состава	54
21.	Порядок действий при нарушении работы устройств поезда радиосвязи	56

22. Порядок действий при неисправности локомотивных устройств безопасности 56
23. Порядок действий в случае получения сообщения о минировании поезда или совершения террористического акта в поезде 58
24. Порядок действий в случае потери машинистом способности управлять локомотивом 59
25. Порядок действий при наезде на человека, механизмы, посторонний предмет или столкновении с автотранспортным средством 59
26. Порядок действий при опробовании, обслуживании и управлении тормозами пассажирского поезда 61
27. Порядок действий по предупреждению образования ползунов колесных пар в пассажирских поездах после применения экстренного торможения 63
28. Порядок действий в случае обнаружения проезда людей на внешних частях МВПС 64
29. Порядок действий в случае обнаружения проезда людей на крыше МВПС 65
30. Порядок действий при возникновении у пассажира в вагоне пригородного поезда состояния или заболевания, угрожающего его жизни и здоровью 67

1. Предисловие

1.1. РАЗРАБОТАН – Дирекцией тяги.

1.2. ВНЕСЕН – Дирекцией тяги.

1.3. УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ – распоряжением первого вице-президента ОАО «РЖД».

1.4. ВВЕДЕН ВЗАМЕН – Регламента взаимодействия работников локомотивных бригад с причастными работниками ОАО «РЖД», деятельность которых непосредственно связана с движением поездов, при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования инфраструктуры ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 30 декабря 2010 г. № 2817р.

1.5. ПЕРЕСМОТР И ВНЕСЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ в Регламент производится – по введению в действие новых нормативных документов ОАО «РЖД» и Минтранса России, определяющих организацию работы структурных подразделений на инфраструктуре ОАО «РЖД» в области обеспечения безопасности движения поездов.

1.6. КОНТРОЛЬНЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР документа в электронной форме можно извлечь из Единой системы документооборота (ЕАСД).

2. Термины и определения

АЛСН - автоматическая локомотивная сигнализация непрерывного действия.

БЛОК безопасный локомотивный объединенный комплекс.

БХВ - блок хвостового вагона.

ДЦУП – диспетчерский центр управления перевозками.

ДСП - дежурный по железнодорожной станции.

ДНЦ - диспетчер поездной.

ИДП - приложение № 8 к ПТЭ - инструкция по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, утверждена Приказом Минтранса России от 4 июня 2012 г. № 162, зарегистрированном в Минюсте Российской Федерации 28 июня 2012 г.

ИСИ - приложение № 7 к ПТЭ - инструкция по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, утверждена Приказом Минтранса России от 4 июня 2012 г. № 162, зарегистрированном в Минюсте Российской Федерации 28 июня 2012 г.

КЛУБ - комплексное локомотивное устройство безопасности.

КЛУБ-У - комплексное локомотивное устройство безопасности унифицированное.

КТСМ (КТСМ-01, КТСМ-01Д, КТСМ-02, КТСМ-К и др.) - комплексы технических средств многофункциональные.

КТ - сигнальный знак конец торможения.

Локомотивная бригада - работники, осуществляющие управление и обслуживание локомотивов, а также мотор-вагонных поездов.

Локомотив - железнодорожный подвижной состав, предназначенный для обеспечения передвижения по железнодорожным путям поездов или отдельных вагонов.

Машинист - работник, осуществляющий управление локомотивом, МВПС, ССПС и обеспечивающий безопасность движения при ведении поезда и выполнении маневровой работы.

МВПС (мотор-вагонный подвижной состав) - моторные и немоторные вагоны, из которых формируются электропоезда, дизель-поезда, автомотрисы, дизель-электропоезда, электромотрисы, предназначенные для перевозки пассажиров и (или) багажа.

Местная инструкция – нормативный документ, определяющий порядок выполнения пооперационной работы в структурном подразделении (депо), исходя из местных условий.

НТ - сигнальный знак начало торможения.

ПЕ - подвижная единица техники, как самоходная, так и не самоходная, предназначенная для передвижения по железнодорожным путям общего пользования (локомотив, вагон, мотор-вагонная секция и т.д.).

Поездная бригада - группа железнодорожных работников, назначаемая для сопровождения и обслуживания пассажирского поезда в которую входят начальник поезда, проводники и поездной электромеханик.

Правила № 151 – Правила технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденные Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (протокол от 6-7 мая 2014 г. № 60).

ПТЭ - Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утверждены Приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286, зарегистрированном в Минюсте Российской Федерации 28 января 2011 г.

ПТО - пункт технического обслуживания (вагонов).

ПЧ - дистанция пути.

ПЧД - диспетчер дистанции пути.

ССПС - специальный самоходный подвижной состав.

СКНБ - система контроля нагрева букс.

СКНР - система контроля нагрева редуктора.

Торможение экстренное - торможение, применяемое в случаях, требующих немедленной остановки поезда, путем применения максимальной тормозной силы.

ТРА - техническо-распорядительный акт железнодорожной станции.

ЦПК - центральный пункт контроля системы централизации СТК.

ЭПС - тяговый электроподвижной состав (электровозы электропоезда, электромотрисы).

ЭЧ - дистанция электроснабжения.

ЭЧЦ - энергодиспетчер.

ЭММ - электронный маршрут машиниста.

3. Назначение и область применения

Настоящий Регламент взаимодействия работников, связанных с движением поездов, с работниками локомотивных бригад при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования инфраструктуры ОАО «РЖД» (далее – Регламент) устанавливает:

- положения и требования, предъявляемые к организации и выполнению мероприятий работниками ОАО «РЖД», связанных с движением поездов и выполнением маневровой работы при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на инфраструктуре ОАО «РЖД»;

- перечень нормативных документов ОАО «РЖД», Минтранса России и МПС России, определяющих основные направления организации по взаимодействию работников смежных служб в вопросах обеспечения безопасности движения поездов;

- регламент взаимодействия между участниками перевозочного процесса при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций.

Область применения Регламента определена требованиями нормативных документов ОАО «РЖД», МПС России и Министерством транспорта Российской Федерации.

4. Общие положения

4.1. Настоящий Регламент разработан в целях установления единого порядка взаимодействия работников, связанных с движением поездов, с работниками локомотивных бригад на путях общего пользования инфраструктуры ОАО «РЖД».

4.2. Настоящий Регламент разработан в соответствие с требованиями, предъявляемыми нормативными документами ОАО «РЖД», МПС и Минтранса России:

Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденными приказом Минтранса России 21 декабря 2010 г. № 286;

Регламентом действий локомотивных бригад в аварийных и нестандартных ситуациях при работе на сопредельных участках других железнодорожных администраций, утвержденном на заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (протокол от 21-22 мая 2009 г. № 50);

Приложением № 8 к ПТЭ (Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, утвержденной приказом Минтранса России от 4 июня 2012 г. № 162);

Приложением № 7 к ПТЭ (Инструкция по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, утвержденной от 4 июня 2012 г. № 162);

Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управление тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (протокол от 5-6 мая 2014 г. № 60);

Порядком действий работников ОАО «РЖД» при вынужденной остановке поезда на перегоне с последующим оказанием ему помощи вспомогательным локомотивом, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 27 февраля 2015 г. № 554р;

Инструкцией по монтажу, вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию и ремонту устройств контроля схода железнодорожного подвижного состава, утвержденной МПС России 30 декабря 2002 г. № ЦВ-ЦШ-929;

Инструкцией по размещению, установке и эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 18 марта 2016 г. № 469р;

Инструкцией проводника пассажирского вагона АО «ФПК»,

утвержденной распоряжением АО «ФПК» от 27 апреля 2015 г. № 515р;

Инструкцией начальника пассажирского поезда АО «ФПК», утвержденной распоряжением АО «ФПК» от 20 июля 2015 г. № 916р;

Правилами безопасности и порядка ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам от 25 ноября 1996 г. № ЦМ-407;

Регламентом действий работников структурных подразделений ОАО «РЖД» при получении информации о травмировании граждан, не связанных с производством, подвижным составом, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 29 мая 2015 г. № 290;

Распоряжением ОАО «РЖД» от 27 декабря 2012 г. № 2707р «Об утверждении инструкции по охране труда для локомотивных бригад ОАО «РЖД»;

Распоряжением ОАО «РЖД» от 11 января 2016 г. № 4р «О введении в действие типовой инструкции организации вождения поездов и выполнению маневровой работы машинистами без помощников машиниста (в одно лицо)».

Распоряжением ОАО «РЖД» от 17 апреля 2017 г. № 734р «Об утверждении временной инструкции о порядке движения поездов на участках железнодорожной линии Прохоровка-Журавка-Чертково-Батайск, оборудованных системой интервального регулирования движения поездов с подвижными блок-участками на перегонах.

5. Порядок действий при вынужденной остановке поезда

5.1. При вынужденной остановке поезда на перегоне машинист (помощник машиниста), визуально определившись в координатах места остановки локомотива, обязан немедленно доложить ДСП ограничивающим перегон, ДНЦ и машинистам поездов попутного и встречного направлений на однопутных, двухпутных и многопутных перегонах об остановке и ее причинах.

При вынужденной остановке поезда на перегоне машинист (помощник машиниста), уточнив местоположение (километр, пикет), обязан начинать передачу сообщений текстом следующего содержания:

«Внимание, все! Я, машинист (фамилия) поезда №... остановился на... километре,... пикете четного (нечетного) пути перегона... вследствие (указать причину). Будьте бдительны!» (сообщение при необходимости повторяется несколько раз).

В случаях остановки поезда на перегоне у запрещающего показания светофора, информацию об остановке с указанием километра, пикета и пути перегона машинист обязан сообщить машинистам вслед идущих поездов и ДСП станций, ограничивающих перегон, либо ДНЦ участка при диспетчерской централизации.

5.2. При остановке поезда в связи с падением давления в тормозной магистрали машинист обязан немедленно передать сообщение по радиосвязи:

«Внимание, все! Я, машинист (фамилия) поезда №..., остановился по падению давления в тормозной магистрали на... километре четного (нечетного) пути перегона..., сведений о нарушении габарита не имею. Будьте бдительны!».

5.3. При остановке поезда в связи со сходом железнодорожного подвижного состава с рельсов машинист обязан немедленно передать сообщение по радиосвязи:

«Внимание, все! Я, машинист (фамилия) поезда №.... На... километре... пикете четного (нечетного) пути перегона... нарушен габарит вследствие схода подвижного состава. Будьте бдительны!».

Сообщение повторяется пока машинист остановившегося поезда не получит подтверждения о воспринятой информации от машинистов встречных и вслед идущих поездов, ДСП станций, ограничивающих перегон, ДНЦ при диспетчерской централизации. В случаях отсутствия информации о подтверждении воспринятой информации от машинистов встречного и вслед идущего поездов, в том числе следующих по смежному пути двухпутного или многопутного перегонов, машинист поезда остановившегося на перегоне, обязан сообщить об этом ДСП (ДНЦ при диспетчерской централизации), которые принимают меры к информированию машинистов данных поездов о необходимости принятия соответствующих мер.

Информация передается в следующей последовательности: на УКВ диапазоне машинистам поездов, следующих во встречном или попутном направлении, при обслуживании пассажирского поезда начальнику поезда, затем на КВ диапазоне ДСП ограничивающим перегон, ДНЦ.

В исключительных случаях, если поезд вынужденно остановился в зоне отсутствия действия поездной радиостанции, машинисту разрешается воспользоваться сотовой связью и доложить дежурному по основному депо или командно-инструкторскому составу о координатах и причинах остановки, в случае невозможности дальнейшего следования к принятию мер по скорейшему выводу поезда с перегона. В данном случае помощник машиниста направляется в сторону ожидаемого поезда для ограждения остановившегося поезда.

Дежурному по депо или командно-инструкторскому составу продолжить алгоритм передачи информации, полученной по сотовой связи от машиниста остановившегося поезда ДСП (ДНЦ) до получения подтверждения о принятии информации от причастных работников.

Вывод поезда с перегона осуществляется порядком, установленным ИДП.

Машинисты всех поездов, находящихся в зоне действия радиосвязи, ДНЦ и ДСП после слов «Внимание все!» обязаны прекратить переговоры по радиосвязи, внимательно выслушать сообщение.

Машинисты вслед идущих и встречных поездов обязаны подтвердить полученную информацию по форме: «Я, машинист поезда № __, фамилия, понял, поезд № __ остановился на __ км __ пикете, __ пути, _____ перегона», произвести пометку в бланке ДУ-61 о месте препятствия и принять меры к обеспечению безопасности движения поезда.

5.4. Машинисты встречного и попутных поездов, а также следующих по одному из путей на многопутном участке, услышав информацию о вынужденной остановке поезда при отсутствии сведений о наличии габарита, обязаны:

- снизить скорость движения поезда служебным торможением и проследовать вдоль остановившегося поезда со скоростью не более 20 км/час, с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения;

- доложить машинисту остановившегося поезда и ДСП (ДНЦ) станций, ограничивающих перегон, о наличии габарита и выявленных замечаниях после проследования локомотивом хвостового вагона.

В случае нахождения на расстоянии, не обеспечивающем своевременное снижение скорости до 20 км/час до встречного локомотива или с хвоста остановившегося поезда, услышав информацию о вынужденной

остановке поезда при отсутствии сведений о наличии габарита машиниста встречного и попутного поезда на многопутном участке обязаны:

- применить экстренное торможение;
- подать звуковой оповестительный сигнал и кратковременным включением и выключением прожектора подтвердить, что им приняты меры для остановки поезда;

- выяснить у машиниста остановившегося поезда причину остановки, необходимость оказания помощи. Помощь оказывается по разрешению ДНЦ установленным ИДП порядком и распоряжением ОАО «РЖД» от 27 февраля 2015 г. № 554р;

- при отсутствии нарушения габарита продолжить движение вдоль состава со скоростью не более 20 км/час с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

5.5. Во всех случаях, когда машинист поезда, остановившегося на перегоне, имеет сведения о нарушении габарита подвижного состава или отсутствии таких сведений, или в других случаях, когда необходима остановка встречного поезда, он обязан включить красные огни буферных фонарей. Если конструктивно не предусмотрены буферные фонари красного цвета или их неисправности, для остановки поезда использовать сигнальные принадлежности находящиеся на локомотиве.

5.6. При неисправности локомотива и во всех случаях, когда движение поезда не может быть возобновлено через 10 минут машинист обязан затребовать у ДНЦ через ДСП близлежащей станции вспомогательный локомотив. При отсутствии возможности удержать поезд на месте на автотормозах локомотивная бригада обязана немедленно произвести закрепление состава, в соответствии с требованием главы 3 приложения 2 Правил № 151 с ограждением поезда в соответствии с нормами и правилами, установленными ИСИ, ИДП и распоряжения ОАО «РЖД» № 554р, с последующим докладом о закреплении состава ДСП станций ограничивающих перегон или ДНЦ при диспетчерской централизации.

При обслуживании пассажирского поезда машинист обязан сообщить информацию начальнику поезда о необходимости приведения в действие ручных тормозов вагонов и укладки тормозных башмаков, оградить поезд в соответствии с требованиями пунктов 45, 46, 47, 48 ИСИ.

5.7. В случае остановки поезда по причине неисправности локомотива (МВПС) локомотивной бригаде запрещается производить принудительный отпуск автотормозов в составе поезда до выявления причины возникновения нестандартной ситуации или при неисправности автотормозного оборудования. Отпуск производить только после зарядки

тормозной магистрали или закрепления состава от неснкционированного движения.

5.8. Во всех случаях вынужденной остановки поезда на перегоне движение можно возобновлять только по согласованию с ДНЦ или ДСП близлежащей станции.

6. Порядок действий при появлении признаков нарушения целостности тормозной магистрали в составе поезда

6.1. Причинами падения давления в тормозной магистрали подвижного состава являются:

- разъединение тормозных рукавов или другое нарушение целостности тормозной магистрали в составе поезда;
- обрыв (саморасцеп) автосцепных устройств в подвижном составе;
- сход подвижного состава с нарушением целостности тормозной магистрали;
- открытие крана экстренной остановки (стоп-крана);
- срабатывание автостопного торможения;
- срабатывание ускорителя экстренного торможения;
- нарушение производительности компрессоров;
- потеря связи с БХВ.

6.2. Признаками, по которым определяется падение давления в тормозной магистрали поезда, МВПС, являются:

- снижение скорости, не соответствующее профилю пути;
- частое включение компрессоров;
- быстрое снижение давления в главных резервуарах после выключения компрессоров при неработающих песочницах и тифонах;
- срабатывание датчика контроля состояния тормозной магистрали усл. № 418.

Контроль за целостностью тормозной магистрали поезда осуществляется машинистом по контрольным приборам (манометрам тормозной магистрали и главных резервуарах), расположенным в кабине управления локомотива, МВПС.

6.3. Порядок действий машиниста при падении давления в тормозной магистрали подвижного состава.

При падении давления в тормозной магистрали пассажирского, почтово-багажного, грузопассажирского поезда, МВПС машинист должен применить экстренное торможение путем перевода управляющего органа крана машиниста в положение экстренного торможения, а ручку вспомогательного тормоза в крайнее тормозное положение до полной

остановки. При применении экстренного торможения в обязательном порядке должна использоваться система подачи песка (при ее наличии) под колесные пары, которая должна быть прекращена при скорости движения подвижного состава равной 10 км/час.

6.4. Порядок действий машиниста при падении давления в тормозной магистрали грузового поезда.

Если при следовании грузового поезда появились признаки возможного нарушения целостности тормозной магистрали (частые включения компрессоров или быстрое снижение давления в главных резервуарах после выключения компрессоров при неработающих приборах пескоподачи и тифонах, резкое замедление движения поезда, не соответствующее влиянию профиля пути), отключить тягу, перевести на 5-7 секунд управляющий орган крана машиниста в положение, не обеспечивающее поддержание заданного давления в тормозной магистрали после торможения, и наблюдать за давлением тормозной магистрали:

- в случае, когда не происходит быстрое и непрерывное снижение давления в тормозной магистрали и резкое замедление движения поезда, выполнить служебное торможение с разрядкой тормозной магистрали на величину первой ступени, затем отпустить автотормоза поезда установленным порядком, при этом включать тягу разрешается только после полного отпуска автотормозов поезда;

- в случае, когда происходит быстрое и непрерывное снижение давления в тормозной магистрали или резкое замедление движения поезда, не соответствующее влиянию профиля пути, выполнить служебное торможение на величину первой ступени. Затем управляющий орган крана машиниста перевести в положение, не обеспечивающее поддержание заданного давления в тормозной магистрали после торможения, и остановить поезд без применения вспомогательного тормоза локомотива. После остановки поезда управляющий орган крана вспомогательного тормоза перевести в крайнее тормозное положение.

Если при следовании грузового поезда произошло срабатывание датчика контроля состояния тормозной магистрали или произошло самопроизвольное снижение давления в тормозной магистрали машинист обязан выполнить служебное торможение с разрядкой тормозной магистрали на величину первой ступени, после чего перевести управляющий орган крана машиниста в положение, не обеспечивающее поддержание заданного давления в тормозной магистрали после торможения и остановить поезд без применения вспомогательного тормоза локомотива.

После остановки управляющий орган крана вспомогательного тормоза перевести в крайнее тормозное положение. Помощник машиниста должен

осмотреть поезд, выяснить в полном ли он составе по номеру последнего вагона и проверить наличие поездного сигнала на этом вагоне, проверить целостность и плотность тормозной магистрали и выполнить сокращенное опробование тормозов.

В случае повторения признаков возможного нарушения целостности тормозной магистрали поезда (в том числе срабатывание датчика контроля состояния тормозной магистрали в составе) необходимо перевести на 5-7 сек управляющий орган крана машиниста в положение, не обеспечивающее поддержание заданного давления в тормозной магистрали после торможения и наблюдать за давлением тормозной магистрали:

- в случае, когда не происходит быстрое и непрерывное снижение давления в тормозной магистрали и резкое замедление движения поезда, выполнить служебное торможение с разрядкой тормозной магистрали на величину первой ступени, затем отпустить автотормоза поезда установленным порядком, включать тягу разрешается только после полного отпуска автотормозов поезда;

- в случае, когда происходит быстрое и непрерывное снижение давления в тормозной магистрали или резкое замедление движения поезда, не соответствующее влиянию профиля пути, выполнить служебное торможение на величину первой ступени. Затем управляющий орган крана машиниста перевести в положение, не обеспечивающее поддержание заданного давления в тормозной магистрали после торможения, и остановить поезд без применения вспомогательного тормоза локомотива. После остановки поезда управляющий орган крана вспомогательного тормоза перевести в крайнее тормозное положение.

При повторении признаков возможного нарушения целостности тормозной магистрали поезда, машинист обязан заявить ДНЦ через ДСП близлежащей станции контрольную проверку тормозов в соответствии с главой XIV Правил № 151.

6.5. Порядок передачи информации об остановке поезда по причине падения давления в тормозной магистрали.

При вынужденной остановке поезда по причине падения давления в тормозной магистрали информация передается локомотивной бригадой порядком, указанным в пункте 5.1 настоящего Регламента.

6.6. Порядок осмотра состава поезда.

Машинист должен направить помощника машиниста для осмотра состава поезда, предварительно проинструктировав его о порядке действий.

Помощник машиниста перед уходом для осмотра поезда обязан:

- выписать номер хвостового вагона из справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии;

- взять с собой сигнальные принадлежности, переносную радиостанцию, для оперативной связи с машинистом, в темное время суток фонарь;

- при остановке грузового поезда на неблагоприятном профиле взять тормозные башмаки для закрепления вагонов, принять меры к закреплению состава необходимым количеством тормозных башмаков в соответствии с нормами и правилами;

- для определения причины падения давления в тормозной магистрали произвести осмотр всего состава, обращая особое внимание на наличие постоянного дутья сжатого воздуха из тормозной сети поезда, осмотр колесных пар на предмет схода, а также состояния автосцепного оборудования;

- дойдя до последнего вагона сверить его номер с номером, указанным в справке об обеспечении поезда тормозами формы ВУ-45, проверить наличие на вагоне у буферного бруса с правой стороны обозначения хвоста поезда в виде красного диска со светоотражателем, положение рукава тормозной магистрали вагона (должен быть в подвешенном состоянии).

В пассажирском поезде дополнительно убедиться в наличии 3-х включенных красных сигнальных огней на хвостовом вагоне и уточнить у проводника последнего вагона, что он является хвостовым в составе поезда. Осмотр пассажирского поезда проводится совместно с начальником поезда или поездным электромехаником.

При обслуживании локомотива машинистом в одно лицо осмотр пассажирского поезда производится поездной бригадой, для осмотра грузового поезда могут привлекаться работники локомотивных бригад встречных и попутных поездов, а также СПСС.

6.7. Порядок действий при разъединении тормозных рукавов или другом нарушении целостности тормозной магистрали в составе поезда.

При выявлении разъединения тормозных рукавов локомотивная бригада обязана:

- произвести их осмотр, при выявлении неисправного рукава при необходимости произвести замену на исправный, который находится на локомотиве в технической аптечке, а в случае отсутствия снять его с хвостового вагона или переднего бруса локомотива;

- убедиться, что номер хвостового вагона соответствует номеру, указанному в справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии;

- произвести проверку целостности тормозной магистрали;

- произвести сокращенное опробование тормозов.

При выявлении нарушения целостности тормозной магистрали поезда

из-за неисправности тормозного оборудования и невозможности ее устранения локомотивная бригада обязана:

- сообщить о характере неисправности ДНЦ или ДСП, затребовать у ДНЦ через ДСП близлежащей станции вспомогательный локомотив для вывода хвостовой части с перегона и далее руководствоваться указаниями ДНЦ;

- в случае необходимости перекрытия концевого крана до неисправного вагона, необходимо с учетом профиля пути и возникшей неисправности произвести закрепление хвостовой части состава от несанкционированного ухода в соответствии с нормами и правилами, установленными в соответствии с требованиями раздела III.7 Правил № 151.

6.8. Порядок действий при выявлении разъединения (разрыва) поезда.

Порядок действий при разъединении (разрыве) поезда определен пунктами 9-13 приложения № 7 ИДП.

При разъединении (разрыве) поезда на перегоне машинист обязан:

- немедленно сообщить о случившемся по радиосвязи машинистам поездов, следующих по перегону, и ДСП станций, ограничивающих перегон, которые немедленно докладывают об этом ДНЦ;

- через помощника машиниста проверить состояние состава и сцепных приборов у разъединившихся вагонов и при их исправности сцепить состав поезда. Осаживать разъединившиеся части состава для сцепления следует с особой осторожностью, чтобы при соударении вагонов скорость не превышала 3 км/ч;

- поврежденные тормозные рукава заменить запасными или снятыми с хвостового вагона и у переднего бруса локомотива;

Во всех случаях, когда операции по соединению разъединившихся частей состава поезда не могут быть выполнены в течение 20 минут, машинист обязан принять меры к тому, чтобы оставшаяся без локомотива часть поезда была закреплена тормозными башмаками и ручными тормозами.

После сцепления разъединившихся частей помощник машиниста по номеру хвостового вагона и наличию на нем поездного сигнала должен убедиться в целостности состава. Перед возобновлением движения должны быть отпущены ручные тормоза, произведено сокращенное опробование автотормозов, изъяты тормозные башмаки из-под вагонов.

Не допускается соединять части поезда на перегоне:

- во время тумана, метели и при других неблагоприятных условиях, когда сигналы трудно различимы;

- если отцепившаяся часть находится на уклоне круче 0,0025 и от толчка при соединении может уйти в сторону, обратную направлению движения поезда.

В исключительных случаях для соединения с отцепившейся частью состава может быть использован локомотив сзади идущего поезда в порядке, предусмотренном в пункте 22 приложения № 7 ИДП.

Если соединить поезд невозможно, машинист должен затребовать вспомогательный локомотив или восстановительный поезд в порядке, предусмотренном в пункте 2 приложения № 7 ИДП, указав дополнительно в заявке ориентировочное расстояние между разъединившимися частями поезда.

В исключительных случаях, при отсутствии телефонной и радиосвязи с ДСП станции или ДНЦ для доставки на железнодорожную станцию письменного требования может быть использован поезда локомотив (с вагонами или без них). Отцеплять локомотив от состава разрешается лишь после закрепления вагонов от ухода укладкой под колеса вагонов тормозных башмаков и приведения в действие ручных тормозов. Перед отцепкой локомотива от состава должны быть приведены в действие также и автотормоза оставляемых вагонов (полным открытием концевого крана).

Хвост такого локомотива должен быть обозначен днем – развернутым желтым флагом у буферного бруса с правой стороны, ночью – желтым огнем фонаря.

Не разрешается использование локомотива пассажирского поезда для доставки требования на железнодорожную станцию.

В случае обрыва автосцепных устройств вагонов машинист в соответствии с требованиями раздела XIV Правил № 151, обязан заявить ДНЦ через ДСП контрольную проверку тормозов.

6.9. Порядок действий при выявлении схода подвижного состава.

При выявлении схода подвижного состава локомотивная бригада обязана:

- немедленно приступить к закреплению вагонов, стоящих на рельсах после сошедших вагонов, в соответствии с требованиями раздела III.7 Правил № 151;

- произвести ограждение места схода в соответствии с нормами и правилами ограждения и в соответствии с требованиями пунктов 48-49 ИСИ доложить машинисту поезда.

Машинист поезда, получив информацию о сходе подвижного состава, обязан:

- доложить машинистам встречных и вслед идущих поездов, ДНЦ (ДСП, ограничивающих перегон);

- включить красные огни буферных фонарей;

- после личного осмотра места схода передать ДСП, ограничивающих перегон (ДНЦ) следующую информацию:

- имеются ли человеческие жертвы,
- наличие габарита по соседнему пути,
- точно указать на каком километре и пикете произошел сход, характер местности, имеются ли подъезды к железнодорожному пути,
- сколько единиц подвижного состава сошло с рельсов (есть ли сход локомотива),
- номера сошедших вагонов, порядковый номер первого сошедшего вагона с головы поезда, разрыв между вагонами (в метрах);
- данные о состоянии контактной сети и опор контактной сети;
- данные о состоянии и целостности устройств инфраструктуры (пути, устройств СЦБ);
- в дальнейшем руководствоваться указаниями ДНЦ.

При возникновении аварийных ситуаций с вагонами занятыми опасными грузами (ОГ) машинист локомотива незамедлительно сообщает об этом по поездной радиосвязи или любым другим возможным в создавшейся ситуации видам связи ДНЦ, ДСП ближайших станций, ограничивающим перегон. Машинист локомотива и его помощник имеют право вскрыть пакет с перевозочными документами.

Сообщение должно включать в себя описание характера аварийной ситуации, сведения о наличии пострадавших, содержащиеся в перевозочных документах наименование груза, номер аварийной карточки (номер ООН груза, при наличии), количество опасного груза в зоне аварийной ситуации, а на электрифицированных участках - сведения о необходимости снятия напряжения в контактной сети.

В условиях аварийной ситуации локомотивная бригада принимает меры, руководствуясь указаниями, содержащимися в аварийной карточке на данный опасный груз.

6.10. Порядок действий при выявлении срыва стоп-крана в пассажирском поезде.

Если при осмотре пассажирского поезда выяснится, что падение давления в тормозной магистрали произошло из-за срыва стоп-крана, по причине обнаружения посторонних шумов, рывков, ударов, срабатывания СКНБ, СКНР то дальнейший осмотр производится машинистом совместно с начальником поезда.

По результатам осмотра решение о порядке дальнейшего следования принимается начальником поезда совместно с машинистом. Машинист локомотива должен получить акт установленной формы, который составляет начальник поезда по факту и о причинах срыва стоп-крана.

Причину срыва стоп-крана машинист докладывает ДНЦ.

6.11. В грузовых поездах, в случае срыва стоп-крана (в вагонах

рефрижераторных секций, пассажирских вагонов и др.) действовать в соответствии с требованием пункта 179 Правил № 151. Решение о порядке дальнейшего следования по результатам осмотра принимается лицом, сопровождающим вагон, совместно с машинистом, с составлением акта рукописной формы и передачи его машинисту.

7. Порядок действий при обнаружении неисправности верхнего строения пути

7.1. При следовании по участку обслуживания и обнаружении машинистом вертикальных или горизонтальных колебаний локомотива, МВПС (бокового, вертикального толчка) машинист обязан, применить служебное торможение, до полной остановки подвижного состава при этом визуально контролируя его состояние, как со стороны машиниста, так и со стороны помощника машиниста через зеркала обратного вида.

В случае выхода подвижного состава за пределы габарита и появления признаков схода немедленно применить меры к остановке поезда, посредством применения экстренного торможения.

7.2. После остановки машинист порядком, установленным пунктом 5.1 настоящего Регламента, докладывает о внезапной остановке. Также передает информацию о месте, в котором произошел толчок с указанием километра, пикета, пути перегона и лично производит осмотр обозначенного места с последующим докладом результатов осмотра ДСП и ДНЦ при организации движения поездов при диспетчерской централизации. При следовании с пассажирским поездом машинист передает информацию о причине остановки начальнику поезда.

7.3. Если по результатам осмотра подвижного состава и пути не выявлены замечания угрожающие дальнейшему безопасному следованию поезда, то после доклада ДСП и ДНЦ о результатах осмотра разрешается движение со скоростью не более 20 км/час. После проследования опасного места всем составом разрешается дальнейшее следование с установленной скоростью.

После остановки пассажирского поезда его осмотр производят машинист совместно с начальником поезда. Осмотр других поездов производит машинист поезда. При следовании поезда под управлением машиниста без помощника машиниста действовать в соответствии с разделом 17 Типовой инструкции организации вождения поездов и выполнения маневровой работы машинистами без помощника машиниста «в одно лицо», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 11 января 2016 г. № 4р.

7.4. При проведении осмотра места возникновения «толчка» и выявления машинистом причины его появления, связанной с неисправностями верхнего строения пути, угрожающей безопасности движения поездов (размыв пути, обвал, выброс пути и другие возможные неисправности пути, такие как просадка пути, перекося, разжижение и выплески балласта, нарушение балластной призмы и др.), разрешается дальнейшее следование подвижного состава, только после осмотра данного места работником дистанции пути по должности не ниже бригадира пути.

Разрешением на проследование опасного места подвижным составом, является запись представителя дистанции пути (должность не ниже бригадира пути), выполненная на обратной стороне бланка формы ДУ-61 следующего содержания:

«Разрешаю машинисту (указать фамилию) _____ поезда № _____ проследовать по _____ км _____ пк со скоростью _____ км/час по причине неисправности верхнего строения пути (указать неисправность) _____ дата _____ 201__ г. Должность _____ Подпись _____ расшифровка подписи _____».

7.5. ДСП станции после получения сообщения от машиниста об обнаружении предположительной неисправности верхнего строения пути «толчок» обязан:

- записать его в журнал осмотра;
- исключить отправление поездов на перегон, на котором обнаружена неисправность – «толчок» в пути.

В случае, если поезда были ранее отправлены на перегон, обязан сообщить машинистам отправленных поездов о неисправности – «толчок» в пути – километр, пикет, номер пути и название перегона.

Первый поезд на путь перегона, с которого получено сообщение о неисправности – «толчок» в пути, может быть отправлен в сопровождении дорожного мастера, а при его отсутствии – бригадира пути. Машинисту поезда выдается предупреждение, в котором указывается об остановке в пределах километра, предшествующего тому, на котором обнаружена неисправность – «толчок» в пути, и о дальнейшем следовании по указанию работника. Сопровождающего поезд работник устанавливает порядок пропуска поездов, при необходимости выдает заявку на ограничение скорости.

7.6. Машинисты вслед идущих поездов, получив информацию о «толчке в пути» обязаны:

- остановить поезд возле указанного места препятствия;
- убедиться в возможности дальнейшего следования личным осмотром при не выявлении нарушений в содержании верхнего строения пути,

проследовать указанное место составом со скоростью обеспечивающей безопасность движения поездов, но не более 20 км/час.

- при обнаружении неисправности, угрожающей безопасности движения в месте препятствия сообщить по радиосвязи машинистам вслед идущих поездов и ДСП. Возобновление движения разрешается, только после устранения неисправности работниками дистанции пути.

7.7. При ведении поезда по участку обслуживания и визуальному выявлению неисправностей верхнего строения пути, создающих угрозу безопасности движения поездов, в том числе излома рельса, размыва пути, обвала, снежного заноса, выброса пути, оползня скальных пород, сели и т.д. машинист обязан применить экстренное торможение, приняв все возможные меры для остановки поезда до возникшего опасного места.

Машинисту запрещается возобновлять движение до проведения осмотра и принятия решения представителем дистанции пути. Дальнейшее следование поезда осуществлять, предусмотренным порядком проследования опасного места подвижным составом, руководствуясь пунктом 7.4 настоящего Регламента.

В случае обнаружения излома рельса или разрыва стыка машинист обязан доложить ДСП, ДНЦ километр, пикет, путь перегона на котором выявлена неисправность.

Если поезд остановлен у лопнувшего рельса, по которому согласно заключению бригадира пути, а при его отсутствии - машиниста, возможно пропустить поезд, то по нему разрешается пропустить только один первый поезд со скоростью не более 5 км/час.

При сквозном поперечном изломе рельсовой плети бесстыкового пути, если образовавшийся зазор менее 25 мм, до вырезки дефектного места допускается концы плети соединить накладками, сжатыми струбцинами (утвержденного типа). В этом случае поезда в течение 3 часов пропускаются по дефектной плети со скоростью не более 25 км/час. Такой стык должен находиться под непрерывным наблюдением специально выделенного работника.

По лопнувшему рельсу в пределах моста или тоннеля пропуск поездов во всех случаях запрещается.

7.8. В случае возникновения препятствия (излом рельса, размыв пути, обвал, снежный занос, развалившийся груз, сход сели и т.д.), когда требуется оградить место препятствия для движения поездов, возникшее на смежном железнодорожном пути, машинист должен подавать сигнал общей тревоги (один длинный и три коротких сигнала) и организовать его ограждение согласно раздела III пункта 48 приложения № 7 ПТЭ.

7.9. В случаях возникновения препятствия по причине размыва или выброса железнодорожного пути и его затопления, обвала, снежного заноса,

развала груза и т.д. по соседнему пути двухпутного или многопутного перегона машинист обязан:

- сообщить о возникновении препятствия для движения машинистам встречных поездов, ДСП ограничивающим перегон, ДНЦ при организации вождения поездов при диспетчерской централизации;
- подавать звуковой сигнал общей тревоги тифоном большой громкости (один длинный и три коротких);
- организовать ограждение места препятствия в соответствии с требованиями п.п. 45, 46, 47, 48, 49 ИСИ.

8. Порядок действий при несанкционированных остановках поездов у светофоров с запрещающим показанием

8.1. В случаях остановки поезда у проходного светофора с запрещающим показанием, а также непонятным и погасшим показаниями и при наличии сведений о свободности впереди лежащего блок - участка машинист, руководствуясь пунктом 87 приложения № 6 ПТЭ, и пунктом 5 приложения № 1 ИДП, проследует его со скоростью не более 20 км/час, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/час и следует с особой бдительностью и готовностью остановиться, если впереди возникнет препятствие для движения.

8.2. После остановки поезда перед проходным светофором с красным огнем, а также с непонятным показанием или погасшим, если машинист видит или знает, что впередилежащий блок-участок занят поездом или имеется иное препятствие для движения, запрещается продолжать движение до тех пор, пока блок участок не освободится.

8.3. Установленным порядком и в соответствии с приложением № 20 ИДП машинист сообщает ДСП, ДНЦ и машинистам, следующим в попутном направлении о несанкционированной остановке поезда у светофора с запрещающим показанием. Порядком установленным пунктами 8.1. и 8.4. настоящего Регламента проследует его, выполняя установленный регламент служебных переговоров, обращая особое внимание на состояние верхнего строения железнодорожного пути. При обнаружении лопнувшего рельса действовать в соответствии с требованием пункта 7.7 настоящего Регламента.

8.4. При отсутствии информации о свободности впереди лежащего блок - участка или иного препятствия, машинист после остановки поезда обязан отпустить автотормоза и, если за это время на светофоре не появится разрешающего огня, проследует его установленным порядком и следует до

следующего светофора со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/час.

8.5. В случае, когда следующий проходной светофор будет в таком же положении, движение поезда после остановки продолжается в том же порядке.

Если после проследования в установленном порядке проходного светофора с запрещающим показанием, с непонятным показанием или погасшим при дальнейшем следовании по блок-участку на локомотивном светофоре появится желтый или зеленый огонь, машинист может увеличить скорость движения, но не более 40 км/час, и следовать с особой бдительностью до следующего светофора.

При неустойчивом показании огней на локомотивном светофоре во время следования по блок-участку, машинист следует до следующего светофора со скоростью не более 20 км/час.

8.6. При появлении на локомотивном светофоре, блоке БИЛ КЛУБ - У, БЛОК красного огня, локомотивная бригада обязана следовать со скоростью не более 20 км/час с особой бдительностью и готовностью остановиться при смене показаний на локомотивном светофоре на более разрешающее показание. После смены огня на локомотивном светофоре, блоке БИЛ КЛУБ – У, БЛОК локомотивная бригада обязана зафиксировать место с указанием километра и пикета на бланке предупреждений формы ДУ-61 и сообщить данную информацию ДСП, ДНЦ.

8.7. ДСП или ДНЦ, получив от машиниста информацию о месте сбоя работы устройств СЦБ и восстановления их работы, докладывает диспетчерам дистанций СЦБ и пути, которые в свою очередь направляют ответственных работников, в должности не ниже бригадира, для осмотра указанного места, сообщает машинисту вслед идущего поезда о возможном наличии неисправности рельсовой цепи.

8.8. При выявлении неисправности верхнего строения пути, угрожающей безопасности движения поездов, дальнейшее движение осуществлять в соответствии с порядком проследования опасного места подвижным составом, руководствуясь пунктом 7.4 настоящего Регламента.

Действия машиниста вслед идущего поезда

8.9. Машинист вслед идущего поезда, при получении информации о причине остановки впереди идущего поезда, порядком, установленным в ОАО «РЖД» осуществляет подъезд к светофору с запрещающим показанием. После остановки и выполнения установленного регламента служебных

переговоров (приложение № 20 ИДП), машинист сообщает ДСП ограничивающим перегон, ДНЦ и машинистам, следующим в попутном направлении об остановке поезда у светофора с запрещающим показанием.

8.10. Выясняет у ДСП (ДНЦ) ограничивающих перегон, причину остановки у светофора с запрещающим показанием впереди следующего поезда.

8.11. В случаях, если установлена причина наличия запрещающего огня на напольном светофоре, которая не связана с неисправностью верхнего строения пути машинисту разрешается проследовать его установленным порядком, сообщив при этом время отправления ДСП, ДНЦ.

8.12. Машинисту при получении информации о месте возможного нарушения целостности рельсовой колеи запрещается осуществлять дальнейшее следование до устранения возникшей неисправности.

9. Порядок действий в случаях неудовлетворительной работы автотормозов в поезде

9.1. В случае выявления неудовлетворительной работы автотормозов в пути следования, когда после первой ступени торможения начальный тормозной эффект не был получен с пассажирским поездом, МВПС в течение 10 сек, с грузовым порожним поездом длиной до 400 осей и грузопассажирским в течение 20 сек, с остальными грузовыми поездами в течение 30 сек, машинист обязан применить экстренное торможение и принять все возможные меры к остановке поезда.

9.2. После остановки поезда машинист обязан привести в действие кран вспомогательного тормоза локомотива переводом управляющего органа в крайнее тормозное положение с фиксированием его специальным устройством от самопроизвольного отпуска, привести в действие автоматический стояночный тормоз (далее - АСТ, при наличии).

Сообщает о вынужденной остановке машинистам, ДСП ограничивающих перегон, а при организации движения поездов при диспетчерской централизации. Регламент переговоров выполняется в соответствии с требованиями раздела V приложения № 20 ИДП.

При получении ответа от вызываемого абонента машинист сообщает причину вынужденной остановки и о принимаемых дальнейших действиях по определению причин, повлиявших на неудовлетворительную работу тормозного оборудования подвижного состава.

9.3. Для выяснения причины неудовлетворительной работы автотормозов направляет помощника машиниста для осмотра подвижного состава и проверки их действия у каждого вагона.

Если по результатам осмотра причина неудовлетворительной работы автотормозов не выявлена, то машинист в соответствии с разделом XIV Правил № 151 заявляет ДНЦ через одного из ДСП, ограничивающих перегон о необходимости проведения контрольной проверки тормозов.

Машинист и ДНЦ совместно определяют станцию, на которой будет проводиться контрольная проверка тормозов, порядок следования поезда до этой станции.

Контрольная проверка тормозов проводится совместно представителями эксплуатационного локомотивного и вагонного депо. При проведении контрольной проверки в пассажирском поезде привлекаются представители владельца подвижного состава.

9.4. При следовании поезда до станции проведения контрольной проверки машинист обязан:

- при зеленом огне локомотивного светофора следовать со скоростью не более 40 км/час;
- светофоры с желтым показанием проследовать со скоростью не более 20 км/час;
- к светофору с запрещающим показанием следовать со скоростью не более 5 км/час.

9.5. При проверке действия автотормозов в пути следования на их действие, если не происходит снижение скорости на 10 км/час, а с порожними грузовыми вагонами на 4-6 км/час на установленную расчетную величину тормозного пути, машинист обязан применить экстренное торможение.

Тормозной путь должен соответствовать расстоянию ограждаемому знаками «НТ» и «КТ», установленному технико-распределительном приказом владельца инфраструктуры.

Действия локомотивной бригады должны соответствовать требованиям пунктов 8.1.-8.4. настоящего Регламента.

9.6. В случае отказа тормозов в составе поезда после перевода управляющего органа крана машиниста в положение экстренного торможения и отсутствия при этом тормозного эффекта машинист обязан принять все доступные меры к его остановке.

В соответствии с требованием пункта 30 приложения № 20 ИДП машинист или помощник машиниста обязаны сообщить об этом ДНЦ, ДСП станций, ограничивающих перегон, и машинистам других поездов, находящихся на перегоне. Форма доклада приведена ниже.

«Внимание, все! Машинист (фамилия) поезда №..., следуя по перегону....., километру....., вышли из строя тормоза. Примите меры»

(вызов по каналу радиосвязи действует 12-15 сек, после чего его нужно повторять до получения ответа от ДСП станций или ДНЦ).

9.7. Для остановки неуправляемого поезда машинист должен выполнить следующие действия:

- перевести кран двойной тяги в положение экстренного торможения;
- привести в действие стоп-кран, кнопки клапанов аварийной экстренной разрядки, краны экстренного торможения (на сериях локомотивов, где они предусмотрены конструкцией локомотива);
- вызвать принудительное автостопное торможение, для чего:
 - выключить ЭПК при отсутствии давления в тормозных цилиндрах или импульсной магистрали локомотива, оборудованного устройством КОИ;
 - выключить ЭПК и включить его без нажатия на кнопку РБ;
 - нажать и удерживать кнопку РБ на локомотиве, оборудованном АЛСН или КПД;
 - выключить автоматические выключатели АЛСН или кнопку «локомотивная сигнализация» при включенном ЭПК;
 - обеспечить непрерывную подачу песка под колесные пары локомотива;
 - применить электрическое торможение на тех сериях локомотивов, где это предусмотрено, при этом локомотивный тормоз необходимо отпустить.

Не допускается одновременно применять пневматическое и электрическое торможение на электровозах и тепловозах в случаях, не предусмотренных схемой локомотива;

9.8. При ведении пассажирского поезда передать по радиосвязи требование начальнику поезда о приведении в действие кранов экстренной остановки (стоп-кранов) и ручных тормозов вагонов.

При невозможности связаться по радиосвязи подавать тифоном большой громкости сигнал «три длинных» (требование к работникам, обслуживающим поезд «Тормозить!»).

9.9. После всех предпринятых попытках остановить поезд локомотивная бригада обязана подавать сигнал общей тревоги и по поездной радиосвязи дополнительно сообщить ДСП, ограничивающих перегон или ДНЦ (при организации движения поездов при диспетчерской централизации) об отказе тормозов в составе поезда и отсутствия возможности его остановки по условиям профиля пути.

9.10. В случае самопроизвольной остановки неуправляемого поезда по профилю пути (подъеме) машинист немедленно производит закрепление состава тормозными башмаками и ручными тормозами, в соответствии с требованием главы 3 Приложения № 2 Правил № 151 и приступает к выявлению причины отказа тормозов.

9.11. В случае не выявления причины отказа автотормозов или невозможности устранения выявленной причины самостоятельно, локомотивная бригада обязана доложить ДНЦ о порядке следования поезда.

Для достаточного обеспечения тормозным нажатием и безопасного вывода неуправляемого поезда с перегона он может выводиться при помощи нескольких локомотивов с прицепкой их к поезду или по частям, с обеспечением каждой выводимой с перегона части поезда тормозным нажатием, обеспечивающим безопасность движения.

9.12. Получив информацию о следовании поезда, потерявшего управление тормозами, ДНЦ и ДСП обязаны, исходя из поездной обстановки, осуществлять меры по минимизации тяжести последствий, исключив отправление на перегон поездов встречного и попутного направлений.

В случае, если такие поезда были ранее отправлены на перегон, обязан сообщить машинистам отправленных поездов номер пути и название перегона, по которому следует неуправляемый поезд, а также его номер. В первую очередь сообщения передаются машинистам поездов, следующих по соседним путям перегона, затем машинисту поезда, следующего по пути перегона, впереди неуправляемого поезда.

При следовании неуправляемого поезда к станции, организовывают его остановку всеми имеющимися средствами (установка тормозных башмаков, использует локомотив, ССПС, сбрасывающие острия и стрелки, колесосбрасывающие башмаки, упоры тормозные стационарные и т.д.).

При направлении неуправляемого поезда на путь перегона занятый поездом. Локомотивные бригады поездов должны быть предупреждены о сложившейся ситуации.

Принять все возможные меры к остановке поезда потерявшего управление тормозами.

9.13. Сообщение о следовании поезда, потерявшего управление тормозами, в зависимости от сложившейся ситуации машинист встречного поезда принимает меры к его остановке или к снижению скорости, посредством укладки тормозных башмаков, для чего направляет помощника машиниста вперед для установки тормозных башмаков на рельсы по соседнему пути. Установка тормозных башмаков производится на обе рельсовые нити и подсыпкой грунта в зону контакта колеса с носком тормозного башмака с целью снижения вероятности выбивания тормозного башмака при наезде колеса.

10. Порядок действий при получении информации о следовании встречного поезда, потерявшего управление тормозами или при несанкционированном движении вагонов

10.1. После получения сообщения от ДСП или ДНЦ (при организации вождения поездов при диспетчерской централизации) о следовании встречного поезда, потерявшего управление тормозами подвижного состава или несанкционированном движении вагонов машинист обязан:

- немедленно остановить поезд экстренным торможением, одновременно подтвердить полученную информацию, уточнить время ухода состава (вагонов) на путь следования;

- по поездной радиосвязи сообщить ДНЦ, ДСП, ограничивающих перегон, и машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне, о месте остановки;

- отцепить локомотив от заторможенного состава и отъехать от него на возможно большее расстояние, при этом направить помощника машиниста для укладки тормозных башмаков и приведение в действие ручных тормозов для закрепления состава от ухода;

- в зависимости от ситуации, по радиосвязи сообщить ДНЦ или ДСП о принятых мерах;

- после остановки затормозить локомотив вспомогательным тормозом до достижения максимального давления воздуха в тормозных цилиндрах и в зависимости от типа локомотива, опустить токоприемники, заглушить дизель, отключить рубильник аккумуляторной батареи, привести в действие ручные тормоза.

10.2. В зависимости от сложившейся ситуации, после остановки поезда или отцепившегося от состава локомотива, машинист, соблюдая меры личной безопасности, обязан для задержания несанкционированно ушедших вагонов (встречного поезда) уложить тормозные башмаки на рельсы на возможно большем расстоянии от локомотива и соблюдая меры личной безопасности немедленно отойти на безопасное расстояние.

10.3. При получении информации несанкционированного движения вагонов навстречу по пути следования пассажирского поезда, машинист обязан остановить поезд экстренным торможением. Вызвать по радиосвязи УКВ диапазона начальника пассажирского поезда и дать команду о приведении в действие ручных тормозов вагонов и немедленной эвакуации пассажиров. Начальник пассажирского поезда, получив данную информацию обеспечивает силами поездной бригады эвакуацию пассажиров и приведение в действие ручных тормозов вагонов.

10.4. При неисправности или отсутствии поездной радиосвязи после

остановки поезда, машинист передает через проводника первого вагона команду о немедленной эвакуации пассажиров и закреплении ручными тормозами состава поезда, о чем проводник первого вагона по цепочке сообщает начальнику пассажирского поезда.

10.5. После передачи информации локомотивная бригада обязана отцепить локомотив от состава и отъехать от состава на возможно большее расстояние навстречу движущимся вагонам. В зоне их видимости остановить локомотив, привести его в нерабочее состояние и покинуть кабину управления, отойти на безопасное расстояние от подвижного состава.

10.6. Машинист МВПС при получении информации несанкционированного движения вагонов навстречу по пути следования, обязан остановить поезд экстренным торможением, по громкоговорящей связи объявить пассажирам о немедленной эвакуации и отхода их на безопасное расстояние от поезда. Помощник машиниста при эвакуации пассажиров производит закрепление подвижного состава тормозными башмаками и оказывает помощь пассажирам.

Машинист обязан вызвать по поездной радиосвязи ДСП впереди лежащей железнодорожной станции, доложить обстановку и покинуть кабину управления, отойдя на безопасное расстояние.

11. Порядок действий при тревожных показаниях средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда

11.1. Машинист поезда, руководствуясь сообщением речевого информатора «Внимание! Машинист нечетного (четного) поезда к станции (название станции) КТСМ. Тревога-1, (Тревога-2). Предупреждение», указанием ДСП или ДНЦ и (или) показаниями сигнального светового указателя или входного (выходного) светофора станции обязан:

-при получении информации об обнаружении в поезде ПЕ с показаниями уровня «Тревога-1» принять меры к плавному снижению скорости, чтобы проследовать входные стрелки станции со скоростью не более 20 км/час и следовать с особой бдительностью, наблюдая за составом, на путь приема станции с остановкой поезда;

-при получении информации об обнаружении в поезде ПЕ с показаниями уровня «Тревога-2», незамедлительно принять меры к остановке поезда служебным торможением, сообщить об этом машинистам поездов, находящихся на перегоне, ДСП (ДНЦ). Осмотреть ПЕ, в которых КТСМ зафиксировали признаки неисправности и доложить ДСП (ДНЦ) о

возможности следования с поездом на станцию или затребовать к поезду работников вагонного хозяйства (при наличии их на станции) или необходимости получения консультации от работников вагонного хозяйства о возможности дальнейшего следования в поезде неисправной ПЕ.

В случае остановки пассажирского поезда, машинист обязан сообщить об этом начальнику поезда и совместно с ним осмотреть ПЕ, в которых КТСМ зафиксировали признаки неисправности. В зависимости от состояния узлов вагонов начальник поезда принимает решение о возможности следования ПЕ с поездом или необходимости затребовать у ДСП к поезду работников вагонного хозяйства, о чем сообщает машинисту поезда, для передачи информации ДСП (ДНЦ).

В случае получения информации об обнаружении в составе моторвагонного подвижного состава ПЕ с показаниями уровня «Тревога-1», «Тревога-2» машинист принимает меры к плавному снижению скорости (если не требуется экстренная остановка поезда) и остановке состава для осмотра ПЕ, в которых КТСМ зафиксировали признаки неисправности. По окончании осмотра машинист поезда обязан доложить ДСП (ДНЦ) инвентарные номера вагонов, о наличии нагрева букс, признаков неисправности и порядке дальнейшего следования поезда.

Все действия по осмотру ПЕ и принятию решения о порядке дальнейшего следования моторвагонного подвижного состава осуществляет лично машинист.

11.2. Работники вагонного хозяйства (при их отсутствии - локомотивная бригада) после остановки поезда по показаниям КТСМ на станции или перегоне обязаны произвести осмотр показанных ПЕ (при обнаружении нагретых букс) не позднее 15 минут после остановки поезда. Осмотр узлов и ходовых частей локомотивов, вагонов электропоездов, специального самоходного подвижного состава и вагонов моторвагонных поездов осуществляется локомотивной бригадой.

Если в результате осмотра будет установлено, что в показанных КТСМ вагонах отсутствуют неисправные узлы (при «Тревоге-1» или «Тревоге-2»), должны быть осмотрены по две смежные ПЕ в обе стороны от зафиксированной. При наличии информации о сбоях КТСМ в счете ПЕ на этот поезд производится осмотр всех ПЕ с указанной КТСМ стороны поезда.

Осмотр вагонов на станции осуществляют работники вагонного хозяйства (при их отсутствии - локомотивная бригада). При необходимости дается уведомление ДСП (ДНЦ) об отцепке неисправных вагонов.

В случае остановки поезда по показаниям КТСМ на перегоне и осмотра подвижного состава локомотивной бригадой, если была установлена невозможность следования поезда на станцию, осмотр и решение о выводе неисправных вагонов с перегона на ближайшую станцию должно

приниматься работниками вагонного хозяйства, прибывшими к месту остановки поезда.

Запрещается отправление поездов при выявлении нагретого буксового узла вагонов без принятия решения специалистом-вагонником. Отправление таких поездов без заключения специалиста-вагонника производить только после отцепки неисправного вагона.

После окончания осмотра или ремонта ПЕ работники вагонного хозяйства (локомотивная бригада) извещают ДСП (ДНЦ) или лицо, снимающее показания регистрирующих устройств, о готовности поезда к отправлению.

Осмотр узлов и ходовых частей специального подвижного состава, следующего с бригадой сопровождения осуществляется локомотивной бригадой и бригадой сопровождения.

11.3. Если при осмотре ПЕ, в которых КТСМ зафиксировали признаки неисправности, будет установлено, что ремонт их не требуется и поезд может быть отправлен со станции для дальнейшего следования, то сведения об этом, а также о порядковом номере ПЕ, виде неисправности передаются через оператора центрального поста (ЦПК) на последующую станцию для усиления бдительности работников вагонного хозяйства, а при остановке поезда - для осмотра таких вагонов. Аналогичные сведения передаются и в случае, когда буксовые узлы или шкивы привода генератора с предаварийным уровнем нагрева не осматривались на данном пункте контроля из-за отсутствия остановки поезда на станции по графику движения.

11.4. В случае, когда при осмотре поездов на станции, перед которой установлены КТСМ, будут обнаружены неисправные узлы подвижного состава, не зарегистрированные этими КТСМ и требующие отцепки вагона, по результатам обследования таких вагонов осмотрщиком-ремонтником (осмотрщиком) и машинистом поезда составляется акт, в котором отмечаются сведения о техническом состоянии контролируемого узла вагона, номер поезда, номер вагона, время контроля и др.

11.5. В случае обнаружения заторможенности колесных пар локомотивная бригада обязана выявить причину (в пассажирских поездах совместно с начальником поезда или лицом его замещающим) и по возможности устранить неисправность (в пассажирских поездах оказать помощь начальнику поезда или лицу его замещающему), при отсутствии дефектов, браковочных параметров на поверхности катания колесных пар следовать далее с установленной скоростью до станции, где имеется депо или пункт технического обслуживания вагонов.

11.6. При обнаружении явных внешних признаков разрушения

буксового узла машинист должен через ДСП (ДНЦ) вызвать работника вагонного хозяйства для определения возможности дальнейшего следования зарегистрированного вагона.

Решение об отправлении поезда со станции при подтверждении нагрева с показаниями, превышающими браковочный уровень нагрева для данного типа узла, принимает работник вагонного хозяйства. Отправление таких поездов без заключения работника вагонного хозяйства производить только после отцепки неисправного вагона от поезда.

Для организации отцепки неисправного вагона на станциях с диспетчерской централизацией ДНЦ вызывает ДСП станции, который обязан организовать маневровые передвижения по отцепке неисправного вагона. При отцепке неисправного вагона скорость движения не более 5 км/час, при этом рядом с неисправной колесной парой должен следовать работник станции, с готовностью подать машинисту локомотива сигнал остановки в случае угрозы схода вагона или разрушения механической части вагона.

В случае, когда поезд был остановлен по информации о волочении, а машинист при осмотре зарегистрированного вагона не выявил причину, а также при наличии информации о сбоях средств контроля в счете вагонов, он обязан осмотреть состояние всего поезда с двух сторон.

11.7. Во всех случаях остановки поезда по показаниям КТСМ (Тревога-1, Тревога-2) после остановки поезда машинист обязан уточнить у ДСП (ДНЦ) ранее полученную информацию:

- наличие в поезде неисправных вагонов и их количество;
- вид неисправности (нагрев буксы, заторможенность колесных пар, нарушение нижнего габарита (волочения));
- порядковый номер зарегистрированной ПЕ;
- сторона по ходу движения и порядковый номер оси зарегистрированной ПЕ;
- уровень (температура) нагрева;
- наличие сбоев средств контроля в счете вагонов.

При контроле состояния буксового узла машинист обязан проверить визуально, инфракрасным прибором для измерения температуры типа «Кельвин» (при наличии) и на ощупь степень нагрева буксовых узлов, ободьев колес и провести осмотр поверхности катания колес с целью выявления ползунов, наваров, цветов побежалости из-за заторможенности колесных пар (при неисправности автотормозного оборудования вагонов), обратив внимание на:

- наличие «свежего» выброса смазки на диск, обод, ступицу колеса, детали тормозной рычажной передачи;
- состояние крышки буксового узла (наличие окалины, цветов

побежалости, вспучивание краски, деформации и пробоин крышки);

- наличие болтов крепления смотровой и крепительной крышек, их возможное выворачивание или ослабление;
- свежие потеки смазки в нижней части корпуса буксы, наличие запаха разогретой смазки;
- смещение (сдвиг) корпуса буксы;
- перекос буксы, разворот ее в буксовом проеме боковины тележек;
- в зимнее время - на таяние снега на корпусе буксы (в отличие от других букс).

Если по результатам осмотра установлено, что неисправности букс и заторможенные колесные пары отсутствуют, поезд следует далее с установленной скоростью, до станции, где имеется работник вагонного хозяйства и совместно с ним составляется акт.

Если в результате осмотра поезда на перегоне установлено, что состояние буксового узла позволяет следовать до ближайшей станции (отсутствуют явные внешние признаки разрушения буксового узла) или неисправность не выявлена, локомотивная бригада может продолжить движение до первой станции, о чем докладывает ДСП ближайшей станции (ДНЦ) и вызывает на эту станцию работников вагонного хозяйства для осмотра и дачи заключения о возможности дальнейшего движения поезда. При движении локомотивная бригада обязана контролировать состояние поезда в кривых участках пути из кабины локомотива.

11.8. При остановке поезда на станции по показаниям КТСМ или по графику движения локомотивная бригада (при отсутствии осмотрщика вагонов) обязана осмотреть вагоны с предаварийным уровнем нагрева (Тревога – 0) буксового узла или заторможенности колесных пар (при наличии у нее такой информации).

11.9. В целях исключения необоснованных остановок поезда по показаниям средств контроля КТСМ машинист должен выбирать место остановки и режим дальнейшего движения поезда с таким расчетом, чтобы проследовать напольные устройства КТСМ с постоянной скоростью не менее 10 км/час.

12. Порядок действий при срабатывании устройств контроля схода подвижного состава

12.1. ДСП или ДНЦ, получив информацию о срабатывании УКСПС и о перекрытии входного или проходного светофоров с разрешающего показания на запрещающее, и убедившись о нахождении на участке приближения к станции поезда, обязан:

- исключить отправление на соседний путь перегона поездов встречного и попутного направлений движения (на двухпутных и многопутных участках железных дорог);

- вызвать по радиосвязи машиниста поезда, при проходе которого сработало УКСПС, сообщить ему об этом текстом следующего содержания: «Внимание! Машинист поезда № Вашим поездом вызвано срабатывание УКСПС! Немедленно остановитесь! ДСП станции ... (название станции, фамилия)»;

- вызвать по радиосвязи машиниста поезда встречного направления, если он следует по станции или ранее был отправлен на перегон, сообщить ему о срабатывании УКСПС и остановке поезда на соседнем пути;

- получив информацию о результатах осмотра поезда совместно с ДНЦ устанавливает порядок дальнейшего движения поезда и организации движения поездов, принимает решение о передаче информации руководителям станции и о проведении аварийно-восстановительных мероприятий.

12.2. Если при подходе к железнодорожной станции (искусственному сооружению), перед которыми установлено УКСПС, произошло переключение входного (проходного) светофора с разрешающего на запрещающее показание, предупредительного светофора на более запрещающее показание, включение заградительного светофора, или при получении информации о срабатывании УКСПС от речевого информатора, ДСП (ДНЦ) по поездной радиосвязи, машинист обязан:

- остановить поезд служебным торможением и включить красные огни фонарей у буферного бруса локомотива;

- сообщить по радиосвязи об остановке поезда порядком, установленным в разделе 5 настоящего Регламента;

- подавать сигнал общей тревоги (звуковой и световой прозрачно-белым огнем прожектора) при приближении поезда встречного направления в зоне прямой видимости, если от него по радиосвязи ответа не получено;

- направить помощника машиниста для осмотра поезда;

- о результатах осмотра и принятых мерах, а также о возможности дальнейшего движения поездов на перегоне, сообщить ДСП или ДНЦ.

Помощник машиниста обязан:

- произвести осмотр поезда с обеих сторон до хвоста поезда;

- обратить внимание на волочение, выход деталей за габарит подвижного состава, или сход с рельсов колесных пар в поезде;

- осмотреть состояние датчиков УКСПС, при условии их нахождения под составом или не далее 300 метров от хвостового вагона, обратив внимание на количество, номера датчиков, следы разрушения или

взаимодействия с элементами ходовых частей поезда (при возможности произвести фото-видео фиксацию состояния датчиков).

12.3. Если локомотивная бригада остановившегося поезда обнаружила сход или волочение деталей подвижного состава, она обязана:

- выяснить состояние подвижного состава, наличие габарита по соседнему пути и сообщить эту информацию ДНЦ или ДСП станций, ограничивающих этот перегон;

- в случае схода подвижного состава немедленно произвести его ограждение.

Машинист поезда встречного направления, получив по радиосвязи сообщение об остановке поезда на соседнем железнодорожном пути должен снизить скорость до 20 км/час и проследовать состав стоящего поезда со скоростью не более 20 км/час с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. После прохода стоящего на соседнем железнодорожном пути поезда и отсутствии препятствия для движения машинист сообщает об этом ДНЦ (ДСП) и ведет далее поезд по показаниям светофоров.

Машинист поезда, при проходе которого сработало УКСПС, после остановки поезда обязан направить помощника машиниста для осмотра поезда с обеих сторон с целью обнаружения волочения деталей или сошедших с рельсов колесных пар железнодорожного подвижного состава. О результатах осмотра и принятых мерах машинист докладывает ДНЦ (ДСП).

При управлении поездом машинистом без помощника машиниста порядок осмотра поезда при срабатывании УКСПС устанавливается владельцем инфраструктуры.

В случае устранения причин срабатывания или ложном срабатывании УКСПС машинист докладывает об этом ДНЦ (ДСП).

12.4. Если неисправность в поезде не обнаружена, то ДСП по согласованию с ДНЦ принимает поезд установленным порядком.

12.5. Поезд, прибывший на станцию, осматривает работник вагонного хозяйства, а при его отсутствии - машинист локомотива. По результатам осмотра определяется порядок дальнейшего следования. Если неисправность не обнаружена, то поезд следует до ближайшего пункта технического обслуживания вагонов с установленной скоростью.

12.6. Если машинист поезда при неисправности или сходе подвижного состава не может по радиосвязи вызвать ДСП или ДНЦ, то он должен сообщить об этом машинистам поездов попутного и встречного направления движения для передачи соответствующей информации.

12.7. При срабатывании УКСПС под поездом, движущимся по неправильному пути по сигналам автоматической локомотивной

сигнализации на двухпутном (многопутном) перегоне или при движении на однопутном перегоне, ДНЦ или ДСП станции отправления по поездной радиосвязи должен дать машинисту поезда команду следующего содержания:

«Внимание! Машинист поезда №..., следующего по... пути в неправильном направлении на перегоне ... немедленно остановитесь! Вашим поездом вызвано срабатывание УКСПС! ДНЦ (ДСП станции).

Команда передается до получения ответа машиниста поезда.

12.8. В случае остановки пассажирского поезда на перегоне из-за срабатывания УКСПС машинист после выполнения требований раздела 5 настоящего Регламента обязан сообщить об этом начальнику поезда и совместно с ним произвести осмотр вагонов и локомотива.

По результатам проверки или устранения неисправности начальник поезда совместно с машинистом локомотива принимают решение о порядке дальнейшего следования, о чем машинист по радиосвязи обязан доложить ДСП (ДНЦ). О причинах и времени остановки начальником поезда составляется акт, который передается машинисту на очередной станции, где поезд будет иметь остановку по графику.

Поезд следует с установленной скоростью до пункта технического осмотра пассажирских вагонов, где осмотр вагонов и локомотива производится работниками вагонного и локомотивного хозяйства.

12.9. В случае остановки МВПС из-за срабатывания УКСПС осмотр поезда производит машинист. По результатам осмотра машинист самостоятельно принимает решение о порядке дальнейшего следования и необходимости повторного осмотра, о чем докладывает ДСП или ДНЦ.

13. Порядок действий при повреждении планки нижнего габарита подвижного состава

13.1. При получении информации о повреждении планки нижнего габарита подвижного состава машинист обязан:

- остановить поезд применением служебного торможения;
- об остановке сообщить по радиосвязи об остановке поезда порядком, установленным в 1-ом разделе настоящего регламента;
- включить красные огни фонарей у буферного бруса локомотива;
- направить помощника машиниста для осмотра поезда, который обязан осмотреть поезд с обеих сторон до хвоста поезда, обращая внимание на волочение, выход деталей за габарит подвижного состава, или сход с рельсов колесных пар в поезде;
- о результатах осмотра и принятых мерах, а также о возможности

дальнейшего движения поездов на перегоне сообщить ДСП или ДНЦ.

13.2. Если локомотивная бригада остановленного поезда обнаружит сход или волочение деталей подвижного состава, то она обязана:

- выяснить состояние подвижного состава, наличие габарита по соседнему пути и незамедлительно передать эту информацию ДНЦ или ДСП, ограничивающим этот перегон;

- в случае схода подвижного состава немедленно произвести его ограждение;

- меры по устранению последствий волочения или схода подвижного состава и восстановлению движения согласовывать с ДСП или ДНЦ.

13.3. Если неисправность в поезде не обнаружена поезд следует до ближайшего пункта технического обслуживания вагонов с установленной скоростью.

13.4. Если машинист поезда, при неисправности или сходе подвижного состава, не может по радиосвязи вызвать ДСП или ДНЦ, то он обязан сообщить об этом машинистам поездов попутного или встречного направления движения, дежурному по переезду или воспользоваться сотовой связью для передачи соответствующей информации.

13.5. В случае остановки пассажирского поезда на перегоне из-за повреждения планки нижнего габарита подвижного состава машинист после выполнения требований раздела 5 настоящего Регламента обязан сообщить об этом начальнику поезда и совместно с ним произвести осмотр вагонов и локомотива.

По результатам проверки или устранения неисправности начальник поезда совместно с машинистом локомотива принимают решение о порядке дальнейшего следования, о чем машинист по радиосвязи обязан доложить ДСП (ДНЦ). О причинах и времени остановки начальником поезда составляется акт, который передается машинисту на очередной станции, где поезд будет иметь остановку по графику.

Поезд следует с установленной скоростью до пункта технического осмотра пассажирских вагонов, где осмотр вагонов и локомотива производится работниками вагонного и локомотивного хозяйства.

13.6. В случае остановки МВПС из-за повреждения планки габарита подвижного состава машинист производит осмотр поезда. По результатам осмотра машинист самостоятельно принимает решение о порядке дальнейшего следования, о чем докладывает ДСП или ДНЦ. Поезд следует с установленной скоростью до конечной станции, где производится повторный осмотр состава.

14. Порядок действий при вынужденной остановке поезда на перегоне из-за неисправности локомотива

14.1. При отказе на локомотиве оборудования, обеспечивающего ведение поезда и невозможности устранения причины отказа, машинисту категорически запрещается проследовать станцию и отправляться на перегон.

14.2. При следовании по перегону, в зависимости от сложившейся ситуации и поездной обстановки и невозможности довести поезд до станции, машинист обязан:

- остановить поезд по возможности на площадке и прямом участке пути, если не требуется экстренной остановки;

- привести в действия автоматические тормоза поезда и вспомогательный тормоз локомотива с фиксацией его в крайнем тормозном положении, при необходимости произвести закрепление состава ручными тормозами и тормозными башмаками;

- немедленно объявить по радиосвязи о причинах и месте остановки в соответствии с требованиями настоящего Регламента (кроме того, машинист пассажирского поезда обязан сообщить начальнику или электромеханику пассажирского поезда, а машинист специального самоходного подвижного состава - руководителю работ в хозяйственном поезде), после чего начинается 10-ти минутный отсчет времени для определения возникшей неисправности и возможности ее устранения. В исключительных случаях, при отсутствии поездной радиосвязи с ДСП или ДНЦ машинист остановившегося поезда принимает меры для передачи сообщения об остановке (о затребовании вспомогательного локомотива) через машинистов поездов встречного (попутного) направления или используя сотовую связь.

14.3. После получения доклада от машиниста поезда о вынужденной остановке из-за неисправности тягового подвижного состава, ДНЦ и ДСП запрещается в течение 10 минут отвлекать локомотивную бригаду вызовами по радиосвязи.

14.4. При отказах оборудования локомотива (МВПС, ССПС) для восстановления их работоспособности локомотивная бригада должна, соблюдая меры безопасности использовать штатные аварийные схемы, предусмотренные заводом-изготовителем.

14.5. При невозможности устранения возникшей неисправности по истечении 10 минут после остановки поезда машинист обязан:

- лично убедиться в фактическом месте нахождения поезда по ближайшему километровому и пикетному столбикам;

- через ДСП (ДНЦ) затребовать вспомогательный локомотив, при этом

указать на каком километре, пикете находится голова поезда, в связи с чем требуется помощь и время ее затребования;

- если движение поезда не может быть возобновлено в течение 20 минут с момента остановки и невозможности удержать поезд на месте на автоматических тормозах, подать сигнал для приведения в действие имеющихся в составе ручных тормозов проводниками пассажирских вагонов, кондукторами, руководителями работ в хозяйственном поезде, дать указание помощнику машиниста на закрепление грузового поезда тормозными башмаками и ручными тормозами вагонов;

- доложить по радиосвязи ближайшему ДСП, ограничивающему перегон, и ДНЦ о закреплении поезда, указав количество тормозных башмаков, которыми закреплён подвижной состав;

- при обслуживании локомотивов пассажирских поездов одним машинистом выполнение операций по закреплению и ограждению поезда производится начальником поезда (поездным электромехаником) и проводником хвостового вагона по указанию машиниста, передаваемому по радиосвязи.

14.6. В случае устранения неисправности на локомотиве (МВПС, ССПС) машинисту локомотива (МВПС, ССПС), остановившемуся на перегоне и затребовавшему вспомогательный локомотив, категорически запрещается приводить локомотив (МВПС, ССПС) в движение, при этом машинист обязан доложить по радиосвязи ближайшему ДСП ограничивающему перегон и ДНЦ об устранении неисправности и согласовать с ним дальнейшие действия.

Если движение поезда не может быть возобновлено в течение 20 минут с момента остановки и невозможности удержать поезд на месте на автоматических тормозах, по указанию машиниста помощник машиниста обязан закрепить поезд тормозными башмаками и ручными тормозами вагонов.

Укладка тормозных башмаков производится под грузёные вагоны со стороны уклона (носок полоза тормозного башмака, уложенного на рельс должен касаться обода колеса вагона). Закрепление производится из расчёта один тормозной башмак под один вагон.

При необходимости приводятся в действие ручные тормоза вагонов в количестве и соответствии с нормами, определёнными приложением № 2, разделом III.7., таблица № III.4 Правил № 151.

Аварийные таблицы с указанием норм закрепления в зависимости от веса поезда и профиля пути обслуживаемых участков разрабатываются в эксплуатационных локомотивных депо;

- после возвращения доложить машинисту, ДСП ограничивающим

перегон (ДНЦ) о закреплении поезда тормозными башмаками с указанием их количества, а также о количестве вагонов, на которых приведены в действие ручные тормоза, после чего об этом произвести запись в журнале формы ТУ-152.

При получении от ДНЦ разрешения на отправление с перегона самостоятельно машинист обязан:

- произвести сокращенное опробование тормозов (при необходимости);
- дать команду помощнику машиниста на изъятие из-под колес вагонов тормозных башмаков и отпуск ручных тормозов вагонов, а в пассажирском поезде - передать информацию об изъятии тормозных башмаков и отпуске ручных тормозов начальнику поезда;
- после возвращения в кабину локомотива (МВПС, ССПС) помощника машиниста произвести отпуск ручных тормозов локомотива (МВПС, ССПС).

14.7. Помощник машиниста обязан:

- зафиксировать время передачи машинистом по радиосвязи информации о причинах, месте и времени вынужденной остановки поезда, а также время и фамилии машинистов вслед идущего и (или) встречного поездов, ДСП, ДНЦ о подтверждении принятой ими информации на обратной стороне бланка предупреждений формы ДУ-61;
- привести в действие ручные тормоза локомотива;
- произвести набор воздуха в запасный резервуар токоприемника (если это предусмотрено конструкцией локомотива);
- убедиться в том, что поезд заторможен, а управляющий орган крана вспомогательного тормоза находится в крайнем тормозном положении с фиксацией ее на защелку специальным устройством;
- при необходимости устранения неисправности с заходом в высоковольтную камеру электровоза визуально убедиться в опускании токоприемников;
- при необходимости вести переговоры по радиосвязи с указанием своей фамилии и должности;
- контролировать отсчет времени от момента остановки и докладывать машинисту;
- для определения схемы укладки тормозных башмаков по натурному листу поезда установить нахождение в составе груженых вагонов и их порядковые номера с головы;
- если движение поезда не может быть возобновлено в течение 15 минут с момента остановки и невозможности удержать поезд на месте на автоматических тормозах, произвести действия согласно пункту 13.6 настоящего Регламента.

14.8. Приказ на закрытие перегона для движения поездов ДНЦ

передает ДСП, ограничивающим перегон, машинисту поезда, затребовавшему помощь и машинисту вспомогательного локомотива.

14.9. При вынужденной остановке поезда на перегоне, машинист после получения приказа ДНЦ о закрытии перегона и информации о порядке оказания помощи обеспечивает ограждение поезда в соответствии с требованиями пунктов 45-49 ИСИ.

Закрепление производится по указанию машиниста остановившегося поезда силами поездной бригады пассажирского поезда и помощника машиниста с остальными поездами.

14.10. После определения порядка оказания помощи (в соответствии с требованиями ИДП) ДНЦ, ДСП и машинист вспомогательного локомотива обязаны сверить по радиосвязи с машинистом остановившегося поезда данные о месте остановки локомотива (МВПС, ССПС), затребовавшего помощь и информацию об отправлении вспомогательного локомотива.

14.11. Разрешение формы ДУ-64 выдаются ДСП после получения приказа ДНЦ о закрытии перегона (пути перегона), а при организации движения при диспетчерской централизации регистрируемый приказ ДНЦ.

14.12. Машинист вспомогательного локомотива при оказании помощи остановившемуся поезду (на перегоне) обязан руководствоваться Порядком действий работников ОАО «РЖД» при вынужденной остановке поезда на перегоне с последующим оказанием ему помощи вспомогательным локомотивом, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 27 февраля 2015 г. № 554р:

- при движении по неправильному пути, для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с головы состава, со скоростью не более 60 км/час, а после остановки на расстоянии не менее 2-х км до места, указанного в разрешении формы ДУ-64 - со скоростью не более 20 км/час;

- при движении по правильному пути, для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с хвоста состава по сигналам автоблокировки, а после остановки у красного проходного светофора - со скоростью не более 20 км/час;

- по правильному пути, для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с хвоста состава при полуавтоблокировке, со скоростью не более 60 км/час, а после остановки на расстоянии не менее 2-х км до места, указанного в разрешении формы ДУ-64 - со скоростью не более 20 км/час;

- при электрожелезнодорожной системе и телефонных средствах связи аналогично следованию при полуавтоматической блокировке.

14.13. При оказании помощи остановившемуся поезду с головы машинист вспомогательного локомотива после остановки не менее чем за 2 км до места, указанного в разрешении формы ДУ-64, обязан:

- связаться по радиосвязи с машинистом остановившегося на перегоне поезда (МВПС, ССПС) для уточнения фактического места его нахождения и согласования действий;

- по сигналу, подаваемому помощником машиниста ограждающего поезд, остановиться и после снятия петард произвести его посадку на локомотив, продолжить следование со скоростью не более 20 км/час с особой бдительностью и готовностью остановиться;

- остановиться за 10-15 м до локомотива поезда, согласовать свои действия с машинистом остановившегося поезда, произвести сцепление, зарядить тормоза и произвести сокращенное опробование пассажирских, технологическое опробование в грузовых поездах, убедиться в том, что тормозные башмаки убраны, а ручные тормоза подвижного состава отпущены;

- доложить ДНЦ (через ДСП) о готовности к отправлению.

14.14. При вынужденной остановке на перегоне моторвагонного поезда и невозможности его дальнейшего самостоятельного движения разрешается прицеплять к нему следом идущий моторвагонный подвижной состав для вывода на железнодорожную станцию. Порядок оказания помощи определяется владельцем инфраструктуры.

15. Порядок действий при неисправности контактной сети или повреждении токоприемников

15.1. Машинист поезда, остановившегося на перегоне из-за повреждения контактной сети или других устройств электроснабжения, обязан:

- немедленно сообщить по радиосвязи об остановке поезда порядком, установленным настоящим Регламентом;

- в случаях обнаружения повреждения токоприемников, крышевого оборудования локомотива, МВПС или контактной сети применить экстренное торможение и одновременно, принять меры к опусканию токоприемников на электроподвижном составе;

- если контактный провод находится на крыше подвижного состава, после остановки поезда принять возможные меры к исключению попадания людей в опасную зону, с пассажирским поездом предупредить начальника поезда в МВПС по громкой связи о запрете выхода пассажиров из вагонов.

Запрещается подниматься и выполнять какие-либо работы на крыше локомотива до снятия напряжения и заземления контактной сети прибывшими работниками ЭЧ.

15.2. После остановки поезда локомотивная бригада обязана:

- отключить на локомотиве, МВПС силовые и вспомогательные цепи, контакторы отопления вагонов пассажирского поезда, опустить токоприемники;

- произвести осмотр локомотива, МВПС (без подъема на крышу), контактной сети и состава поезда;

- по радиосвязи вызвать ДСП ближайшей станции или ДНЦ и доложить о характере неисправности контактной сети, локомотива, МВПС (обрыв струны, фиксатора контактной сети, пережог или обрыв контактного провода, излом токоприемника, завышенный зигзаг контактного провода, наклон или падение опоры контактной сети и наличие габарита по соседнему пути), с указанием возможной причины повреждения;

- если осмотром установлено, что движение может быть возобновлено, продолжить движение, сообщив ДСП (ДНЦ) о принятых мерах;

- при повреждениях контактной сети, позволяющих движение локомотива. МВПС с опущенными токоприемниками сообщить ДСП (ДНЦ) километр, пикет и номера опор начала и конца поврежденного участка контактной сети;

- если по условиям профиля невозможно проследовать место повреждения контактной сети с опущенными токоприемниками или когда поврежденные конструкции выходят за габарит подвижного состава, произвести остановку поезда, сообщить по радиосвязи ДСП (ДНЦ) станций, ограничивающих перегон, и машинистам вслед идущих поездов, о причине остановки, произвести закрепление подвижного состава, согласно установленных норм, набрать воздух в главные и запасные резервуары и по возможности обеспечить заданное давление воздуха в питательной и тормозной магистрали.

- при повреждениях контактной сети, токоприемников, крышевого электрооборудования, при которых движение локомотива, МВПС невозможно, при отсутствии габарита верхнего строения пути или габарита подвижного состава, немедленно вызвать работников контактной сети.

15.3. Работники дистанции электроснабжения приступают к восстановительным работам на контактной сети, только после получения от ЭЦЦ приказа на производство работ.

ЭЦЦ через ДСП (ДНЦ) уведомляет машиниста о снятии напряжения в контактной сети на месте повреждения.

15.4. Работники дистанции электроснабжения допускаются на крышу локомотива, МВПС только после заземления контактной сети переносными заземляющими штангами и предъявления машинисту удостоверения на право производств работ на контактной сети. При этом первым на крышу подвижного состава поднимаются работники ЭЧ.

15.5. Работы по осмотру и увязке токоприемника производятся под руководством работника ЭЧ в соответствии с инструкцией по безопасности для электромонтеров контактной сети. Машинист совместно с работником ЭЧ увязывает токоприемник после снятия напряжения и заземления контактной сети с двух сторон от места производства работ на ЭПС работниками ЭЧ. При этом неисправный токоприемник должен быть отключен от силовой цепи высоковольтным разъединителем.

Увязке подлежит и токоприемник с отсутствующим по каким-либо причинам полозом.

Ответственным за качество увязки токоприемников и техническое состояние другого крышевого оборудования является машинист.

По окончании осмотра и увязки токоприемников, снятия заземления с контактной сети, машинист должен получить уведомление от работников ЭЧ о подаче напряжения в контактную сеть.

При эксплуатации локомотивов постоянного тока по условиям характеристики токоприемников по максимальному значению тока, запрещается отправляться при неисправности двух и более токоприемников.

15.6. Представители эксплуатационного и сервисного локомотивных депо совместно с работниками контактной сети проводят расследование причин повреждения, в пункте смены локомотивных бригад или смены локомотива с оформлением совместного акта.

16. Порядок действий при отключении напряжения в контактной сети

16.1. При отключении напряжения в контактной сети машинист обязан:

- немедленно перевести контроллер в нулевое положение и визуально проверить состояние токоприемников и элементов контактной сети;
- при отсутствии повреждения токоприемников и контактной сети движение поезда продолжать на выбеге при отключенных силовых, вспомогательных цепях и контакторе отопления поезда;
- контролировать запас воздуха в главных резервуарах локомотива, показание киловольтметра контактной сети;
- при успешной подаче напряжения в контактную сеть возобновить движение поезда в тяговом режиме.

При нулевом показании киловольтметра машинист проверяет наличие напряжения в контактной сети в соответствии с конструктивными особенностями локомотива и МВПС по киловольтметру, находящемуся в задней кабине.

16.2. При отсутствии напряжения в контактной сети в интервале от первой до второй минуты машинист должен произвести опускание токоприемников.

16.3. В интервале времени от двух до четырех минут включительно, после опускания всех токоприемников на ЭПС проверяется исправность устройств электроснабжения, и производится остановка поезда служебным торможением, с последующим докладом о состоянии контактной сети ДСП (ДНЦ).

16.4. В интервале времени от 4 до 10 минут после первого снятия напряжения с контактной сети локомотивные бригады приступают по согласованию с ДНЦ на перегонах и ДСП на станциях к поочередному подъему токоприемников на ЭПС. На МВПС первым поднимается токоприемник, расположенный первым по ходу движения поезда. При этом локомотивные бригады внимательно наблюдают за состоянием токоприемников, другого крышевого электрооборудования для выявления неисправности. При отсутствии видимых неисправностей на ЭПС включаются силовые и вспомогательные цепи, контактор отопления поезда. При наличии напряжения в контактной сети возобновляется движение в тяговом режиме.

17. Порядок действий при перезарядке тормозной магистрали в составе пассажирского поезда

17.1. При несанкционированном завышении давления в тормозной магистрали пассажирского поезда устранение перезарядки ТМ производится после его остановки ступенью торможения на автоматических тормозах с разрядкой 0,03-0,04 МПа. При этом машинист должен:

- в случае перезарядки ТМ до 0,6 МПа произвести служебное торможение с разрядкой до 0,4 МПа и отпустить тормоза с завышением давления в УР до 0,53-0,54 МПа (данная величина давления на 0,02-0,03 МПа выше давления, оставшегося в запасном резервуаре у вагона, имеющего наименьший выход штока);

- в случае перезарядки магистрали до 0,7 МПа произвести торможение снижением давления до 0,5 МПа, через 15-20 сек, отпустить тормоза повышением давления до 0,62-0,63 МПа, а через 1-1,5 мин снова выполнить торможение снижением давления в УР до 0,4 МПа и отпустить тормоза повышением давления до 0,53-0,54 МПа;

- в случае перезарядки до 0,8 МПа произвести три торможения, каждый раз снижая давление на 0,2 МПа и повышая его при отпуске на 0,12 МПа через 1,0-1,5 мин.;

- в случае перезарядки тормозной магистрали выше давления включения компрессора учитывать, что при падении давления в ГР менее давления перезарядки ТМ сработают тормоза в поезде.

После восстановления зарядного давления машинист должен направить помощника машиниста в хвост поезда для проверки отпуска тормозов. Если при проверке у отдельных вагонов не произойдет отпуск тормозов, помощник машиниста должен произвести отпуск тормозов путем выпуска воздуха из запасных резервуаров через выпускной клапан.

После зарядки тормозов поезда машинист поезда должен произвести торможение с разрядкой ТМ на 0,05-0,06 МПа и произвести отпуск тормозов. Помощник машиниста при следовании от хвостового вагона на локомотив обязан проверить отпуск всех вагонов в поезде.

17.2. При несанкционированном завышении давления в тормозной магистрали МВПС машинист должен:

- плавно остановить поезд электропневматическим тормозом с применением минимальной величины давления в тормозных цилиндрах;

- перекрыть разобщительный кран от крана машиниста усл. № 395 к тормозной магистрали;

- разрядить уравнительный резервуар до нормального зарядного давления;

- применяя электропневматические тормоза произвести несколько торможений с последующим отпуском до снижения давления в тормозной магистрали до давления, на 0,01-0,02 МПа меньше чем в уравнительном резервуаре;

- открыть разобщительный кран от крана машиниста усл. № 395 к тормозной магистрали и выполнить ступень торможения автоматическими тормозами с разрядкой на 0,1 МПа;

- после ликвидации перезарядки тормозной магистрали в случаях отсутствия на МВПС сигнализатора отпуска тормозов поезда направить вдоль состава поезда помощника машиниста, который соблюдая технику безопасности должен проверить отпуск тормозов каждого вагона по отсутствию выхода штоков тормозных цилиндров и отходу тормозных колодок от колес;

- после убеждения помощником машиниста в отпуске тормозов всего состава и его доклада об этом по приходу в хвостовую кабину управления, произвести сокращенное опробование тормозов;

- при оборудовании МВПС сигнализатором срабатывания и отпуска тормозов хвостового вагона, провести сокращённое опробование тормозов по срабатыванию его сигнальной лампы, без участия помощника машиниста.

18. Порядок действий при перезарядке тормозной магистрали в составе грузового поезда

18.1. При управлении тормозами грузового поезда (воздухораспределители установлены на равнинный режим) и завышении давления в тормозной магистрали машинист обязан проверить четкость постановки управляющего органа крана машиниста в положение «Поездное». При условии правильной регулировки стабилизатора крана машиниста темпом 0,02 МПа за 80-120 сек и удовлетворительной плотности уравнильного поршня снижение давления до зарядного произойдет автоматически. Для поездов повышенной длины снижение давления в уравнильном резервуаре темпом 0,02 МПа должно происходить за 100-120 сек.

18.2. Если в процессе перехода на нормальное зарядное давление возникнет необходимость применения регулировочного торможения или произойдет самопроизвольное срабатывание автотормозов поезда, машинист обязан:

- остановить поезд разрядкой тормозной магистрали на величину первой ступени 0,06-0,07 МПа;

- после остановки снизить давление в тормозной магистрали поезда до 0,35 МПа и по истечении 1 минуты при работе тормозного компрессора и максимальном давлении в питательной магистрали произвести отпуск тормозов завышением давления по манометру уравнильного резервуара на 0.03-0.05 МПа выше зарядного до 400 осей и 0.05-0.07 МПа свыше 400 осей в зависимости от плотности тормозной магистрали.

18.3. Помощник машиниста обязан:

- произвести осмотр поезда, при этом убедиться в отпуске тормозов каждого вагона;

- если выявлены вагоны с не отпустившими тормозами, отпуск произвести вручную, разрядкой рабочей камеры воздухораспределителя;

- по прибытию к хвостовому вагону в составе поезда, произвести продувку тормозной магистрали, посредством открытия концевого крана соединительного рукава с выдержкой времени 8-10 секунд;

- по окончании продувки тормозной магистрали совместно с машинистом выполнить сокращенное опробование тормозов по срабатыванию 2-х хвостовых вагонов разрядкой тормозной магистрали по манометру уравнильного резервуара на 0,06 - 0,07 МПа;

- записать номер хвостового вагона и убедиться о наличии сигнала ограждения хвостового вагона в виде диска у правого нижнего буфера;

- возвращаясь на локомотив проверить отпуск тормозов каждого

вагона.

18.4. При перезарядке тормозной магистрали грузового поезда с воздухораспределителями, установленными на горный режим, их отпуск после остановки, производится вручную разрядкой рабочей камеры.

18.5. При выявлении в пути следования завышения давления тормозной магистрали, при положении управляющего органа крана машиниста во II положении, машинист должен перевести его в IV при этом по манометру наблюдать за изменением давления сжатого воздуха:

- если повышение давления сжатого воздуха прекратилось, то по условиям ведения поезда и усмотрению машиниста, продолжить движение до первой близлежащей железнодорожной станции перемещая управляющий орган крана машиниста из II в IV положение и обратно, выполняя одно условие, при котором поддерживается постоянное давление в ТМ в пределах от 0,5 МПа до 0,52 МПа;

- если повышение давления сжатого воздуха при нахождении управляющего органа крана машиниста во II положении в уравнительном резервуаре и тормозной магистрали не прекратилось и исключается возможность дальнейшего следования до первой железнодорожной станции посредством затяжки пружины стабилизатора по часовой стрелке, увеличить темп ликвидации сверхзарядного давления;

- в случае отсутствия снижения давления сжатого воздуха посредством увеличения темпа ликвидации сверхзарядного давления, произвести плавное ослабление пробки клапана в верхней части стабилизатора.

Все факты завышения зарядного давления в тормозной магистрали, выявленные причины и проведенные действия по их устранению машинист локомотива указывает в бортовом журнале формы ТУ-152 и в рапорте.

19. Порядок действий при возникновении пожара в поезде

19.1. При обнаружении пожара на локомотиве или в составе поезда при следовании по перегону машинист должен остановить его на участке, по возможности на горизонтальном и благоприятном профиле пути и по возможности подъезда пожарных автомобилей (у шоссейных дорог, переездов).

19.2. Категорически запрещается останавливать поезд с горящими вагонами, независимо от рода груза: на железнодорожных мостах, в тоннелях, под мостами, вблизи трансформаторных подстанций, тяговых подстанций, сгораемых строений или других местах, создающих угрозу быстрого распространения огня или препятствующих организации тушения пожара и эвакуации пассажиров.

В отдельных случаях, когда поезд находится на неблагоприятном участке пути (выемка, высокая насыпь и т.д.) или, когда пожар потушить имеющимися средствами не представляется возможным, машинист поезда, убедившись по документам в отсутствии в горящем и рядом стоящих вагонах опасных грузов, 1-3 классов, по согласованию с ДНЦ может продолжить следование до ближайшей станции, сообщив о пожаре и роде горящего груза ДНЦ или ДСП, на которую следует поезд, для принятия ими мер.

Остановка поезда на электрифицированных линиях железных дорог должна производиться с таким расчетом, чтобы горящие вагоны или локомотив не располагались под жесткими или гибкими поперечинами, секционными изоляторами, воздушными стрелками.

19.3. Одновременно с принятием мер по остановке поезда, машинист должен подать звуковой сигнал пожарной тревоги (один длинный и два коротких сигнала) и, используя поездную радиосвязь или любой другой возможный в создавшейся ситуации вид связи, сообщить о пожаре ДНЦ или ДСП ближайшей станции для вызова пожарных подразделений, а также начальнику пассажирского поезда.

19.4. До получения приказа ЭЧЦ о снятии напряжения в контактной сети и ее заземления работниками ЭЧ запрещается приближаться к проводам и другим частям контактной сети и воздушных линий на расстояние менее 2 м, а к оборванным проводам контактной сети на расстояние менее 8 м до их заземления.

До снятия напряжения в контактной сети тушение горящих объектов разрешается производить только углекислотными, аэрозольными и порошковыми огнетушителями, не приближаясь к проводам контактной сети ближе 2 м.

Использование воды, химических, пенных или воздушно-пенных огнетушителей разрешается только после снятия напряжения и заземления контактной сети.

Тушение горящих материалов, расположенных на расстоянии более 8 м от контактной сети, находящейся под напряжением, допускается любыми средствами пожаротушения без снятия напряжения. При этом необходимо следить, чтобы струя воды или пенного раствора не приближалась к контактной сети на расстояние менее 2 м.

19.5. Организация работ по тушению пожара в поезде до прибытия пожарных подразделений осуществляется:

на железнодорожной станции начальником станции, его заместителем, а в их отсутствие ДСП;

на перегоне - локомотивной бригадой совместно с поездной бригадой пассажирского поезда;

во всех остальных случаях локомотивной бригадой.

19.6. После остановки поезда локомотивная бригада обязана:

- принять меры к его закреплению на месте и уточнить вагон, в котором обнаружен пожар;
- вскрыть пакет с перевозочными документами, установить наименование груза в горящем и рядом стоящих вагонах, а при наличии опасного груза его количество, номер аварийной карточки.

19.7. Локомотивной бригаде необходимо при пожаре:

- вагонов с горючими грузами одновременно с вызовом пожарного подразделения закрепить оставляемые вагоны тормозными башмаками и расцепить поезд, отведя горящие вагоны от состава на расстояние не менее 200 м и где в радиусе не менее 200 м нет пожароопасных объектов;
- цистерн с легковоспламеняющимися (ЛВЖ) и горючими (ГЖ) жидкостями горящие цистерны отвести от поезда на расстояние, где в радиусе 200 м отсутствуют пожароопасные объекты;
- вагонов со сжатыми и сжиженными газами в баллонах - отцепить и отвести горящий вагон от поезда на 200 м, закрепить его и одновременно приступить к его тушению имеющимися в ее распоряжении средствами пожаротушения;
- цистерн со сжиженным, сжатым под давлением газом и возникновении опасности его взрыва, горящую цистерну отвести на безопасное расстояние и организовать ее охрану (тушение такой цистерны огнетушителями запрещается);
- вагона с взрывчатыми материалами (ВМ) немедленно расцепить поезд, отвести горящий вагон на безопасное расстояние, указанное в аварийной карточке, но не менее 800 м и действовать далее в соответствии с требованиями, изложенными в аварийной карточке на данный вид груза или инструкции, находящейся у сопровождающих груз лиц.

В вагонах пассажирского поезда, тушение пожара осуществляется поездной бригадой, локомотивная бригада в тушении пожара не участвует.

Во всех случаях расцепления вагонов их закрепление производится согласно установленным нормам.

19.8. При возникновении пожара в локомотиве локомотивная бригада обязана:

- перевести в нулевое положение контроллер пульта машиниста, остановить дизель (на тепловозе), выключить вспомогательные машины, отключить главный выключатель, опустить токоприемник и остановить поезд;
- подать звуковой сигнал пожарной тревоги (один длинный, два коротких) и сообщить о пожаре ДНЦ или ДСП, ограничивающих перегон;

- принять меры к закреплению поезда на месте и отключить приборы управления и рубильник аккумуляторной батареи локомотива;

- на электровозах убедиться, что токоприемник опущен, и контактный провод не касается крыши или имеющегося на ней оборудования и, если очаг расположен не ближе 2 м к контактному проводу, приступить вместе с помощником машиниста к тушению пожара, используя имеющиеся огнетушители и сухой песок;

- включить систему стационарного пожаротушения в зависимости от конструктивных особенностей локомотива;

- при возгорании тяговых двигателей или подводящих кабелей к ним тушение пожара начинать с кузова локомотива;

- если пожар не может быть ликвидирован своими силами и имеющимися средствами, отцепить электровоз и отвести его от состава поезда на расстояние не менее 50 метров и после этого, при опасности распространения огня с горячей секции на другую, расцепить их с отводом на безопасное расстояние, предварительно закрепив горящую секцию тормозными башмаками.

При тушении возгорания локомотивная бригада должна соблюдать следующие меры безопасности:

- при загорании электрооборудования для его тушения следует применять только хладоновые огнетушители, углекислотные, оснащенные диффузором из полимерных материалов, а также воздушно-эмульсионные с тонкораспыленной струей;

- при пользовании углекислотным огнетушителем необходимо использовать хлопчатобумажные рукавицы (перчатки). Запрещается брать за раструб углекислотного огнетушителя во избежание обморожения рук;

- запрещается пользоваться водными и воздушно-пенными огнетушителями и водой при тушении электроприборов, аппаратуры, кабелей, электрических машин, находящихся под напряжением.

При возникновении пожара на газотепловозе (газотурбовозе) локомотивная бригада должна:

- произвести остановку двигателя (силового блока);

- обеспечить отсечку потока газа из криогенной емкости с помощью системы автоматического управления;

- привести в действие систему пожаротушения. Запрещается находиться в машинном отделении газотурбовоза при приведении в действие системы пожаротушения;

- одеть противогаз и покинуть газотепловоз (газотурбовоз) на расстояние 800 м.

Запрещается приближаться к горячей криогенной емкости.

- при попадании пены на незащищенные участки тела необходимо стереть ее платком или другим материалом и обильно промыть слабой струей проточной воды;

- в случае возгорания одежды погасить огонь. При этом нельзя сбивать пламя незащищенными руками;

- воспламенившуюся одежду быстро сбросить, сорвать, либо погасить, заливая водой, в зимний период присыпая снегом. Сбить пламя, катаясь в горячей одежде по полу, земле. На человека в горячей одежде накинуть плотную ткань, одеяло, брезент, которые после ликвидации пламени необходимо убрать, чтобы уменьшить термическое воздействие на кожу человека.

Человека в горячей одежде нельзя укутывать с головой, так как это может привести к поражению дыхательных путей и отравлению токсичными продуктами горения.

После ликвидации пожара, подача напряжения на локомотив (запуск дизеля), где имело место повреждение электроаппаратов и проводов, запрещается. Локомотив, поврежденный пожаром, должен следовать в депо с опущенными токоприемниками и отключенными цепями управления.

19.9. При возникновении пожара в МВПС локомотивная бригада обязана:

- на электропоездах - перевести в нулевое положение рукоятку контроллера, отключить выключатель управления (на поездах постоянного тока), или главный выключатель (на поездах переменного тока), опустить все токоприемники, остановить поезд и принять меры к его удержанию на месте;

- на дизель-поездах (автомотрисах, рельсовых автобусах) - перевести в нулевое положение рукоятку контроллера и остановить дизель, выключить все приборы управления на пульте управления, остановить дизель-поезд (автомотрису, рельсовый автобус) и принять меры к его удержанию на месте;

- подать звуковой сигнал пожарной тревоги (один длинный, два коротких) и сообщить о пожаре ДНЦ или ДСП, ограничивающих перегон;

- убедиться в том, что все токоприемники опущены и что контактный провод, который может быть пережжен, не касается вагонов;

- при необходимости оповестить пассажиров о случившемся по внутрисалонной связи, организовать эвакуацию пассажиров из горящего вагона и вагонов, которым угрожает опасность;

- запереть кабину, из которой производилось управление, и приступить вместе с помощником к тушению пожара, используя имеющиеся огнетушители и песок;

- если подвижной состав оборудован установкой пожаротушения привести ее в действие;

- если пожар не может быть ликвидирован своими силами и имеющимися средствами, принять меры к расцепке состава и отводу горящего вагона на расстояние, исключающее возможность перехода огня на соседние вагоны или находящиеся вблизи здания и сооружения, не менее 50 м с закреплением его тормозными башмаками и совместно с прибывшими пожарными подразделениями ликвидировать пожар.

20. Порядок действий при обнаружении в пути следования неисправностей колесных пар подвижного состава

20.1. При обнаружении в пути следования неисправностей колесных пар локомотива, МВПС, вагонов локомотивная бригада обязана:

- сообщить по радиосвязи ДСП (ДНЦ), о причине остановки;

- осмотреть колесную пару и определить, есть ли ослабление бандажа на ободу колесного центра и, если бандаж не ослаблен, проверить состояние стопорного кольца;

- при ослабленном бандаже или стопорном кольце более чем в 3-х местах: по его окружности суммарной длиной ослабленного места более 30 % общей длины окружности кольца — для локомотивов и более 20 % для МВПС, а также ближе 100 мм от замка кольца заказать вспомогательный локомотив с хвоста поезда, а после прибытия вспомогательного локомотива выключить тяговый электродвигатель, тормозной цилиндр неисправной колесной пары и следовать резервом со скоростью не более 15 км/час;

- при провороте бандажа колесной пары без признаков ослабления бандажа и стопорного кольца, на данной колесной паре, отключить тяговый электродвигатель, исключить действие тормозов, поставить новую метку и установив контроль за техническим состоянием данной колесной пары довести поезд до конечной станции;

- при обнаружении повторного проворота бандажа в пути следования, отцепить локомотив от грузового поезда и следовать резервом со скоростью не более 15 км/час с выключенным тяговым электродвигателем и тормозным цилиндром неисправной колесной пары;

- при следовании с пассажирским поездом затребовать вспомогательный локомотив, и после прибытия вспомогательного локомотива, выключить тяговый электродвигатель и тормозной цилиндр неисправной колесной пары и следовать резервом со скоростью не более 15 км/час до ближайшей станции.

- об обнаруженном провороте бандажа произвести запись в журнале технического состояния локомотива формы ТУ-152.

20.2. Порядок действий при обнаружении в пути следования

неисправностей колесных пар подвижного состава:

- при обнаружении в пути следования у пассажирского или грузового вагона (кроме моторного вагона МВПС или тендера с буксами с роликовыми подшипниками) ползуна (выбоины) глубиной более 1 мм, но не более 2 мм разрешается довести такой вагон (тендер) без отцепки от поезда до ближайшего пункта технического обслуживания, имеющего средства для замены колесных пар, со скоростью не более 100 км/час с пассажирским поездом, при этом управление тормозами при дальнейшем следовании осуществлять на автоматических тормозах, а с грузовыми поездами не более 70 км/час;

- при глубине ползуна свыше 2 до 6 мм у вагонов, кроме моторного вагона МВПС, и от 1 до 2 мм у локомотива и моторного вагона МВПС допускается следование поезда до ближайшей железнодорожной станции со скоростью не более 15 км/час на автоматических тормозах до ближайшей станции, где колесная пара должна быть заменена;

- при глубине ползуна соответственно свыше 6 до 12 мм и свыше 2 до 4 мм - со скоростью не более 10 км/час. На ближайшей железнодорожной станции колесная пара должна быть заменена;

- при глубине ползуна свыше 12 мм у вагона и тендера, свыше 4 мм у локомотива и моторного вагона МВПС разрешается следование со скоростью не более 10 км/час на автоматических тормозах при условии исключения возможности вращения колесной пары (вывешивания, с применением тормозных башмаков или ручного тормоза). Локомотив при этом должен быть отцеплен от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа двигателей) поврежденной колесной пары отключены.

Глубина ползуна измеряется абсолютным шаблоном. При отсутствии шаблона допускается на остановках в пути следования глубину ползуна определять по его длине с использованием данных, указанных в таблице:

Глубина ползуна, мм	Длина ползуна, мм, на колесах диаметром, мм		
	диаметр 1250	диаметр 1050	диаметр 950
0,7	60	55	50
1,0	71	65	60
2,0	100	92	85
4,0	141	129	120
6,0	173	158	150
12,0	244	223	210

При выявлении во время осмотра на промежуточных станциях пассажирских вагонов при скоростях до 140 км/час с выщербинами на поверхности катания колес длиной:

- от 25 мм но не более 40 мм, разрешается дальнейшее следование вагона с установленной скоростью до ближайшего пункта, имеющего средства для смены колесных пар;

- более 40 мм но не свыше 80 мм, разрешается довести такой вагон без отцепки от поезда со скоростью не более 100 км/час до ближайшего пункта, имеющего средства для смены колесных пар;

- более 80 мм разрешается следование поезда со скоростью не более 15 км/час до ближайшей станции, где колесная пара должна быть заменена или вагон отцеплен.

Выщербины на колесных парах пассажирских вагонов при скоростях движения более 140 км/час не допускаются.

21. Порядок действий при нарушении работы устройств поездной радиосвязи

21.1. В случае возникновения неисправности поездной радиосвязи машинист поезда обязан сообщить об этом ДНЦ или ДСП станции с ближайшей железнодорожной станции (лично или через помощника машиниста, кондуктора, начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда и другими имеющимися средствами связи) и следовать по приказу ДНЦ, передаваемому ДСП станций, ограничивающих перегон, до ближайшей железнодорожной станции, где должна быть произведена замена (ремонт) устройств поездной радиосвязи без отцепки локомотива или замена локомотива, или затребован вспомогательный локомотив при обслуживании локомотива пассажирского поезда одним машинистом.

21.2. При выходе из строя радиосвязи КВ и УКВ диапазона на МВПС машинист должен довести поезд до конечной станции при условии нахождения помощника машиниста в задней кабине, а так же исправной межкабинной связи, исправной и включенной радиосвязи в задней кабине. Следование поезда осуществляется по приказу ДНЦ.

22. Порядок действий при неисправности локомотивных устройств безопасности

22.1. В случае возникновения неисправности основных систем безопасности АЛСН, КЛУБ, КЛУБ-У, БЛОК и невозможности восстановления их действия машинист обязан:

- незамедлительно затребовать регистрируемый приказ ДНЦ на следование поезда с неисправными устройствами безопасности;
- при наличии сообщения от ДНЦ о свободности межстанционного перегона следовать со скоростью не более 100 км/час для пассажирских поездов и МВПС и не более 70 км/час для грузовых поездов;
- при отсутствии сообщения от ДНЦ о свободности межстанционного перегона следовать при зеленом огне путевого светофора со скоростью не более 80 км/час для пассажирских поездов и МВПС и не более 50 км/час для грузовых поездов;
- светофор с желтым огнем (двумя желтыми огнями) проследовать со скоростью не более 40 км/час.

22.2. При следовании по участку машинист обязан периодически проверять работоспособность приборов безопасности и, если их работоспособность восстановится, продолжить движение с включенными устройствами, сообщив об этом ДНЦ для получения регистрируемого приказа на отмену предыдущего приказа на следование.

22.3. По прибытию на конечный пункт следования машинист обязан доложить дежурному по депо, о случае ведения поезда с неисправными устройствами безопасности. Произвести запись на оборотной стороне скоростемерной ленты или сопроводительных документах при наличии электронных носителей информации, а также произвести запись в журнал технического состояния локомотива формы ТУ-152.

Действия работников локомотивных бригад при неисправности локомотивных устройств безопасности при следовании по участкам, оборудованным системой интервального регулирования движения поездов с подвижными блок-участками на перегонах, не оборудованных путевыми светофорами

22.4. На участках обращения поездов, оборудованных системой интервального регулирования движения поездов, в случаях обнаружения любой неисправности бортовых устройств АЛС перед отправлением поезда со станции или при отправлении поезда с неcodируемого пути, действие системы интервального регулирования движения поездов на перегоне закрывается и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи порядком, предусмотренным Приложением № 5 к ИДП.

22.5. В случае нарушения нормальной работы бортовых устройств автоматической локомотивной сигнализации при движении по железнодорожным путям перегона машинист обязан служебным торможением остановить поезд, а далее руководствоваться разделом 5.6.

Инструкции о порядке пользования локомотивной сигнализацией непрерывного типа (АЛСН) и устройствами контроля бдительности машиниста от 25 октября 2001 г. № ЦТ-ЦШ-889.

22.6. К неисправностям, при которых необходимо прекращать действие Системы на перегоне и переходить на телефонные средства связи, относятся:

- ложная занятость трех или более РЦ, расположенных подряд;
- невозможность смены направления, в том числе и с помощью вспомогательного режима (допускается пользование устройствами в установленном направлении движения);
- наличие контроля свободности путевого участка на перегоне при его фактической занятости поездом;
- движение по белому сигналу локомотивного светофора (блока индикации) (светофора) более 1500 метров.

22.7. При следовании с неисправными устройствами безопасности запрещается:

- передавать управление локомотивом помощнику машиниста;
- помощнику машиниста отлучаться из кабины управления.

23. Порядок действий в случае получения сообщения о минировании поезда или совершения террористического акта в поезде

При получении устного сообщения о минировании поезда локомотивная бригада должна:

- запомнить внешние признаки заявителя, а также сведения о месте взрыва или заложения взрывного устройства, времени его срабатывания, полученную информацию немедленно передать ДНЦ, ДСП ближайшей станции;

- при следовании с грузовым поездом, по согласованию с ДНЦ и ДСП ближайшей станции принять меры к снижению скорости до 40 км/ч и следовать до станции, указанной ДНЦ;

- при следовании с пассажирским поездом сообщить об этом начальнику поезда, а при невозможности вызова начальника поезда по радиосвязи, остановить поезд и передать полученную информацию проводнику первого вагона;

- далее следовать до станции, указанной ДНЦ, со скоростью не более 25 км/час. По прибытию на станцию остановить поезд в месте, указанном ДСП, и руководствоваться его указаниями;

- при необходимости принять участие в эвакуации пассажиров.

24. Порядок действий в случае потери машинистом способности управлять локомотивом

24.1. Помощник машиниста в случае потери машинистом способности управлять локомотивом обязан:

- остановить поезд экстренным торможением или перевести ручку комбинированного крана в крайнее правое положение;
- после остановки поезда управляющий орган крана вспомогательного тормоза перевести в крайнее тормозное положение и зафиксировать его специальным устройством от самопроизвольного отпуска;
- о случившемся по радиосвязи сообщить ДНЦ, ДСП, ограничивающих перегон, и машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне, в пассажирском поезде начальнику поезда, в МВПС сделать объявление по оповестительной установке о вызове медработников из числа пассажиров для оказания помощи;
- оказать первую медицинскую помощь машинисту;
- согласовать с ДНЦ порядок дальнейших действий;
- при невозможности дальнейшего следования, по согласованию с ДНЦ, закрепить поезд всеми имеющимися средствами локомотива (ручные тормоза локомотива, тормозные башмаки).

24.2. Машинист первого встречного поезда (или попутного направления), получивший информацию об остановке поезда из-за потери машинистом способности управлять локомотивом должен:

- остановиться для оказания медицинской помощи и доставки пострадавшего в ближайшее медицинское учреждение;
- проконтролировать правильность закрепления состава остановившегося поезда (при необходимости оказать помощь в закреплении состава).

24.3. В случае потери работоспособности машиниста при ведении поезда, помощник машиниста, имеющий права управления локомотивом по согласованию с ДНЦ имеет право довести поезд до ближайшей станции, где будет оказана медицинская помощь машинисту с особой бдительностью и со скоростью, обеспечивающей безопасность движения.

25. Порядок действий при наезде на человека, механизмы, посторонний предмет или столкновении с автотранспортным средством

25.1. Если на железнодорожном пути, который входит в маршрут движения поезда, находится человек, механизмы, посторонний предмет (выходящий за пределы габарита подвижного состава) или автотранспортное

средство локомотивная бригада обязана:

- подавать оповестительный сигнал до того момента, пока человек или автотранспортное средство не покинет опасную зону;

- применить экстренное торможение в случае возникновения угрозы наезда или столкновения (человек не реагирует на подаваемые звуковые сигналы, автотранспортное средство не покидает опасную зону, работники дистанции пути не убирают оборудование или механизмы);

- в случае невозможности предотвратить наезд на автотранспортное средство локомотивная бригада до столкновения обязана покинуть кабину управления.

25.2. После столкновения с автотранспортным средством, наезда на оборудование или механизмы, посторонний предмет машинист обязан:

- о причинах остановки, наличии или отсутствия габарита по радиосвязи сообщить ДНЦ, ДСП и машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне, а в пассажирском поезде начальнику поезда;

- после осмотра места происшествия дополнительно сообщить о наличии пострадавших, необходимости вызова реанимационной бригады скорой медицинской помощи, наличии габарита соседнего пути;

- осмотреть локомотив с вагонами поезда и по возможности устранить неисправности, а при невозможности устранения сообщить об этом ДНЦ (ДСП);

- при невозможности дальнейшего следования, затребовать вспомогательный локомотив или восстановительный поезд (если в этом есть необходимость);

- согласовать с ДНЦ (ДСП) порядок дальнейших действий в случае, если имеются пострадавшие, жертвы или нарушен габарит.

25.3. При наезде на человека машинист обязан:

- сообщить о причинах остановки по радиосвязи ДНЦ, ДСП, машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне, а в пассажирском поезде - начальнику поезда;

- направить на место происшествия помощника машиниста;

- после получения информации от помощника машиниста о результатах осмотра места происшествия, дальнейшие действия согласовать с ДНЦ (в случае остановки поезда на перегоне) или с ДСП (в случае остановки поезда в пределах станции): ожидать бригаду скорой медицинской помощи, а в случае невозможности прибытия медицинских работников к месту транспортного происшествия - обеспечить, при наличии технической возможности (вагон пассажирского поезда, МВПС, ССПС и т.п.), доставку пострадавшего под наблюдением не занятых производственными

обязанностями работников или пассажиров (по согласованию), обученных правилам оказания первой помощи, до ближайшего места, где может быть осуществлена его передача бригаде скорой медицинской помощи;

- при передаче пострадавшего бригаде скорой медицинской помощи фиксирует информацию о номере наряда бригады скорой медицинской помощи.

25.4. При наезде на человека помощник машиниста обязан:

- найти пострадавшего и оценить его состояние;
- определить необходимость оказания первой помощи пострадавшему и оказать пострадавшему первую помощь;
- доложить машинисту поезда о состоянии пострадавшего. Наблюдать за пострадавшим до прибытия бригады скорой медицинской помощи или получения дальнейших указаний от машиниста.

Машинист, работающий в одно лицо, действует по указаниям ДСП (ДНЦ).

25.5. В случае отсутствия у пострадавшего признаков жизни или наличия травм, несовместимых с жизнью, информация о пострадавшем передается по поездной радиосвязи (помощником машиниста через машиниста) ДСП ближайшей по маршруту движения железнодорожной станции (ДНЦ) с целью вызова на место транспортного происшествия медицинских работников (для констатации смерти пострадавшего) и других оперативных служб (при необходимости).

25.6. В случае, когда на месте доставки пострадавшего отсутствуют работники скорой помощи, полиции или других специализированных служб дальнейшие действия локомотивной бригады до момента передачи пострадавшего соответствующим работникам согласовываются с ДСП (ДНЦ).

26. Порядок действий при опробовании, обслуживании и управлении тормозами пассажирского поезда

26.1. При проведении проверки опробования электропневматических тормозов на железнодорожных станциях формирования и оборота пассажирских поездов, смены локомотивов и локомотивных бригад работники, на которых возложена обязанность проведения данного технологического процесса, обязаны проверить исправность селенового выпрямителя ЭВР.

Для определения неисправности выпрямителя, машинист по команде работников, производящих опробование тормозов «Отпустить тормоза» обязан выключить источник питания электропневматического тормоза при

положении управляющего органа крана машиниста в IV положении (перекрыша с питанием), обеспечивающее поддержание заданного давления после торможения. После отпуска тормозов, машинист через 15-25 сек включает источник питания электропневматического тормоза, а работники участвующие в опробовании тормозов, обязаны проверить их отпуск на каждом вагоне в составе пассажирского поезда.

В случае пробоя вентиля выпрямителя и нахождении управляющего органа крана машиниста в IV положении, обеспечивающее поддержание заданного давления после торможения, электромагнитный вентиль, обеспечивающий торможение будет находиться под постоянным питанием, что приведет к наполнению тормозных цилиндров вагона до давления запасного резервуара 0,49 МПа. Использование в эксплуатации электровоздухораспределителя с данной неисправностью может привести к заклиниванию колесных пар в пути следования, и как следствие к образованию ползунов.

26.2. При проведении проверки целостности тормозной магистрали пассажирского поезда посредством открытия концевого крана на хвостовом вагоне работники, на которых возложена обязанность опробования тормозов на железнодорожной станции, должны убедиться в свободности прохождения сжатого воздуха и срабатывании не менее двух ускорителей экстренного торможения воздухораспределителей на вагонах в хвосте и голове поезда. Для обработки данного технологического процесса работнику находящегося в головной части пассажирского поезда необходимо находиться между первым и вторым вагонами и контролировать срабатывание ускорителей экстренного торможения.

За свободность прохождения сжатого воздуха тормозной магистрали, исправность и работоспособность ускорителей экстренного торможения на срабатывание пассажирских вагонов ответственность несут работники, на которых возложена обязанность проведения опробования тормозов. На пассажирских локомотивах ответственность за срабатывание ускорителей экстренного торможения возлагается на машиниста локомотива, под управлением которого он находится, при этом снижение давления в тормозной магистрали по манометру ТМ в кабине локомотива должно происходить не менее 0,08 МПа.

26.3. Не срабатывание ускорителей экстренного торможения при проведении проверки целостности тормозной магистрали в первой части состава пассажирского поезда и на локомотиве говорит о том, что препятствием для свободного прохождения сжатого воздуха является, образовавшаяся пробка или заужение сечения тормозной магистрали, а также неисправность ускорителя экстренного торможения

воздухораспределителя усл. № 292, которые не позволяют достичь требуемого темпа снижения давления для срабатывания ускорителей.

Машинисту категорически запрещается отправляться с железнодорожной станции на перегон с данной неисправностью так, как это может привести к несанкционированному срабатыванию ускорителей экстренного торможения при следовании по участку обслуживания.

26.4. При выявлении в составе поезда на поверхности катания колесных пар выщербин, ползунов или (наваров) хотя бы на одной колесной паре, работники, на которых возложены обязанности проведения опробования тормозов производят отметку в справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии, о характере неисправности, с указанием результатов выполненных замеров и допустимой скорости дальнейшего следования. В этом случае машинист обязан вести поезд по участку до пункта технического обслуживания вагонов, где будет произведена замена колесной пары или выдано заключение работника вагонного хозяйства о возможности следования без каких-либо ограничений, исключительно на автоматических тормозах без применения электропневматических.

27. Порядок действий по предупреждению образования ползунов колесных пар в пассажирских поездах после применения экстренного торможения

Причиной образования ползунов также может являться преждевременное приведение пассажирского поезда в движение после экстренного торможения до окончания полного отпуска автотормозов, вследствие не полного восстановления зарядного давления в тормозной магистрали, запасных резервуарах пассажирских вагонов и как следствие этого не отход колодок и движение колесных пар юзом.

Для предупреждения юза колесных пар пассажирских вагонов после применения экстренного торможения локомотивной бригаде необходимо провести следующие действия:

- произвести отпуск при максимальном давлении в главных резервуарах и зарядку автотормозов пассажирского поезда в соответствии с пунктом 56 главы 2 приложения 3 Правил № 151.

- произвести служебное торможение снижением давления в уравнительном резервуаре и тормозной магистрали на 0,05-0,06 МПа с последующим отпуском 1 положением управляющего органа крана машиниста усл. № 395, 130 до давления 0,52 МПа;

- при приведении поезда в движение после стоянки в соответствии с требованием пункта 57 главы 2 приложения 3 Правил № 151 оценить

«свободность» хода поезда;

- потребовать от начальника (механика-бригадира) поезда произвести проверку отпуска автотормозов проводниками у каждого вагона;

- получить подтверждение отпуска по радиосвязи машинист-начальник (механик-бригадир) поезда и отсутствие постороннего стука у колесных пар вагонов при протаскивании состава на расстояние не менее 50 метров при скорости не более 5 км/час;

- при подозрении на не отпуск автотормозов или получении информации от начальника (механика-бригадира) поезда о постороннем стуке у колесных пар вагонов остановить поезд и направить помощника машиниста для осмотра состава совместно с начальником поезда.

- при выявлении ползунов (наваров) на колесных парах вагонов, решение о дальнейшем следовании поезда принимает начальник поезда.

28. Порядок действий в случае обнаружения проезда людей на внешних частях МВПС

28.1. При обнаружении или получении информации о наличии людей, находящихся на внешних частях МВПС, машинист обязан:

- остановить поезд применением служебного торможения по возможности в пределах пассажирских платформ, на станции - не проезжая выходного светофора (за исключением мостов, тоннелей, других искусственных сооружений);

- немедленно сообщить по радиосвязи о причинах вынужденной остановки машинистам всех поездов, находящихся в зоне действия радиосвязи, ДСП (ДНЦ) с указанием точного места остановки (км, пк), предупредить об опасности выхода людей на железнодорожные пути в неустановленном месте, проявлении повышенной бдительности при проследовании места остановки поезда;

- проинформировать пассажиров о неграфиковой остановке поезда, по внутрисалонной связи вызвать сотрудников полиции и/или охраны, сопровождающих поезд, к месту обнаружения людей, находящихся на внешних частях МВПС для пресечения противоправных действий и удаления людей;

- лично или через помощника машиниста осуществить визуальный осмотр поезда;

- о результатах осмотра, принятых мерах, а также о возможности дальнейшего движения сообщить ДСП (ДНЦ);

- при необходимости затребовать через ДСП или ДНЦ к составу поезда сотрудников полиции (при их отсутствии в поезде) для пресечения

противоправных действий и удаления людей, а при наличии пострадавших вызвать скорую помощь или МЧС, в зависимости от обстоятельств, доставить пострадавшего (пострадавших) до станции.

28.2. Порядок осмотра состава:

- визуальный осмотр поезда произвести по возможности с обеих сторон с головного до хвостового вагона поезда, при этом передвигаться по междупутью вдоль состава с особым вниманием, следить за приближением встречных поездов по смежному пути (при приближении поезда по смежному пути на расстоянии не менее 400 м, отойти на обочину пути на расстояние не менее 2 м от крайнего рельса при установленных скоростях движения поездов до 140 км/ч и 5 м - при установленных скоростях движения более 140 км/ч или на середину широкого междупутья), при этом быть одетым в сигнальный жилет, с нанесенным трафаретом. Работник локомотивной бригады, находящийся в кабине управления через открытое боковое окно (или камеру наружного наблюдения) наблюдает за перемещением машиниста (помощника машиниста) по междупутью;

- обратить внимание на наличие и количество людей на внешних частях подвижного состава, наличие пострадавших, необходимости вызова сотрудников полиции, скорой помощи, МЧС;

- убедиться в отсутствии или наличии повреждений МВПС, препятствующих дальнейшему следованию.

28.3. Машинисту запрещается поднимать токоприемники (в случае их опускания) и приводить поезд в движение при людей, находящихся на внешних частях МВПС.

28.4. Отправление поезда с перегона или станции осуществляется по согласованию с ДСП (ДНЦ) после удаления сотрудниками полиции людей с внешних частей МВПС или их добровольного ухода с внешних частей МВПС.

28.5. После удаления людей с внешних частей подвижного состава локомотивная бригада продолжает дальнейшее следование. Если люди создали видимость прекращения противоправных действий (ушли на безопасное расстояние), а при возобновлении движения вновь разместились на внешних частях МВПС, локомотивная бригада производит повторную остановку и действует вышеуказанным порядком.

28.6. Локомотивная бригада поезда, получив информацию об остановке встречного (попутного на многопутном участке) пригородного поезда по причине наличия людей на внешних частях МВПС, обязана проследовать остановившийся поезд с особой бдительностью, подачей сигналов большой громкости и готовностью к немедленной остановке при появлении препятствия.

28.7. При проследовании остановившегося МВПС машинист встречного поезда осматривает состав на наличие людей, находящихся на внешних частях МВПС.

28.8. О результатах локомотивная бригада встречного поезда сообщает машинисту остановившегося МВПС по поездной радиосвязи.

28.9. ДСП при получении информации от работников ОАО «РЖД» о наличии людей на внешних частях МВПС немедленно сообщает об этом машинисту данного поезда, ставит в известность ДНЦ.

29. Порядок действий в случае обнаружения проезда людей на крыше МВПС

29.1. После обнаружения или получения информации о проезде людей на крыше обслуживаемого МВПС, машинист действует в соответствии с разделом 27 настоящего Регламента. Кроме того дополнительно обязан:

- принять меры к опусканию токоприемников;
- сообщить ДСП (ДНЦ) о необходимости снятия напряжения в контактной сети;

- после остановки визуально осмотреть состав, путем прохода вдоль МВПС без подъема на крышу в соответствии с пунктом 27.2 настоящего Регламента.

29.2. ДСП при получении информации от работников ОАО «РЖД» о наличии посторонних лиц на крыше на электрифицированном участке сообщает ЭЧЦ для оперативного снятия напряжения в контактной сети, информирует машинистов встречных и попутных поездов об остановке поезда на перегоне с указанием точного местоположения остановившегося поезда (км, пк), необходимости проследования места остановки с особой бдительностью.

29.3. В случае отказа от добровольного ухода посторонних лиц с крыши машинист сообщает ДСП (ДНЦ) о необходимости вызова сотрудников полиции для удаления людей, а так же бригаду района контактной сети для заземления МВПС.

При наличии пострадавших машинист дополнительно вызывает работников скорой помощи и МЧС.

После доклада машиниста о результатах осмотра ДСП при необходимости вызывает сотрудников полиции, скорую помощь или МЧС для удаления посторонних лиц или оказания помощи.

При вызове сотрудников полиции ДСП определяет с линейным отделом полиции порядок выезда сотрудников к остановившемуся поезду. Для доставки сотрудников полиции на перегон ДСП использует любой поезд.

29.4. При запросе машиниста МВПС через ДСП (ДНЦ) о необходимости заземления контактной сети, ЭЧЦ организуют выезд бригады района контактной сети для заземления участка с установкой заземляющих штанг. До прибытия работников дистанции энергоснабжения и заземления электропоезда подъем на крышу МВПС запрещен.

29.5. Удаление пострадавшего с крыши вагона производится только работниками МЧС в присутствии работников ЭЧ и машиниста.

29.6. Подача напряжения в контактную сеть осуществляется только по команде ЭЧ после устранения причин остановки (удаления или добровольного ухода людей).

29.7. В случае повреждения контактной сети, токоприемника работники ЭЧ и локомотивная бригада после удаления пострадавшего действуют в соответствии с инструкцией № ЦТ-ЦЭ-860 от 9 октября 2001 г. МПС РФ.

29.8. Дальнейшее следование МВПС по маршруту движения осуществляется после удаления людей с крыши или их добровольного ухода по согласованию в ДСП (ДНЦ).

30. Порядок действий при возникновении у пассажира в вагоне пригородного поезда состояния или заболевания, угрожающего его жизни и здоровью

30.1. При получении локомотивной бригадой информации о наличии в составе поезда пассажира, состояние или заболевание которого угрожает его жизни и здоровью, уточняет:

- состояние пострадавшего пассажира (в сознании/без сознания);
- причину ухудшения здоровья (признаки);
- потребность в вызове реанимационной бригады скорой медицинской помощи.

30.2. По внутрисалонной связи привлекает других пассажиров поезда с медицинским образованием, знаниями и практическими навыками для оказания пострадавшему пассажиру первой помощи с использованием укладки первой помощи.

30.3. Информировывает по поездной радиосвязи дежурного по ближайшей станции или поездного диспетчера о сложившейся нестандартной ситуации, уточняя:

- состояние пострадавшего пассажира (в сознании/без сознания);
- причину ухудшения здоровья (признаки);
- потребность в вызове реанимационной бригады скорой медицинской помощи.

30.4. Дальнейший порядок следования поезда, его остановка и стоянка в зоне доступности оказания медицинской помощи производится по согласованию с работниками бригады скорой медицинской помощи в соответствии с командами ДСП (ДНЦ).