

Составил ТЧМИ Мовчан П.И. Под руководством

и при содействии

ТЧЗЭ-1 Воробьева С.Г.

ТЧМИ-1 Мищенко А.К.
Кононенко Л.Е.

Инструкция

Локомотивным бригадам

по действиям в аварийных и нестандартных

ситуациях

(сборник нормативных документов)

Нижнеднепровск-Узел

2003 год

Содержание:

1. Прицепка локомотива к составу и опробование тормозов 1 стр.
2. Включение и зарядка тормозной магистрали 1 стр.
3. Отправление поезда 2 стр.
4. Проверка автотормозов в поезде (по головной группе) 4 стр.
5. Действия машиниста при перекрытии проходного сигнала светофора на красный с последующим открытием на зеленый 4 стр.
6. Действия машиниста при перекрытии проходного сигнала светофора с зеленого на желтый на близком расстоянии 4 стр.
7. Действия машиниста при перекрытии входного или выходного сигнала с его проездом 5 стр.
8. Действия машиниста при выходе из строя АЛСН, радиостанции 5 стр.
9. Движение по неправильному пути по сигналам локомотивного светофора 6 стр.
10. Отказ тормозов в пути следования 7 стр.
11. Самопроизвольное срабатывание тормозов 7 стр.
12. Сход подвижного состава 8 стр.
13. Порядок действий л/б при вынужденной остановке на перегоне 9 стр.
14. Порядок оказания помощи поезду остановившемуся на перегоне 10 стр.
15. Порядок возвращения поезда остановившегося на перегоне 10 стр.
16. Случай и порядок ограждения поездов при остановке на перегоне 11 стр.
17. Действия локомотивной бригады при пожаре 11 стр.
18. Толчок в пути 12 стр.
19. Уход вагонов на перегон 13 стр.
20. Оказание помощи остановившемуся поезду идущим поездом (локомотивом) 14 стр.
21. Действия машиниста при наличии ползуна на колесной паре 15 стр.
22. Перезарядка тормозной магистрали поезда 16 стр.
23. Действия машиниста в период гололеда, низких температур и в период сильных ветров на электрифицированных участках 17 стр.
24. Действие локомотивной бригады при наезде на лодей и автотранспорт 18 стр.
25. Порядок пересылки сплотов локомотивов с недействующими тормозами 18 стр.
26. Порядок пересылки вагонов нерабочего парка с недействующими тормозами (Приказ 73/Н от 30.03. 2000 г.) 19 стр.
27. Действия л/б при выключении тормозов отдельных вагонов 20 стр.
28. Порядок действий л/б при повреждении токоприемника 21 стр.
29. Инструктивные указания о порядке работы токоприемников подвижного состава на Приднепровской ж. д. (Трем 63/9 ЭЭ-10/2 от 19. 11. 1993 г.) 23 стр.
30. Порядок действий л/б при прицепке локомотива к составу 24 стр.
31. Диспетчерские участки 25 стр.
32. Система «Человек на пути» 26 стр.
33. Об особенностях ведения поездов в составе которых есть порожние вагоны (Приказ 270/Н от 28.03.2003 г.) 29 стр.
34. Порядок действий л/б в случае обнаружения неисправности вагона автоматическими средствами контроля (ПОНАБ, ДИСК, АСКД) 32 стр.

автотормозного оборудования вагонов), шкив привода генератора пассажирского вагона.

3) Во время проведения контрольного осмотра состояния буксового узла помощник машиниста обязан обратить особое внимание на:

- наличие "свежего" выброса смазки на диск, обод, ступицу колеса, детали тормозной рычажной передачи;

- состояние осмотровой и крепежной крышек (наличие окалины, вздутая краска, наличие цветов побелости, деформации, протертостей, пробой осмотровой крышки, плотность прилегания осмотровой крышки к крепежной, крепежной - к корпусу буксы);

- наличие болтов крепления осмотровой и крепежной крышек, их возможность открывания и ослабления;

- свежие потеки смазки в нижней части корпуса буксы, наличие запаха разогретого масла. Для выявления причин нагрева обязательно открывать осмотровую крышку буксового узла (узлов) для определения состояния смазки, торцового крепления;

- смещение (сползание) корпуса буксы относительно лабиринтного кольца или в сравнении с соседней буксой;

- перекос буксы, разворот ее в буксовом прорезе боковой рамы тележки, перекос боковой рамы;

- в зимнее время - на таяние снега на корпусе буксы (в отличие от других букс).

4) Если в результате обзора установлено, что у указанного средствами контроля вагона отсутствуют неисправности букс и тормозного оборудования, должны быть осмотрены по два смежных вагона в каждую сторону от зафиксированного;

5) При отсутствии неисправностей букс, а также заторможенных колесных пар в осмотренных пяти вагонах и при наличии информации о себе средств контроля в подчете вагонов этого поезда выполняется осмотр всех вагонов с указанной стороны поезда.

Информация передаваемая автоматическим речевым информатором

РИ-1М:

" Внимание, машинист четного (нечетного) к станции ДИСК - предупреждение"

- соответствует Тревоге-1.

" Внимание, машинист четного (нечетного) к станции ДИСК - тревога"

- соответствует Тревоге-2.

ПАМЯТКА

О ДЕЙСТВИЯХ ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД В НЕСТАНДАРТНЫХ СИТУАЦИЯХ

Локомотивным бригадам нередко приходится работать в экстремальных и нестандартных ситуациях. Их действия, при этом, во многом зависят от знания различных инструкций и техники, опыта работы и реакции.

Для более четких и правильных действий локомотивных бригад разработана на отделении и предлагается в помощь машинистам и помощникам «Памятка о действиях локомотивной бригады в нестандартных условиях».

Прицепка локомотива к составу и опробование тормозов

Скорость локомотива при маневровых передвижениях должна быть соблюдена из расчета видимости сигнала и приотовленного маршрута.

Остановить локомотив за 10 метров от состава.
Осмотреть автоцепку из кабины локомотива на предмет комплектности и исправности ее частей, готовности к сцеплению, отсутствию посторонних предметов под головками маятниковых болтов, отсутствию провисания и задира свыше нормы. При возникновении подозрения в сверхнормативном провисании (задира) или другой неисправности - осмотреть автоцепку непосредственно после схода с локомотива. При необходимости доложить о неисправности ДСП, вагонникам.

По сигналу вагонника (лица уполномоченного подводить локомотив под состав согласно ПРА), со скоростью не более 3 км/ч, плавно подехать под состав (помощник машиниста должен находиться при этом в кабине локомотива); при подъезде под грузовой поезд кратковременным движением от состава проверить надежность сцепления. Надежность сцепления с пассажирским поездом проверяется по положению контрольных отроствков и замков автоцепок.

Выполнить переход в другую кабину.

Включение и зарядка тормозной магистрали

До включения вагонник сообщает о наличии в составе включенных пассажирских вагонов, вагонов электропоездов и т. д. Машинист регулирует кран на поддержание соответствующего давления ТМ.

Пом. машиниста проверяет разницу центров автоцепок, осматривает автоцепку на предмет обнаружения трещин, правильности сцепления (по положению контрольных отроствков и замков автоцепки); при давлении в ТР более 8.0 кгс/см², продвигает концевой рукав, соединяет концевые рукава, при опущенных токоприемниках (в присутствии вагонника) и открывает концевые краны (от локомотива, затем от вагона).

Пом. машиниста проверяет правильность соединения концевых рукавов, наличие ручек концевых кранов, открытие концевых кранов у первых 5-ти вагонов.

Порядок действий локомотивной бригады в случае обнаружения неисправности вагона автоматическими средствами контроля (ПОНАБ, ДИСК, АСДК) согласно инстр. ЦВ-ЦШ-0053

9.7 Машинист поезда при выявлении в поезде с помощью средств контроля неисправного подвижного состава, руководствуясь показанием сигнального светового указателя наличия неисправных подвижных единиц в поезде, информацией речевого информатора или переданным ему указанием по радиосвязи от дежурного по станции (поездного диспетчера) и показаниями выходного {или входного} светового информатора станции о следовании поезда на станцию (или необходимости немедленной остановки его на перегоне), обязан:

9.7.1 По сигналу "Тревога 1" принять меры к плавному снижению скорости до 20 км/ч служебным торможением, следовать с особой бдительностью, наблюдая за составом поезда и готовностью немедленно остановиться при возникновении аварийной ситуации, проехать поездом входную стрелку станции с скоростью не более 15 км/ч, остановить состав поезда на пути приема независимо от показания выходного (маршрутного) сигнала светофора.

9.7.2 По сигналу «Тревога 2»:

9.7.2.1 Сообщить дежурному по станции (поездному диспетчеру) о получении информации от речевого информатора (если до этого времени не было получено сообщение по радиосвязи от дежурного по станции), плавно остановить поезд служебным торможением на перегоне, проехав хвостовой частью полевые устройства средств контроля со скоростью не менее 10 км/ч, сообщить об остановке поезда машинистам поездов, которые находятся на перегоне;

9.7.2.2 Осмотреть неисправные вагоны (локомотивы):

1) После уточнения информации машинист обязан, зная порядковый номер вагона, с учетом количества секций локомотивов независимо от их режима (в горячем или холодном состоянии), по натурному листу определить его инвентарный номер и направить помощника машиниста для осмотра зарегистрированного вагона (вагонов). Осмотр должен проводиться не позднее 15 минут после остановки поезда. Каждая секция локомотива считается как одна единица подвижного состава.

2) Помощник машиниста проводит визуальный осмотр буксовых узлов зарегистрированного вагона с обязательным одновременным прикосновением тыльной стороной ладони (контактным или бесконтактным термометром при его наличии) передней и задней частей корпусов бук в верхней плоскости, а также осмотровых крышек. Степень нагрева конкретной зарегистрированной буквы оценивает в сравнении с температурой корпусов других бук этого же вагона (или соседнего).

При контроле нагрева букы, помощник машиниста одновременно проверяет на прикосновение тыльной стороной ладони температуру нагрева дисков колес и проводит визуальный осмотр поверхности кочения колес с целью выявления ползунов, наваров, цветков побежалости колесных пар из-за их заторможенности (при неисправностях

Машинист совместно с вагонником проверяют правильность соединения концевых рукавов и открытие концевых кранов, правильность сцепления по сигнальным отроосткам и положению замков автосцепок между локомотивом и первым вагоном.

При причёске к составу грузового поезда с незаряженной магистралью;

до соединения концевых рукавов и открытия кранов необходимо снизить, давление в УР на 1,5 кгс/см²;

после соединения концевых рукавов и открытия концевых кранов, машинист переводит ручку крана машиниста в 1-е положение до повышения давления в УР на 1,0 -1,2 кгс/см² выше зарядного и ставит в поездное положение.

При причёске к составу грузового поезда с заряженной магистралью:

после соединения концевых рукавов и открытия концевых кранов машинист должен перевести ручку крана машиниста в 1-е положение до повышения давления в УР на 0,5 -0,7 кгс/см² выше зарядного и поставить в поездное положение.

При зарядке ТМ проверить её длину и целостность:

при постановке ручки крана машиниста в 1-е положение зарядка УР опережает зарядку ТМ, при переводе ручки крана во П-е положение отсутствует сброс со сверхзарядного давления и ТМ оказывается незаряженной - магистраль длинная, целая (либо открыт концевой край вагона).

Если же при 1-ом положении ручки крана машиниста зарядка ТМ происходит быстрее, чем УР - магистраль короткая, в этом случае при переводе ручки крана машиниста во П-е положение будет быстрый сброс сверхзарядного давления из ТМ.

Отправление поезда

Выходной сигнал закрыт:

совместно с помощником ознакомиться с предупреждениями;

помощник делает выписку предупреждений;

машинист производит опробование тормозов, получает справку ВУ-45, ознакапливается с ней и сверяет её с данными натурного листа, ознакапливает с ней помощника;

Выходной сигнал открыт:

При стоянке более 10-ти минут - машинист проверяет плотность ТМ и убеждается в отсутствии изменения плотности более 20-ти %, указывает её величину на обратной стороне справки ВУ-45;

машинист объявляет «минуточку готовности».

Пом. машиниста докладывает о:

включении АЛС, Р/ст, наличии на локомотиве предупреждения, о том, что выписка предупреждений сделана, наличии документов на поезд, справки ВУ-45 (что номер хвостового вагона с натурным листом сверен), о том, что работы в поезде завершены (посадка-высадка пассажиров закончена), тормоза опробованы, по давлению в ТМ (убеждается в готовности их к действию, выходной (маршрутный) сигнал зелёный (жёлтый и т.д.), положение стрелок в маршруте отправления, скорость отправления такая-то; докладует о месте и условиях опробования тормозов на эффективность, скорости по перетону, наличие ограничения скорости на перетоне;

машинист повторяет доклад помощника убеждаясь в соответствии информации действительности, подает звуковой сигнал отправления;

(предупреждение на поезд), в конце записи, в графе «Место действия предупреждения», красным цветом прославляет пометку "ПОРОЖНИЕ", а в графе "Скорость не более, км/ч" – «70» или "60". Натурный лист, пакет с перевозочными документами и бланком предупреждения вручается локомотивной бригаде под роспись, порядком установленным в п. 13.11 ИДП (ЦД-0001) и ТРА станции.

Перед вручением на поезд натурального листа, пакета с перевозочными документами и бланка предупреждения формы ДУ-61 дежурный по парку убеждается в наличии необходимых отметок в натурном листе и бланке формы ДУ-61, о чем докладывает дежурному по станции (оператору при ДСП). Дежурный по станции (оператор при ДСП), после получения такой информации, прославляет в журнале движения поездов, против номера поезда, в графе "ПРИМЕЧАНИЯ" пометку "ПОР" и докладывает поезздному диспетчеру.

На станциях, где не предусмотрены штатным расписанием оператор СТП и дежурный по парку, обязанности по составлению натурального листа к заполнению бланков предупреждений формы ДУ-61 возлагаются на дежурного по станции (оператора при дежурном по станции), другого работника службы движения, о чем указывается в технико-распорядительном акте станции (ТРА) и должностной инструкции данного работника.

На промежуточных станциях, где осуществляются операции по прицепке порожних вагонов к поездам, обязанности по составлению натурального листа и заполнению бланков предупреждений формы ДУ-61 возлагаются на дежурного по станции, о чем указывается в технико-распорядительном акте станции (ТРА) и его должностной инструкции.

5. Запрещается дежурному по станции открывать выходной светофор, давать соответствующее разрешение на отправление грузовым поездам не убедившись в наличии в их составе порожних вагонов, соответствующих пометок в натурном листе, и бланке формы ДУ-61.

Машинист поезда после получения пакета перевозочных документов, натурального листа, бланка предупреждения формы ДУ-61, перед отправлением убеждается в наличии в составе поезда порожних вагонов и соответствующей отметки в бланке предупреждения об ограничении скорости движения по данному натурного листа. При наличии порожних вагонов в составе поезда и отсуствия соответствующих пометок в натурном листе и бланке формы ДУ-61, докладывает об этом дежурному по станции и действует по его указанию.

После разгрузки вертушек во время проведения работ на закрытом перетоне и их отправления на станцию, машинист хозяйственного поезда обязан вести поезд до ближайшей станции с скоростью не более 70 км/ч.

Дежурный по станции перед отправлением вертушек, после разгрузки их на перетоне, обязан внести необходимые пометки в натурный лист, бланк формы ДУ-61 и вручить их локомотивной бригаде, порядком установленным в п. 13.11 ИДП(ЦД-0001) и ТРА станции.

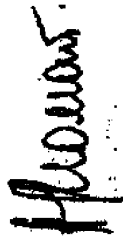
НЗ

Корнилов В А

- с целью избежания продольно-динамических реакций в поезде использовать кран № 254 в соответствии с требованиями п.п. 10.1.22 и И.2.6 Инструкции по эксплуатации тормозов подвижного состава на железных дорогах Украины № ЦТ-ЦВ-ЦД-0015 от 28.10.1997г.;
- в случаях использования подталкивающего локомотива, машинист этого локомотива должен четко руководствоваться командами машиниста головного локомотива по применению согласованного по радиосвязи режима ведения поезда (тяга, выбег, торможение), кроме внезапного применения экстренного торможения с целью недопущения одновременного применения режима торможения головного локомотива и режима тяги подталкивающего локомотива категорически запрещается начинать подталкивание без команды машиниста головного локомотива.
- 7. Контроль за выполнением настоящего приказа возложить на заместителя начальника железной дороги - главного ревизора по безопасности движения поездов и автотранспорта.

Начальник железной дороги

Момот АИ



Дополнение
к приказу начальника железной
дороги № 270/Н от
«28» марта 2003 г.

Порядок формирования и отправления поездов, в составе которых есть порожние вагоны

1. На станциях, где установлено формирование грузовых поездов, во время составления натурального листа, оператором станционного технологического центра выявляются наличие порожних вагонов, которые нуждаются в ограничении скорости движения поезда, и проставляется красным карандашом, в верхний его части, пометка "ПОРОЖНИЕ". После окончания операции по составлению натурального листа на сформированный поезд оператор СТПЦ пересылает его и пакет с перевозочными документами дежурному по станции или дежурному по парку установленным порядком.
2. После получения перевозочных документов и натурального листа на поезд, дежурный по станции (дежурный по парку) проверяет данные натурального листа, записывает их в журнал формы ВУ-14. При выявлении в верхней части натурального листа пометки красного цвета "ПОРОЖНИЕ", на бланке формы ДУ-61 машинист и помощник убеждаются в отсутствии сигналов остановки подаваемых с поезда, работниками обслуживающими поезд, другими лицами.

машинист кратковременно ставит ручку крана машиниста в 1-е положение и убеждается в отсутствии быстрого роста давления в ТМ до давления в ГР и сброса давления через кран после перевода в поездно положение.

При отпращивании с некодированного пути показание выходного (маршрутного) сигнала дублируется не менее 2-3 раз,

Прожождение места ограничения скорости:

При вступлении на перегон, помощник машиниста докладывает о скорости, указанной в предупредении, машинист повторяет,

при проследовании желтого щита помощник встает и подает оповестительный сигнал.

при подьезде к сигналу уменьшения скорости, помощник машиниста докладывает о скорости, указанной в предупредении, машинист называет фактическую скорость на скоростемере;

Следя по месту ограничения (до проследования зеленого щита) помощник машиниста стоя на своем рабочем месте, контролирует скорость следования.

Следование на остановку:

При подьезде к желтому огню помощник машиниста встает и переходит на сторону машинисту, объявляет при каждом нажатии на РБ показание сигнала, убеждаясь в положении контроллера машиниста и давления в тормозной магистрали;

машинист снижает скорость поезда за 400 - 500 м до красного сигнала до 20 км/час и подает звуковой сигнал остановки (три коротких), за 100 - 150 м до 5 - 10 км/час;

остановившись у запрещающего сигнала локомотивная бригада повторно подает звуковой сигнал остановки.

Ном. машиниста сделал отметку о времени прибытия, немедленно, взяв молоток приступает к осмотру механической части локомотива, проверяя буксы на нагрев;

Получив сообщение о наличии проходов (в пункте назначения) и о том, что состав закреплен, получает команду «отцепиться», машинист разряжает ТМ поезда на 1,5 - 1,7 кгс/см2, опускает токоприемники и дает помощнику команду отцепиться от состава,

Пом. машиниста перекрывает концевые краны, рас соединяет концевые рукава, подрывивает концевой рукав локомотива на подвеску, берет ручку концевого крана, на цепочку, расцепляет автоцепки при помощи расцепного рычага и подает машинисту сигнал на отъезд от состава.

Машинист (при выключенных вспомогательных цепях) поднимает токоприемник и отъезжает от состава на расстояние не менее 10-ти метров (при отсутствии такой возможности - до сигнала).

При открытии маневрового сигнала и появления пом. машиниста в кабине машинист вывешивает у ДСП план маневровой работы, готовность маршрута; после чего объявляет: - «Переходим на маневровые передвижения». Пом, машиниста - повторяет: «Переходим на маневровые передвижения» и докладывает о включенном состоянии Р/ст, АЛС, показании сигнала с пути, скорости по стрелочной горловине. Машинист убеждается в соответствии информации пом. маш-та действительности и опробовав действие крана машиниста усл. № 254 на месте, приводит локомотив в движение. При

достижении скорости локомотива 3 - 5-ти км/час проверяет действие крана усл.№ 254 в ходу.

Проверка автотормозов в поезде (по головной группе)

Проверка производится согласно инструкции ЦТ-ЦВ-ЦД 0015 и местной инструкции по работе тормозного оборудования;

при прицепке (отцепке) дополнительного локомотива в голову;

после передачи управления машинисту второго локомотива;

после смены кабины управления на перегоне в связи с невозможностью управления из головной кабины;

при снижении давления в ГР ниже зарядного ТМ;

после стоянки более 30 минут на станциях, где нет работников вагонного хозяйства или перегоне, (при отсутствии изменения плотности более 20%);

Проверка производится по действию тормозов вагонов в головной группе поезда в количестве:

при отпращивании поезда на перегон, который имеет уклон до 8-ми тысячных - 10 вагонов;

при отпращивании поезда на перегон, который имеет уклон от 8-ми до 10 -ти тысячных -15 вагонов;

при отпращивании поезда на перегон, который имеет уклон свыше 10-ти тысячных - 20 вагонов.

Действия машиниста при перекрытии проходного сигнала светофора на красный с последующим открытием на зеленый:

в зависимости от скорости и расстояния до сигнала машинист обязан применить торможение вплоть до экстренного, с тем, чтобы остановиться не проезжая сигнал. Локомотивная бригада должна помнить, что выключать АЛС, даже кратковременно, в том случае, когда показание путевого сигнала видно из кабины локомотива, согласно инструкции ЦШЕОТ 0027 - категорически ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Доложить ДСП или ДНЦ и машинистам вслед идущих поездов, согласовать дальнейшее следование с ДСП (при нахождении на станции); движение поезда осуществлять согласно п. 16.27 «в» ПТЭ (при нахождении на перегоне); по прибытии в депо сделать запись на скоростемерной ленте и в «Книгу замечаний машиниста».

Действия машиниста при перекрытии проходного сигнала светофора с зеленого на желтый на близком расстоянии

в зависимости от скорости и расстояния до сигнала машинист обязан применить торможение вплоть до экстренного, с тем, чтобы предотвратить проследование желтого сигнала со скоростью выше контролируемой ЭПК. Локомотивная бригада должна

4.3. Работа на одной мачте двух работников, находящихся на разных уровнях, не допускается.

Начальник службы охраны труда дороги

Кулик С.Г.

Приказ №298/Н от 6.04.2004г.

Об особенностях ведения грузовых поездов установленной длины, в составе которых есть порожние вагоны

С целью обеспечения безопасности движения грузовых поездов в составе которых есть порожние вагоны, согласно указаниям от 16. 12. 03 № ПЗ-1-П/1645,

ПРИКАЗ Б В А Ю :

1 . В случае, когда порожние вагоны размещены не в последней трети грузового поезда установленной длины, установить следующие максимально допустимые, в пределах дороги, скорости движения грузовых поездов, в составе которых есть:

- порожние крытые вагоны, платформы, полувагоны парка Укрзализныци и собственности предприятий – 80 км/час, кроме участков:

Пятихатки – Железнякаво четное;

Баглей – Сухачевка четное;

Сухачевка – Диевка, четное;

Диевка – Горяиново четное;

Письменная – Ульяновка четное;

Письменная – Раздоры нечетное;

Пост 939 км – Самойловка четное, нечетное;

Павлоград – Зайцево, нечетное;

Новогулаювка – Вольнянск нечетное;

на которых установить скорость 70 км/час;

- порожние цистерны, вагоны-хопперы открытого и закрытого типа, думпкары, битумовозы, длиннобазовые, вагоны-термосы – 65 км/час.

2. Утвердить и ввести в действие «Порядок формирования и отправления грузовых поездов установленной длины, в составе которых есть порожние вагоны. Порядок выдачи предупреждений об ограничении скорости движения на поезда, в составе которых есть порожние вагоны, локомотивная бригада обязана:

- в каждом кривом участке пути следить за состоянием и целостностью поезда;

- после каждого применения автотормозов осматривать состояние поезда во время движения, убеждаясь в его целостности;

- осматривать поезд в местах, установленных местными инструкциями по вождению поездов на участках обслуживания, согласованных главным ревизором по безопасности движения поездов и автотранспорта ревизорских участков и утвержденных начальником дирекции железнодорожных перевозок;

- набор и сброс тяговых позиций (за исключением экстренного торможения) проводить так, чтобы наращивание силы тяги от нуля до максимального значения и ее уменьшение с максимального значения до нуля происходило не быстрее чем за 30 секунд.

3.3. Ограждение вышки при работе на перегоне - 1200 - 1500м от лейтера до основного сигналиста при установленной скорости до 140 км/час.

3.4. Ограждение вышки на станции.

На главных и боковых путях станции с пропуском поездов без остановок лейтер ограждают в порядке установления для перегонов. Кроме этого руководитель должен выставить дополнительные сигналистов, обеспечивающих ограждение места работы от наезда подвижным составом с соседнего пути.

При выполнении работ с вышки на станционных путях (кроме главных и боковых с пропуском поездов без остановок) она ограждается сигналистами, находящимися на расстоянии не менее 50м, по обе стороны от неё.

На границе и в горловине станции, входных и выходных стрелках ограждение выставляется следующим способом: при работах на подходах к станции или между входным сигналом и первой входной стрелкой вышка ограждается также как на перегоне, кроме того, выставляется сигналист возле ближайшей к вышке стрелке, со стороны станции.

Между входной стрелкой и границей станции, а также за границей станции вышка на главном пути ограждается, как и при работе на перегоне. Кроме этого, выставляются дополнительные сигналисты до ближайших к вышке стрелок, по которым возможно управление поезда на путь, где работает лейтер.

На стрелках в горловинах станции, лейтер ограждается сигналистами, которые располагаются на всех ближайших стрелках, по которым возможно управление поезда или маневрового локомотива на стрелку, где работает бригада.

Во время ограждения вышки сигналисты должны стоять с развернутым красным флагом, как правило, на том пути, на котором выполняется работа

3.5. При выполнении работ без закрытия движения поездов, в случае внезапного ухудшения метеорологических условий, шухой видимости сигналистами работников бригады, поездов на расстоянии 1500м, руководитель работ обязан приостановить работу, снять вышку с пути и вывести людей на безопасное расстояние.

Запрещается выполнять работы на к/сети с лейтера при скорости движения поездов более 140 км/ч, также при возникновении постоянного гололеда на рельсах, шпалах и земляном полотне.

4. Для работников хозяйства сигнализации и связи

4.1. Запрещается работать на светофорной мачте без предохранительного пояса.

4.2. Все работы на светофорных мачтах во время движения поездов по соседним путям должны быть прекращены, находиться при этом на мачте светофора запрещается.

помнить, что выключал» АЛС, даже кратковременно, в том случае, когда показание путевого сигнала видно из кабины локомотива, согласно инструкции ЦШЕОТ 0027 - категорически ЗАПРЕЩАЕТСЯ

Доложить ДСП или ДНЦ и машинистам вслед идущих поездов; дальнейшее движение поезда осуществлять в зависимости от показаний следующего светофора; при прибытии в дело сделать запись на скоростемерной ленте и в «Книгу замечаний машиниста».

Действия машиниста при перекрытии входного или выходного сигнала с его проездом:

применить экстренное торможение;
произвести отпущек и зарядку ТМ поезда (выждав установленное время);
получить приказ ДСП на дальнейшее следование.

При прибытии поезда после перекрытия входного светофора, следовать со скоростью не более 20 км/час вне зависимости от показаний локомотивного светофора (до следующего сигнала).

При отправлении поезда после перекрытия выходного светофора, если есть сведения о свободном первом блок-участке, после вступления поезда на перегон и появления на локомотивном светофоре 3, Ж, КЖ огней следовать до первого путевого светофора, руководствуясь показаниями локомотивного светофора.

При сохранении на локомотивном светофоре красного или белого огней, следовать до первого путевого светофора со скоростью не более 20 км/час, с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

По прибытии в дело сделать запись на скоростемерной ленте и в «Книгу замечаний машиниста».

При остановке без поезда сигнала-отправиться после повторного открытия, либо по ретранслируемому приказу, переданному по радиосвязи вышеуказанным порядком.

Действия машиниста при выходе из строя АЛС, радиостанции:

Машинист обязан взять приказ ДНЦ на следование с неисправной АЛС, Р/ст, для этого (при неисправности Р/ст) необходимо остановиться на первой станции и связаться с ДСП или ДНЦ другим способом.

При неисправности АЛС приказ ДНЦ берется на каждом диспетчерском участке, кроме того:

у каждого предвходного сигнала машинист обязан, для подтверждения бдительности, кратковременно ручку крана машиниста усл. № 394 ставить в 1-е положение (независимо от того включена АЛС или нет);

проследовать желтый сигнал (два желтых) со скоростью не более 40 км/час;

в пути следования помощнику машиниста запрещается отлучаться из кабины управления, при этом один из членов бригады выполняет своей обязанности - стоя;

по прибытии в депо сделать запись в ТУ-152 и на обратной стороне скоростерной ленты, доложить рапортом начальнику депо, по прибытии на ПГОД, совместно со слесарем КИП составить акт о имеющейся неисправности (с её причине);

Отправление поезда, при следовании по приказу ДНЦ с неисправной АЛС, в условиях плохой видимости, должно осуществляться только на свободный перегон.

Локомотивная бригада должна помнить, что при неисправности АЛС, негорящий проходной светофор необходимо проследовать как запрещающий.

Движение по неправильному пути по сигналам локомотивного светофора

При зеленом огне следовать со скоростью не более 80 км/час.

При появлении на локомотивном светофоре желтого огня - снизить скорость до 50 км/час.

При появлении после желтого огня желтого с красным - снизить скорость до 20 км/час и соблюдая порядок подезда к запрещающему - остановиться у первого проходного сигнала встречного направления.

После остановки, выяснения свободности следующего блок-участка (при необходимости), отпуская тормозов - проследовать точку как проходной сигнал с запрещающим огнем - со скоростью не более 20 км/час, с особой бдительностью и готовностью остановиться. Если при следовании по перегону красный сигнал локомотивного светофора сменится на красный с желтым - следовать со скоростью не более 20 км/час, а при появлении желтого или зеленого машинист может увеличить скорость, но не более чем до 40 км/час.

В случае внезапного появления на локомотивном светофоре вместо разрешающего сигнала желтого огня с красным, красного или белого огня или при исчезновении огней локомотивного светофора машинист обязан принять меры к снижению скорости и вести поезд до конца блок-участка или до появления разрешающего сигнала на локомотивном светофоре с особой бдительностью и со скоростью, обеспечивающей возможность своевременной остановки перед прельяствием. При сохранении в конце блок-участка на локомотивном светофоре желтого огня с красным, красного или белого огня или при негорящих огнях - остановиться у первого проходного сигнала встречного направления и дальнейшее движение осуществлять указанным выше порядком.

Во всех случаях скорость входа на станцию поезда, следующего по неправильному пути, при разрешающем показании входного светофора **не должна превышать установленную для приема на боковой путь.**

На двухпутных перегонах, оборудованных автоблокировкой с движением по неправильному пути по показаниям локомотивного светофора, если выходной светофор на неправильный путь не открывается или отсутствует, **отправление поезда осуществляется после прекращения действия автоблокировки.**

При наличии на перегоне поездов - следовать по охраняемому поезду со скоростью не более 40 км/час, по неохраняемому поезду - не более 25 км/час.

Осмотр пути и работы, не требующие ограждения сигналами остановки и уменьшения скорости, выполняемые в условиях хорошей видимости, производятся без выдачи предупреждений на поезд.

2.2. При работе дефектоскопных тележек - обязательна выдача предупреждения машинистам об особой бдительности, работа тележки с двух сторон ограждается сигналами. Работа дефектоскопной тележки в туман запрещается.

2.3. При производстве работ в условиях плохой видимости (в крутых кривых, глубоких выемках и др.); при работе с инструментом (электрическим, пневматическим), ухудшающим слышимость; если работа не требует ограждения сигналами остановки, руководитель работ обязан для предупреждения рабочих о приближающемся поезде поставить со стороны плохой видимости или слышимости сигналиста со звуковым сигналом, который должен стоять как можно ближе к работающей бригаде так, чтобы сигналисту было видно приближающийся поезд на расстоянии не менее 500 м от места производства работ при установленной скорости до 120 км /час включительно и 800 м - при скорости более 120 км/час (например, наверху откоса выемки). В тех случаях, когда расстояние от места работ до сигналиста и расстояние видимости от сигналиста до приближающегося поезда в сумме составляют менее соответственно 500 или 800м, основной сигналист ставится дальше и выставляется промежуточный сигналист также со звуковым сигналом для повторения сигнала, подаваемых основным сигналистом. Количество сигналистов определяется руководителем исходя из местных условий видимости и скорости движения поездов.

3. Для работников хозяйства электроснабжения

3.1 Работники дистанций электроснабжения обязаны выполнять работы в защитных касках. Сигналисты выставляются при работах выполняемых на контактной сети (к/с) с применением съёмной изолирующей вышки (лейтера).

3.2. Работы на к/сети с вышек без перерыва в движении поездов выполняются только в светлое время суток. Для своевременного снятия вышки возле нее постоянно должны находиться не менее 4 человек, включая работающего на вышке и руководителя работ.

Лейтер при нахождении его на пути должен иметь видимые сигналы (днём красные флажки, ночью фонари с красными или белыми огнями). Передвигать лейтер на двухпутном участке необходимо навстречу правильному движению поездов с одновременным переключением сигналистов, ограждающих вышку.

Перед выполнением работ с лейтера без перерыва в движении поездов ДСП должно быть выдано предупреждение.

ПАМЯТКА

для локомотивных бригад о требованиях безопасности к работникам железнодорожного транспорта при работах на ж.д. путях (система «Человек на пути»)

В данной памятке указаны основные требования, предъявляемые к работникам железнодорожного транспорта при работе на путях, о нарушениях которых локомотивные бригады должны сообщать ДСП и делать записи в журнале "Человек на пути" ТЧ, в установленном порядке.

1. Общие требования

- 1.1. При выполнении работ на железнодорожных путях все работники должны быть обязательно в сигнальных жилетах.
- 1.2. Работы на централизованных стрелках в местах с плохой видимостью или пониженной слышимостью, интенсивной маневровой работой, в ночное время, метели, снегопады, туманы, а также работы по очистке стрелок должны выполняться группой, состоящей не менее чем из двух человек.

При производстве работ на путях и стрелочных переводах станций руководитель работ - старший группы ведет наблюдение за движением поездов, не участвуя в работе.

- 1.3. При приближении поезда необходимо сойти с пути не менее чем за 400м на ближайшую обочину, на расстояние не менее 2м от крайнего рельса. При проходе поезда по соседнему пути двухпутного участка, не менее чем за 400м, руководитель обязан прекратить путевые работы, производимые без ограждения сигналами остановки, и отвести бригаду на ближайшую обочину на расстояние не ближе 2м от крайнего рельса

- 1.4. При производстве работ на закрытом для движения поездов перегоне в "окно" или при ограждении места работ сигналами остановки во время прохода поезда по соседнему пути работы прекращаются. Работники должны уйти с междупутья, сойти с пути на котором производятся работы не требуется.

- а. Сигналам запрещается: отвлекаться от наблюдения за приближением поезда, выходить на середину пути, который ограждается, сойти при прохождении поезда на соседний путь, самовольно оставлять место ограждения.

2. Для работников путевого хозяйства

- 2.1. При производстве путевых работ, требующих ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, а также при выполнении работ в условиях плохой видимости (в крутых кривых, глубоких выемках и др.) и повышенного шума (работа с машинами, электрическим и пневматическим инструментом) машинистам должны выдаваться предупреждения об особой бдительности и более частой подаче оповестительных сигналов, для обеспечения безопасности работающих.

Отказ тормозов в пути следования

Если при первой ступени торможения в пассажирском поезде начальный тормозной эффект не будет получен в течении 10 сек, в грузовом порожнем поезде длиной до 400 осей и грузо-пассажирском поезде - в течении 20 с и в остальных грузовых поездах - 30 с, - немедленно принять все меры к остановке поезда. Немедленно объявить в эфир:

«Внимание, внимание! слушайте все, я машинист поезда № __, следующего по __ км __ перрона потерял управление тормозами. Принимайте меры».

Подать сигнал общей тревоги: один длинный, три коротких.

При безуспешной попытке остановить поезд, на перегоне, по поездной радиосвязи, сообщить дежурному впереди находящейся станции или поездному диспетчеру, чтобы они могли принять меры к свободному приему или пропуску поезда.

Проводники вагонов, услышав сигнал общей тревоги, обязаны открыть кран экстренного торможения и привести в действие ручные тормоза на обслуживаемых вагонах.

При применении электрического торможения на электровагонах и тепловозах локомотивный тормоз отпустить.

Запрещается одновременное применение электрического и пневматического торможения на электровагонах и тепловозах (если это не предусмотрено схемой), а также контроль и контроль на паровозе.

После остановки поезда повторно доложить по радиосвязи ДСП и ДНГД о случившемся.

Выяснить причину отказа тормозов - осмотром состава на предмет перекрытия концевых кранов, наличие выключенного тормоза вагонов, наличие воздуха в хвосте поезда, произвести сокращенное опробование тормозов.

После осмотра поезда на перегоне, если причина неудовлетворительной работы тормозов не выявлена, машинист, если участок пути не имеет уклона более 10 % уклона, по приказу поездного диспетчера и со скоростью, обеспечивающей остановку поезда у запрещающего сигнала, может довести поезд до первой станции, где затребовать контрольную проверку тормозов.

При необходимости, для вывода поезда с перегона машинист должен затребовать вспомогательный локомотив. При первой же возможности поставить в известность ТЧД.

Самопроизвольное срабатывание тормозов

Ситуация 1. Загорелась сигнальная лампочка Д-418, отключилась тяга, снялось напряжение в контактной сети.

Применить экстренное торможение. Докладить об остановке ДСП, ДНД, машинистам вслед идущих, встречных, обгоняющих (на многопутных участках) поездов. Провести диагностику с помощью помощника, направить его для определения причины срабатывания тормозов.

При появлении встречного поезда выжать его по радиосвязи, включить буферные фонари на красный огонь, мигать прожектором, подавать звуковой сигнал общей тревоги

Ситуация 2. Отключилась тяга, загорелась сигнальная лампочка Д-418 и потухла, давление в тормозных цилиндрах поднимается до 1,0 кгс/см² и более - применить служебное торможение и поставить ручку крана машиниста в Ш-е положение» остановить поезд без применения вспомогательного тормоза. После остановки действовать аналогично ситуации №1.

Ситуация 3. Загорелась сигнальная лампочка Д-418, отключилась тяга.

Обратить внимание на величину снижения давления в ТМ, на дальнейшее поведение давления (восстанавливается до зарядного, остается пониженным, продолжает снижаться) и перевести ручку крана машиниста в Ш-е положение. Вели произойдетстрое, непрерывное снижение давления ТМ, оставить ручку в Ш-ем положении до полной остановки поезда (при необходимости, выполнить служебное торможение и поставить РКМ в Ш-е положение) без применения вспомогательного тормоза. После остановки действовать аналогично ситуации №1.

Ситуация 4. В случае если после постановки РКМ в Ш-е положение, не произойдет быстрого, непрерывного снижения давления , или других признаков нарушения целостности ТМ, то при следовании по площадке или спуску необходимо выполнить дополнительную разрядку ТМ (для отключения Д-418) и отпустить тормоза 1-ым положением с завыванием давления в УР на 0,5 - 0,6 кгс/см² выше зарядного. При следовании по подъему дополнительная разрядка ТМ не выполняется, а Д-418 отключается другим способом.

Сход подвижного состава

При вынужденной остановке поезда на двухпутном или многопутном перегоне по причине схода, столкновения, развала груза и т. д., локомотивная бригада сообщает о сложившейся ситуации ДСП, ДНЦ, машинистам влед идущих и встречных поездов, подает сигнал общей тревоги и принимает меры к ограждению места препятствия на смежном пути и закрепленно оставляет часть поезда.

Пассажирский поезд отражается укладкой петард: со стороны головы локомотивной бригадой на расстоянии 1000 м. от локомотива по смежному пути, со стороны хвоста - проводником последнего вагона (по указанию машиниста) на расстоянии 1000 м. от хвоста поезда.

Грузовой поезд отражается локомотивной бригадой со стороны ожидающегося поезда на расстоянии 1000 м. от препятствия. В случае, когда препятствие находится на расстоянии более 1000 м. от локомотива, то петарды яа смежном пути укладываются против локомотива.

В случае получения машинистом сообщения, что по смежном пути отправлен поезд по неправильному пути, он должен вызвать помощника и дать ему команду на ограждение препятствия с противоположной стороны.

Скоростемерная лента локомотива поезда имевшего сход, крушение и т. д. должна сниматься согласно требований «Инструкции о порядке расследования транспортных

2. При подъезде локомотива под состав локомотивная бригада управляет локомотивом только из передней кабины.

3. Останавливает локомотив на расстоянии 5-10 метров (согласно «Местной инструкции по вождению поездов в локомотивном депо Нижнеднепровск-Узел» - 10 метров) от первого вагона

4. Машинист визуально с локомотива осматривает автосцепной механизм на исправность и готовность к сцеплению.

1. Запрещается приводить в движение локомотив (в том числе для сцепления с составом) при отсутствии в кабине машиниста локомотивной бригады в полном составе, отсутствия видимости составителя поездов или осмотращика вагонов, которые должны находиться на железнодорожье. При подъезде к составу тепловозом ЧМЭ-3, управляемым в одно лицо осмотращик вагонов и составитель поездов должны находиться на железнодорожье со стороны машиниста,

6. Машинист приводит локомотив в движение и со скоростью не более 3 км/час выполняет сцепление таким образом, чтобы в момент сцепления обеспечить плавность.

7. После перехода в рабочую кабину, соединения тормозных рукавов, машинист и осмотращик вагонов обязаны проверить правильность соединения автоцепок и соединения рукавов, открытие концевых кранов между локомотивом и первым вагоном.

8. До сцепления вагона и локомотива категорически запрещается заходить в пространство между локомотивом и первым вагоном и выполнять работы, если расстояние между ними составляет менее 5-ти метров.

Диспетчерские участки:

1. Узел - Днепропетровск - Сухачевка - Правда - Узловской;
2. Син-во 1 - Узел - Дн-ск Южн. - Сухачевка; Узел - Новомосковск - ДГЗ - Синельниковский;
3. Сухачевка - Верховцево - Пятихатки 1й пост; -Баглей - ДГЗ; - Воскобойня - ДГЗ - Верховцевский;
4. Новомосковск - Лозовая - Синельниково 1 - Лозовской;
5. Новомосковск - Красноград; Павлоград 1 - Красноармейск - Красноград-красноармейский;
6. Красноармейск - Чаплино - Чаплинский (Дон. ж.д.);
7. Чаплино - Синельниково - Чаплинский (Придн. ж. д.);
8. Синельниково 1 - Запорожье Левое - Запорожский;
9. Пятихатки 2й пост - Стыковая - Криворожский,

3. При прогнании двух электропоездов в голове поезда на первом необходимо поднимать второй токоприемник, который опускается после достижения скорости 10-15 км/ч.
4. Подъем и опускание токоприемников на электропоездах на стоянке производить только при отключенных силовых и вспомогательных цепях, а на ходу - только при отключенных силовых цепях; подъем токоприемников при возможности следует проводить поочередно.
5. Подъем токоприемников при движении разрешается производить только на главных путях станций и на перегонах:
 - 5.1. При скорости движения до 60 км/ч при одиночной тяге по одному на каждом электропоезде.
 - 5.2. При скорости движения до 40 км/ч при двойной тяге по одному на каждом электропоезде одновременно.
6. Запрещается подъем токоприемников при движении под искусственными сооружениями, сопряжениями анкерных участков, секционными изоляторами, воздушными стрелками контактной сети и на расстоянии ближе 70 м от них.
7. Запрещается остановка и стоянка с поднятыми токоприемниками в местах токоразделов, на изолирующих сопряжениях анкерных участков (воздушных промежутках) и секционных изоляторах.
8. Порядок работы токоприемников в сложных метеорологических условиях (гололед, иней, изморозь, понижение температуры ниже -25°C, при ветре более 25 м/с, автоколебаниях, шляке проводов) осуществляется в соответствии с «Инструкцией локомотивной бригаде по обеспечению безопасности движения в гололедный период ЭР-9/20» от 14.08. 85 г. с внесением в неё следующих изменений:
 - во время длительной стоянки электропоездов для удаления гололеда с подвижных рам токоприемников производить их трехразовый подъем и опускание с интервалом времени 5-10 мин. при выключенных силовых и вспомогательных цепях.
 Если этим не обеспечивается оттаивание ледяной корки, то токоприемники опускаются и очистка их должна быть произведена локомотивной бригадой механическим способом с подъемом на крышу электропоезда после постановки на неэлектрифицированный путь.
- На электрифицированных путях по разрешению работников района контактной сети с соблюдением правил техники безопасности; до начала работ должно быть снято напряжение с контактной сети и произведено её заземление.
- При невозможности использования указанного количества количества токоприемников из-за их поломки движение электропоезда осуществляется по разрешению энергодиспетчера

(Утверждено НЗ Сулимой С.Д.; Согласовано: Т Марков, Э Таслицкий)

Порядок действий локомотивной бригады при прицепке локомотива к составу (распоряжение № НЗ-6/3338 от 21.08.2002 г)

1. Разрешение на подъезд локомотива под состав дается лицом согласено ТРА станции.

-24-

происшествий на железных дорогах Украины» утвержденной приказом МГУ № 259 от 27.04.2001 г начальником депо, ревизором по безопасности движения поездов локомотивного хозяйства или Главным ревизором по безопасности движения поездов отделения дороги.

Порядок действий локомотивной бригады при вынужденной остановке на перегоне

Остановиться по возможности на благоприятном и прямом участке пути (если не требуется экстренной остановки).

Немедленно объявить по радиосвязи об остановке ДСП, ДНЦ, машинистам вслед идущих поездов, механику-бригадиру пассажирского поезда.

В случае невозможности удерживать поезд на авто тормозах или вспомогательным тормозом локомотива, принять меры к закреплению поезда тормозными башмаками и ручными тормозами, подать сигнал для приведения в действие ручных тормозов (проводниками вагонов, кондукторами, руководителем работ в хозяйственном поезде).

В случае необходимости заказать вспомогательный локомотив:

Установить точное место нахождения головы поезда, при сомнении направить помощника к ближайшему километровому столбику для исключения возможной ошибки.

Вызвать ДСП по Р/ст. **«Я машинист поезда № _____, локомотив _____, остановился головой поезда на _____ к», ПК пути перегона по причине (неисправности локомотива). Прошу оказать помощь локомотивом (бузья локомотивами) с головы (с хвоста) поезда. Время заявки _____ час. мин.»**

Убедиться в правильности восприятия информации ДСП (ДНЦ), особенно места нахождения головы поезда, записать фамилию принявшего заявку и время передачи заявки.

ДНЦ (ДСП) должен сообщить машинисту предполагаемое время и порядок оказания помощи.

До прибытия вспомогательного локомотива запрещается выключать исправно действующие приборы безопасности, покидать кабину управления разрешается только в исключительных случаях.

При выезде машинистом вспомогательного локомотива по радиосвязи, сообщить ему место нахождения головы поезда, особых ориентиров, условную длину поезда (при оказании помощи с хвоста), при оказании помощи с головы включить буферные фонари на красный свет, включить прожектор и подавать сигнал общей тревоги.

В случае оказания помощи со стороны головы и невозможности включения буферных фонарей, прожектора, подачи звукового сигнала общей тревоги, пом. машиниста обязан выйти на встречу ожидаемой помощи на расстоянии 300 м и при приближении помощи подавать сигналы остановки.

-9-

Порядок оказания помощи поезду остановившемуся на перегоне

Машинисту вспомогательного локомотива, который направляется для оказания помощи, на закрытый перегон, выдается разрешение на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали (ДУ-64). В разрешении указывается место нахождения головы поезда (при оказании помощи с головы) или хвоста (при оказании помощи с хвоста). Указанное разрешение дает машинисту вспомогательного локомотива право отправиться на перегон при запрещающем показании выходного сигнала, но по указанию ДСП с обязательным подтверждением правильности приготовления маршрута.

Выехав со станции машинист должен выехать по Р/ст машиниста остановившегося на перегоне поезда и уточнить место нахождения головы поезда, особых ориентиров, условную длину (при оказании помощи с хвоста).

Машинист следует по перегону с установленной скоростью. При следовании по неправильному пути обслуживаемые поезда преследуются со скоростью не более 40 км/час, необслуживаемые - не более 25 км/час.

В случае, когда место нахождения хвостовой части поезда неизвестно и помощь оказывается с хвоста, машинисту вспомогательного локомотива дополнительно выдается предупреждение (ф. ДУ-61). В таком случае машинист должен следовать по перегону с особой бдительностью и скоростью обеспечивающей остановку перед препятствием.

За 2-а километра от указанного в разрешении и согласованного с машинистом остановившегося поезда места, машинист обязан снизить скорость и следовать со скоростью не более 20 км/час, с особой бдительностью и готовностью остановиться. Не доезжая 10 м. до остановившегося поезда (локомотива), машинист останавливает локомотив и согласовывает свой действия и порядок оказания помощи с машинистом остановившегося поезда (локомотива).

Порядок возвращения поезда остановившегося на перегоне

При остановке поезда на перегоне, когда по какой либо причине он не может продолжить дальнейшее движение и его необходимо вернуть на станцию отправления, машинист лично или через работника локомотивной бригады должен сообщить об этом ДСП или ДНЦ. Как правило, возвращение поезда с перегона должно производиться вспомогательным локомотивом. В исключительных случаях поезд может быть осажен до входного сигнала» знака «Граница станции» и на станции. Если на участке оборудованном автоблокировкой, остановившийся поезд освободил первый блок-участок, то осаживание производится после закрытия приказа ДСП по форме:

Крутизна спуска	Число ТБ при нагрузке на ось 10 тонн и более	Число ТБ при нагрузке на ось менее 10 тонн	Количество тормозных осей
0	0,2	0,4	0,4
0,002	0,2	0,4	0,4
0,004	0,2	0,4	0,4
0,006	0,2	0,4	0,4
0,008	0,2	0,6	0,6
0,010	0,3	0,8	0,8
0,012	0,4	1,0	1,0
0,014	0,4	1,2	1,2
0,016	0,5	1,4	1,4
0,018	0,6	1,6	1,6
0,020	0,6	1,8	1,8

Инструктивное указание о порядке работы токоприемников подвижного состава на Приднепровской железной дороге (Трем 63/9 ЭЭ-10/2 от 19.11.1993 г.)

Е целью повышения надежности токосъема, снижения количества пережогов контактных проводов, уменьшения их износа и обеспечения бесперебойного движения поездов устанавливается следующий порядок работы токоприемников подвижного состава на дороге:

1. Электровазы ВЛ-8 должны работать, как правило, на одном поднятном токоприемнике (втором по ходу движения). При стоянке на станциях и остановках на перегоне необходимо поднимать второй токоприемник.

После трогания и достижения электровазом скорости 10-15 км/ч первый по ходу токоприемник опускается.

В случае повреждения одного из токоприемников после исключения его из электрической цепи допускается трогание с поездом на одном токоприемнике и следование до ближайшего депо или ППОЭ, где возможен ремонт или замена неисправного.

На участках затяжных подъемов Н-Д-Узел - Илларионово, Ульяновка - Чаплино, Днепропетровск - Сухачевка, Железничково - Пятнашки, Правда - Сухачевка, Варваровка - Самойдовка, Павлоград 1 - Зайцево на электровазах с грузовыми поездами (кроме порожних составов) необходимо поднимать второй токоприемник.

При движении на вышеуказанных подъемах поездов с двумя электровазами в голове или с толкачем на каждом должен быть поднят один токоприемник.

2. При двух и более электровазах в голове поезда или при следовании сплотов электровазов работа осуществляется на одном поднятном токоприемнике на каждом электровазе, но суммарное их количество не должно превышать трех.

«Перегон» для движения всех поездов закрыт по приказу ДНЦ № ____ . Поезд № ____ разрешается осадить до входного сигнала (сигнального знака «Граница станции»). ДСП ____ (название станции, фамилия ДСП).

В случае, когда поезд не освободил первый блок-участок, то осаживание производится по разрешению ДСП (без закрытия перегона) по форме:

«Машинисту поезда № ____ разрешаю осадить поезд до входного сигнала (сигнального знака «Граница станции»). ДСП ____ (название станции, фамилия ДСП).

Если хвост отправленного поезда не выпел за границу станции, то осаживание его при необходимости производится маневровым порядком по устному указанию ДСП.

При готовности маршruta, вышеуказанное разрешение может быть совмещено с приказом на прием поезда на станцию.

Осаживание поезда производится со скоростью не более 5 км/час, при условии, что впереди осаживаемого поезда (на переходной площадке, или специальной подножке вагона) находится работник локомотивной бригады (другой работник, по указанию машиниста).

Случаи и порядок ограждение поездов при остановке на перегоне

Поезда на перегоне ограждаются:

пассажирские - при вызове восстановительного, пожарного поезда, веномоторельного локомотива, если помощь оказывается с хвоста - немедленно после вызова;

поезда пассажирские и грузовые, которые были отправлены при перерыве всех средств сигнализации и связи по правильному пути двухпутного перегона или на однопутный перегон с письменным извещением о отправлении за ним другого поезда - немедленно после остановки.

Пассажирский поезд ограждается с хвоста проводником последнего вагона, который по указанию машиниста, должен привести в действие ручной тормоз вагона, уложить на расстоянии 800 м. от хвоста поезда петарды и находиться на расстоянии 20 м. от петард в сторону поезда с ручным красным сигналом.

Другие поезда ограждаются помощником машиниста, который должен немедленно, после остановки поезда, перейти в хвост поезда, внимательно наблюдать за перегонем. При появлении поезда, принимает меры к его остановке.

На участках с автоблокировкой, при остановке на перегоне пассажирского поезда, проводник последнего вагона обязан проверить видимость поездных сигналов, внимательно наблюдать за перегонем, и при появлении поезда идущего сзади, принять меры к его остановке.

Действия локомотивной бригады при пожаре

При обнаружении пожара в грузовом поезде машинист локомотива обязан: подавать сигнал пожарной тревоги (группами - один длинный и два коротких);

Во время движения с появлением ненормального токоотъёма, недопустимого искрения и отрыва токоприёмника вследствие неисправности контактной сети или токоприёмника, машинист должен сообщить по радиосвязи энергодиспетчеру.

Если недопустимое искрение происходит в результате гололёдно-изморозевых отложений (в ветренных местах) или повышенных токовых нагрузках, машинист электроваза должен поднять второй токоприёмник.

При снятии напряжения в контактной сети машинист снимает нагрузку и по истечении 2-х минут после снятия напряжения опускает токоприёмник, если не появилось напряжение, останавливает поезд и принимает меры к сохранению воздуха в ГР, докладывает по радиосвязи об остановке установленным порядком и закрепляет состав.

В интервале 3-5 минут после снятия напряжения энергодиспетчер проверяет исправность устройств электроснабжения.

В интервале 5-7 минут, как правило, по команде энергодиспетчера производится поочередный подъём токоприёмников на электроподвижном составе. Поднимая токоприёмник, машинист должен внимательно наблюдать за ним и за крышевым оборудованием с целью выявления неисправности.

На месте повреждения токоприёмника и контактной сети на перегоне или станции составляется первичный акт в двух экземплярах произвольной формы за подписью машиниста или представителя депо и работника контактной сети с указанием причин и характера повреждений. В первичном акте должны быть указаны данные, характеризующие место и время повреждения, сведения о поезде, серии и номере локомотива, депо приписки локомотива и локомотивной бригады. Необходимо подробно изложить, что повреждено на токоприёмнике и контактной сети, а также обстоятельность, при которых произошло повреждение токоприёмников и контактной сети (во время движения, стоянки, отправления и др.) При этом недопустимы общие формулировки типа: «неправильные действия машиниста», «неисправность электроваза», «неисправность контактной сети» без указания конкретного вида неисправности конкретного узла, аппарата и т.п. Допускается запись: "причину повреждения установить не удалось". Машинист, представитель депо и работники контактной сети обязаны представить комиссии ЭЧ и ТЧ первичные акты и поврежденные части контактной сети (обрезанные концы повреждённого контактного провода и др.) и токоприёмников.

В акт вносится перечень поврежденных элементов, отобранных для дальнейшего расследования. Задержка отправления поезда по причине составления акта запрещается.

Во всех случаях при возникновении неисправности на локомотиве, контактной сети, когда нет возможности удерживать поезд на автотормозах и тормозных средств локомотива не хватает для удержания поезда на месте, локомотивная бригада обязана принимать меры к закреплению состава тормозными бапмаками и ручными тормозами.

ТАБЛИЦА

потребного количества ручных тормозных бапмаков и ручных тормозов для удержания на месте после остановки на перегоне в случае порчи автотормозов, контактной сети

на каждые 100 тонн веса состава грузового, грузо-пассажирского и почтово-багажного поездов (без локомотива) в зависимости

пожара или имеются помехи быстрому гашению огня и спасению людей (железнодорожные мосты, путепроводы, виадуки, туннели, эстакады, акведуки и т.д.).

В отдельных случаях, когда пожар возник на неблагоприятном для тушения пожара участке (выемка, высокая насыпь, водоем и т.д.) и потушить его наявными средствами не возможно, машинист поезда, убедившись по перевозочным документам в отсутствии в горящем вагоне и вагонах находящихся по соседству опасных грузов, по согласованию с ДНЦ может продолжать движение до ближайшей станции или участка удобного для подъезда пожарных машин.

Раскрыть пакет с перевозочными документами и установить наименование горящего груза, а также наличие в составе поезда опасных грузов и сопровождаемых проводниками, сообщить об этом ДСП, ДНЦ.

Вместе с помощником приступить к тушению пожара имеющимися средствами.

В случае невозможности погасить пожар имеющимися средствами, принять меры к расцепке подвижного состава в следующей последовательности:

закрепить хвостовую группу вагонов, расцепить и отвести горящие вагоны на расстояние исключющее возможность переноса огня на группу вагонов, что остаются не менее 10м (при пожаре в вагоне с легковоспламеняющимися грузами или цистернами с сжиженными или сжатými газами - не менее 200 м; в вагонах с опасными грузами класса I (взрывчатые материалы) - не менее 300 м);

отцепить и закрепить тормозным башмаком горящий вагон (вагоны);

отцепить и отвести на указанное выше расстояние и закрепить головную группу вагонов.

На электрифицированном участке через ДСП или ДНЦ передать требование о снятии напряжения в контактной сети.

В случае возникновения пожара в вагоне пассажирского поезда локомотивная бригада должна действовать по указанию начальника (бригадира) поезда

Толчек в пути

При опущении вертикального или бокового толчка:

произвести остановку поезда, применив экстренное торможение;

сообщить по радиосвязи ДСП, ДНЦ, машинистам след идущих поездов о причине остановки;

осмотреть место толчка;

повторно доложить ДСП, ДНЦ уточненные данные о характере неисправности пути;

при возможности дальнейшего следования, проследовать это место со скоростью не более 15 км/час;

после проследования места толчка, доложить ДСП, ДНЦ фактическую скорость проследования этого места.

В случае, когда толчок произошел при большей скорости (на уклоне и т.д.), когда поезд остановлен за местом опущения толчка:

сообщить по радиосвязи ДСП, ДНЦ, машинистам след идущих поездов о причине остановки;

до получения подтверждения о восприятии информации о толчке машинистом след идущего поезда, ДСП - приводить поезд в движение запрещается;

Порядок действий локомотивной бригады при повреждении токоприемника

При повреждении токоприемников в пути следования или устройств в контактной сети локомотивная бригада обязана остановить поезд экстренным торможением. После остановки поезда перекрыть аварийные краны ГР для сохранения воздуха.

Сообщить дежурному по станции, машинистам след идущих поездов, при необходимости принять меры к остановке встречного поезда, поезду диспетчеру, энергодиспетчеру о случившемся с указанием номера пути, километра, пикета, где произошло повреждение.

Осмотреть визуально, не поднимаясь на крышу электропровода, состояние токоприемника. Определить характер повреждения (токоприемник находится в габарите или выходит за пределы габарита, все ли детали токоприемника на месте, касаются ли крыши электропровода, недостающие детали попытаться отыскать) и, если возможно, отключить поврежденный токоприемник и поднять исправный. Если такой возможности нет (детали токоприемника лежат на продольной токоведущей шине), принять меры к закреплению состава тормозными башмаками и ручными тормозами. Осмотреть контактную сеть, есть ли нет повреждения с приходом до места повреждения токоприемника. Уточненные данные доложить по радиосвязи дежурному по станции, поезду диспетчеру, энергодиспетчеру или тяговому диспетчеру.

Отключить поврежденный токоприемник крышевым разъединителем и перекрыть трехходовой кран, исключив доступ воздуха к клапану поврежденного токоприемника

Если токоприемник находится в габарите и по пути следования до первой станции нет мостов, тоннелей или других сооружений, вызывающих понижение контактного провода, машинист, доложив диспетчеру, энергодиспетчеру о состоянии токоприемника и о состоянии контактной сети (есть повреждения или нет, можно ли пропустить поезд с опущенным токоприемником) может следовать до первой станции, где работники контактной сети осматривают токоприемник и производят его увязку.

Если до первой станции имеются мосты, тоннели, где возможны повреждения устройств контактной сети, машинисту ЗАПРЕЩАЕТСЯ дальнейшее движение и через диспетчера, энергодиспетчера затребовать работников контактной сети на место повреждения для увязки токоприемника.

Если при осмотре контактной сети машинист выявит повреждения, не допускающие проследование с опущенным токоприемником или поврежденный токоприемник выходит за пределы габарита, машинисту ЗАПРЕЩАЕТСЯ дальнейшее движение до прибытия работников контактной сети.

По прибытию работников контактной сети на станцию или перетон подьем на крышу разрешается только при снятом напряжении и заземлении проводов контактной сети. Осмотр токоприемника и его увязка должна производиться под руководством работника контактной сети.

Руководитель работ на контактной сети совместно с локомотивной бригадой определяет возможность дальнейшего следования поезда и принимает необходимые меры к быстрейшему освобождению перетона и открытию движения поездов с подьятам токоприемником или с опущенным токоприемником.

Действия локомотивной бригады при выключении тормозов отдельных вагонов

При отключении автотормозов отдельных вагонов во время движения поезда на перегоне или станции, где нет работников вагонного хозяйства, машинист обязан сам пересчитать фактическое нажатие, и нажатие на 100 тс веса поезда и отметить на обратной стороне справки ВУ-45.

Если фактическое тормозное нажатие менее 28 тс для грузовых поездов и 55 тс для пассажирских поездов, машинист должен остановиться на первой станции, где ему дежурная по станции по его заявке выдает предупреждение о следовании поезда с ограниченной скоростью до первой станции, которая имеет ППО для устранения неисправностей.

При тормозном нажатии менее 20 тс на 100 тс веса в грузовом поезде и 45 тс в пассажирском поезде, отправлять поезд со станции без возобновления действия тормозов в вагонах - **запрещено**.

При отключении поездов с промежуточных станций или перегонов при тормозных нажатиях меньших, чем установлено нормативами по тормозам, установить допустимые скорости движения поездов согласно с дополнением № 4. Движение таких поездов разрешается до ближайшей станции которая имеет ППО или КППО вагонов.

ТАБЛИЦА (дополнение № 4)

допустимой скорости движения грузового поезда в зависимости от фактического тормозного нажатия (согласно приказа № 660/Н от 1.08.2003 г.)

Случаи(00)	Максимальная скорость движения		
	30	40	50
0		8	12
1		9	13
2		9	14
3		10	15
4		10	15
5		10	15
6		10	16
7		12	17
8		12	18
9		13	19
10	10	13	20
11	11	15	20
12	13	17	20
Тормозное нажатие на 100 тс веса поезда			

(из приказа № 660/Н от 1.08.2003 г.)

после последования места толчка, доложить ДСП, ДНЦ фактическую скорость последования этого места.

В случае, когда толчок произошел при большей скорости (на уклоне и т.д.), когда поезд остановлен за местом опущения толчка:

сообщить по радиосвязи ДСП, ДНЦ, машинистам вслед идущих поездов о причине остановки;

до получения подтверждения о восприятии информации о толчке машинистом вслед идущего поезда, ДСП - привести поезд в движение запрещается;

осмотреть поезд на предмет отсутствия схода подвижного состава.

Уход вагонов на перегон

Ситуация 1: сообщение «на Вас ушли вагоны».

Применить экстренное торможение;

подтвердить полученное сообщение, уточнив время ухода;

объявить о причине остановки по радиосвязи ДСП, ДНЦ, машинистам вслед идущих поездов;

произвести отцепку локомотива от состава;

помощник с тормозными башмаками остается для закрепления своего состава;

машинист, подавая песок, отъезжает вперед, по возможности на 300 - 400 м. и останавливает локомотив;

затормаживает локомотив до максимального давления в ТЦ, и приводит локомотив в нерабочее состояние;

выключает вспомогательные машины, опускает токоприемник (глушит дизель), выключает рубильник АБ;

при наличии времени, выдвигается вперед для укладки тормозного башмака; отойти в сторону, на безопасное расстояние.

Ситуация 2: сообщение «ушла группа вагонов по смежному пути»

Подтвердить сообщение, уточнив время ухода;

в зависимости от скорости своего поезда, его места нахождения, видимости впередилежащего участка пути и предполагаемого места нахождения упедших вагонов, остановить поезд с таким расчетом, чтобы осталось время для принятия мер по остановке упедших вагонов.

Сообщить ДСП, ДНЦ о принимаемых мерах и предупредить машинистов вслед идущих поездов о вынужденной остановке.

Послать помощника навстречу вагонам для установки тормозных башмаков (в темное время на расстоянии 100 - 200 м. от головы поезда).

Ситуация 3: происходит смена огней АЛС на Ж, КЖ, К, сообщений нет;

применить экстренное торможение;

сообщить по радиосвязи о вынужденной остановке ДСП, ДНЦ, машинистам вслед идущих поездов;

вызвать машиниста впереди идущего поезда;

при наличии времени, определяемом длиной блок-участка и скоростью своего поезда в момент смены огней АЛС, установить тормозные башмаки на расстоянии, максимально возможное в сложившейся ситуации.

Оказание помощи остановившемуся на перегоне поезду сзади идущим локомотивом (поездом)

На участках оборудованных автоблокировкой и поездной радиосвязью, в условиях хорошей видимости для оказания остановившемуся на перегоне поезду может быть использован:

- одиничный локомотив, следующий по перегону за остановившимся поездом;
- локомотив, отцепленный от состава грузового поезда, следующего по перегону за остановившимся поездом;
- в исключительных случаях - сзади идущий грузовой поезд без отцепки от него ведущего локомотива

Тот или иной способ оказания помощи осуществляется по регистрируемому приказу ДНЦ, передаваемому машинистам обоих локомотивов. При получении такого приказа машинист локомотива, идущего на соединение, разрешается проследовать на занятый блок-участок со скоростью не более 20 км/час и следовать со скоростью, обеспечивающей остановку у впереди стоящего поезда. Не доезжая до поезда, лично остановиться к согласованию своей действия с машинистом остановившегося поезда, лично осмотреть автоцепку последнего вагона, при необходимости автоцепку локомотива закрепить «на буфер».

Подталкивание начинается по сигналу (указанию) машиниста головного локомотива, а в дальнейшем машинисты обоих локомотивов согласовывают свой действия между собой по радиосвязи. По минованию надобности в оказании помощи, второй локомотив по указанию с ведущего локомотива отстает от поезда и останавливается, продолжает движение по сигналам автоблокировки.

Во втором случае, перед отцепкой от состава машинист должен положить ДНЦ о нахождении своего поезда на благоприятном профиле и то, что он может быть закреплён имеющимися средствами. Машинисту запрещается отцеплять локомотив от поезда до его закрепления. Закрепив состав тормозными башмаками при необходимости и ручными тормозами, локомотивная бригада отцепляет локомотив от поезда и разряжает тормозную магистраль поезда открытием концевого крана. После этого следуют к остановившемуся поезду, подлезает и оказывает помощь указанным выше порядком. По минованию надобности в оказании помощи, второй локомотив по указанию с ведущего локомотива отстает от поезда и останавливается, возвращается к оставленному поезду. Причем, если в процессе оказания помощи локомотив прибугет на впередилежащую станцию, то его возвращение к оставленному поезду осуществляется без выдачи ему дополнительного разрешения на занятие перегона - по указанию ДСП.

Запрещается отцепляться от лодского поезда и от поезда, в котором есть опасный груз класса 1 (ВМ).

Оказание помощи остановившемуся на перегоне поезду сзади идущим поездом без отцепки от него ведущего локомотива, согласно приказа № 100/Н от 25.09.96 г.,

Порядок пересылки вагонов нерабочего парка

с недействующими тормозами (Приказ 73/Н от 30.03.2000г.)

1. Устанавливается следующий порядок формирования и пересылки исключенных вагонов нерабочего парка с недействующими тормозами:

1.1. Пересылка осуществляется в **светлое время суток** двумя локомотивами, в голове и хвосте поезда. Дня пересылки таких вагонов могут использоваться:

- 2 электровагона серии ВЛ-8;
- 2 тепловоза серии 2ТЭ116 (как исключение, на уклонах не более 0,025, в хвост поезда может ставиться тепловоз ЧМЭ 3).

1.2. Максимальное количество вагонов нерабочего парка для электровагонов не должно превышать 24 единицы, а для тепловозов - 26 единиц.

1.3. При составе поезда до 12 вагонов нерабочего парка пересылка осуществляется двумя локомотивами - в голове и хвосте поезда. При количестве таких вагонов от 13 до 24 (26), в голову поезда ставят исправные порожние вагоны из расчета 0,7 вагона на каждый неисправный (свыше 12).

При пересылке максимального количества вагонов (24 или 26) в голове поезда должно находиться не менее 9 порожних вагонов с исправно действующими тормозами.

2. Перед отправлением машинисты головного и хвостового локомотивов обязаны проверить работу радиостанции на двухстороннюю связь. При выходе из строя в пути следования на одном локомотиве радиостанции, поезд довести до первой станции по звуковым сигналам, где радиостанцию отремонтировать, а при отсутствии такой возможности, заменить локомотив.

3. Скорость следования поездов, в составе которых имеются вагоны нерабочего парка, на участках с уклонами до 0,008 не должна превышать:

- 60 км/час - на зеленый огонь;
- 40 км/час - на желтый огонь.

При следовании поезда на участках с уклонами более 0,008 скорость уменьшать на 10 км/час соответственно.

4. При отправлении поезда в составе из 12 вагонов, опробование тормозов на станции выполняется машинистами локомотивов как при отправлении одиночным порядком. При отправлении поезда в составе которого более 12 вагонов, опробование тормозов выполняется в соответствии с инструкцией ЦГ-ЦВ-ЦЛ-0015 с выдачей справки формы ВУ- 45.

5. При отправлении поезда из вагонов нерабочего парка, проба тормозов на эффективность выполняется в местах установленных приказом 82/Н от 13.07.98г.

6. Все торможения в пути следования выполняются по команде машиниста голов ного локомотива, переданной по радиосвязи.

7. Первым торможение выполняет машинист головного локомотива.

возможно на участках: Чаплине - Узел - Пятыхатки, Запорожье Левое - Синельникове I - Лозовая, в четном и нечетном направлениях, при условии исправности компрессоров и другого тормозного оборудования на обоих локомотивах. Кроме того, поезд которому требуется оказать помощь должен находиться на площадке или в служке.

При оказании помощи остановившемуся на перетоне поезду сзади идущим поездом без отцепки от него ведущего локомотива необходимо руководствоваться Инструкцией по организации обращения грузовых поездов повышенного веса и длины ЦД-ЦП/0031. Скорость движения такого соединенного поезда должна быть не более 25 км/час. Оказывать помощь людемким поездом или поездом, в котором есть опасный груз класса I (ВМ) - запрещено.

Для оказания помощи локомотиву, дрезине несъемного типа используется локомотив без отцепки от грузового поезда до первой станции со скоростью не более 25 км/час, при наличии приказа ДНЦ, переданного на оба локомотива (на дрезину и локомотив).

Остановившемуся мотор-вагонному поезду помощь может быть оказана только вслед идущим мотор-вагонным поездом, в противном случае - выводится вспомогательным локомотивом.

Действия машиниста при наличии ползуна на колесной паре

Локомотивная бригада, обнаружившая во встречном поезде вагон с колесной парой, идущей юзом (с ползуну), должна немедленно вызвать машиниста встречного поезда и доложить. Если по какой-либо причине вызвать не получается, то передать через ДСП, ДНЦ или машинистов других поездов. Машинист поезда, в котором имеется вагон, следующий юзом или с ползуну, восприняв сообщение - останавливает поезд служебным торможением. Остановив поезд, объявляет установленным порядком машинистам вслед идущих поездов, ДСП, ДНЦ.

Для обнаружения ползунуов тщательно осмотреть поверхности катания колес, при необходимости - произвести протяжку состава. При обнаружении ползуна (выбоины) в вагоне с роликовой буксой (кроме МВПС) глубиной более 1 мм, но не более 2 мм разрешается довести такой вагон (тендер) без отцепки от поезда, пассажирский со скоростью не более 100 км/час, грузовой - не более 70 км/час до ближайшего пункта технического обслуживания, имеющего средства для смены колесной пары.

При глубине ползуна от 2 до 6 мм у вагона (кроме МВПС), от 1 до 2 у локомотива и МВПС допускается следование поезда до ближайшей станции со скоростью не более 15 км/час, а при величине ползуна соответственно от 6 до 12 мм у вагона и от 2 до 4 мм у локомотива и МВПС - со скоростью не более 10 км/час. При ползуне свыше 12 мм у вагона и свыше 4 мм у локомотива и МВПС - следовать со скоростью не более 10 км/час, при условии исключения возможности вращения или вывешивания колесной пары. Локомотив при этом должен быть отцеплен от состава, тормозные цилиндры и тяговый двигатель поврежденной колесной пары - отключены.

При отцеплении шаблона, определять глубину ползуна допускается по его линейной длине.

Действие локомотивных бригад при наезде на людей и автотранспорт

При угрозе безопасности движения или угрозе жизни людей немедленно принять все меры для быстрой остановки поезда.

После остановки поезда, объявить об остановке установленным порядком машинистам вслед идущих поездов, ДСП, ДНЦ.

Машинист лично должен убедится, жив ли человек, если жив, обязан оказать первую медицинскую помощь и вызвать скорую помощь через ДСП или ДНЦ, только после прибытия медработника можно следовать дальше. Если по какой-либо причине невозможно вызвать скорую помощь, локомотивная бригада должна пострадавшего везти на локомотиве до ближайшей станции, ближайшего медпункта, заранее сообщив об этом ДСП или ДНЦ.

Если при осмотре обнаружили, что человек погиб, то труп необходимо убраться в сторону, обозначив место положения тела после наезда (обложить камнями, обозначить маслом из масленки и т.д.). Докладить о месте нахождения трупа ДСП, ДНЦ и следовать дальше.

При наезде на автотранспорт также объявить установленным порядком машинистам вслед идущих поездов, ДСП, ДНЦ. Если есть пострадавшие, оказать первую мед-помощь, вызвать скорую помощь и работников ГАИ.

Осмотреть локомотив, если нет повреждений, угрожающих безопасности движения поезда, после составления первичного акта, можно следовать дальше.

Если на локомотиве есть повреждения, угрожающие безопасности движения поезда, немедленно доложить ДНЦ и затребовать помощь.

При первой же возможности связаться с депо, доложить о случившемся и выяснить необходимость возвращения локомотива в депо для комиссионного осмотра.

Порядок пересылки сплотов локомотивов с действующими тормозами (ЦТ-ЦВ-ЦЛ-0015 п.7.3.4.)

Сплотки с выключенными тормозами могут быть отправлены только в случае невозможности приведения тормозов в действующее состояние. В таком случае в хвост сплотки необходимо прицепить два порожних четырехосных вагона с действующими тормозами.

При этом количество локомотивов, вагонов МВПС и тендеров в сплотах определяется из расчета обеспечения необходимого тормозного нажатия, которое с учетом веса ведущего локомотива, вагонов и их тормозных средств должно быть на 100 тс веса ведущего менее 6 тс для сплотов крутизной до 0,010 включительно; не менее 9 тс для сплотов до 0,015; не менее 12 тс для сплотов до 0,020.

Сплотка должна быть обеспечена ручными тормозами согласно нормативам. **Скорость следования сплотов при выключенных тормозах у локомотивов 6 недействующем состоянии не должна превышать 25 км/час.**

Действия машиниста в период гололеда, низких температур и в период сильных ветров на электрифицированных участках

При получении извещения о начале образования гололеда машинист обязан выполнить следующие:

при приеме электровагона проверить состояние токоприемников, наличие кожухов над пружинами, наличие антиобледенительной смазки на подвижных частях (при возможности - с подъемом на крышу). При приемке в период гололедообразования, открыть двери фор-камер и заклинить их в открытом состоянии, работу вентиляторов осуществлять на низкой скорости.

При стоянках на станциях очищать токоприемники путем периодического, через каждые 5-6 мин, поочередного, трехкратного, при отключенных силовых и вспомогательных цепях подъема и опускания токоприемников. В случаях, когда эта мера не приносит должного эффекта, опустить токоприемники потребовать от ДСП перестановки электровагона на неэлектрифицированный путь или вызова работников контактной сети для снятия напряжения и заземления КС для очистки токоприемников от гололеда.

Перед отправлением поезда после стоянки более 10 мин. (в период интенсивного гололедообразования) по согласованию с ДСП и после закрепления состава, отцепиться и при поднятых двух токоприемниках, в пределах участка разрешенного ДСП, 2-х - 4-х кратным проездом обкатать контактный провод.

Если после указанной выше обкатки гололед не удален, доложить ДСП для принятия мер к очистке контактного провода другими средствами, или выпалкиванию поезда вспомогательным локомотивом.

В период гололеда работу осуществлять на двух поднятых токоприемниках, при кратной тяге - на головном 2-а токоприемника, на остальных - по одному.

Если искрение будет замечено в пути следования поезда, необходимо поднять второй токоприемник (при скорости не более 60 км/час), поезд вести по возможности с меньшими токовыми нагрузками. Доложить ДСП, ДНЦ о месте гололедообразования. В случае появления электрической дуги, угрожающей пережогу контактного провода - следовать без нагрузки и в случае снижения скорости до 20 км/час и ниже, когда напряжение по киловольтметру продолжает падать до нуля - остановить поезд и немедленно доложить о остановке установленным порядком.

Рекуперативное торможение в период гололеда не применять.

При температуре воздуха ниже - 20 градусов при стоянке электровагона при температуре воздуха ниже 5 мин. поднимать и опускать токоприемники при отключенных силовых и вспомогательных цепях. При указанной температуре запрещается работа электровагона с двумя поднятыми токоприемниками.

В ветреный период (при ветре более 25 м/сек) работу электровагона производить только с одним поднятым токоприемником (за исключением гололедного периода). На основании выдаваемых предупредительных снижать скорость движения поездов в ветровых местах до 40 км/час, а на участках с автоколебанием проводов (шляска проводов) - до 25 км/час.

Прицепные вагоны электропоездов Эр и грузовые диаметр - 950 мм	Длина полувагона, мм		Глубина полувагона, мм
	Пассажирские вагоны и тепловозы диаметр - 1950 мм	Электровагоны диаметр - 1250 мм	
60	65	70	1,0
85	92	100	2,0
100	110	122	3,0
120	129	141	4,0
145	158	175	6,0
205	223	244	12,0

Перезарядка тормозной магистрали поезда

В пассажирском поезде. Машинист при ведении пассажирского поезда должен помнить, что даже служебное торможение при завышенном давлении ТМ, может привести к заклиниванию колесных пар вагонов и как следствие образованию ползунов (наваров), а при приращении экстренного торможения или срыве стоп-крана - ползуны гарантированы. Обнаружив завышение давления в ТМ, машинист должен остановить поезд минимально ступенно торможения 0,3 - 0,4 кгс/см². Затем несколькими перетормаживаниями - разрядкой ТМ на 1,0 - 1,2 кгс/см² с последующим отпуском тормозов с завышением давления по УР на 0,5 - 0,6 кгс/см² меньшим, чем то, с которого выполнялось торможение. Перейдя, таким образом, на нормальное зарядное давление ТМ, локомотивная бригада обязана визуально убедиться в отпуске тормозов каждого вагона, а при выявлении неопуска - отпустить тормоз вручную (с помощью выпускного клапана).

При завышении давления ТМ из-за неисправности редуктора - сменить его, используя редуктор крана машиниста нерабочей кабины.

В грузовом поезде. Обнаружив завышение давления ТМ грузового поезда во П-ом положении, машинист должен перевести ручку крана машиниста в IV-е положение и если завышение прекратилось, то вероятнее всего оно вызвано попаданием под клапан редуктора постороннего предмета. При этом машинист должен внимательно следить за давлением ТМ, не допуская снижения ниже 5,0 кгс/см², периодически проверять ручку крана во П-е положение. Если повышение давления УР и как следствие в ТМ, после перевода в IV-е положение не прекратилось, то вероятнее всего оно вызвано попаданием постороннего предмета под золотник крана. В этом случае, машинист должен до отката закрутить стакан стабилизатора, а если этого будет не достаточно, кроме того - аккуратно создать искусственную утечку по пробке стабилизатора. Если же машинист поздно заметил повышение давления ТМ, и после перевода РКМ в IV-е положение сработала тормоза - необходимо остановить поезд. Для перехода на нормальное зарядное давление на стоянке необходимо снизить давление в тормозной магистрали в один прием до 3,2 - 3,6 кгс/см², после чего отпустить тормоза, выдержав РКМ в I-ом положении до давления в УР на 0,5 - 1,0 кгс/см² выше зарядного. После отпуска воздуха хораспределители на равнинном режиме перейдут на нормальное зарядное давление.