



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

РАСПОРЯЖЕНИЕ

« 11 » января 2016 г.

Москва

№ 4р

О введении в действие Типовой инструкции организации вождения поездов и выполнению маневровой работы машинистами без помощников машиниста (в одно лицо)

В целях установления единого порядка организации вождения поездов и выполнению маневровой работы машинистами без помощников машиниста:

1. Утвердить и ввести в действие с момента подписания настоящего распоряжения прилагаемую Типовую инструкцию организации вождения поездов и выполнению маневровой работы машинистами без помощников машинистов (в одно лицо) (далее-Типовая инструкция).

2. Начальникам региональных дирекций тяги и структурных подразделений в установленном порядке организовать изучение настоящей Типовой инструкции и обеспечить ее выполнение.

3. Типовую инструкцию организации работы машинистов локомотивов без помощников машинистов, утвержденную распоряжением ОАО «РЖД» от 17 июля 2009 г. № 1506р (в ред. распоряжения ОАО «РЖД» от 2 ноября 2011 г. № 2368р), признать утратившим силу.

4. Контроль за выполнением данного распоряжения возложить на первого заместителя начальника Дирекции тяги Кривоносова В.А.

Вице-президент
ОАО «РЖД»



А.В.Воротилкин

УТВЕРЖДЕНА

распоряжением ОАО «РЖД»

от « 11 » 01 2016 г. № 4р

**ТИПОВАЯ
ИНСТРУКЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ВОЖДЕНИЯ Поездов и по
выполнению маневровой работы машинистами без
помощников машиниста «в одно лицо»**

Содержание

1.	Предисловие	4
2.	Термины и определения	5
3.	Назначение и область применения	6
4.	Общие положения	7
5.	Требования, предъявляемые к машинисту локомотива	7
6.	Требования к организации проведению обучения машинистов для работы в одно лицо	10
7.	Организация режима труда и отдыха	11
8.	Требования, предъявляемые к локомотивам при обслуживании их одним машинистом	12
9.	Требования, предъявляемые к объектам инфраструктуры железных дорог при обращении поездов под управлением машинистом в одно лицо	14
10.	Регламент взаимодействия со всеми участниками перевозочного процесса	15
11.	Порядок прицепки и отцепки локомотива к составу поезда (от состава)	18
12.	Порядок опробования тормозов и подготовка к отправлению	19
13.	Порядок подключения и отключения отопления в пассажирских поездах	20
14.	Порядок действий машиниста перед приведением поезда (локомотива) в движение при отправлении	21
15.	Обязанности машиниста при ведении поезда и выполнению маневровой работы	22
16.	Требования, предъявляемые к поездной бригаде пассажирского поезда	24
17.	Порядок взаимодействия машиниста со всеми участниками перевозочного процесса при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций	25
18.	Порядок взаимодействия работников в случаях непроизводственного травматизма	28
19.	Действия в случае несанкционированного выезда автотранспорта на охраняемый (неохраняемый) переезд	29
20.	Порядок взаимодействия работников в случаях неисправности контактной сети, крышевого оборудования локомотива	30
21.	Порядок взаимодействия работников при саморасцепе автосцепных устройств	30

22. Порядок взаимодействия работников при возникновении пожара на локомотиве	31
23. Порядок взаимодействия работников в случае возникновения пожара в подвижном составе поезда	32
24. Порядок действий работников при отсутствии ответа машиниста, при вызове его посредством радиосвязи	33
25. Порядок взаимодействия работников в случае невозможности ведения поезда машинистом по состоянию здоровья	34
26. Порядок взаимодействия работников при получении машинистом информации о срабатывании средств контроля состояния подвижного состава КТСМ	35
27. Порядок взаимодействия работников при получении информации о срабатывании УКСПС	36
28. Порядок взаимодействия работников при получении информации об искрении в составе поезда	37
29. Порядок взаимодействия работников при несанкционированном движении вагонов, навстречу подвижному составу	38
30. Порядок взаимодействия работников при необходимости отцепки неисправных вагонов из состава поезда на промежуточной станции	39
31. Порядок взаимодействия работников при обнаружении в пути следования лопнувшего рельса	40
32. Приложение № 1	42
33. приложение № 2	43

1. ПРЕДИСЛОВИЕ

1. РАЗРАБОТАНА – Дирекцией тяги.
2. ВНЕСЕНА – Дирекцией тяги.
3. УТВЕРЖДЕНА И ВВЕДЕНА В ДЕЙСТВИЕ – распоряжением вице-президента ОАО «РЖД» - начальником Дирекции тяги.
4. ВВЕДЕНА взамен Типовой инструкции «Организация работы машинистов локомотивов без помощников машинистов», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 17 июля 2009 г. № 1506р с изменениями (в ред. распоряжения ОАО «РЖД» от 2 ноября 2011 № 2368р).
5. ПЕРЕСМОТР И ВНЕСЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ Типовой инструкции производится - по введению в действие новых нормативных документов, определяющих организацию работы эксплуатационного локомотивного депо, локомотивных бригад и обеспечения безопасности движения.
6. КОНТРОЛЬНЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР документа в электронной форме можно извлечь из Единой системы документооборота (ЕАСД).

2. Термины, определения и сокращения

ПТЭ - нормативный документ, устанавливающий нормы и правила в системе организации движения поездов, функционирования сооружений и устройств инфраструктуры железнодорожного транспорта, железнодорожного подвижного состава, а также определяет действия работников железнодорожного транспорта при технической эксплуатации железнодорожного транспорта Российской Федерации общего и необщего пользования.

ПРАВИЛА – нормативный документ устанавливает основные правила и нормы по техническому обслуживанию тормозного оборудования и управлению тормозами железнодорожного подвижного состава.

САУТ - система автоматического управления тормозами.

ТРА - техническо-распорядительный акт железнодорожной станции – нормативный документ, характеризующий техническое оснащение железнодорожной станции, устанавливающий порядок использования технических средств.

МАШИНИСТ - работник, осуществляющий управление локомотивом, и обеспечивающий безопасность движения при ведении поезда и выполнению маневровой работы.

ПОЕЗДНАЯ БРИГАДА – группа железнодорожных работников, назначаемая для сопровождения и обслуживания пассажирского поезда в которую входят начальник поезда, проводники и поезда электромеханик.

ТЧД – дежурный по эксплуатационному локомотивному депо.

ПРМО - предрейсовый медицинский осмотр.

МАЛС – маневровая автоматическая локомотивная сигнализация.

ДСП - дежурный по железнодорожной станции.

ДНЦ - поезда диспетчер.

ЦУП - центр управления перевозками.

ДЦУП – дорожный центр управления перевозками.

ЭММ - электронный маршрут машиниста.

ЭТСО - электронный терминал самообслуживания.

ЭТД - акт явки локомотивных бригад при работе с электронным маршрутом машиниста.

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

3. Назначение и область применения

Настоящий нормативный документ устанавливает:

- основные положения и требования, предъявляемые к организации вождения поездов и выполнению маневровой работы машинистами без помощников машиниста (далее-в одно лицо);
- наличие местной инструкции об организации вождения поездов и выполнении маневровой работы машинистом без помощника машиниста (в одно лицо), применительно к местным условиям;
- перечень нормативных документов ОАО «РЖД» и МПС России, определяющих основные направления организации безаварийной работы в депо;
- порядок назначения машиниста локомотива для работы в одно лицо;
- организацию работы машинистов в одно лицо;
- требования, предъявляемые к машинистам обслуживающим локомотивы в одно лицо;
- требования, предъявляемые к локомотивам для обслуживания их машинистами в одно лицо;
- регламент взаимодействия между всеми участниками перевозочного процесса при возникновении аварийных и нестандартных ситуациях.

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

Разработка, утверждение, доведение документа до сведения персонала, внесение изменений, пересмотр, отмена, а также управление оригиналом и контрольным экземпляром данного документа осуществляется в соответствии с «Правилами по управлению нормативными документами» РД 2.1100.0503-001.

4. Общие положения

4.1. Настоящая инструкция определяет основные положения и требования к организации работы машинистов локомотивов в одно лицо в пассажирском, вывозном, маневровом и хозяйственном видах движения. Требования, предъявляемые к локомотивам при их обслуживании, требования к объектам инфраструктуры железных дорог, а также порядок взаимодействия машинистов со всеми участниками перевозочного процесса в аварийных и нестандартных ситуациях.

4.2. Участки следования и номера пассажирских поездов обслуживаемые машинистом в одно лицо по представлениям руководителей региональных дирекций тяги согласовываются руководителями АО «ФПК» и утверждаются первым заместителем начальника Дирекции тяги.

4.3. В целях своевременной подготовки и обучения работников поездных бригад пассажирских поездов, обслуживаемых машинистами в одно лицо, ввести единый реестр с перечнем участков следования и номеров поездов с последующим представлением в АО «ФПК».

4.4. Перечень специализированных станционных путей, предназначенных для приема и отправления пассажирских поездов, обслуживаемых машинистами в одно лицо, должны быть отражены в техническо-распределительном акте (далее - ТРА) станций участка обслуживания.

5. Требования, предъявляемые к машинисту локомотива

5.1. Для назначения машинистом для работы в одно лицо по видам движения предъявляются следующие обязательные требования:

- пассажирское - имеющие класс квалификации не ниже второго и стажем работы не менее двух лет в пассажирском движении;

- пригородное (кроме моторвагонного подвижного состава) – имеющие класс квалификации не ниже второго и стажем работы в пригородном, пассажирском движении, не менее 2 лет;

- вывозное и передаточное - имеющие класс квалификации не ниже третьего и стажем работы не менее двух лет в вывозном, передаточном, грузовом движении;

- маневровое - имеющие класс квалификации не ниже третьего и стажем работы не менее одного года в маневровом движении;

- хозяйственное – имеющие класс квалификации не ниже третьего и стажем работы в хозяйственном движении, не менее двух лет;

- в подталкивании – имеющие класс квалификации не ниже третьего и стажем работы в грузовом движении или подталкивании не менее двух лет;

- маневровая работа на тракционных путях депо – допускается без класса квалификации и стажем работы в грузовом, маневровом, хозяйственном, пассажирском движении не менее одного года.

5.2. Подбор кандидатов из числа машинистов для работы в одно лицо производится по деловым и моральным качествам работников, не имеющих за последние шесть месяцев нарушений действующих инструкций, событий и отказов технических средств по вине локомотивной бригады, технологической и производственной дисциплины. Успешно прошедшие испытания в комиссии начальника депо.

5.3. Прошедшими испытания считаются работники, показавшие удовлетворительный уровень знаний и умение правильно применять Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (далее-ПТЭ), нормативные документы ОАО «РЖД» в практической работе. Ответственность за качество проведения и объективность принятого решения возлагается на председателя комиссии.

5.4. Учет проведения испытаний производится в специальном «Журнале учета результатов испытаний при переводе машиниста для работы в одно лицо», который должен соответствовать требованиям приложения № 2 и хранится в отделе кадров структурных подразделений после его окончания, не менее 5 лет.

5.5. При положительном результате обязательного медицинского осмотра и первичного профессионального психофизиологического отбора по результатам, которого присваивается I группа.

Заместитель начальника депо по кадрам и социальным вопросам по рекомендации закрепленного машиниста-инструктора, подготавливает список кандидатов на должность машинистов для работы в одно лицо по видам движения и утверждает приказом начальника депо.

5.6. В целях приобретения навыков работы, кандидаты на должность машинистов для работы в одно лицо, в обязательном порядке проходят теоретическое и практическое обучение с отрывом от производства в дорожной технической школе (учебном центре). По окончании обучения кандидату выдается свидетельство, копия которого хранится в личном деле работника.

5.7. По окончании обучения кандидата на должность машиниста, в одно лицо, машинистом-инструктором закрепленной колонны проводятся контрольно-заключительная поездка на полное плечо участка (участков) обслуживания в обоих направлениях, а в маневровом, хозяйственном,

вывозном движении и подталкивании в течении одной полной смены.

5.8. По результатам проведенных контрольно-заключительных поездок машинистом-инструктором закрепленной колонны производится запись в служебном формуляре ф. ТУ-57 и выдается письменное заключение для самостоятельной работы машинистом в одно лицо. Заключение и отчет о выполненных поездках хранятся в личном деле работника.

5.9. С машинистами, успешно прошедшими теоретические и практические испытания, в комиссии начальника эксплуатационного локомотивного депо проводится собеседование по вопросам обеспечения безопасности движения и безопасным методам труда.

При проведении собеседования, заместителем начальника депо по кадрам и социальным вопросам представляется комиссии полный пакет документов, необходимых при переводе машиниста для работы в одно лицо, который включает в себя:

- личное заявление работника о переводе его машинистом для работы в одно лицо;
- акт о прохождении теоретических испытаний в комиссии начальника депо по форме (приложение № 1);
- свидетельство об окончании обучения в дорожной технической школе (учебном центре);
- заключение врачебно-экспертной комиссии о профессиональной пригодности для работы машинистом в одно лицо, с указанием вида движения;
- заключение психолога о наличии у машиниста первой группы профессиональной пригодности;
- заключение и отчет машиниста-инструктора закрепленной колонны о выполненных контрольно-заключительных поездках и допуске к самостоятельному управлению локомотивом в одно лицо на конкретных участках обслуживания и сериях локомотивов.

Проведенное собеседование с работником, начальником депо отражается в служебном формуляре ф. ТУ-57 и по результатам, которого по структурному подразделению издается приказ о допуске машиниста к самостоятельной работе в одно лицо.

5.10. Списки машинистов, назначаемых для управления локомотивами в одно лицо, утверждаются начальником региональной дирекции тяги два раза в год, к летнему и зимнему графикам.

5.11. Периодическую аттестацию данной категории работников по знанию нормативных и правовых актов, направленных на обеспечение безопасности движения, безопасным методам труда и знание техническо-

распорядительных актов станций, регламентирующих организацию движения поездов и выполнение маневровой работы, производить порядком и в сроки установленные положением «О проведении аттестации работников, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 17 января 2015 г. № 66р.

6. Требования к организации и проведению обучения машинистов для работы в одно лицо

6.1. Теоретическое обучение машинистов локомотивов для работы в одно лицо, должно проводиться с отрывом от производства в дорожных технических школах (учебных центрах), по учебным планам и программам, согласованным в Дирекции тяги.

6.2. Для обучения машинистов для работы в одно лицо учебный план и программа курсов повышения квалификации должны составлять не менее 72 часов.

6.3. Учебные планы и программы обучения машинистов локомотивов для работы без помощника машиниста разрабатываются дорожными техническими школами (учебными центрами) и утверждается начальником региональной дирекций тяги.

6.4. В учебные программы должны быть включены как теоретические, так и практические занятия, на которых машинист получает необходимый объем знаний и отработку специфических навыков предстоящей работы, а также действия в аварийных и нестандартных ситуациях. В теоретическую часть обучения должны быть включены вопросы:

- взаимодействие с причастными работниками при ведении поезда, выполнение маневровой и хозяйственной работы;
- отцепка и прицепка к составу поезда;
- опробование автотормозов (электропневматических) с пассажирскими, грузовыми, вывозными и хозяйственными поездами;
- закрепление подвижного состава, ограждение его при возникновении аварийных и нестандартных ситуациях, а также вынужденной остановке поезда на перегоне в случаях отказов технических средств;
- действия причастных работников при возникновении неисправностей устройств и систем безопасности;
- изучение систем и устройств безопасности, применяемых на локомотивах при обслуживании одним машинистом;

- изучение нормативных документов, распоряжений, приказов ОАО «РЖД» и Дирекции тяги, определяющих специфику работы в одно лицо;

- изучение инструкций по охране труда.

В целях приобретения навыков и отработки действий машиниста в аварийных и нестандартных ситуациях, а также отказах технических средств 50% учебных часов отводится практическим занятиям с использованием тренажеров и действующих локомотивов.

В темы практических занятий должны быть включены вопросы:

- сбой в работе устройств и систем безопасности, а именно внезапное появление белого огня, желтого с красным огней на локомотивном светофоре;

- следование по неправильному пути двухпутного, многопутного участка, при внезапном появлении белого, желтого с красным огней локомотивного светофора;

- остановка поезда при срабатывании устройств контроля схода подвижного состава, гребение буксовых узлов вагонов и локомотива;

- несанкционированный выезд автотранспорта на охраняемый и неохраняемый переезды;

- порядок подъезда с вагонами к составу поезда в маневровом движении;

- отработка регламента служебных переговоров со всеми участниками перевозочного процесса:

а) при ведении поезда;

б) выполнение маневровой работы;

в) при оказании помощи, остановившемуся поезду на перегоне и в случаях отказа технических средств;

г) при возникновении аварийных и нестандартных ситуациях.

По окончании курсов обучения кандидатам в машинисты для работы в одно лицо выдается свидетельство, с отметкой, о допуске к работе в одно лицо.

7. Организация режима труда и отдыха

7.1. При организации производственной деятельности машинистов работающих в одно лицо, необходимо соблюдение следующих обязательных условий.

7.2. Работа в пассажирском и пригородном движении организовывается на основе месячного графика рабочего времени (сменности), исключая

сверхурочную работу.

7.3. Работа машинистов в одно лицо в вывозном, хозяйственном, маневровом движениях и подталкивании организовывается на основе графика рабочего времени (сменности), исключающего сверхурочную работу.

7.4. Работа в одно лицо может осуществляться как по обороту, так и с предоставлением отдыха в пунктах смены локомотивных бригад. Продолжительность рабочего времени за поездку по видам движения должна составлять:

- пассажирское - не более 7 часов;
- вывозное, хозяйственное, маневровое и в подталкивании - не более 12 часов.

7.5. Для данной категории работников устанавливается 40 часовая рабочая неделя. После ее выработки работнику представляется выходной день. Дни еженедельного непрерывного отдыха должны соответствовать количеству воскресений отчетного периода и предоставляться равномерно в течение всего месяца. Продолжительность междусменного отдыха должна составлять не менее 20 часов.

7.6. Время отдыха в пункте оборота в пассажирском виде движения должно составлять:

- дневного не менее 4 часов;
- ночного не менее 5 часов.

7.7. Сверхурочная работа машинистов обслуживающих локомотивы в одно лицо во всех видах движения запрещена. Также, запрещается работать две ночи подряд.

4.8. Порядок установления перерывов в работе или порядок приема пищи в пути следования определяется приказом начальника региональной дирекции тяги. В маневровом движении на железнодорожных станциях в соответствии с ее технологическим процессом.

8. Требования, предъявляемые к локомотивам при обслуживании их одним машинистом

8.1. Не допускается выдача локомотивов, обслуживаемых машинистами в одно лицо, с превышением установленного срока службы или имеющих перепробег от плановых видов ремонта и технического обслуживания.

8.2. Локомотивы, задействованные в эксплуатации в одно лицо, должны быть оборудованы и отвечать требованиям п. 10 Приложения № 5

Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (далее - ПТЭ). Список номеров подвижного состава, утверждается начальником региональной дирекции тяги и пересматривается два раза в год к зимнему и летнему графикам движения поездов.

В эксплуатационном локомотивном депо список локомотивов по видам движения с указанием наличия устройств и систем безопасности, должен храниться у дежурного по основному, оборотному депо. Как правило, данные локомотивы закрепляются за машинистами в маневровом движении, а в поездном и за пассажирскими поездами.

8.3. Поездные локомотивы для обслуживания машинистом без помощника машиниста должны быть оборудованы:

- системой автоматического управления торможением поезда или комплексным локомотивным устройством безопасности;
- телеметрической системой контроля бодрствования машиниста;
- системой пожаротушения – (для тепловозов);
- блокировкой тормоза;
- зеркалами заднего вида или видеокамерами заднего вида в обеих кабинах управления и с обеих сторон;
- поездными радиостанциями КВ и УКВ диапазонов, переносной радиостанцией УКВ диапазона;

8.4. Маневровые локомотивы, а также локомотивы (капотного типа), занятые на подталкивании, в вывозной, хозяйственной работе обслуживаемые одним машинистом, должны быть оборудованы:

- телеметрической системой контроля бодрствования машиниста;
- устройствами дистанционной отцепки от вагонов;
- вторым пультом управления;
- зеркалами заднего вида и (или) видеокамерами заднего вида;
- поездными радиостанциями КВ и УКВ диапазонов, средствами станционной радиосвязи, совместимыми со станционной радиосвязью.

Локомотивы занятые в маневровом движении, должны быть оборудованы устройством наружной сигнализацией. Дополнительно могут оборудоваться маневровой автоматической локомотивной сигнализацией (далее - МАЛС). Запрещается использовать локомотивы, не оборудованные системой МАЛС на станциях оснащенных данной сигнализацией.

Поездные локомотивы для обслуживания машинистом в одно лицо должны быть оборудованы необходимыми системами жизнеобеспечения.

8.5. После проведения плановых видов ремонта и технического обслуживания двери, заградительные щиты и сетки высоковольтных камер должны быть заблокированы и опломбированы.

8.6. Экипировка, выполнение ТО-1, снабжение инвентарем и инструментом поездных локомотивов, обслуживаемых в одно лицо, осуществляется сменой дежурного по депо, с отметкой в журнале формы ТУ-152.

9. Требования, предъявляемые к объектам инфраструктуры железных дорог при обращении поездов под управлением машинистом в одно лицо

Техническая эксплуатация путевого хозяйства

9.1. Участки железных дорог, железнодорожные станции, межстанционные перегоны, на которых выполняется поездная и маневровая работа локомотивами, обслуживаемыми машинистами в одно лицо, должны быть оборудованы:

- путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации;
- путевыми системами автоматического управления торможением поезда;
- средствами автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда;
- средствами автоматического закрытия переезда при приближении поезда;
- устройствами контроля схода подвижного состава.

Железнодорожный путь должен содержаться в соответствии с нормами и допусками, установленными ПТЭ и Инструкцией по техническому содержанию железнодорожного пути от 29 декабря 2012 г. № 2791р.

Технологическая эксплуатация радиосвязи

9.2. На всех участках железнодорожного пути должна быть обеспечена поездная диспетчерская и поездная межстанционная технологическая связь. Поездная радиосвязь должна обеспечивать устойчивую двухстороннюю связь поездных машинистов локомотивов:

- с поездным диспетчером в пределах всего диспетчерского участка;
- с дежурными по железнодорожным станциям;
- с машинистами встречных и вслед идущих локомотивов, находящихся на одном перегоне;
- с дежурными по переездам и локомотивных депо в пределах одного перегона;

- с начальником (электромехаником) пассажирского поезда.

На железнодорожных станциях в зависимости от технологического оснащения и вида проводимых работ должна применяться станционная радиосвязь, устройством двухсторонней парковой связи. Станционная радиосвязь должна обеспечивать двухстороннюю связь в границах железнодорожной станции для ведения служебных переговоров между всеми участниками перевозочного процесса.

10. Регламент взаимодействия со всеми участниками перевозочного процесса

Порядок допуска машиниста к работе

10.1 Машинист обязан являться на работу в сроки, определяемые графиком работы и порядком определенным приказом начальника эксплуатационного локомотивного депо. После получения маршрутного листа ф. ТУ-3ВЦУ и прохождения предрейсового инструктажа, направляется в медицинский пункт для прохождения предрейсового (предсменного) медицинского осмотра.

При организации эксплуатационной работы в условиях функционирования технологии автоматического формирования электронного маршрута машиниста.

По прибытию к месту явки, работник (машинист) обязан с помощью персонального МЭК зарегистрировать время явки в ЭТСО, которое фиксируется в ЭММ. После регистрации явки локомотивная бригада получает допуск для прохождения предрейсового или предсменного медицинского осмотра.

10.2. При получении положительного результата предрейсового (предсменного) медицинского осмотра и успешном прохождении инструктажа машинист является к дежурному по депо, который проверяет у него наличие документов обязательных при выполнении своих должностных обязанностей.

В служебном формуляре ф. ТУ-57 убеждается в наличие заключения машиниста-инструктора о допуске к самостоятельной работе в одно лицо на обслуживаемых участках. По дате последней контрольно-инструкторской поездки определяет сроки выдачи разрешения на право выезда на пути общего пользования. Наличие удостоверения по охране труда и отметок своевременного прохождения проверки знаний, инструктажей по охране труда и противопожарной безопасности, предупредительных талонов по

охране труда и безопасности движения, технического формуляра ф. ТУ-58 и обязательной отметки о проведении аттестации работнику на знание ПТЭ в ТУ-57, автоматизированных системах ЕКАСУТР и АСУТ.

После проверки документов подписывает маршрут машиниста, заверяет подпись штампом и направляет работника к месту приемки локомотива. Также в маршрутном листе ТЧД отражает последние виды ремонта и технического обслуживания предъявляемого локомотива.

10.3. Если по результатам проверки выявлены несоответствия выполнения нормативных документов ОАО «РЖД», то машинист к работе не допускается до устранения замечаний, о чем дежурный по депо немедленно докладывает руководителю структурного подразделения для последующего проведения разбора. Ответственность о допуске машиниста к работе в одно лицо, выдачу локомотивов в соответствии с требованиями ПТЭ и настоящей инструкции возлагается на дежурного по депо.

Порядок приемки и сдачи локомотива

10.4. Порядок приемки локомотива машинистом при выезде из депо и при смене на станционных железнодорожных путях, также его сдачи определяется местной инструкцией, исходя из местных условий. Локомотив, предъявляемый машинисту для приемки должен быть технически исправен.

При приемке локомотива машинист контролирует устранение выявленных ранее неисправностей узлов, агрегатов, электрических цепей, ходовых частей локомотива и т.д., указанных в журнале технического состояния формы ТУ-152 и отметкой об устранении (роспись работника) представителями депо сервисного обслуживания.

Проверяет работу автоматической локомотивной сигнализации, устройств и систем безопасности, локомотивной радиостанции и наличие штампов об их исправном состоянии.

10.5. Приемка локомотивов, предназначенных для вождения поездов и выполнения маневровой работы одним машинистом, с плановых видов ремонта осуществляется непосредственно командно-инструкторским составом и приемщиком локомотивов. После проведения технического обслуживания ТО-2 (кроме ТО-3 тепловозов), приемку локомотива производят машинисты маневрового движения при депо с последующей отметкой в журнале технического состояния формы ТУ-152 по форме «Локомотив принял в технически исправном состоянии, может обслуживаться машинистом в одно лицо», проставляет дату, Ф.И.О. и роспись.

Порядок выезда на станцию

10.6. По окончании приемки локомотива машинист обязан доложить дежурному по депо о готовности следовать на станцию. Для приготовления маршрута при маневровых передвижениях по тракционным путям (стрелочные переводы на ручном управлении), дежурным по депо привлекаются работники смены из числа машинистов.

При централизованном управлении дежурный по депо или оператор поста централизации готовит маршрут, открывает маневровые светофоры по маршруту следования и дает команду машинисту на передвижение до сигнала границы примыкания станционных железнодорожных путей.

Регламент служебных переговоров всеми участниками процесса выполняется в соответствии с Приложением № 20 Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации (далее ИДП).

10.7. После остановки локомотива у границы примыкания тракционных путей и железнодорожных путей станции, машинист по радиосвязи сообщает дежурному по железнодорожной станции (далее - ДСП) номер локомотива свою фамилию, явку на работу, номер поезда, под который следует и, что управление локомотивом осуществляется машинистом без помощника машиниста.

10.8. После приготовления маршрута и выполнения установленного регламента служебных переговоров машинист выезжает на станцию. Все маневровые передвижения на станции производятся только при полностью подготовленном маршруте, информацию о его приготовлении ДСП передает машинисту по форме:

«Серия, № локомотива, машинист (фамилия) ..., под поезд № ..., маневровые светофоры номера Вам открыты, маршрут приготовлен полностью на № путь, дежурный по станции (фамилия)».

После доклада ДСП, машинист повторяет информацию и после того как дежурная по железнодорожной станции убедится в правильности восприятия машинистом плана на маневровое передвижение, дает разрешение на начало движения словами «Верно, выполняйте».

Машинист убеждается в разрешающем показании первого попутного маневрового светофора, правильности подготовленного маршрута и выезжает на станцию. При выполнении маневровых передвижений машинист следует с особой бдительностью и визуально контролирует положение каждого стрелочного перевода и наличие разрешающего сигнала на

маневровых светофорах.

10.9. Порядок выезда и захода локомотивов, обслуживаемых машинистами в одно лицо исходя из местных условий, регламентируется местной инструкцией по организации работы машиниста в одно лицо.

10.10. Маневровые передвижения локомотивов с 2 кабинами управления, при обслуживании их одним машинистом, при выдаче из депо под поезда и обратно осуществляются только из передней по ходу кабины.

11. Порядок прицепки и отцепки локомотива к составу поезда (от состава)

11.1. При подъезде к составу поезда машинист обязан остановить локомотив за 10-15 метров и по сигналу осмотрщика вагонов или составителя произвести плавное сцепление. Скорость подъезда к составу не должна превышать более 3 км/час.

11.2. После сцепления локомотива с вывозными, передаточными и хозяйственными поездами машинист кратковременным движением от состава проверяет надежность сцепления. Ответственность за правильность сцепления локомотива с вагоном несет осмотрщик вагонов или работник, на которого эта обязанность возложена владельцем инфраструктуры.

11.3. Сцепление локомотива с пассажирскими, почтово-багажными поездами и составами, закрепленными специальными механическими упорами проверяют, только по сигнальным отросткам замков автосцепок и в соответствии с п. 100 Раздела № 5 Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управление тормозами железнодорожного подвижного состава (далее - Правила), утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (протокол от 6-7 мая 2014 года № 60).

11.4. После прицепки локомотива к составу и перехода машиниста в рабочую кабину, по команде машиниста осмотрщик вагонов тоекратно продувает полным открытием концевого крана тормозную магистраль локомотива со стороны состава, соблюдая при этом требования техники безопасности. Машинист по показанию манометра тормозной магистрали определяет проходимость воздуха в момент полного открытия концевого крана. После этого осмотрщик вагонов соединяет рукава между локомотивом и первым вагоном (до включения источника питания ЭПТ при его наличии), открывает концевой кран сначала у локомотива, а затем у вагона.

11.5. Отцепка от состава грузового и пассажирского поезда производится осмотрщиком вагонов или составителем, только после

получения по радиосвязи от дежурного по железнодорожной станции (дежурного по парку) уведомления о закреплении подвижного состава в соответствии с нормами, установленными ТРА станций.

До отцепки локомотива от пассажирского поезда поездной электромеханик по команде машиниста отключает высоковольтные электрические соединители (отопления) между локомотивом и составом, после чего докладывает об этом машинисту.

12. Порядок опробования тормозов и подготовка к отправлению

12.1. Полное опробование тормозов в поездах со станций отправления или формирования, производится порядком установленным настоящими Правилами, а с промежуточных железнодорожных станций порядок опробования тормозов устанавливается владельцем инфраструктуры.

12.2. Получив от осмотрщика вагонов информацию о наличии в составе пассажирских вагонов, недействующих локомотивов и моторвагонного подвижного состава и их загрузке (груженые, порожние), количестве вагонов в пассажирском поезде, наличие вагонов с выключенными электропневматическими тормозами или вагонов оборудованных западноевропейским тормозом. Ознакомившись с данными натурального листа поезда, машинист регулирует величину зарядного давления крана машиниста и включает воздухораспределитель локомотива на соответствующий режим.

12.3. В процессе опробования тормозов машинист обязан:

- зарядить тормозную сет поезда сжатым воздухом, убедиться в том, что плотность тормозной магистрали в установленных пределах и опробовать тормоза в соответствии с нормами и Правилами;

- получить от осмотрщика вагонов «Справку об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии», проверить правильность ее заполнения, сверить указанный в ней номер хвостового вагона с натурным листом и убедиться в соответствии тормозного нажатия поезда;

- по натурному листу ознакомиться с составом пассажирского, вывозного, передаточного хозяйственного поезда, наличие вагонов занятых людьми, грузами отдельных категорий и открытого подвижного состава требующих особых условий ведения поезда.

12.4. При обслуживании локомотивов пассажирских поездов одним машинистом на станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов, и на перегонах, к сокращенному опробованию тормозов привлекаются начальник пассажирского поезда и проводники (головного, хвостового) вагонов по указанию машиниста, передаваемому по переносной радиостанции.

При обслуживании вывозных, передаточных и хозяйственных поездов порядок опробования тормозов определяется владельцем инфраструктуры.

12.5. Выдача предупреждений формы ДУ-61 производится работником железнодорожной станции, порядком определенным технико-распределительным актом станции.

12.6. При получении информации о следовании поезда по участку под управлением машиниста в одно лицо, дежурный по железнодорожной станции сообщает ее поездному диспетчеру, который передает регистрируемый приказ по своему участку следования, а при необходимости поездному диспетчеру соседнего участка о следовании поезда под управлением машиниста в одно лицо по форме: «На участке ... поезд № ..., локомотив серии № ..., следует под управлением машиниста (фамилия) ..., без помощника машиниста».

12.7. До отправления пассажирского поезда машинист обязан проверить радиосвязь с начальником поезда по форме: «Начальник поезда № ... Я машинист (фамилия) ... поезда № ..., локомотив серии № ..., следую по участку без помощника машиниста «в одно лицо».

Начальник поезда подтверждает полученную информацию и называет свою фамилию. Машинист записывает фамилию в журнал формы ТУ-152 и маршрут машиниста (раздел № 6). Начальник поезда также фиксирует данные машиниста и участок следования в журнал формы ВУ-8а.

При отсутствии связи с начальником поезда машинист сообщает об этом дежурному по железнодорожной станции. Отправление поезда со станции оборота или смены локомотивных бригад при отсутствии радиосвязи с начальником поезда запрещается.

13. Порядок подключения и отключения отопления в пассажирских поездах

13.1. Соединение и разъединение высоковольтных кабелей цепей электрического отопления пассажирского поезда производится поездным электромехаником.

13.2. Для обеспечения своевременного выполнения технологических процессов по разъединению и соединению высоковольтной магистрали между головным вагоном и локомотивом, поездной электромеханик к моменту прибытия поезда на станцию смены локомотива, локомотивных бригад, прицепки или отцепки подвижного состава должен находиться в головном вагоне. Соединение высоковольтных кабелей производится только

после выполнения опробования тормозов и получения машинистом «Справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии».

13.3. Разрешение на соединение и разъединение высоковольтных кабелей дается машинистом локомотива, после отключения быстродействующих или главных выключателей, опускания токоприемников и изъятия ключа управления КУ из пульта управления. Также машинистом производится запись в журнале технического состояния локомотива ф. ТУ-152, что напряжение на локомотиве отключено, ставит число, время, свою и электромеханика Ф.И.О. и оба расписываются под сделанной записью.

13.4. Соединенные высоковольтные кабеля и штепсельные разъемы должны быть плотно вставлены в розетки, а их крышки и крышки холостых приемников, должны быть заперты ключом отопления.

После соединения кабеля между первым вагоном и локомотивом, поездной электромеханик передает ключ включения отопления машинисту. С момента передачи ключа, высоковольтная линия пассажирского поезда считается под высоким напряжением.

14. Порядок действий машиниста перед приведением поезда (локомотива) в движение при отправлении

14.1. После выполнения технологических процессов по подготовке поезда к отправлению, в которые входят: выезд с контрольного поста, опробование тормозов, получение справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии, ее проверки машинист докладывает ДСП о готовности к отправлению.

Доклад производится по следующей форме: «Дежурный по станции ..., я машинист (фамилия) ... поезда № ..., локомотив серии №....., на № пути к отправлению готов, поезд следует по участку под управлением одного машиниста».

После открытия выходного (маршрутного) светофора ДСП станции дает устное разрешение на опрвление со станции по форме «..... серия локомотива, №....., машинист фамилия на №..... пути, станции, разрешаю Вам отправиться с № пути выходной (маршрутный) светофор открыт, называет литер и показание светофора, машинист повторяет информацию. Только после полного убеждения правильно воспринятой машинистом информации ДСП отвечает «Верно, выполняйте».

14.2. Перед приведением поезда или одиночного локомотива в движение с железнодорожной станции при разрешающем показании

выходного (маршрутного) светофора машинист должен убедиться, что устройства и системы безопасности, радиостанция включены. Поездные документы, справка об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии (проверить соответствие хвостового вагона с натурным листом) и предупреждения ф. ДУ-61 в наличие.

14.3. Перед отправлением поезда машинист по зеркалам заднего вида убеждается в отсутствии:

- препятствий с левой и правой стороны поезда;
- сигналов остановки подаваемых работниками станции, провожающими поезд, а с пассажирским поездом проводниками вагонов.

Убеждается в разрешающем показании выходного (маршрутного) светофора и его принадлежности пути отправления, подает оповестительный звуковой сигнал (один длинный) и приводит поезд (локомотив) в движение.

14.4. При следовании по неcodируемым участкам пути железнодорожной станции, машинист ведет поезд, с особой бдительностью наблюдая за положением каждого стрелочного перевода, одновременно по зеркалам заднего вида следит за состоянием подвижного состава.

15. Обязанности машиниста при ведении поезда и выполнению маневровой работы

15.1. При управлении локомотивом в пути следования и выполнения маневровой работы на станционных железнодорожных путях, машинист обязан следить за свободностью железнодорожного пути, положением стрелочных переводов, сигналами, сигнальными указателями и знаками и выполнять их требования. На электрифицированных участках контролировать состояние контактной сети. Обеспечить бесперебойную работу узлов и агрегатов в соответствии с техническими условиями эксплуатации локомотива.

В пути следования осмотр поезда машинист производит с помощью зеркал и (или) видеокамер заднего вида. Осмотр машинного отделения машинистом производится только во время стоянок, порядком установленным местной инструкцией исходя из местных условий.

Во избежание проникновения посторонних лиц на поездные локомотивы, при обслуживании их машинистами в одно лицо, кузовные двери подвижного состава должны быть закрыты на защелки.

15.2. При следовании двойной тягой, когда один локомотив обслуживается одним машинистом, в голову ставится локомотив, на котором локомотивная бригада находится в полном составе.

15.3. При вынужденной остановке поезда на перегоне машинист немедленно по поездной радиосвязи объявляет о причине задержки машинистам локомотивов следующих по перегону и дежурным по железнодорожным станциям ограничивающим перегон, а при ведении пассажирского поезда дополнительно начальнику поезда.

15.4. В случаях вынужденной остановки поезда на перегоне, если она не связана с остановкой у запрещающего сигнала, ограждение поезда производится в случаях и порядке определенным настоящими нормами и правилами ПТЭ.

В пассажирских и пригородных поездах для выполнения данного технологического процесса привлекаются работники поездной бригады из числа проводников.

На участках, где обращаются пассажирские поезда со скоростями свыше 120 км/час, расстояния, на которые укладываются петарды, устанавливаются владельцем инфраструктуры.

15.5. Ограждение вывозных, передаточных и хозяйственных поездов производится порядком установленным владельцем инфраструктуры. Также для этих целей могут привлекаться работники локомотивных бригад встречных и попутных поездов, а также ССПС.

15.6. Если затребован вспомогательный локомотив или другие средства оказания помощи для скорейшего возобновления движения, машинисту запрещается приводить поезд (локомотив) в движение, пока не прибудет затребованная помощь или не будет выдано соответствующее разрешение поездного диспетчера переданного лично или через дежурного по железнодорожной станции.

Действия машинистов остановившегося поезда и вспомогательного локомотива должны соответствовать требованиям распоряжения ОАО «РЖД» от 27 февраля 2015 г. № 554р «О введении порядка действий работников ОАО «РЖД» при вынужденной остановке поезда на перегоне с последующим оказанием ему помощи вспомогательным локомотивом».

15.7. В случае выхода из строя основных или дополнительных устройств и систем безопасности машинист дальнейшее следование осуществляет по регистрируемому приказу диспетчера поездного (далее - ДНЦ), который дает право следовать до первой железнодорожной станции. Дальнейшее следование осуществляется только с вспомогательным локомотивом. Порядок следования до ближайшей станции производится порядком установленным нормативными документами ОАО «РЖД».

15.8. При выходе из строя локомотивной радиостанции УКВ диапазона связь с начальником поезда осуществляется при помощи носимой

радиостанции. При отказе радиостанции КВ диапазона машинист по УКВ - радиосвязи сообщает о неисправности дежурному ближайшей станции и дальнейшее следование поезда до пункта смены локомотивных бригад осуществляется по регистрируемому приказу поездного диспетчера.

В случае выхода из строя радиосвязи КВ и УКВ диапазонов машинист следует до ближайшей станции с остановкой и о возникшей неисправности через дежурного по станции докладывает поездному диспетчеру, после чего установленным порядком заказывает вспомогательный локомотив.

15.9. Покидать кабину управления машинисту разрешается только после полной остановки поезда (локомотива) и закрепления его от самопроизвольного ухода. Перед уходом из кабины управления машинист обязан затормозить состав краном машиниста снижением давления в тормозной магистрали от 1,5 до 1,7 кгс/см², с последующей постановкой управляющего органа крана машиниста в третье положение (перекрыша без питания), привести в действие вспомогательный тормоз локомотива до достижения давления в тормозных цилиндрах от 3,8 до 4,0 кгс/см², зафиксировать фиксатором управляющий орган крана в шестом положении, привести в действие ручной тормоз, изъять реверсивную рукоятку.

16. Требования, предъявляемые к поездной бригаде пассажирского поезда

16.1. Поездная бригада пассажирского поезда, обслуживаемого машинистом, работающим без помощника машиниста, должна пройти техническое обучение со сдачей зачетов по следующим темам:

- отцепке и прицепке локомотива к составу поезда;
- вынужденной остановке поезда на перегоне;
- ограждения поезда при вынужденной остановки в пути следования;
- устранения неисправностей автотормозного оборудования вагонов и браковочные параметры колесных пар по кругу катания;
- порядка проведения опробования автотормозов в пути следования;
- в аварийных и нестандартных ситуациях;
- инструкций по охране труда и выполнению должностных обязанностей для проводников пассажирского поезда, обслуживаемых машинистом в одно лицо;
- настоящей инструкции.

16.2. Поездная бригада (начальник поезда, проводник хвостового вагона, поездной электромеханик) должна быть обеспечена переносными радиостанциями для связи с машинистом локомотива.

После прицепки локомотива к составу производится проверка работы локомотивной и переносной радиосвязи машиниста с начальником пассажирского поезда.

Начальник поезда, поездной электромеханик обязаны пройти обучение порядку пользования поездной радиосвязью локомотива.

16.3. Руководство действиями поездной бригады пассажирского поезда возлагается на начальника поезда, а при его отсутствии (отдых и т.д.) на поездного электромеханика.

17. Порядок взаимодействия машиниста со всеми участниками перевозочного процесса при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций

17.1. Во всех случаях самопроизвольного срабатывания автотормозов или срыве крана экстренного торможения (стоп крана) в составе пассажирского поезда, машинист обязан применить экстренное торможение путем постановки управляющего органа крана машиниста в VI положение.

После остановки поезда машинист по поездной радиосвязи сообщает дежурным по станциям ограничивающим перегон (при диспетчерской централизации поездному диспетчеру), машинистам встречных и следящих поездов, начальнику пассажирского поезда о причине вынужденной остановки.

17.2. Начальник пассажирского поезда обеспечивает проверку состояния кранов экстренной остановки поезда (стоп - кранов) на всех вагонах (наличие пломбировки, отсутствие утечек воздуха). При не выявлении кранов экстренной остановки приведенных в действие, поездная бригада производит проверку состояния тормозного оборудования вагонов и соединение тормозных рукавов между ними. Результаты осмотра начальник поезда докладывает машинисту локомотива.

17.3. В случае необходимости (сход, неисправность подвижного состава, требующая вызов восстановительного, пожарного поездов), выполнение операций по закреплению и ограждению подвижного состава возлагается на поездную бригаду пассажирского поезда. Ограждение производится в соответствии с требованиями п.п. 45, 46, 47, 48, 49 Приложения № 7 ПТЭ «Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации» (далее - ИСИ), утвержденной приказом Минтранса России от 4 июня 2012 г. № 162.

В случаях схода подвижного состава с нарушением габарита (без нарушения габарита), ограждение поезда производится проводниками

головного и хвостового вагонов по указанию начальника пассажирского поезда. На многопутном участке по встречному пути петарды укладываются на расстоянии 1 000 метров от головного локомотива и хвостового вагона поезда, а на однопутном участке – на расстоянии 800 метров.

После укладки петард проводники вагонов отходят на расстояние 20 метров от первой петарды в сторону поезда, и действуют как сигналисты при ограждении опасного места на железнодорожном пути.

При ожидании вспомогательного локомотива, восстановительного и пожарного поезда, ограждение пассажирского поезда производится:

проводником хвостового вагона (если помощь оказывается с хвоста) укладкой петард на расстоянии 800 метров от хвостового вагона;

проводником головного вагона (если помощь оказывается с головы) укладкой петард на расстоянии 800 метров от головного локомотива;

После укладки петард проводник отходит на расстояние 20 метров от первой петарды в сторону своего поезда и показывает ручной красный сигнал в сторону ожидаемого поезда (локомотива).

17.4. При вынужденной остановке хозяйственного поезда по причине нарушения целостности тормозной магистрали, осмотр подвижного состава производит руководитель работ или лицо его сопровождающее. По результатам осмотра работник, проводивший его, докладывает машинисту о состоянии подвижного состава, и совместно принимают решение о дальнейшем следовании.

17.5. При вынужденной остановке вывозных и передаточных поездов по причине нарушения целостности тормозной магистрали, порядок осмотра подвижного состава и его ограждение определяет владелец инфраструктуры.

17.6. Если остановка пассажирского поезда вызвана срабатыванием устройств КТСМ, УКСПС, ДИСК начальник поезда совместно с проводниками организует осмотр подвагонного оборудования состава на предмет: нагрева буксовых узлов; отхода колодок от поверхности катания колесных пар и их состояние на выявление дефектов; волочения посторонних предметов деталей вагона. По результатам осмотра начальник поезда докладывает машинисту локомотива и определяет порядок дальнейшего следования.

Машинист после закрепления локомотива порядком установленным настоящей инструкцией в соответствии с п. 15.9, производит осмотр экипажной части локомотива. Результаты осмотра докладывает начальнику пассажирского поезда.

17.7. При вынужденной остановке на перегоне вывозного, передаточного, хозяйственного поездов в случаях неисправности локомотива

обслуживающего одним машинистом и если дальнейшее следование невозможно без личного вмешательства для устранения неисправности, машинист останавливает поезд служебным торможением по возможности на благоприятном профиле пути для удержания его вспомогательным тормозом.

После остановки докладывает ее причину дежурным по станциям, ограничивающим перегон (при диспетчерской централизации поезвному диспетчеру) и машинистам вслед идущих поездов.

При невозможности удержания поезда по условиям профиля пути, машинист должен переключить воздухораспределители вагонов в голове подвижного состава на горный режим.

При покидании кабины управления локомотивом машинист обязан:

- затормозить кран вспомогательного тормоза путем постановки управляющего органа в крайнее 6 положение с созданием давления в тормозных цилиндрах $3,8-4,0$ кгс/см², после чего зафиксировать его специальным устройством от самопроизвольного отпуска;

- выполнить полное служебное торможение путем разрядки тормозной магистрали краном машиниста со снижением давления на $1,5-1,7$ кгс/см², после чего перевести управляющий орган крана в III положение (перекрыша без питания) и оставить в таком положении до окончания проведения работ;

- изъять реверсивную рукоятку на тепловозе, на электроподвижном составе ключ КУ.

17.8. В случаях возникновения отказов технических средств, не позволяющих сохранить воздух в тормозной сети поезда (остановка дизеля, пропадание напряжения в контактной сети и т.д.) и дальнейшее движение не может быть возобновлено, машинист вывозного, передаточного и хозяйственного поезда незамедлительно, порядком установленным распоряжением ОАО «РЖД» от 27 февраля 2015 г. № 554р, обязан заказать вспомогательный локомотив.

17.9. Машинист хозяйственного поезда о вынужденной остановке на перегоне докладывает руководителю работ или лицу, сопровождающему подвижной состав и дает команду о принятии мер к закреплению и ограждению поезда, порядком установленным нормами и правилами. При отсутствии вышеуказанных работников для закрепления поезда машинист покидает кабину управления только при выполнении требований п. 15.9 настоящей инструкции.

17.10. При вынужденной остановке вывозного и передаточного поезда на перегоне закрепление и ограждение подвижного состава осуществляет главный кондуктор (составитель поездов) сопровождающий поезд, при его

отсутствии машинист покидает кабину управления для закрепления состава в соответствии с требованиями п. 15.9 настоящей инструкции.

18. Порядок взаимодействия работников в случаях непроизводственного травматизма

18.1. В случае возникновения транспортного происшествия, повлекшего причинение вреда жизни или здоровью граждан не связанных с производственной деятельностью на железнодорожном транспорте, машинист немедленно сообщает о причине применения экстренного торможения начальнику пассажирского поезда, который организует осмотр ходовых частей подвижного состава.

О вынужденной остановке поезда экстренным торможением, машинист по поездной радиосвязи сообщает дежурному по ближайшей станции (поездному диспетчеру, при диспетчерской централизации), машинистам встречных и вслед идущим поездам.

18.2. После остановки начальник поезда, а в его отсутствие поездной электромеханик организуют осмотр пострадавшего и при необходимости оказания ему первой медицинской помощи. Одновременно производится осмотр состояния подвагонного оборудования каждого вагона на предмет отсутствия дефектов по кругу катания колесных пар, отпуска тормозов у вагонов по всему составу. О технической готовности вагонов начальник поезда сообщает машинисту локомотива до начала его приведения в движение.

Результаты осмотра пострадавшего и дальнейшие действия определяет начальник поезда, руководствуясь распоряжением ОАО «РЖД» от 29 мая 2015 г. № 290 «Регламентом действий работников структурных подразделений ОАО «РЖД» при получении информации о травмировании граждан, несвязанных с производством, подвижным составом».

18.3. Машинист после получения доклада начальника поезда производит разрядку тормозной магистрали на 1,5-1,7 кгс/см² управляющий орган крана машиниста ставит в III положение, изымает реверсивную рукоятку и приступает к осмотру экипажной части локомотива. Результаты осмотра докладывает начальнику поезда.

18.4. Расследование данного транспортного происшествия связанное с непроизводственным травматизмом проводится в соответствии с «Положением о порядке служебного расследования и учета транспортных происшествий, повлекших причинение вреда жизни или здоровью граждан,

не связанных с производством на железнодорожном транспорте», утвержденного приказом Минтранса России от 8 июля 2008 г. № 97.

19. Действия в случае несанкционированного выезда автотранспорта на охраняемый (неохраняемый) переезд

19.1. В случаях несанкционированного выезда автотранспортного средства в зону охраняемого (неохраняемого) переезда и создается угроза наезда, машинист незамедлительно применяет экстренное торможение.

19.2. Если наезд предотвратить не удалось, машинист после остановки установленным порядком докладывает дежурному по ближайшей станции (поездному диспетчеру, при диспетчерской централизации), машинистам встречных и вслед идущих поездов о причине применения экстренного торможения.

При выполнении регламента служебных переговоров в обязательном порядке указывает о состоянии габарита по соседнему пути и путях на многопутных участках обращения поездов. Аналогичные действия машинист выполняет в случае предотвращения наезда на посторонние предметы. Дальнейшие действия по выводу поезда с перегона определяет поездной диспетчер.

19.3. При невозможности дальнейшего следования машинист установленным порядком затребует вспомогательный локомотив и принимает меры к закреплению подвижного состава.

19.4. Информацию о допущенном транспортном происшествии машинист фиксирует на обратной стороне бланка ДУ-61, в которой указывает:

- дату, время место выявления нарушения (станция, перегон, путь, километр, пикет);
- Ф.И.О машиниста, номер локомотива и поезда;
- Ф.И.О дежурного по станции (поездного диспетчера, при диспетчерской централизации), начальника пассажирского поезда, кому была передана информация о возникновении транспортного происшествия или непроизводственного травматизмом;
- характер происшествия.

19.5. По случаю применения экстренного торможения и результатам осмотра вагонов (локомотива), составляется акт за подписью начальника поезда, машиниста локомотива и поездного электромеханика. По прибытию в основное депо приписки локомотивной бригады, машинист представляет

письменный рапорт на имя руководителя структурного подразделения с указанием обстоятельства и причины произошедшего.

Также в соответствии с пунктом 1.1 «Положения об организации работы с книгой замечаний машинистов формы ТУ-137», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 4 марта 2015 г. № 550р производит запись в данном журнале.

20. Порядок взаимодействия работников в случаях неисправности контактной сети, крышевого оборудования локомотива

20.1. В случае длительной стоянки на перегоне или станции по причине отсутствия напряжения в контактной сети (неисправности контактной сети или крышевого оборудования локомотива), машинист пассажирского поезда обязан:

- сообщить по радиосвязи дежурным по станциям, ограничивающим перегон (при диспетчерской централизации поезвному диспетчеру) причину остановки;

- дать указание начальнику пассажирского поезда о приведение в действие ручных тормозов вагонов, а при необходимости уложить и тормозные башмаки;

- произвести ограждение поезда в соответствии с Приложением № 7 ПТЭ;

- о видимых неисправностях доложить дежурной по железнодорожной станции ограничивающей перегон.

20.2. При повреждениях контактной сети, токоприемников, крышевого электрооборудования, при которых движение ЭПС невозможно, при отсутствии габарита верхнего строения пути или габарита подвижного состава, немедленно вызвать работников контактной сети.

Действия работников должны соответствовать требованиям Инструкции о порядке использования токоприемников электроподвижного состава при различных условиях эксплуатации, утвержденной МПС РФ от 3 июля 2001 г. № ЦТ-ЦЭ-844.

21. Порядок взаимодействия работников при саморасцепе автосцепных устройств

21.1. При ведении пассажирского поезда и самопроизвольном срабатывании автотормозов машинист, руководствуясь п. 180 Раздела IX

Правил, применяет экстренное торможение.

После остановки поезда машинист информирует по поездной радиосвязи дежурных по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон (при диспетчерской централизации, поездного диспетчера), машинистов встречных и попутных поездов о причине вынужденной остановки. Дает указание начальнику пассажирского поезда о закреплении оставшейся хвостовой части состава и выяснении причин саморасцепа.

21.2. После проверки начальником поезда (поездным электромехаником) состояние автосцепных устройств и тормозных рукавов разъединившихся вагонов и при отсутствии неисправностей, машинисту дается команда на соединение с отцепившейся группой вагонов.

Соединение производится в соответствии с Приложением № 8 Инструкции по движению поездов и выполнению маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, утвержденной приказом Минтранса России от 4 июня 2012 г. № 162.

21.3. В случае выявления неисправностей автосцепного устройства, машинист докладывает об этом поезднему диспетчеру, для принятия решений по выводу поезда с перегона.

21.4. В случаях возникновения саморасцепа автосцепных устройств, при следовании с вывозными, передаточными и хозяйственными поездами, порядок действий машиниста определяется, владельцем инфраструктуры.

22. Порядок взаимодействия работников при возникновении пожара на локомотиве

22.1. При ведении пассажирского поезда и выявлении очага возгорания на локомотиве машинист обязан остановить поезд по возможности в месте, доступном для подъезда пожарной машины. В установленном порядке доложить об остановке ДСП, ограничивающим перегон, машинистам встречных и попутных поездов о причине остановки. Вызвать начальника пассажирского поезда и доложить о возникновении пожара, подавая сигнал пожарной тревоги.

22.2. Если пожар не может быть ликвидирован своими силами и имеющимися средствами, произвести отцепку локомотива от состава пассажирского поезда установленным порядком, предварительно дав команду начальнику поезда о приведении в действие ручных тормозов вагонов и укладки тормозных башмаков. Через дежурного по железнодорожной станции (поездного диспетчера, при диспетчерской централизации) затребовать пожарный поезд.

Отъехать на безопасное расстояние не менее 50 метров (при

электротяге) от поезда и после его закрепления от самопроизвольного ухода приступить к ликвидации возгорания с применением всех средств пожаротушения, находящихся на локомотиве.

Если состав пассажирского поезда следует на тепловозной тяге и создается угроза разлива и возгорания дизельного топлива локомотив от состава поезда должен быть отведен на расстояние не менее 100 метров, а при необходимости и на большее.

22.3. Тушение пожара до прибытия пожарной команды осуществляется с привлечением работников поездной бригады пассажирского поезда, а также работников локомотивных бригад встречных поездов, с соблюдением всех мер предосторожности.

22.4. В случаях, если отцепка локомотива от состава не требуется, машинист останавливает поезд служебным торможением, для сохранения сжатого воздуха переводит управляющий орган крана машиниста в III положение (перекрыша без питания). Затормаживает локомотив краном вспомогательного тормоза с созданием давления в тормозных цилиндрах 3,8-4,0 кгс/см² и фиксирует специальным запорным устройством. После чего приступает к ликвидации возгорания всеми имеющимися средствами.

22.5. Порядок действий машинистов обслуживающих локомотивы в одно лицо при следовании с вывозными, передаточными и хозяйственными поездами и в подталкивании, соответственно определяет владелец инфраструктуры.

Во всех случаях машинист руководствуется требованиями инструкции «По обеспечению пожарной безопасности на локомотивах» от 27 апреля 1993 г. № ЦТ-ЦУО/175.

23. Порядок взаимодействия работников при возникновении пожара в подвижном составе поезда

23.1. Начальник пассажирского поезда применяет все меры к остановке поезда, сообщает машинисту локомотива о возгорании в вагоне с указанием его номера по счету с головы подвижного состава.

Машинист, получив информацию от начальника поезда, подает сигнал пожарной тревоги и принимает меры к остановке поезда по возможности на площадке и в удобном месте для подъезда пожарных машин, эвакуации пассажиров. О вынужденной остановке поезда на перегоне сообщает о возгорании дежурному по железнодорожной станции (поездному диспетчеру, при диспетчерской централизации), машинистам встречных и вслед идущих поездов с затребованием пожарного поезда. На электрифицированных участках пути доложить поездному диспетчеру о

снятии напряжения в контактной сети.

23.2. Начальник пассажирского поезда после остановки принимает меры к эвакуации пассажиров, закреплению состава всеми имеющимися средствами и совместно с поездной бригадой организует тушение пожара. Если не удастся потушить очаг возгорания, машинист по указанию начальника поезда с участием электромеханика, который обязан отключить напряжение отопления состава (при его наличии), приступают к отцепке горящего вагона и отвода его на безопасное расстояние.

23.3. Отцепка горящего вагона осуществляется по команде начальника поезда (электромеханика) посредством носимой радиосвязи УКВ диапазона, только после закрепления хвостовой части состава от самопроизвольного ухода необходимым количеством тормозных башмаков и ручных тормозов вагонов. Машинист не вправе приводить локомотив в движение при отсутствии информации от начальника поезда (электромеханика) о закреплении оставшейся части вагонов.

23.4. Отъехав с горящим вагоном на безопасное расстояние, не менее 100 метров, после его закрепления с обеих сторон, произвести отцепку и проследовать далее с оставшейся частью вагонов на расстояние не менее 100 метров.

23.5. Порядок действий работников при возгорании вагона в вывозных, передаточных и хозяйственных поездах при обслуживании их машинистом в одно лицо определяется владельцем инфраструктуры.

24. Порядок действий работников при отсутствии ответа машиниста при вызове его посредством радиосвязи

24.1. При возникновении нестандартных ситуаций в вагонах пассажирского поезда, требующих вызова машиниста лицами его сопровождающих и неполучения от последнего ответа на требуемый вызов, начальник поезда производит экстренное торможение путем срыва стоп крана. После остановки не перекрывая его, направляется к локомотиву для выяснения причины отсутствия ответа. Данная мера применяется начальником поезда в тех случаях, когда машинист дважды не ответил на его вызов.

24.2. При подходе подвижного состава к железнодорожной станции при вызове машиниста более 2 раз и не получив ответа от вызываемого абонента, ДСП производит перекрытие входного светофора с разрешающего на запрещающее показание. Предпринимая дальнейшие попытки вызвать машиниста, одновременно о случившемся докладывает поездному

диспетчеру.

После остановки поезда лично или через одного из работников железнодорожной станции выясняет причину отсутствия ответа машиниста на вызов дежурной по железнодорожной станции.

24.3. При вождении поездов на участках обслуживания с диспетчерской централизацией и в случае отсутствия ответа от абонента (машиниста) на вызов поездного диспетчера, последний производит перекрытие входного (выходного) светофора с разрешающего показания на запрещающее и принимает все меры для выяснения причины отсутствия ответа, а при необходимости к быстрейшему закреплению подвижного состава. Для этих целей могут привлекаться все работники железнодорожного транспорта, связанные с обеспечением безопасности движения поездов.

25. Порядок взаимодействия работников в случае невозможности ведения поезда машинистом по состоянию здоровья

25.1. В случаях ухудшения самочувствия в пути следования (по возможности довести поезд до первой железнодорожной станции) и отсутствие возможности управлять подвижным составом, машинист обязан принять все меры к остановке поезда с последующим докладом дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон (при диспетчерской централизации, поездному диспетчеру), а при ведении пассажирского поезда начальнику поезда.

Остановку по возможности произвести в местах с профилем пути, позволяющим произвести удержание поезда от самопроизвольного движения, краном вспомогательного тормоза.

25.2. После остановки машинист переводит управляющий орган крана вспомогательного тормоза в крайнее 6 положение до создания давления в тормозных цилиндрах $3,8-4,0 \text{ кгс/см}^2$, управляющий орган крана фиксирует специальным устройством. Производит полное служебное торможение с разрядкой тормозной магистрали на $1,5-1,7 \text{ кгс/см}^2$ с последующей постановкой управляющего органа крана машиниста в III положение (перекрыша без питания), изымает реверсивную рукоятку, ключ КУ и ожидает прибытие медицинских работников.

25.3. В случаях вынужденной остановки пассажирского поезда на перегоне по состоянию здоровья машиниста, начальник поезда после получения информации организует работу по его закреплению и ограждению, порядком установленным Правилами технической

эксплуатации железных дорог Российской Федерации (далее - ПТЭ). До прибытия медицинских работников, приступает к оказанию первой медицинской помощи машинисту.

25.4. При получении информации о неудовлетворительном состоянии машиниста, работники локомотивных бригад встречных и вслед идущих поездов, также обязаны оказать содействие в оказании помощи и обеспечении безопасности движения.

Порядок вывода подвижного состава с перегона определяет поездной диспетчер.

26. Порядок взаимодействия работников при получении машинистом информации о срабатывании средств контроля состояния подвижного состава КТСМ

26.1. При получении информации от речевого информатора КТСМ, ДИСК или дежурного по железнодорожной станции о нагреве буксовых узлов подвижного состава, машинист выполняет служебное торможение и плавно останавливает поезд. Информацию о вынужденной остановке с указанием причины, установленным порядком передает дежурным по железнодорожным станциям ограничивающим перегон (поездному диспетчеру, при диспетчерской централизации), машинистам встречных и вслед идущих поездам.

26.2. При ведении пассажирского поезда машинистом в одно лицо, сообщение об уровне нагрева, номера подвижной единицы и колесной пары передается начальнику поезда, который совместно с поездным электромехаником производят осмотр указанного вагона, а также и другого подвагонного оборудования.

В случае выявления нагрева буксового узла начальник поезда докладывает машинисту о возникшей неисправности, который передает ее дежурной по железнодорожной станции, решение о дальнейшем следовании и вывода поезда с перегона принимает начальник поезда.

Если нагрев колесной пары вызван не отпуском тормозов в следствие неисправности тормозного оборудования вагона, производится его отключение с последующим выпуском воздуха из запасного резервуара. О выключении вагона начальник поезда (поездной электромеханик) докладывает машинисту, который обязан пересчитать тормозное нажатие для определения скорости дальнейшего следования.

26.3. При осмотре указанной подвижной единицы и отсутствие признаков нагрева, производится осмотр по два смежных вагона с каждой

стороны состава. Результаты осмотра докладываются машинисту, который передает ее дежурной по железнодорожной станции.

26.4. В случае срабатывания устройств контроля в остальных поездах обслуживающих машинистами в одно лицо, порядок действий определяется владельцем инфраструктуры.

26.5. Если приборами контроля выявлен нагрев буксового узла на локомотиве, машинист после остановки поезда установленным порядком сообщает информацию всем причастным работникам, а при ведении пассажирского поезда начальнику поезда. Покидая кабину управления локомотивом для осмотра экипажной части, машинист действует в соответствии с п. 15.9 настоящей инструкции.

Результаты осмотра машинист докладывает дежурной по железнодорожной станции, а при ведении пассажирского поезда начальнику поезда. Решение о дальнейшем следовании принимает машинист локомотива.

27. Порядок взаимодействия работников при получении информации о срабатывании УКСПС

27.1. При получении информации от речевого информатора постов безопасности, о сбитой планке нижнего габарита, машинист обязан остановить поезд служебным торможением и установленным порядком сообщить причину вынужденной остановки дежурной по железнодорожной станции (поездному диспетчеру, при диспетчерской централизации), а при следовании с пассажирским поездом начальнику поезда.

27.2. Начальник пассажирского поезда получив информацию о сбитой планке нижнего габарита, силами поезда бригады организует осмотр состава поезда с обеих сторон на наличие волочащихся деталей, посторонних предметов или схода подвижного состава. Результаты осмотра докладывает машинисту локомотива.

27.3. Для исключения несанкционированного движения подвижного состава при оставлении кабины управления для осмотра экипажной части, машинист выполняет требования пункта 15.9 настоящей Инструкции. Результаты осмотра докладывает начальнику пассажирского поезда.

27.4. Если по результатам осмотра подвижного состава неисправности повлекшие задержку поезда не выявлены, то по готовности поезда бригады и зарядки тормозной магистрали, порядком установленным Правилами технического обслуживания и управление тормозами, машинист приводит поезд в движение и следует до первой станции со скоростью не

более 20 км/час.

По прибытию на станцию подвижной состав повторно осматривается работниками вагонного хозяйства, а при их отсутствии начальником пассажирского поезда. При отсутствии неисправностей дальнейшее движение поезда осуществляется с установленной скоростью.

27.5. При выявлении неисправности, начальник поезда и поездной электромеханик устраняют ее, о чем докладывают машинисту, который о принятых мерах начальником поезда с указанием его фамилии докладывает дежурной по железнодорожной станции (поездному диспетчеру, при диспетчерской централизации) и сообщает о возможности дальнейшего следования.

27.6. При обнаружении волочения деталей подвагонного оборудования, не поддающегося устранению силами поездной бригады, или схода подвижного состава начальник пассажирского поезда сообщает об этом машинисту с указанием возможной причины. Полученную информацию машинист передает дежурной по станции и поездному диспетчеру, последний определяет порядок вывода поезда с перегона.

27.7. В случаях срабатывания устройств контроля схода подвижного состава, при следовании вывозных передаточных и хозяйственных поездов, обслуживаемых машинистом в одно лицо, порядок действий определяет владелец инфраструктуры.

28. Порядок взаимодействия работников при получении информации об искрении в составе поезда

28.1. При ведении поезда и получении информации об искрении в подвижном составе (если это не вызвано торможением через кран машиниста), машинист путем применения служебного торможения производит его остановку.

Установленным порядком докладывает причину остановки дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, поездному диспетчеру при диспетчерской централизации, встречным и вслед идущим поездам, а при ведении пассажирского поезда начальнику пассажирского поезда.

28.2. Порядок действий машиниста, при получении информации об искрении в составе поезда, обслуживаемого в одно лицо вывозные, передаточные и хозяйственные поезда, определяет владелец инфраструктуры.

28.3. Начальник пассажирского поезда после получения информации об искрении составе поезда после его остановки организует осмотр подвагонного оборудования, обращая особое внимание на состояние тормозной рычажной передачи, отпуск тормозов по отходу колодок от круга катания колесных пар и выходу штока тормозного цилиндра. При наличии вагонов с дисковыми тормозами отпуск тормозов проверяется по показаниям бортовых манометров. О технической готовности вагонов начальник поезда сообщает машинисту локомотива до начала его приведения в движение.

28.4. При выявлении неисправности тормозного оборудования начальник поезда (электромеханик) отключает тормозные приборы, выпускает воздух из запасного резервуара и дает команду машинисту на протаскивание состава, для определения наличия ползунов на поверхности катания колесных пар. По результатам осмотра принимает решение о дальнейшем следовании подвижного состава.

Причину и номер вагона с неисправным тормозным оборудованием начальник пассажирского поезда сообщает машинисту, который в свою очередь докладывает дежурному по железнодорожной станции (поездному диспетчеру, при диспетчерской централизации).

29. Порядок взаимодействия работников при несанкционированном движении вагонов, навстречу подвижному составу

29.1. 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.

29.2. 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.

29.3. После передачи информации машинист совместно с электромехаником поезда производят отцепку локомотива от состава, после чего следует навстречу движущимся вагонам. В зоне их видимости останавливает локомотив, приводит его в нерабочее состояние и покидает

кабину управления, отходит на безопасное расстояние от подвижного состава.

29.4. В случаях несанкционированного движения вагонов на путь следования вывозного, передаточного, хозяйственного поездов, порядок действий работников участников перевозочного процесса определяет владелец инфраструктуры.

30. Порядок взаимодействия работников в случаях отцепки вагонов на промежуточной станции

30.1. Отцепка вагонов на промежуточных станциях от поездов обслуживающих одним машинистом производится в случаях возникновения неисправностей угрожающих их безопасному следованию по участку. Выполнение маневровой работы по исключению из состава поезда неисправных вагонов производится маневровым локомотивом и составителем поездов обслуживающие железнодорожную станцию.

При отсутствии маневрового локомотива на промежуточной станции, поездной диспетчер обязан передислоцировать его с ближайшей станции и организовать выполнение маневровой работы в соответствии с требованиями Инструкции по движению поездов и маневровой работы (далее ИДП) и порядком определенным техническо-распределительного акта (далее ТРА) станции.

30.2. Как исключение, допускается производство маневровой работы поездным локомотивом, руководителем маневров в данном случае будет являться начальник железнодорожной станции, на которой производится отцепка вагонов, при этом все участники процесса должны иметь переносные радиостанции УКВ диапазона.

30.3. Машинист обязан получить у дежурного по железнодорожной станции четкий план маневровых передвижений в соответствии с требованиями ТРА. При получении плана маневровых передвижений машинист обязан повторить его и только после того, как ДСП убедится в правильном восприятии, дает команду на приведение локомотива в движение словами «Верно выполняйте». После этого машинист приводит состав в движение и выполняет работу в соответствии с полученным планом. Регламент служебных переговоров выполняется в строгом соответствии с Приложением № 20 Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

30.4. Закрепление вагонов без локомотива производится руководителем маневров, количество тормозных башмаков укладывается в соответствии с

расчетным и указанным для данного железнодорожного пути в ТРА станции.

При выполнении маневровых передвижений руководитель маневров должен находиться в поле зрения машиниста. Запрещается машинисту приводить локомотив в движение, не зная местонахождение руководителя маневров.

30.5. Машинист после отцепки вагонов обязан произвести перерасчет тормозного нажатия с отметкой справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии. Дальнейшее ведение поезда осуществляется со скоростью установленной нормами и Правилами.

31. Порядок взаимодействия работников при обнаружении в пути следования лопнувшего рельса

31.1. После остановки поезда у светофора с запрещающим показанием на перегоне обслуживаемого участка, машинист докладывает дежурным по железнодорожным станциям ограничивающим перегон (поездному диспетчеру, при диспетчерской централизации), машинистам вслед идущих и встречных поездов о причине остановки, выясняет о занятости впереди лежащего блок участка.

Если впереди блок участок не занят подвижным составом машинист, выждав время на отпуск тормозов, проследует светофор с запрещающим показанием, порядком установленным Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации и следует с особой бдительностью, наблюдая за состоянием пути и со скоростью обеспечивающую безопасность движения.

31.2. При обнаружении лопнувшего рельса машинист пассажирского поезда останавливает поезд служебным торможением, вызывает начальника поезда и электромеханика, для осмотра и принятия решения о дальнейшем следовании. При отсутствии бригадира пути, окончательное решение принимает машинист локомотива.

Пропуск поездов по остродефектным рельсам допускается при условии:

- рельс с трещинами без полного излома, возможен пропуск отдельных поездов со скоростью движения не более 15 км/час, а в необходимых случаях с проводником.

- рельс типа Р75 и Р65 с внутренними трещинами, не выходящими на поверхность, разрешается пропуск поездов со скоростью до 25 км/час.

- рельс по, которому согласно заключению бригадира пути, а при его отсутствии машиниста, возможно, пропустить поезд, то по нему разрешается проследовать только одному первому поезду со скоростью не более 5 км/час.

Запрещается пропуск поездов по остродефектным рельсам:

- с поперечным изломом или выколом части головки без принятия специальных мер;

- если лопнувший рельс находится в пределах моста или тоннеля.

Установив возможность проследования, машинист ведет поезд по опасному месту под наблюдением начальника поезда, который должен находиться у лопнувшего рельса и при возникновении угрозы схода подвижного состава подать машинисту сигнал остановки днем сигнальным флажком красного цвета, ночью красным огнем фонаря.

Во всех случаях скорость проследования остродефектного рельса должна быть не более 5 км/ч и в обязательном порядке под наблюдением работника железной дороги бригадира пути, начальника пассажирского поезда (поездного электромеханика).

Пропуск по остродефектному рельсу вывозных, передаточных и хозяйственных поездов допускается только в присутствии и разрешения бригадира пути.

АКТ

проведения теоретических испытаний при переводе
машиниста для работы в одно лицо

(Ф.И.О.)

Перечень нормативных документов	Сдал (не сдал)
Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации	
Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации	
Инструкция по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации	
Распоряжения ОАО «РЖД» и Дирекции тяги.	
Правила и инструкции по охране труда и производственной санитарии	
Действия в аварийных и нестандартных ситуациях	
Конструкция локомотива	

При проведении теоретических испытаний установлено, что машинист

(Ф.И.О.) теоретические испытания по знанию

нормативных документов ОАО «РЖД», охраны труда, конструкции локомотива прошел и для определения практических навыков в работе машинистом тепловоза (электровоза) в одно лицо допускается к проведению контрольно заключительных поездок в _____ движении.

Председатель комиссии:

Начальник депо:

(Ф.И.О.)

Члены комиссии:

Образец заполнения
«Журнала учета проведения испытаний в комиссии начальника
эксплуатационного локомотивного депо»

№ п/п	Ф.И.О испытуемого	Основание проведения испытаний	Нормативные документы по которым проводится испытание	Результаты испытаний сдал/не сдал	Состав комиссии	Роспись членов комиссии

Порядок ведения
«Журнала учета проведения испытаний в комиссии начальника
эксплуатационного локомотивного депо».

1. Журнал учета проведения испытаний в комиссии начальника депо, является документом строгой отчетности и хранится в отделе кадров структурного подразделения 5 лет по его окончании.
2. Журнал должен быть прошит, пронумерован и скреплен печатью структурного подразделения.
3. Запрещается использовать штрих для изменения внесенных записей. Исправления производятся посредством перечеркивания ошибочно внесенных данных с постановкой Ф.И.О. работника отвечающего за ведение журнала и отметкой «Не числить».