



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

РАСПОРЯЖЕНИЕ

« 27 » февраля 2015 г.

Москва

№ 554р

О введении порядка действий работников ОАО «РЖД» при вынужденной остановке поезда на перегоне с последующим оказанием ему помощи вспомогательным локомотивом

В целях повышения уровня безопасности движения и минимизации рисков при вынужденной остановке поезда на перегоне с последующим оказанием ему помощи вспомогательным локомотивом, обяываю:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 марта 2015 г. прилагаемый Порядок действий работников ОАО «РЖД» при вынужденной остановке поезда на перегоне с последующим оказанием ему помощи вспомогательным локомотивом (далее - Порядок).

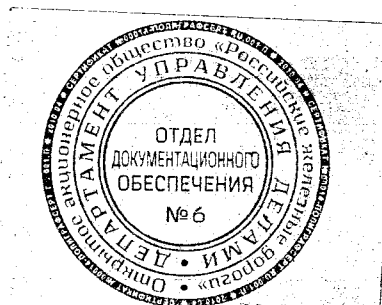
2. Первому заместителю начальника Дирекции тяги Кривоносову В.А., начальнику Центральной дирекции инфраструктуры Супруну В.В., начальнику Центральной дирекции мотор-вагонного подвижного состава Сизову С.В., Центральной дирекции управления движением Иванову П.А. организовать изучение настоящего Порядка причастными работниками и обеспечить неукоснительное выполнение его требований.

3. Контроль за исполнением настоящего распоряжения возложить на первого заместителя начальника Дирекции тяги Кривоносова В.А., начальника Центральной дирекции инфраструктуры Супруна В.В., начальника Центральной дирекции мотор-вагонного подвижного состава Сизова С.В., Центральной дирекции управления движением Иванова П.А. по кругу ведения вопросов.

4. Признать утратившим силу распоряжение ОАО «РЖД» от 16 марта 2010 г. № 512р.

Старший вице-президент
ОАО «РЖД»

Исп. Рудаков Л.Е., ЦТ
(499) 260-50-59



А.А.Краснощек

УТВЕРЖДЕН
распоряжением ОАО «РЖД»
от 27 . 02.2015 г. № 554р

**Порядок
действий работников ОАО «РЖД» при вынужденной остановке поезда на
перегоне с последующим оказанием ему помощи вспомогательным
локомотивом**

1. Общие положения

1.1. Данный порядок устанавливает регламент действий причастных работников при вынужденной остановке поезда на перегоне с последующим затребованием вспомогательного локомотива.

1.2. В случае возникновения аварийной либо нестандартной ситуации машинист (помощник машиниста) в соответствии с требованием пункта 29 раздела V приложения № 20 к приложению № 8 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286 (далее – ПТЭ) обязан выполнить установленный регламент переговоров, сообщив диспетчеру поезвному (далее – ДНЦ), дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон (далее – ДСП), машинистам встречных и попутных поездов информацию о возникшей ситуации и в дальнейшем действовать согласно Регламента взаимодействия локомотивных бригад с причастными работниками ОАО «РЖД», деятельность которых непосредственно связана с движением поездов, при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 30 декабря 2010 г. № 2817р.

1.3. Если вынужденная остановка поезда на перегоне допущена вследствие неисправности локомотива (моторвагонного поезда, специального самоходного подвижного состава - далее МВПС, ССПС) или любом другом случае, когда самостоятельное следование поезда невозможно, машинист (помощник машиниста) обязан затребовать вспомогательный локомотив и передать сообщение ДНЦ и ДСП: «Я машинист (фамилия) поезда N...., на.... км..... пикете перегона... требую вспомогательный локомотив по причине неисправности тепловоза (электровоза, МВПС, ССПС) секции....., серии....., №....., из-за (указать причину неисправности). Время ... чмин».

2. Порядок передачи информации и действий работников, связанных с движением поездов при неисправности локомотива, (МВПС, ССПС)

2.1. При отказе на локомотиве (МВПС, ССПС) тягового оборудования, обеспечивающего ведение поезда и невозможности устранения причины неисправности, категорически запрещается проследовать железнодорожную станцию (далее - станция) и отправляться на перегон. После остановки поезда на станции машинист (помощник машиниста) должен затребовать вспомогательный локомотив в соответствии с требованием пункта 36 раздела V приложения № 20 к приложению № 8 ПТЭ.

2.2. При следовании по перегону, в зависимости от сложившейся ситуации и поездной обстановки и невозможности довести поезд до станции, машинист (помощник машиниста) обязан:

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

б) привести в действия автоматические тормоза поезда и вспомогательный тормоз локомотива (МВПС, ССПС) с фиксацией его в крайнем тормозном положении;

в) немедленно передать по радиосвязи сообщение следующего содержания: «Внимание все! Я машинист (фамилия), поезда № ..., остановился на ...километре, ...пикете четного (нечетного) пути перегона ...вследствие (указать причину). Будьте бдительны!». Кроме того, машинист пассажирского поезда обязан сообщить начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда, а машинист ССПС (хозяйственного поезда) - руководителю работ. После передачи сообщения начинается 10-ти минутный отсчет времени для определения причины возникшей неисправности и возможности ее устранения;

г) в случаях неисправности поездной радиосвязи с ДСП или ДНЦ машинист (помощник машиниста) остановившегося поезда принимает меры для передачи сообщения об остановке (о затребовании вспомогательного локомотива):

- через машинистов поездов встречного (попутного) направления;

- используя поездной локомотив для доставки письменного требования об оказании помощи, порядком, предусмотренным в пункте 2 приложения № 7 к приложению № 8 ПТЭ.

2.3. После получения доклада от машиниста поезда о вынужденной остановке из-за неисправности тягового подвижного состава, диспетчерскому аппарату и дежурным по станции запрещается в течение 10 минут отвлекать локомотивную бригаду вызовами по радиосвязи.

2.4. При неисправностях оборудования локомотивов (МВПС, ССПС) для восстановления их работоспособности локомотивными бригадами должны использоваться штатные аварийные схемы, предусмотренные заводом-

изготовителем.

2.5. При невозможности устранения возникшей неисправности по истечении 10 минут после передачи сообщения об остановке поезда машинист обязан:

а) лично уточнить местоположение поезда (километр, пикет);

б) затребовать вспомогательный локомотив, передав сообщение ДСП или ДНЦ станции: «Я машинист (фамилия), поезда № ..., на ...километре, ...пикете перегона ..., требую вспомогательный локомотив по причине неисправности тепловоза (электровоза, МВПС, ССПС) секции..., серии... №...из-за (указать причину неисправности). Время... ч ...мин;

в) если движение поезда не может быть возобновлено в течение 20 минут с момента остановки и нет возможности удержать поезд на месте с помощью автоматических тормозов, дать указание помощнику машиниста, руководителю работ (сопровождающему) хозяйственный поезд на закрепление поезда тормозными башмаками и ручными тормозами вагонов, начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда о приведении в действие имеющихся в составе ручных тормозов, при оборудовании локомотивов, МВПС, ССПС стояночными тормозами привести их в действие;

г) доложить по радиосвязи ДСП ближайшей станции, ограничивающей перегон, и ДНЦ о закреплении поезда, указав количество уложенных под колеса вагонов тормозных башмаков и приведенных в действие ручных тормозов;

д) в соответствии с типовой инструкцией «Организация работы машинистов локомотивов без помощников машинистов», утвержденной Распоряжением ОАО «РЖД» от 17 июля 2009 г. № 1506р, «По обслуживанию моторвагонного подвижного состава на инфраструктуре ОАО «РЖД» машинистами, работающими без помощника машиниста» от 9 апреля 2012 г. в случае вынужденной остановки поезда на перегоне, если она не связана с остановкой у запрещающего сигнала, ограждение поезда производится в случаях, определенных в ПТЭ, с привлечением поезда бригады пассажирского поезда.

2.6. Помощник машиниста обязан:

а) зафиксировать на обратной стороне бланка предупреждений формы ДУ-61 время передачи сообщения о вынужденной остановке поезда, а также время и фамилии машинистов вслед идущего и (или) встречного поездов, ДСП, ДНЦ о подтверждении принятой ими информации;

б) привести в действие ручные тормоза локомотива и закрепить поезд тормозными башмаками;

в) произвести набор воздуха в запасный резервуар токоприемника (если это предусмотрено конструкцией локомотива);

г) убедиться в том, что поезд заторможен, а ручка крана вспомогательного тормоза в крайнем тормозном положении с фиксацией ручки крана усл. № 254 защелкой (скобой);

д) при необходимости устранения неисправности с заходом в высоковольтную камеру электровоза убедиться в наличии записи, сделанной машинистом в 6 раздел маршрута машиниста о выполнении всех мер безопасности;

е) при необходимости вести переговоры по радиосвязи с указанием своей фамилии и должности;

ж) контролировать отсчет времени от момента передачи сообщения о вынужденной остановке и докладывать машинисту;

з) для определения схемы укладки тормозных башмаков по натурному листу поезда установить нахождение в нем груженых вагонов и их порядковые номера с головы состава;

и) если движение поезда не может быть возобновлено в течение 20 минут с момента остановки и нет возможности удержать поезд на месте на автоматических тормозах, по указанию машиниста закрепить поезд тормозными башмаками и ручными тормозами вагонов в соответствии с количеством, указанным в Таблицах, разработанных в эксплуатационных локомотивных депо для закрепления поезда в зависимости от его веса и профиля пути обслуживаемых участков;

Укладка тормозных башмаков производится под груженые вагоны со стороны уклона (носок полоза тормозного башмака, уложенного на рельс должен касаться обода колеса вагона). Закрепление производится количеством тормозных башмаков, указанных в Таблице с обязательной укладкой одного тормозного башмака только под один вагон. При необходимости привести в действие ручные тормоза вагонов в количестве и соответствии норм, указанных в приложении 2, раздела III, таблицы № 4 Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (протокол от 6-7 мая 2014 г. № 60 и приказом Минтранса России от 3 июня 2014 г. № 151;

к) после возвращения на локомотив доложить машинисту, ДСП ограничивающим перегон (ДНЦ) о закреплении поезда тормозными башмаками с указанием их количества, а также о количестве вагонов, на которых приведены в действие ручные тормоза, после чего об этом сделать отметку в

журнале формы ТУ-152.

2.7. Приказ на закрытие перегона для движения поездов, кроме вспомогательного локомотива, передается ДНЦ ДСП ограничивающим перегон, машинисту локомотива, затребовавшему помощь и машинисту вспомогательного локомотива.

2.8. Машинист поезда, вынуждено остановившегося на перегоне, после получения приказа ДНЦ о закрытии перегона и информации о порядке оказания помощи, обеспечивает ограждение поезда.

2.9. Ограждение поезда с головы производится помощником машиниста укладкой петард на расстоянии 800 м от головы поезда. После укладки петард помощник машиниста должен отойти от места уложенных петард обратно к поезду на 20 м и подавать сигнал остановки.

Ограждение поезда с хвоста производится порядком и в соответствии с пунктами 45, 48 приложения № 7 ПТЭ.

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

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

а) при стоянке пассажирского, пригородного поезда более 20 минут, произвести сокращенное опробование автоматических тормозов поезда;

б) при стоянке грузового поезда более 30 минут произвести технологическое опробование тормозов поезда;

в) дать команду помощнику машиниста на извлечение из-под колес вагонов тормозных башмаков и отпуск ручных тормозов, а в пассажирском поезде об отпуске ручных тормозов начальнику поезда;

г) после возвращения в кабину локомотива (МВПС, ССПС) помощника машиниста дать ему команду на отпуск ручных тормозов локомотива (МВПС, ССПС).

2.11. После определения порядка оказания помощи и получения разрешения на бланке формы ДУ-64 машинист вспомогательного локомотива обязан сверить по радиосвязи с ДНЦ и ДСП, данные о месте остановки локомотива (МВПС, ССПС), затребовавшего помощь и информацию об отправлении вспомогательного локомотива.

2.12. Разрешение на бланке формы ДУ-64 выдается ДСП машинисту

вспомогательного локомотива после получения приказа ДНЦ о закрытии перегона (пути перегона).

2.13. Машинист вспомогательного локомотива должен следовать на перегон:

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

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

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

г) порядок следования вспомогательных локомотивов при электрожезловой системе и телефонных средствах связи аналогичен следованию при полуавтоматической блокировке.

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

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

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

в) за 10 м до места, указанного в разрешении формы ДУ-64 остановиться, согласовать свои действия с машинистом остановившегося поезда, произвести сцепление, зарядить тормоза и произвести сокращенное опробование, убедиться в том, что тормозные башмаки убраны, а ручные тормоза подвижного состава отпущены. Доложить ДНЦ (через ДСП) о готовности к отправлению.
