

В. СРОЧНО

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

РАСПОРЯЖЕНИЕ

«16» марта 2010г.

Москва

№ 512р

**О введении Регламента действий работников ОАО «РЖД» при
вынужденной остановке поезда на перегоне и оказании ему помощи
вспомогательным локомотивом**

1. Утвердить и ввести в действие с 20 марта 2010 г. прилагаемый Регламент действий работников ОАО «РЖД» при вынужденной остановке поезда на перегоне и оказании ему помощи вспомогательным локомотивом (далее – Регламент).

2. Начальникам Дирекции тяги Машталеру Ю.А., Управления пригородных пассажирских перевозок Сизову С.В., Центральной дирекции управления движением Миронову А.Ю., начальникам железных дорог организовать изучение и обеспечить неукоснительное выполнение требований настоящего регламента.

3. Контроль за исполнением настоящего распоряжения возложить по кругу ведения на начальников Дирекции тяги Машталера Ю.А., Управления пригородных пассажирских перевозок Сизова С.В., Центральной дирекции управления движением Миронова А.Ю. и начальников железных дорог.

Вице-президент
ОАО «РЖД»

А.В. Воротилкин



УТВЕРЖДЕН

Распоряжением ОАО «РЖД»
от « 16 » марта 2010г. №512р

**Регламент действий работников ОАО «РЖД» при вынужденной остановке
поезда на перегоне и оказании ему помощи вспомогательным
локомотивом**

1. Общие положения

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

1.2. При вынужденной остановке поезда на перегоне, 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 начинать передачу сообщений словами: «Внимание, внимание, слушайте все! Я машинист поезда № __, фамилия, остановился в __ (время) на __ км, __ пикете, __ пути, перегона __, вследствие (указать причину), сведений о наличии габарита по соседнему пути не имею (или габарит имеется в случае остановки из-за неисправности локомотива), будьте бдительны!». Сообщение повторяется несколько раз до получения подтверждения от машинистов встречных и вслед идущих поездов, в том числе двигающихся по смежному пути двухпутного (многопутного) перегона. При получении указанного сообщения машинисты всех поездов, находящихся в зоне действия радиосвязи, диспетчеры поезда (далее ДНЦ) и дежурные по станциям (далее ДСП) обязаны прекратить переговоры по радиосвязи, внимательно выслушать сообщение. Машинисты вслед идущих и встречных поездов обязаны подтвердить полученную информацию: «Я, машинист поезда № __, фамилия, понял, что поезд № __ стоит на __ км __ пикете, __ пути, __ перегона», отметить это место в бланке ДУ-61 и принять меры к обеспечению безопасности движения поездов.

1.3. В случае неполучения подтверждения восприятия информации от машинистов встречного и вслед идущего поездов, в том числе двигающихся по смежному пути двухпутного (многопутного) перегона, машинист поезда, вынужденно остановившегося на перегоне, обязан сообщить об этом ДСП и ДНЦ, на которых в дальнейшем возлагаются обязанности по информированию машинистов данных поездов о необходимости принятия мер к остановке.

1.4. Машинист встречного поезда, услышав информацию о вынужденной остановке поезда при отсутствии сведений о наличии габарита обязан:

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

б) доложить машинисту остановившегося поезда и ДСП (ДНЦ) станции ограничивающей перегон о наличии габарита и выявленных замечаниях.

В случае нахождения на расстоянии, не обеспечивающем своевременное снижение скорости (не более 20 км/час) до локомотива остановившегося поезда, услышав информацию о вынужденной остановке поезда при отсутствии сведений о наличии габарита машинист встречного поезда обязан:

а) применить полное служебное или экстренное торможение и остановиться не проезжая локомотив остановившегося поезда;

б) подать звуковой оповестительный сигнал и кратковременным включением и выключением прожектора подтвердить, что им приняты меры для остановки поезда;

в) выяснить у машиниста остановившегося поезда причину остановки, необходимость оказания помощи (при необходимости и с разрешения ДНЦ оказать ее);

г) по возможности продолжить движение вдоль состава со скоростью не более 20 км/час с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

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

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

2.2. При следовании по перегону, в зависимости от сложившейся ситуации и поездной обстановки и невозможности довести поезд до станции, машинист 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 с фиксацией его в крайнем тормозном положении;

в) немедленно объявить по радиосвязи о причинах и месте остановки в соответствии с пунктами 1.2. и 1.3. настоящего регламента. Кроме того, машинист пассажирского поезда обязан сообщить начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда, а машинист специального самоходного подвижного состава – руководителю работ в хозяйственном поезде. После чего начинается 10-ти минутный отсчет времени для определения возникшей неисправности и возможности ее устранения;

г) в исключительных случаях, при отсутствии поездной радиосвязи с дежурным по станции или поездным диспетчером машинист остановившегося поезда принимает меры для передачи сообщения об остановке (о затребовании вспомогательного локомотива) через машинистов поездов встречного (попутного) направления или используя сотовую связь.

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 отказах 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 остановки поезда машинист обязан:

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

б) через ДСП (ДНЦ) затребовать вспомогательный локомотив, при этом указать на каком километре, пикете находится голова поезда, в связи с чем требуется помощь и время ее затребования;

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

г) доложить по радиосвязи дежурному по ближайшей станции, ограничивающей перегон, и поездному диспетчеру о закреплении поезда,

указав количество тормозных башмаков, которыми закреплен подвижной состав;

д) при обслуживании локомотивов пассажирских поездов одним машинистом выполнение операций по закреплению и ограждению поезда производится начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и проводниками вагонов по указанию машиниста, передаваемому по радиосвязи.

2.6. Помощник машиниста обязан:

а) зафиксировать время передачи машинистом по радиосвязи информации о причинах, месте и времени вынужденной остановки поезда, а также время и фамилии машинистов вслед идущего и (или) встречного поездов, ДСП, ДНЦ о подтверждении принятой ими информации на обратной стороне бланка предупреждений формы ДУ-61;

б) привести в действие ручные тормоза локомотива;

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 усл. № 254 в крайнем тормозном положении с фиксацией ее защелкой (скобой);

д) при необходимости устранения неисправности с заходом в высоковольтную камеру электровоза визуально убедиться в опускании токоприемников;

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

ж) контролировать отсчет времени от момента остановки 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;

Укладка тормозных башмаков производится под груженые вагоны со стороны уклона (носок полоза тормозного башмака, уложенного на рельс должен касаться обода колеса вагона). Закрепление производится из расчета один тормозной башмак под один вагон. При необходимости привести в действие ручные тормоза вагонов в количестве и соответствии норм, указанных в приложении 2, раздел 7, таблица № 6 Инструкции по эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог от 16 мая 1994 г. № ЦТ-ЦВ-ЦЛ-ВНИИЖТ-277. Аварийные таблицы с указанием норм закрепления в зависимости от веса

поезда и профиля пути обслуживаемых участков разрабатываются в эксплуатационных локомотивных депо;

к) после возвращения на локомотив доложить машинисту, дежурным по станции, ограничивающим перегон (поездному диспетчеру) 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 передается поездным диспетчером дежурным по станциям, 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 3.13 – 3.15. Инструкции по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации утвержденной МПС России 26 мая 2000 г. № ЦРБ-757.

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 ближайшему дежурному по станции, ограничивающему перегон и поездному диспетчеру об устранении неисправности и согласовать с ним дальнейшие действия;

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

- а) произвести сокращенное опробование тормозов;
- б) дать команду помощнику машиниста на извлечение из-под колес вагонов тормозных башмаков и отпуск ручных тормозов вагонов, а в пассажирском поезде – передать информацию об извлечении тормозных башмаков и отпуске ручных тормозов начальнику поезда;
- в) 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 поездной диспетчер, дежурный по станции, машинист вспомогательного локомотива обязаны

сверить по радиосвязи, данные о месте остановки локомотива (МВПС, ССПС), затребовавшего помощь и информацию об отправлении вспомогательного локомотива.

2.12. Разрешения формы ДУ-64 выдаются дежурным по станции после получения приказа поездного диспетчера 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 электрожелезнодорожной 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.

Приложение № 1
к Регламенту действий работников ОАО «РЖД»
при вынужденной остановке поезда на перегоне и
оказании ему помощи вспомогательным
локомотивом.

**Регламент переговоров по радиосвязи между локомотивной бригадой, дежурными по станциям, ограничивающим перегон и
поездным диспетчером при организации оказания помощи поезду,
остановившемуся на перегоне**

Кто передает	Кому передает	Когда (где) передает	Что передает (наименование передаваемого текста)	Форма передачи текста (приказа, указания, сообщения)	Примечание
1	2	3	4	5	6
ТЧМ остановившегося поезда	ТЧМ, следующих по перегону, ДСП, ДНЦ	Немедленно после остановки	Сообщение	«Внимание, внимание! Я машинист четного (нечетного) поезда № __, фамилия, остановился в __ (время) на __ км __ пути, перегона __, вследствие неисправности локомотива, будьте бдительны!».	п. 16.43 ПТЭ
ТЧМ следующих по перегону поездов	ТЧМ остановившегося поезда	Немедленно после получения сообщения	Сообщение	«Машинист поезда № __, фамилия, понял, что поезд № __ стоит на __ км __ пк. __ пути, __ перегона по неисправности локомотива».	п. 16.43 ПТЭ
ДСП	ТЧМ остановившегося поезда	После получения сообщения	Сообщение	«Понятно, машинист поезда № __, остановился в __ (время) на __ км __ пути, перегона __, по неисправности локомотива».	п. 16.43 ПТЭ
ДНЦ	ТЧМ остановившегося поезда	После получения сообщения	Сообщение	«Понятно, машинист поезда № __, остановился в __ (время) на __ км __ пути, перегона __, по неисправности локомотива».	п. 16.43 ПТЭ
ТЧМ остановившегося поезда	ДСП ближайшей станции, ограничивающей перегон	При неполучении ответа от машинистов, следующих по	Сообщение	«ДСП станции __, не имею подтверждение о восприятии информации от машиниста (ов) вслед идущего (встречного) поезда. Примите меры к передаче информации об остановке поезда № __,	

		перегону		по ___ пути на ___ км, ___ пк, время остановки ___ ТЧМ поезда № ___, (фамилия)».	
1	2	3	4	5	6
ТЧМ остановившегося поезда	ДНЦ участка	При неполучении ответа от машинистов, следующих по перегону	Сообщение	«ДНЦ ___, не имею подтверждение о восприятии информации от машиниста (ов) вслед идущего (встречного) поезда. Примите меры к передачи информации об остановке поезда № ___, по ___ пути на ___ км, ___ пк, время остановки ___ ТЧМ поезда № ___, (фамилия)».	
ДНЦ	ТЧМ остановившегося поезда	После получения сообщения	Сообщение	«ДНЦ ___, понятно, не имеете подтверждение о восприятии информации от машиниста (ов) вслед идущего (встречного) поезда. Принимаю меры к передачи информации об остановке поезда № ___, по ___ пути на ___ км, ___ пк».	
ДСП	ТЧМ остановившегося поезда	После получения сообщения	Сообщение	ДСП станции ___ (фамилия), понятно, не имеете подтверждение о восприятии информации от машиниста(ов) вслед идущего (встречного) поезда. Принимаю меры к передачи информации об остановке поезда № ___, по ___ пути на ___ км, ___ пк».	
ТЧМ остановившегося поезда	ДСП	При необходимости затребования помощи после убеждения машиниста в фактическом месте остановки головы поезда	Сообщение	«Машинист (фамилия) поезда № __ требую вспомогательный локомотив с головы (с хвоста) по причине неисправности тепловоза (электровоза, МВПС, ССПС) секции __, серии __ №__ из-за (указать причину неисправности). Остановку головы поезда на -__ км, ___ пикете перегона ___ подтверждаю. Время ___».	п. 7.2. ИДП
ДСП	ТЧМ остановившегося поезда	После получения сообщения	Сообщение	«Понятно, поезду № __ на -__ км, ___ пк перегона ___ требуется вспомогательный локомотив по причине неисправности тепловоза (электровоза, МВПС, ССПС) серии __ №__ из-за (указать причину неисправности). Время ___».	

1	2	3	4	5	6
ТЧМ остановившегося поезда	ДНЦ	При необходимости затребования помощи	Сообщение	«Машинист (фамилия) поезда № __ требую вспомогательный локомотив с головы (с хвоста) по причине неисправности тепловоза (электровоза, МВПС, ССПС) серии __ № __ из-за (указать причину неисправности). Остановку головы поезда на __ км. __ пикете перегона __ подтверждаю. Время __».	п. 7.2. ИДП
ДНЦ	ТЧМ остановившегося поезда	После получения сообщения	Сообщение	«Понятно, поезду № __ на - __ км. __ пк перегона __ требуется вспомогательный локомотив по причине неисправности тепловоза (электровоза, МВПС, ССПС) серии __ № __ из-за (указать причину неисправности). Время __».	
ТЧМ остановившегося поезда	ДСП (ДНЦ)	После возвращения помощника машиниста	Сообщение	«Машинист (фамилия) поезда № __, состав поезда закреплен __ тормозными башмаками со стороны станции __ и __ тормозными башмаками со стороны станции __».	п. 16.43. ПТЭ
ДСП (ДНЦ)	ТЧМ остановившегося поезда	После получения сообщения	Сообщение	«Понятно, состав поезда № __ закреплен __ тормозными башмаками со стороны станции __ и __ тормозными башмаками со стороны станции __».	
ДСП	ТЧМ остановившегося поезда	После получения информации от ДНЦ о порядке оказания помощи	Сообщение	«ДСП станции (название станции, фамилия) Вам будет оказана помощь с головы (хвоста) поезда».	п. 7.4. ИДП
ТЧМ остановившегося поезда	ДСП		Сообщение	«Понятно помощь поезду № __ будет оказана с головы (хвоста) поезда».	
ДНЦ	ТЧМ остановившегося поезда	При закрытии перегона или пути перегона	Приказ	«Машинист поезда № __ фамилия __ примите приказ «Для оказания помощи поезду № __, остановившемуся на __ км. __ пк. __ пути перегона __, с __ ч __ мин закрывается для движения всех поездов, кроме вспомогательного локомотива, отправляемого со станции __ для оказания помощи	п. 7.4. ИДП

1	2	3	4	5	6
ТЧМ остановившегося поезда	ДНЦ	После получения приказа	Сообщение	поезду с головы (хвоста). ДНЦ (фамилия)». «Для оказания помощи поезду № __, остановившемуся на __ км, __ пк, __ пути перегона __, с __ ч __ мин закрывается для движения всех поездов, кроме вспомогательного локомотива, отправляемого со станции __ для оказания помощи поезду с головы (хвоста). ДНЦ (фамилия). Принял машинист поезда № __, (фамилия)».	
ДНЦ	ТЧМ вспомогательного локомотива	При закрытии перегона или пути	Приказ	«Машинист локомотива серии __ № __ фамилия __ примите приказ «Для оказания помощи поезду № __, остановившемуся на __ км, __ пк __ пути перегона __, с __ ч __ мин закрывается для движения всех поездов, кроме вспомогательного локомотива, отправляемого со станции __ для оказания помощи поезду с головы (хвоста). ДНЦ (фамилия)».	
ТЧМ вспомогательного локомотива	ДНЦ	После получения приказа	Сообщение	«Для оказания помощи поезду № __, остановившемуся на __ км, __ пк, __ пути перегона __, с __ ч __ мин закрывается для движения всех поездов, кроме вспомогательного локомотива, отправляемого со станции __ для оказания помощи поезду с головы (хвоста). ДНЦ (фамилия). Принял машинист локомотива серии № __, (фамилия)».	
ДНЦ	ТЧМ одиночного локомотива	При оказании помощи одиночным локомотивом, следующим по перегону за остановившимся поездом	Приказ	«Машинисту локомотива __ поезда № __. Окажите помощь остановившемуся впереди поезду № __ с головой (с хвоста). ДНЦ __».	п. 7.19. ИДП
ТЧМ одиночного локомотива	ДНЦ	После получения приказа	Подтверждение приказа	«Машинисту локомотива поезда № __. Оказать помощь остановившемуся впереди поезду № __.	

1	2	3	4	ДНЦ ТЧМ ».	5	6
ДНЦ	ТЧМ вспомогательного локомотива	При оказании помощи одиночным локомотивом, отцепляемым от состава сзади идушего грузового поезда	Приказ	«Машинисту поезда № ____. Закрепите состав поезда, отцепитесь от него и окажите помощь остановившемуся впереди поезду №__ с головы (с хвоста). ДНЦ ____».	п. 7.19. ИДП	
ТЧМ локомотива сзади идущего грузового поезда	ДНЦ	После получения приказа	Подтверждение приказа	«Машинисту поезда № ____. Закрепите состав поезда, отцепитесь от него и окажите помощь остановившемуся впереди поезду №___. ДНЦ ____ принял приказ ТЧМ __».		
ДСП	ТЧМ вспомогательного локомотива	После вручения машинисту вспомогательного локомотива бланка формы ДУ-64	Указание	«Машинист локомотива серии__ №__ на __ пути разрешаю отправиться с __ пути для оказания помощи поезду № ____, остановившемуся на __ км __ пикете __ пути перегона __ маршрут готов ДСП (фамилия)».		
ТЧМ вспомогательного локомотива	ДСП	После получения указания	Сообщение	«Понятно. разрешаете отправиться с __ пути для оказания помощи поезду № ____, остановившемуся на __ км __ пк __ пути перегона __ ДСП (фамилия) принял машинист (фамилия)».		
ТЧМ вспомогательного локомотива	ТЧМ остановившегося поезда	После остановки за 2 км до остановившегося поезда	Сообщение	«Машинист поезда № ____ ответьте машинисту вспомогательного локомотива № __ фамилия».		
ТЧМ остановившегося поезда	ТЧМ вспомогательного локомотива	После получения сообщения	Сообщение	«Машинист (фамилия) поезда № ____ слушаю Вас».		
ТЧМ вспомогательного локомотива	ТЧМ остановившегося поезда	После получения сообщения	Сообщение	«На каком километре, пикете находится голова (хвост) поезда?».		

1	2	3	4	5	6
ТЧМ остановившегося поезда	ТЧМ вспомогательного локомотива	После получения сообщения	Сообщение	«Голова (хвост) находится на __ км __ пк.».	
ТЧМ вспомогательного локомотива	ТЧМ остановившегося поезда	После получения сообщения	Сообщение	«Понял Вас голова (хвост) поезда находится на __ км __ пк.».	
ТЧМ вспомогательного локомотива	ТЧМ остановившегося поезда	После остановки за 10 м до поезда	Сообщение	«Машинист поезда № __ разрешите сцепление и соединение рукавов тормозной магистрали. Машинист вспомогательного локомотива № __ (фамилия)».	
ТЧМ остановившегося поезда	ТЧМ вспомогательного локомотива	После получения сообщения	Сообщение	«Разрешаю сцепление и соединение рукавов тормозной магистрали. Машинист поезда № __, фамилия».	
ТЧМ вспомогательного локомотива	ДНЦ	При готовности к отправлению	Сообщение	«Поезд № __ к отправлению готов, опробование тормозов произведено, тормозные башмаки в количестве __ штук из-под вагонов __ сняты. Разрешите отправление».	
ДНЦ	ТЧМ вспомогательного локомотива	После получения сообщения	Сообщение	«Понятно Поезд № __ к отправлению готов, опробование тормозов произведено, тормозные башмаки в количестве __ штук из-под вагонов __ сняты. Разрешаю отправиться с перегона».	
Примечание: во всех случаях правильность восприятия абонентом переданного по радиосвязи сообщения и предупреждения после повторения текста абонент, передавший ее, подтверждает словом «Верно», а при передаче приказа и указания словами «Верно, выполняйте».					