

Утверждена
Министерством путей сообщения
Российской Федерации
12 апреля 1999 г. N ЦТ-647

ИНСТРУКЦИЯ
О ПОРЯДКЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ, ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ
И РЕМОНТА ЛОКОМОТИВОВ, ИСПОЛЬЗУЮЩИХСЯ
В ПАССАЖИРСКОМ ДВИЖЕНИИ

1. Настоящая Инструкция устанавливает основные технические требования к локомотивам, используемым в пассажирском движении на федеральном железнодорожном транспорте, а также требования к организации их эксплуатации, технического обслуживания и ремонта. Объем работ при техническом обслуживании и плановом ремонте определяется правилами технического обслуживания и ремонта локомотивов соответствующих серий и типов, а при их отсутствии - инструкциями (руководствами) заводов - изготовителей по техническому обслуживанию и ремонту.

Действие настоящей Инструкции не распространяется на локомотивы, специально построенные или переоборудованные для работы в составе пригородных дизельных или электропоездов и эксплуатирующиеся исключительно как тяговые единицы в составе этих поездов.

2. Вождение пассажирских и почтово - багажных поездов (далее - пассажирские поезда) должно выполняться, как правило, локомотивами пассажирских серий. Допускается использовать для вождения пассажирских поездов специально подготовленные локомотивы грузовых и маневровых серий (далее - грузовые локомотивы) с нагрузкой на ось не более 24 тс. Не допускается использовать в пассажирском движении электровозы серий ВЛ10У, ВЛ15, ВЛ85, ВЛ22, ВЛ23, а также электровозы серии ВЛ8 с немодернизированной экипажной частью.

Грузовые локомотивы, используемые в пассажирском движении, должны иметь на бортах надпись "Пассажирский", нанесенную белой (при светлом кузове - контрастной по отношению к кузову) краской с высотой букв 20 - 30 см.

3. Локомотивы, предназначенные для использования в пассажирском движении, должны быть оборудованы в соответствии с требованиями к пассажирским локомотивам, которые установлены Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации. Электровозы, предназначенные для использования в пассажирском движении, должны быть оборудованы устройством электроснабжения поезда.

4. С целью экономии финансовых и материальных ресурсов допускается использовать для вождения пассажирских поездов отдельные секции многосекционных локомотивов. При этом необходимо обеспечить работоспособность оборудования, перечисленного в п. 3 настоящей Инструкции.

При использовании однокабинных секций должна быть обеспечена возможность развернуть их в пунктах оборота. Запрещается вождение пассажирских поездов однокабинной секцией многосекционного локомотива при движении кабиной назад.

5. Для поддержания надлежащего внешнего вида локомотивов, используемых в пассажирском движении, должна быть организована регулярная обмывка их кузовов. Окрасочный слой кузова и ходовых частей должен своевременно обновляться.

По указанию руководства железной дороги возможно введение специальной окраски кузова локомотивов, предназначенных для вождения фирменных поездов.

6. В локомотивных депо, использующих в пассажирском движении грузовые локомотивы, дважды в год, перед комиссионным осмотром, должен составляться список локомотивов грузовых и маневровых серий, предназначенных для использования в пассажирском движении в течение осенне - зимнего или весенне - летнего сезона. В этот список должны включаться локомотивы, имеющие лучшее техническое состояние и наименьшие пробеги от постройки или плановых ремонтов большого объема (капитального ремонта, текущего ремонта ТР-3, ТР-2). Не рекомендуется включать в список локомотивы с истекшим сроком службы, а также не прошедшие обкатку после капитального ремонта (до первого текущего ремонта ТР-1). Список локомотивов грузовых и маневровых серий, предназначенных для использования в пассажирском движении, должен быть утвержден начальником отделения железной дороги, при его отсутствии - начальником службы локомотивного хозяйства железной дороги.

До предъявления локомотивов к комиссионному осмотру они должны быть приведены в техническое состояние, соответствующее требованиям настоящей Инструкции и других нормативных актов, устанавливающих правила содержания локомотивов, используемых в пассажирском движении.

7. Грузовые локомотивы, используемые в пассажирском движении, допускается использовать в других видах движения, если их использование исключительно в пассажирском движении приведет к нерациональному использованию локомотивов и рабочего времени локомотивных бригад.

Локомотивы пассажирских серий не допускается использовать для вождения грузовых поездов, за исключением специальных скоростных грузовых и рефрижераторных поездов. Порядок вождения таких поездов

определяется специальными нормативными актами железных дорог. В маневровой работе локомотивы пассажирских серий допускается использовать только на начальных и конечных станциях участков обращения для реформирования пассажирских поездов.

8. При использовании в пассажирском движении локомотивов, у которых не истек установленный срок службы, периодичность технического обслуживания ТО-2 не должна быть более 48 ч, если максимальная скорость движения на участке обращения не превышает 100 км/ч. Если скорость движения на участке обращения более 100 км/ч, но не превышает 120 км/ч, периодичность технического обслуживания ТО-2 не должна быть более 24 ч. В случае, если максимальная скорость движения на участке обращения превышает 120 км/ч, локомотив должен проходить техническое обслуживание ТО-2 каждый раз перед выдачей под поезд.

В случае, если локомотивы, используемые в пассажирском движении, используются также в других видах движения, допускается выдавать их под грузовой поезд или использовать при маневрах, если время после последнего технического обслуживания ТО-2, ТО-3 или текущего ремонта превышает периодичность ТО-2 для локомотивов пассажирского движения, но не превышает периодичность ТО-2 для локомотивов, использующихся в соответствующем виде движения или работы.

9. При техническом обслуживании ТО-3, текущем ремонте ТР-1 и ТР-2 локомотивов, использующихся в пассажирском движении, должна проводиться виброакустическая диагностика буксовых и якорных подшипников тяговых двигателей. Для диагностики должна использоваться аппаратура, прошедшая в установленном порядке сертификацию и рекомендованная к применению МПС России. Допускается прослушивать подшипники с помощью фонендоскопа. Не допускается использовать приборы, не сертифицированные и не рекомендованные к применению МПС России, а также использовать для прослушивания смотровые молотки, деревянные палки и другие подручные предметы.

10. Локомотивы, используемые в пассажирском движении, а также локомотивные бригады, их обслуживающие, должны, по возможности, быть сведены в колонны пассажирского движения. Технические занятия с локомотивными бригадами этих колонн должны быть ориентированы на особенности вождения пассажирских поездов.

11. По истечении установленного срока службы локомотива, использующегося в пассажирском движении, он должен быть осмотрен комиссией под председательством начальника локомотивного депо. При включении локомотива с истекшим сроком службы в список локомотивов, предназначенных для использования в пассажирском движении, начальник депо обязан лично участвовать в работе

комиссии при весеннем (осеннем) комиссионном осмотре.

При производстве осмотра комиссия должна руководствоваться прилагаемыми к настоящей Инструкции Техническими требованиями к локомотивам с истекшим установленным сроком службы, используемым в пассажирском движении, и на основе результатов осмотра принять решение о возможности использования локомотива в пассажирском движении. Результаты осмотра и сделанное на их основе заключение комиссия оформляет актом, который хранится в паспорте локомотива.

Для локомотивов, прошедших капитальный ремонт с продлением срока службы, дата истечения срока службы исчисляется исходя из срока службы, вновь установленного при выполнении ремонта.

12. При использовании в пассажирском движении локомотивов с истекшим сроком службы должны выполняться следующие дополнительные требования:

а) не допускаются перепробеги между всеми видами планового ремонта и техническим обслуживанием ТО-3;

б) техническое обслуживание ТО-2 должно производиться перед каждой выдачей под пассажирский поезд;

в) руководители локомотивных депо обязаны лично контролировать качество работ при текущем ремонте и техническом обслуживании ТО-3 и делать соответствующие отметки в книге ремонта локомотива формы ТУ-28, причем руководитель, принявший локомотив из ремонта (технического обслуживания), несет персональную ответственность за его последующую безотказную работу.

13. Временные технические условия на грузовые электровозы и тепловозы для обслуживания пассажирских поездов, утвержденные МПС России 30.12.94, признаются утратившими силу.

Приложение
к Инструкции о порядке
эксплуатации, технического
обслуживания и ремонта
локомотивов, использующихся
в пассажирском движении,
утвержденной МПС России
12 апреля 1999 г. N ЦТ-647

**ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ
К ЛОКОМОТИВАМ С ИСТЕКШИМ УСТАНОВЛЕННЫМ СРОКОМ
СЛУЖБЫ, ИСПОЛЬЗУЮЩИМСЯ В ПАССАЖИРСКОМ ДВИЖЕНИИ**

Локомотивы с истекшим установленным сроком службы разрешается использовать в пассажирском движении в случае, если после капитального ремонта КР-2 или капитального ремонта с продлением срока службы (далее - КРП) прошло не более 12 лет. При этом для электровозов ЧС всех серий пробег от капитального ремонта КР-2 или КРП не должен превышать 1800 тыс. км, для электровозов типа ВЛ60 всех индексов - 1500 тыс. км, для тепловозов - 1200 тыс. км.

При капитальном ремонте КР-2 или КРП должны быть полностью заменены электропроводка силовых и низковольтных цепей, якорные подшипники тяговых двигателей и главных генераторов. Ремонт якорей и остовов тяговых двигателей и главных генераторов должен быть выполнен в объеме капитального ремонта.

Кроме того, при капитальном ремонте электровозов ЧС всех серий должны быть заменены новыми следующие узлы и детали: опорные подшипники и малые шестерни тяговых редукторов, поводки, крестовины и корпуса игольчатых подшипников карданной передачи, рессорные щеки, П-образные подвески кузовных рессор, коренные листы кузовных и буксовых рессор, гидравлические гасители колебаний рессорного подвешивания.

При капитальном ремонте электровозов типа ВЛ60 всех индексов должна быть произведена модернизация в соответствии с проектом Э 2197.00.00.Р "Усиление рамы тележки".

У тепловозов 2ТЭ116 и 2ТЭ10В с унифицированными бесчелюстными тележками первого исполнения, изготовленными по чертежу 2ТЭ116.30.45.001.1сб, должно быть выполнено профилактическое или восстановительное усиление рам тележек в соответствии с Инструктивными указаниями по ремонту и технологическому упрочнению сварных рам тележек тепловозов 2ТЭ116 и 2ТЭ10В, утвержденными Главным управлением локомотивного хозяйства МПС СССР 03.01.78.

В паспортах локомотивов и их узлов должна иметься отметка о

выполнении соответствующих работ за подписями руководителя
ремонтного завода и заводского инспектора - приемщика МПС России.
