

№ 992-ЦЗ

20.12.2004

**МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ
ЩОДО ДІЙ ПРАЦІВНИКІВ ГОСПОДАРСТВ
УКРЗАЛІЗНИЦІ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
БЕЗПЕКИ РУХУ В НЕСТАНДАРТНИХ
СИТУАЦІЯХ ВІДПОВІДНО ДО ВИМОГ
ПРАВИЛ ТЕХНІЧНОЇ ЕКСПЛУАТАЦІЇ,
ІНСТРУКЦІЇ З РУХУ ПОЇЗДІВ І МАНЕВРОВОЇ
РОБОТИ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ,
ІНСТРУКЦІЇ З СИГНАЛІЗАЦІЇ НА
ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ**

(Выписка)

2 ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

2.1 Методичні вказівки розроблені на основі вимог Правил технічної експлуатації залізниць України, Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України, Інструкції з сигналізації на залізницях України, Інструкції з організації відбудовних робіт при ліквідації наслідків транспортних подій на залізницях України.

2.2 При розробленні Методичних вказівок використані затверджені на залізницях України Порядки дій причетних працівників у нестандартних ситуаціях, Регламенти радіопереговорів між машиністами і черговими по станціях при виникненні нестандартних ситуацій, Регламент дій працівників господарства перевезень в аварійних і нестандартних ситуаціях ЦД-0048 та інші чинні нормативні документи.

2.3 Методичні вказівки не скасовують дію зазначених у п.п. 2.1, 2.2 та інших зазначених у тексті нормативних документів, є їх узагальненням і можуть бути використані при внесенні до них в установленому порядку змін та доповнень, чи при розроблянні нових нормативних документів з питань безпеки руху.

2.4 Курсивом наведені витяги із зазначених у тексті нормативних документів.

2.5 У разі виникнення аварійної і нестандартної ситуації для прискорення передачі інформації застосовується єдиний сигнал:

"УВАГА! УВАГА! СЛУХАЙТЕ ВСІ!", який передається усіма засобами зв'язку (радіозв'язком, телефоном, селектором та іншими видами зв'язку). У випадках отримання такого сигналу всі переговори зазначеними засобами зв'язку припиняються.

4 НЕСТАНДАРТНІ СИТУАЦІЇ У КОЛІЙНОМУ ГОСПОДАРСТВІ

4.1 Порядок дій чергового по станції (спрощений) у випадку виявлення поштовху в колії на шляху прямування поїзда

Черговий по станції, отримавши повідомлення про виявлення поштовху у колії на шляху прямування поїзда, припиняє відправлення поїздів на цей перегін, здійснює запис у журналі огляду колії, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ, зв'язку та контактної мережі форми ДУ-46 і терміново повідомляє про це поїзного диспетчера, чергового по сусідній станції, машиністів поїздів, що прямують услід, а також працівників дистанції колії за формою: "Я черговий по станції А. Машиніст поїзда № ХХХ на УУУ км, пікет J, виявив поштовх у колії (горизонтальний, вертикальний, односторонній, двосторонній, нехарактерний стукіт тощо) при швидкості V км/год."

Машиністи поїздів, що прямують услід, отримавши повідомлення про поштовх у колії, повинні провести поїзд через зазначене місце зі швидкістю не більше 25 км/год. з особливою пильністю і готовністю негайно зупинити поїзд. Про виявлений на місці характер перешкоди вони повинні повідомити засобами радіозв'язку машиністам поїздів, що прямують услід і черговому по станції чи поїзному диспетчеру, а при виявленні перешкоди, що загрожує безпеці руху, зупинити поїзд і відновити рух тільки після усунення перешкоди.

Перший поїзд на перегін, після отримання повідомлення про поштовх у колії, черговий по станції відправляє в супроводі працівника дистанції колії (шляхового майстра, а за відсутності майстра – бригадира колії) з видачею машиністу поїзда попередження. У цьому попередженні зазначається орієнтовне місце зупинки для висадження працівників дистанції колії.

Подальше прямування цього поїзда здійснюється за вказівкою працівників, які супроводжують поїзд.

Поїзди, що прямують услід першому поїзду, відправленому в супроводі працівників дистанції колії на перегін після отримання повідомлення про поштовх у колії, затримуються на станції до отримання від працівників дистанції колії повідомлення про виявлену перешкоду, ужиті заходи та порядок прямування поїздів через небезпечне місце.

При необхідності, черговий по станції відправлення видає попередження на поїзди, що відправляються на перегін, з якого отримана інформація про поштовх у колії. У попередженні на підставі висновку

працівників дистанції колії зазначаються умови прямування поїздів через небезпечне місце.

Якщо повідомлення надійшло в темну пору доби і після проведеної перевірки не виявлено переешкоди, то обмеження швидкості руху поїздів діє до здійснення повторної перевірки у світлу пору доби.

4.2 Система "Поштовх у колії". Розширений порядок дій усіх причетних працівників (узагальнено із затверджених наказами по залізницях порядків)

Основні несправності, при виявленні яких машиніст зобов'язаний вимагати закриття колії для руху:

- розривання рейкового стика, злам накладок, випадання усіх стикових болтів або з однієї сторони;
- різкий вертикальний чи горизонтальний поштовх;
- поперечний злам рейки, рейкової пліті безстикової колії, злам головки рейки у стику;
- боковий викид колії;
- різкий кут у плані колії;
- завалення колії вантажем, сторонніми предметами;
- провалювання та розмив земляного полотна;
- вихід та переливання води через колію поверх рейок;
- порушення габариту при обвалах або сповзанні ґрунту на колію;
- інші несправності, що можуть призвести до сходу рухомого складу з рейок.

Порядок дій причетних працівників при виникненні поштовху в колії

З метою забезпечення постійного цілодобового контролю за станом колії і споруд, своєчасного виявлення й усунення недоліків, що загрожують безпеці руху, установлюється наступний порядок дій локомотивних бригад та причетних працівників суміжних служб:

Машиніст локомотива (моторвагонного поїзда, спеціального самохідного рухомого складу), при виявленні під час руху горизонтального або вертикального поштовху, а також іншої несправності колії та споруд повинен:

- зменшити швидкість руху, а при різкому ударі - зупинити поїзд службовим гальмуванням для огляду небезпечного місця та виявлення характеру несправності і умов подальшого руху;
- терміново по поїзному радіозв'язку повідомити чергового найближчої станції (при диспетчерській централізації – поїзного диспетчера), а на ділянках, обладнаних автоматичним блокуванням - і машиністів прямуючих услід поїздів інформацією такого змісту: "Увага, увага! Слухайте всі! ДСП станцій А та Б і парним (непарним) поїздам. Я, машиніст поїзда № ХХХ на УУУ км, пікет J виявив (горизонтальний, вертикальний) поштовх при швидкості руху V км/год. Причина (або не встановлена). Час. Машиніст (прізвище)";
- при несправності поїзного радіозв'язку, а також у випадках, коли від чергового по станції і машиніста прямуючого услід поїзда по радіозв'язку відповідь не одержана, машиніст, який першим виявив несправність у колії, повинен зупинити поїзд на першому пункті, де є телефонний зв'язок (колійні споруди, переїзди тощо) і доповісти про це черговому найближчої станції або поїзному диспетчеру;
- машиніст прямуючого услід поїзда, одержавши інформацію від чергового по станції (при диспетчерській централізації – поїзного диспетчера) або від машиніста першого прямуючого поїзда про наявність поштовху, повинен зменшити швидкість руху до 25 км/год і прямувати з особливою пильністю та готовністю негайно зупинити поїзд;
- прибувши до місця передбачуваної перешкоди (поштовху), машиніст зупиняє поїзд і особисто (або за його вказівкою - помічник машиніста) проводить огляд ділянки колії, після чого приймає рішення про можливість подальшого руху;
- після прийняття рішення після огляду колії машиніст доповідає по радіозв'язку черговому по станції (при диспетчерській централізації – поїзного диспетчера) інформацію такого змісту: "ДСП станції А (Б). Я, машиніст поїзда № ХХХ зупинився на УУУ км, пікет J з причини заявленого поштовху. Після огляду колії, де заявлено поштовх, можу прямувати далі з швидкістю не більше V км/год.

- (або далі рухатися не можу до усунення несправності колії (зазначити, якої саме)". Передавши це повідомлення і переконавшись у вірності прийняття його черговими по станції, машиніст, якщо дозволяє стан колії, рухається з поїздом далі з особливою пильністю та швидкістю, яка повинна забезпечити безпеку руху, але не більше 25 км/год;*
- *прибувши в депо, машиніст про виявлену несправність здійснює запис у книгу зауважень машиністів форми ТУ-58.*

4.3 Порядок дій у випадку виявлення зламів рейок чи розривання рейкових стиків та прямування поїздів по цих місцях

При виявленні будь-яким працівником залізничного транспорту зламу рейки, він зобов'язаний негайно (особисто або через посильного) надати інформацію черговому по станції або поїзному диспетчеру усіма можливими засобами зв'язку та діяти згідно вимог п. 1.3 Правил технічної експлуатації залізниць України:

"Кожний працівник залізничного транспорту зобов'язаний подавати сигнал зупинки поїзду чи маневруючому составу, а також вживати інших заходів для їх зупинки у випадках, які загрожують життю та здоров'ю людей або безпеці руху. При виявленні несправностей споруд, пристроїв чи пошкодження рухомого складу, які створюють загрозу безпеці руху або забруднення навколишнього природного середовища, працівник повинен негайно вжити заходів для огороження небезпечного місця та усунення несправності".

При виникненні відмови у нормальній роботі рейкових кіл на перегоні, з метою виявлення можливого зламу рейок машиніст поїзда зобов'язаний:

- при прямуванні на червоний вогонь прохідного світлофора чи у випадку зміни його сигналу на забороняюче показання і відсутності на блок-ділянці, яку огорожує цей світлофор, рухомого складу, машиніст повинен діяти у відповідності до вимог п. 16.27 Правил технічної експлуатації залізниць України:

"За автоматичного блокування:

в) після зупинки поїзда перед прохідним світлофором з червоним вогнем, а також з незрозумілим показанням чи погаслим, якщо машиніст бачить або знає, що наступна блок-ділянка зайнята поїздом, йому забороняється продовжувати рух до тих пір, поки блок-ділянка не звільниться. Якщо машиніст не знає про

знаходження на наступній блок-ділянці поїзда, він повинен після зупинки відпустити автогальма і, якщо за цей час на світлофорі не з'явиться дозволяючий вогонь, вести поїзд до наступного світлофора із швидкістю, не більшою 20 км/год., з особливою пильністю і готовністю негайно зупинитися, якщо зустрінеться перешкода для подальшого руху.

Якщо наступний прохідний світлофор буде в такому ж стані, рух поїзда після зупинки триває в тому ж порядку.

Якщо після проходження у визначеному порядку прохідного світлофора з забороняючим показанням на локомотивному світлофорі з'явиться дозволяюче показання, машиніст може проїжджати, керуючись показаннями локомотивного світлофора, але із швидкістю не більше 40 км/год. до наступного світлофора.

За наявності дозволяючого вогню на локомотивному світлофорі прохідні світлофори з погаслим вогнем дозволяється проїжджати без зупинки, керуючись показаннями локомотивного світлофора".

При цьому, у першу чергу слід припускати, що причиною появи червоного вогню на світлофорі може бути злам рейки;

- під час прямування поїзда, що прямує на забороняюче показання світлофора, машиніст зобов'язаний пильно спостерігати за станом колії і, у випадку зміни вогню на локомотивному світлофорі із червоного чи білого вогню АЛС на дозволяюче (зелений, жовтий, червоно-жовтий), зупинити поїзд;
- надати інформацію черговому по станції, поїзному диспетчеру про зупинку поїзда, вказавши конкретне місце (кілометр, пікет, номер опори контактної мережі тощо) появи дозволяючого показання на локомотивному світлофорі;
- оглянути стан рейок від місця появи дозволяючого показання локомотивного світлофора на відстань 50 метрів у напрямку, протилежному руху поїзда. Огляд стану рейок проводить помічник машиніста, а в разі його стажу роботи менше 6 місяців – машиніст. Час для огляду, як правило, не повинен перевищувати 10-15 хвилин;
- за умови, коли локомотивній бригаді неможливо зупинити поїзд згідно вказаного порядку через наявність нейтральної вставки на контактній мережі, повітряного проміжку, зтяжного підйому, позначеного умовно дозволяючим сигналом, та в інших випадках,

машиніст самостійно приймає рішення про зупинку. У цьому випадку необхідність та термін огляду колії погоджується з поїзним диспетчером.

При виявленні локомотивною бригадою рейки, яка зламалася, необхідно терміново повідомити про це чергового по станції, поїзного диспетчера та машиністів поїздів, які прямують услід цьому поїзду.

Рішення про можливість подальшого руху поїзда по зламаній рейці приймає відповідальний працівник дистанції колії, а при його відсутності - машиніст.

У цьому випадку рух можливий під наглядом за місцем зламу працівника дистанції колії, а при його відсутності - помічника машиніста зі швидкістю не більше 5 км/год.

Якщо локомотивна бригада не в змозі визначити можливість подальшого руху по зламаній рейці, то вона чекає працівників дистанції колії.

По рейці, яка зламалась у межах мосту або тунелю, прямування поїздів в усіх випадках не дозволяється.

Якщо рух поїзда неможливо відновити через злам рейки, необхідно вжити заходів щодо закріплення поїзда встановленим порядком.

При виявленні зламані рейки відповідно до цього порядку дій, з метою посилення матеріальної зацікавленості та відповідальності за забезпечення безпеки руху поїздів працівників локомотивної бригади необхідно вживати до них заходів матеріального та морального стимулювання.

У випадку, коли локомотивною бригадою першого поїзда не виявлено зламу рейки, поїзди, які вже знаходяться на перегоні, слідує згідно зазначеного вище порядку.

Порядок пропуску поїздів у кожному окремому випадку встановлює працівник дистанції колії за посадою не нижче бригадира колії, який при цьому повинен керуватися вимогами розділу 7 "Класифікації і каталогу дефектів і пошкоджень рейок" ЦП-0061.

4.4 Порядок дій при пропуску поїздів по небезпечних місцях земляного полотна під час підтоплення повенежими та зливовими водами

Для своєчасного виявлення деформацій і розмивів земляного полотна, його підтоплення, необхідно враховувати ознаки, які свідчать про реальну загрозу безпеці руху, збереженню об'єктів колійного господарства.

До таких ознак, згідно вимог розділу шостого Інструкції з утримання земляного полотна залізниць України ЦП/0072, належать:

- змиви: - патьоки й мікроримойни на укосах; відкладення висохлого затверділого ґрунту біля основи укосу;

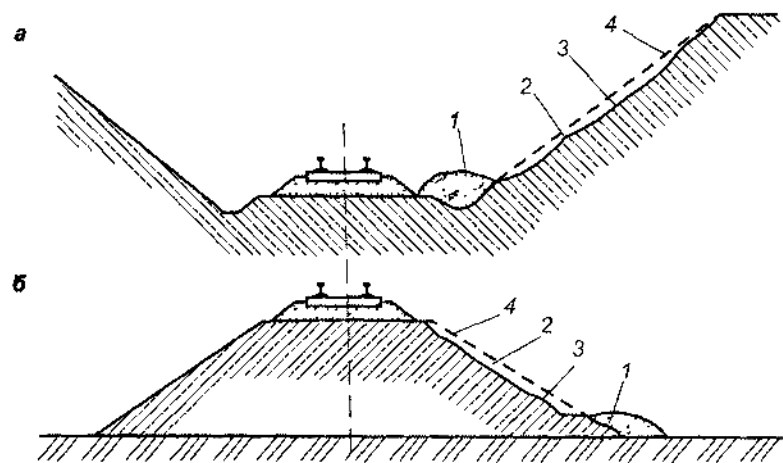


Рис. 2 Змиви:

а – вирмки, б – насіпу, 1 – змитий ґрунт, 2 – місце пошкодження, 3 – пошкоджений укіс, 4 – поверхня укосу до пошкодження

- розмиви укосів земляного полотна, яке підтоплюється: - велика швидкість течії води на ділянках тимчасового або постійного підтоплення; наявність у водному потоці повалених дерев, пеньків, колод, сторонніх предметів; проходження льодоходу на високих рівнях підтоплення з ударами крижин, крижаних полів в укоси насіпу або по конструкціях регуляційних і захисних споруд; поява тріщин у швах і конструкціях кріплень укосів земляного полотна; здимання укріпленої поверхні укосів; у аварійних випадках - злами плит кріплення й місцеві розмиви ґрунту під плитами;

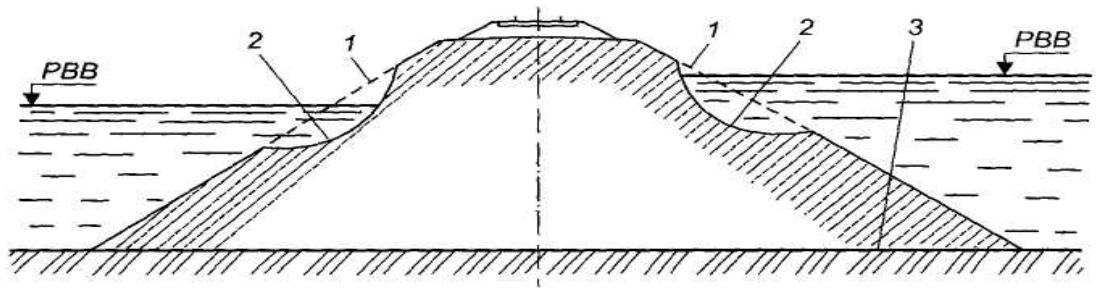


Рис. 3 Розмиви укосів земляного полотна, яке підтоплюється:
 1 – будівельний укіс насипу; 2 – місце розмиву; 3 – основа насипу

- розмиви відкритих водовідводів (канал, кюветів тощо): - місцеві руйнування укосів дна поздовжніх канал, кюветів, відвідних русел від дренажів у місцях з'єднання (злиття) канал, випусків води з канал на поверхню землі з утворенням вимоїн, русел, нагромаджень розмитого ґрунту, деталей кріплення дна, укосів, перепадів, гасителів енергії водяного потоку;

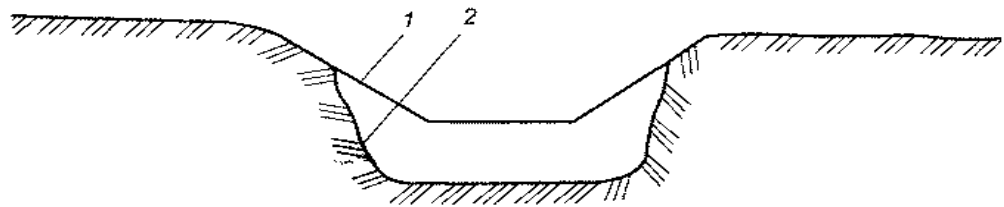


Рис. 4 Розмиви відкритих водовідводів (канал, кюветів тощо):
 1 – будівельний поперечний профіль каналу, 2 – обрис каналу, що розмивається

- замулення кюветів і канал: - відкладення глинистих і супіщаних ґрунтів на дні кюветів і канал, у першу чергу - у місцях зменшення їхніх поздовжніх ухилів; зменшення глибини водовідводів з уширенням їхнього дна; заростання канал чагарником, травами;

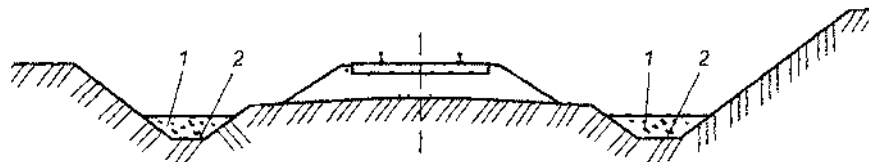


Рис. 5 Замулення кюветів і канал:
 1 – відкладення мулу й сміття 2 – обрис кювету до замулення

- підмив берега моря (озера, водосовища) поблизу земляного полотна, захисних і укріплювальних споруд: - утворення ніш на рівні горизонту води з нависанням ґрунтових масивів; велика крутизна берегового схилу; наявність обвалених великих масивів ґрунту,

валунів, повалених стовбурів дерев у зоні прибою; поздовжні тріщини в береговому масиві, по яких відбувається відшарування й завалення підмитих масивів; викривлення початкових форм і зміна стану конструкцій кріплення берегів, підпірних стінок, хвилеломів, зрубових і габіонних стінок, скельних відсипань (гірської маси);

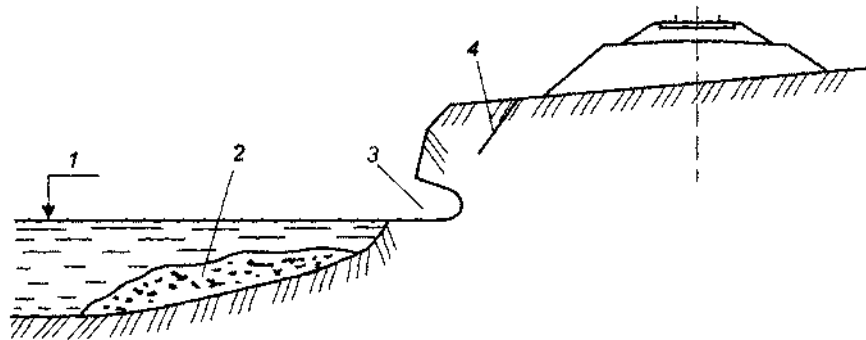


Рис. 6 Підмив берега моря (озера, водосховища) поблизу земляного полотна, захисних і укріплювальних споруд:

1 – рівень води у водоймищі, 2 – пляжні відкладення, 3 – ніша підмиву берегового схилу, 4 – поздовжня тріщина

- підмив основи земляного полотна водними потоками: - розмив берега моря біля основи укосу земляного полотна з відкладеннями наносів біля закрутів і підмивами нижніх частин укосів; захаращення русла корчами, валунами, дрібним камінням і піском з утворенням місцевих підпорів води й підняттям її до верху земляного полотна; під час сильних атмосферних опадів, танення льоду можливе повне затоплення колії з розмивами баластового шару, пошкодженнями й руйнуваннями регуляційних споруд, опор мостів, водопропускних труб; при катастрофічних паводках виникає загроза безпеці руху;

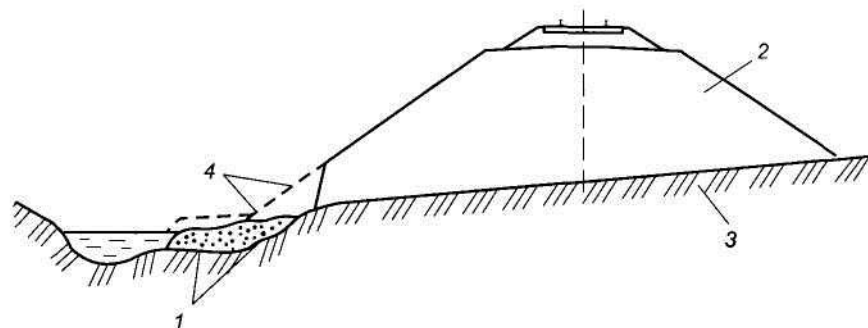


Рис. 7 Підмив основи земляного полотна водними потоками:

1 – місце підмиву, 2 – насип, 3 – основа насипу, 4 – підмитий укіс

- яроутворення: - поодинокі або розгалужені, витягнуті уздовж колії вимоїни з крутими бортами (укосами) і дном, яке інтенсивно

розмивається; круті борти оголені й на них не встигає приживатися трав'яна або чагарникова рослинність; поверхня бортів покрита тріщинами; профіль дна яру, крутий біля вершини, поступово уположується до його гирла, де яр має широке розпластане дно й більш пологі борти, іноді покриті травою й чагарниками. У періоди танення снігу й випадання злив дно яру розмивається й укоси обрушуються, що супроводжується виникненням підпружених застоїв води;

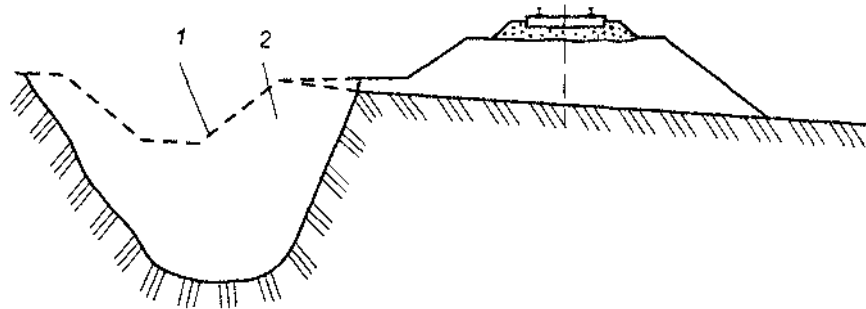


Рис. 8 Ярутворення:

1 – поперечний профіль водовідвідної каналу до розмиву, 2 – яр

- завал земляного полотна сніговими лавинами: - лавинонебезпечні ділянки, як правило, відомі й за ними ведуться спостереження відповідно до місцевих інструкцій. Лавинні ложбини (жолоби) на поверхні схилу розпізнаються за такими ознаками: відсутність дерев; крутизна схилу перевищує 15° і досягає $35^\circ \dots 45^\circ$; має місце нагромадження снігових масивів під час снігопадів і заметілей; накопичення талих і зливових вод;

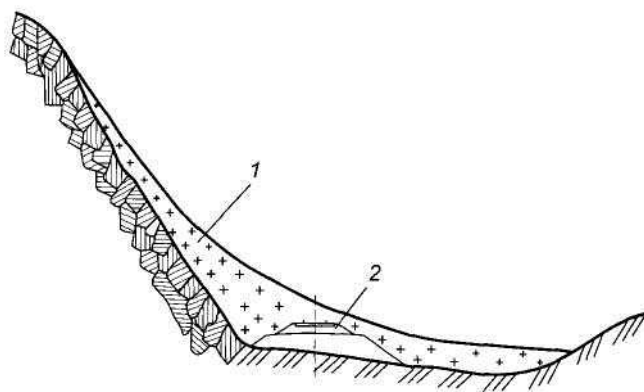


Рис 9 Завал земляного полотна сніговими лавинами:

1 – снігова маса, що обрушилася, 2 – колія, завалена лавиною

- завали колії селєвими відкладеннями: - наявність селєнебезпечних балок, що мають нестійкі борти; відкладення селєвих мас у руслах, на підходах до мостів (валунів, стовбурів дерев), біля різких поворотів русла селєнебезпечної балки; настання періодів масового

танення снігу й зливових опадів, що активізують розмиви, осипи, спливи, зсуви; утворення підпертих водоймищ, що загрожують проривами й проходженнями шквальних потоків;

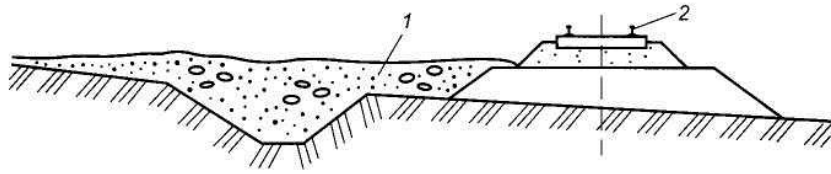


Рис. 10 Завали колії селевими відкладеннями:
1 – селеві відкладення, 2 – колія

- захаращення колії й підмостових отворів полями: - наростання шарів криги в місцях виходу на поверхню ґрунтових вод, перемерзання постійного водотоку на перекатах; нагромадження криги біля штучних споруд (малих мостів, труб); заповнення кригою дрібних балок, русел тимчасових або постійних струмків із поступовим наближенням до колії розпластаних крижаних полів; періодичне весняне денне танення снігу й криги з нічним замерзанням талої води в кюветах, канавах, лотках, тимчасових відвідних канавах. Полої, що виходять на колію, захаращують її, перезволожують ґрунт земляного полотна, можуть викликати полоєві пучини, створювати аварійні ситуації;

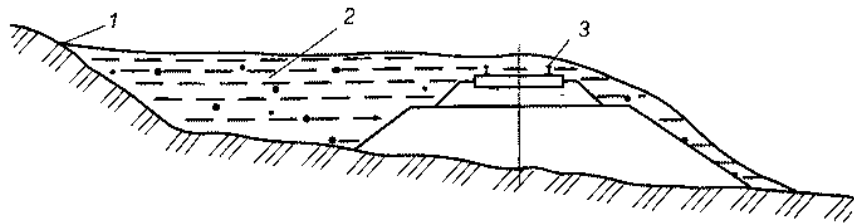


Рис. 11 Захаращення колії й підмостових отворів полями:
1 – місце виходу полоєвих вод, 2 – нагромадження льоду, 3 – колія

- пошкодження земляного полотна під час повеней: - прогноз небезпечних метеорологічних явищ (зливи, бурхливе сніготанення, розливи рік); інтенсивне й тривале підняття рівня води в прилеглих водотоках, водоймищах, суходолах, на низинних територіях; переповнення водовідвідних споруд (каналів, лотків, кюветів); заповнення регуляційних і захисних споруд біля мостів, на прилеглих ділянках; розмиви укосів підтопленого земляного полотна; розмиви й інші руйнування укріплювальних споруд (дамб, кріплень укосів і бERM, поперечних бун та інших конструкцій); вихід води на колію.

- протікання води вздовж земляного полотна із збільшеною швидкістю течії;
- насиченість вологою ґрунту окремих місць та укосів виїмок земляного полотна з просочуванням води;
- виникнення вирів, завихрень, промоїн глибиною більше 1 м від обрізу фундаментів біля малих штучних споруд;
- рівень підпирання води нижче бровки земляного полотна менше ніж на 0,5 м;
- великі вири біля проміжних опор мостів з помутнінням води;
- підйом води в кюветах та канавах вище розрахункового рівня (менше 0,25 м від бровки кювету);
- вихід рідкої грязі або більш каламутної води із низового кінця напірної труби.

При виявленні зазначених вище ознак будь-яким працівником залізничного транспорту, він зобов'язаний негайно (особисто або через посильного) повідомити чергового по станції або поїзного диспетчера через усі можливі засоби зв'язку, а при виявленні розмиву колії або деформації земляного полотна - діяти згідно вимог п. 1.3 Правил технічної експлуатації залізниць України, а саме: подавати сигнал зупинки поїзду чи маневруючому складу та вжити заходів щодо огороження небезпечного місця.

При виявленні зазначених вище ознак локомотивною бригадою, машиніст зобов'язаний:

- ужити заходів щодо зменшення швидкості руху до 15 км/год. з готовністю негайно зупинити поїзд у разі необхідності;
- негайно доповісти черговому по станції, поїзному диспетчеру, машиністам парних та непарних поїздів, зазначивши конкретне місце: кілометр, пікет, номер опори контактної мережі тощо;
- у випадку, коли рівень води не дає можливості визначити стан колії, рух поїздів дозволяється здійснювати тільки з дозволу працівника дистанції колії за посадою не нижче бригадира колії.

5 НЕСТАНДАРТНІ СИТУАЦІЇ У ГОСПОДАРСТВІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

5.1 Порядок дій працівників у разі порушення встановленого графіка руху поїздів

У разі порушення на дільниці встановленого графіка руху поїздів, що спричинило запізнення пасажирських поїздів, поїзний диспетчер повідомляє черговим по станції порядок їх пропуску.

Черговий по станції, у випадках запізнення пасажирських поїздів, що прямують на станцію із зупинкою більше ніж на 5 хвилин, або у випадках затримки їх біля вхідного, маршрутного, вихідного світлофора із заборонним показанням, при появі поїзда на другій блок-дільниці наближення викликає машиніста через поїзний радіозв'язок і передає йому інформацію про порядок приймання, проходження через станцію і відправлення поїзда за такою формою:

"Машиніст поїзда № ХХХ. Я черговий по станції А. Вхідний (маршрутний, вихідний) світлофор закритий через віддалення поїзда № ZZZ".

Машиніст поїзда підтверджує отриману інформацію, повторюючи її, черговий по станції підтверджує вірність зрозуміння команди машиністом.

Машиністи всіх поїздів перед наближенням до станції, а також при проходженні поїздів через станцію, за умов порушення графіка руху поїздів, викликають чергового по станції через поїзний радіозв'язок і уточнюють подальший порядок проходження поїзда.

Черговий по станції відповідає машиністу на його виклик і надає необхідну інформацію про проходження поїзда за формою:

"Я черговий по станції А, поїзд № ХХХ пропускаю по (зазначається номер) колії (зазначається назва) парку, вихідний світлофор відкритий".

5.2 Порядок дій працівників у разі прямування дільницею пасажирського поїзда, пропуск якого не передбачений розкладом руху поїздів (у т.ч. й при зміні маршруту прямування)

Отримавши повідомлення про пасажирський поїзд, прямування якого на дільниці не передбачено розкладом руху поїздів, поїзний диспетчер

відмічає на графіку виконаного руху час проходження поїзда через станції дільниці і повідомляє про це чергових по станціях і машиніста поїзда.

Черговий по станції отриману інформацію доводить до відома причетних працівників станції, вокзалу, локомотивного і вагонного депо.

Черговий по локомотивному депо (при необхідності) виділяє провідника із числа машиністів, котрі мають відповідний висновок машиніста-інструктора про їх знання профілю та умови ведення поїздів на такій дільниці.

Черговий по вокзалу організовує інформування пасажирів про зміну маршрутів прямування пасажирських поїздів.

Машиніст пасажирського поїзда по радіозв'язку "Машиніст-начальник поїзда" повідомляє начальника поїзда, а він, у свою чергу, провідників вагонів, про зміну маршруту прямування поїзда. Якщо радіозв'язок не працює, то на станції, з якої починається змінений маршрут прямування поїзда, помічник машиніста повідомляє провідника першого вагона, а той повідомляє інших провідників про зміну маршруту.

Черговий по станції, отримавши інформацію від поїзного диспетчера, доводить до відома причетних працівників станції (складачів поїздів і їх помічників, операторів постів централізації, працівників дистанцій колії, сигналізації та зв'язку, електропостачання, локомотивного та вагонного депо) необхідну інформацію за формою:

"Я черговий по станції А (прізвище). О R год. W хв. на (по) колію (ї) № S парку (назва) прибуде (прослідуює) поїзд № XXX зі станції Б на станцію В із зупинкою (без зупинки)".

При прийманні поїзда на станцію черговий по станції викликає через радіозв'язок машиніста поїзда, повідомляє йому колію приймання і порядок пропуску через станцію за формою:

"Машиніст поїзда № XXX. Я черговий по станції А (прізвище). Маршрут поїзду готовий на колію № S парку (назва). Маршрутний (вихідний) світлофор відкритий (закритий)".

Машиніст підтверджує отриману інформацію, повторюючи її.

5.3 Порядок дій працівників господарств перевезень та локомотивного у випадках, коли поїзд прямує на станцію без управління автогальмами, у т.ч. з перегону, що має затяжний спуск

У випадках відмови автогальм локомотивна бригада через радіозв'язок повідомляє поїзного диспетчера, чергових по станціях, що

обмежують перегін, машиністів зустрічних і попутних поїздів, що знаходяться на перегоні, а також начальника поїзда, якщо поїзд пасажирський, за формою:

"УВАГА! УВАГА! СЛУХАЙТЕ ВСІ! Я машиніст (прізвище) поїзда № XXX, що прямує перегоном А-Б, пікет J, км YYY, поїзд утратив управління автогальмами. Уживайте заходів безпеки!", після чого подає сигнал загальної тривоги відповідно до п. 9.2 Інструкції з сигналізації на залізницях України:

"Сигнал "Загальна тривога" подається групами з одного довгого та трьох коротких звуків у таких випадках:

— ● ● ● — ● ● ● — ● ● ● — ● ● ● — ● ● ● — ● ● ●

при виявленні на колії несправності, що загрожує безпеці руху;

при зупинці поїзда у сніговому заносі, при аварії поїзда та в інших випадках, коли потрібна допомога.

Сигнал подається у разі необхідності кожним працівником залізниці".

У разі наявності у складі поїзда небезпечних вантажів, у т.ч. небезпечних вантажів класу 1 (вибухові матеріали), машиніст локомотива обов'язково доповідає про це черговим по станціях, що обмежують перегін, і поїзному диспетчеру.

До одержання відповіді поїзного диспетчера і чергового по станції машиністу необхідно повторювати виклик.

Черговий по станції, отримавши повідомлення про прямування на станцію поїзда, що втратив управління автогальмами, зобов'язаний:

- залежно від поїзної обстановки на станції негайно приготувати маршрут приймання поїзда на вільну колію;
- за узгодженням з поїзним диспетчером прийняти одне із наступних рішень:
 - організувати всіма наявними засобами зупинку поїзда (укладання гальмових башмаків, використання локомотива та інші.);
 - спрямувати поїзд в уловлюючий тупик або запобіжний тупик, на інші колії, на яких можна його зупинити і зменшити тяжкість наслідків;
 - пропустити поїзд на вільний перегін (у разі відсутності на перегоні зтяжного спуску).

Передача черговим по станції розпоряджень проводиться за формою:

"Оператори постів централізації №№ U,D,G (прізвища), на колію № S приймається вантажний поїзд зі станції Б з несправними автогальмами.

Укладіть (кількість) гальмових башмаків на обидві рейки. Черговий по станції А (прізвище)".

"Машиніст тепловоза (електровоза) № RRRR. Я черговий по станції А. Із станції Б по колії S прямує поїзд, що втратив управління автогальмами. Для зупинки його на перегоні Вам приготовлений маршрут і відкритий сигнал (назва світлофора). Зупиніть його на перегоні до станції С".

Рішення щодо використання локомотива для зупинки некерованого поїзда (вагонів) приймається за згоди машиніста при умові наявності інформації про швидкість руху поїзда (вагонів), його вагу, можливість зупинки поїзда (вагонів) гальмівними засобами локомотива.

При неможливості зупинити поїзд черговий по станції повинен забезпечити його пропуск на наступний перегін, якщо на цьому перегоні немає пасажирського поїзда і поїздів з небезпечними вантажем класу 1 (ВМ).

Для пропуску поїзда на вільний перегін черговий по станції стрілки вихідної горловини станції встановлює за маршрутом прямування і надає інформацію черговому по сусідній станції про те, що до неї прямує поїзд, що втратив управління автогальмами.

Якщо відсутні вільні колії, а також немає змоги зупинити поїзд за допомогою гальмових башмаків або локомотива, черговий по станції направляє поїзд на одну із зайнятих рухомим складом колій, окрім колій, зайнятих вагонами з людьми, небезпечними вантажами класу 1 (вибухові матеріали), а також іншими небезпечними вантажами.

За умов приймання поїзда на зайняту колію при наявності у поїзді небезпечних вантажів викликати аварійну бригаду.

У таких випадках черговий по станції, використовуючи усі види зв'язку, повинен інформувати працівників, що знаходяться на коліях станції і особливо в зоні передбаченої небезпеки, пов'язаної з прийманням поїзда, що втратив управління автогальмами, за формою:

"Працівники станції А, вагонного та локомотивного депо, дистанцій колії, сигналізації та зв'язку, електропостачання! На колію № S прямує поїзд без управління автогальмами. негайно вийдіть із небезпечної зони!".

"Машиніст поїзда № XXX, що втратив управління автогальмами, приймаю поїзд на зайняту колію № S. Вживайте заходів особистої безпеки! Черговий по станції А (прізвище)".

В усіх випадках приймання поїзда, що втратив управління автогальмами, на вільну колію, йому повинен бути приготовлений маршрут на прослідування через станцію.

Якщо на перегоні знаходиться поїзд зустрічного напрямку, поїзний диспетчер, черговий по станції зобов'язані через радіозв'язок довести до машиніста зустрічного поїзда інформацію про ситуацію, що склалася.

У таких випадках машиніст повинен зупинити поїзд, загальмувати состав, відчепити від нього локомотив, від'їхати, за можливості, на якомога більшу відстань, привести локомотив у неробочий стан, покинути його, а помічник машиніста - укласти якомога далі від локомотива гальмові башмаки на обидві рейки колії з дотриманням заходів особистої безпеки.

За можливості поїзд, що рухається назустріч некерованому поїзду, необхідно повернути на станцію відправлення.

Поїзний диспетчер контролює дії чергового по станції і приймає оптимальний варіант для зупинки поїзда, що втратив управління автогальмами, (дозволяє пропуск до сусідньої станції, попереджає чергового по сусідній станції, закриває перегін тощо), попереджає чергових по залізничних переїздах.

На двоколійних, багатоколійних перегонах поїзний диспетчер надає інформацію машиністам поїздів, що рухаються по сусідній колії про необхідність, за змоги, зупинитися і вкласти гальмові башмаки на колію прямування поїзда, що втратив управління автогальмами.

5.4 Порядок дій працівників у випадках виходу рухомого складу зі станції на перегін

Отримавши повідомлення про вихід вагонів (рухомого складу) на перегін працівники станцій, локомотивні бригади, чергові по переїздах і працівники інших служб для затримання, попередження зіткнення з поїздами повинні діяти оперативно, без затримок.

Черговий по станції, отримавши інформацію про вихід рухомого складу на перегін, повинен негайно:

- використовуючи усі наявні засоби зв'язку, за сигналом аварійної ситуації повідомити машиністів поїздів, що знаходяться на перегоні, поїзного диспетчера, чергових по сусідніх станціях і переїздах, інших працівників з метою затримки зустрічних поїздів і вжиття заходів до зупинки рухомого складу, що вийшов на перегін, за формою:

"УВАГА! УВАГА! СЛУХАЙТЕ ВСІ! На перегін А-Б самостійно вийшов і рухається некерований состав (вагони) зі станції А. Чергові по станції Б припиніть відправлення поїздів на перегін А-Б.

- Уживайте заходів до зупинки состава (вагонів) на перегоні. Черговий по станції А (прізвище)";
- терміново поінформувати усіх працівників станції та працівників суміжних служб, що працюють на коліях, за формою:
"Працівники станції А (парку), парної (непарної) горловини парку (назва), з колії № S станції в напрямку станції Б самостійно вийшов (вийшли) і рухається состав (вагони). Покладіть гальмові башмаки на колію (номер). Черговий по станції А (прізвище)";
 - за узгодженням з поїзним диспетчером прийняти одне із наступних рішень:
 - організувати всіма наявними засобами зупинку состава (укладання гальмових башмаків, використання локомотива та інші). За наявності на станції автотранспорту і паралельного розміщення автомобільних доріг з перегонем направити працівника станції з гальмовими башмаками на автомобілі з метою зупинки рухомого складу, що вийшов на перегін;
 - відправити встановленим Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України порядком локомотив услід за вагонами, що вийшли на перегін, або по сусідній колії на двоколіїному перегоні для затримання рухомого складу і попередження зіткнення з іншим рухомим складом;
 - викликати на станцію начальника станції, його заступника, ревізора руху (ДНЧ), а за їх відсутності - вільного від чергування чергового по станції для надання допомоги.

Черговий по сусідній станції, отримавши повідомлення про вихід рухомого складу на перегін, приймає одне із наступних рішень:

- уживає заходів щодо затримки відправлення поїздів на перегін або колію перегону, на яку допущено вихід рухомого складу;
- спрямовує вагони в уловлюючий тупик або запобіжний тупик (витяжну колію), на інші колії, на яких можна його зупинити і зменшити тяжкість наслідків, укладає гальмові башмаки для попередження сходу. Якщо маршрут приготовлений на вільну колію, то в одному створі необхідно укласти два гальмових башмаки і на відстані 60 м підготувати для укладання ще два гальмових башмаки на випадок, якщо гальмові башмаки будуть вибиті. Гальмові башмаки повинні знаходитись під охороною працівників станції. Працівники станції після укладання гальмових башмаків мають відійти в сторону від них на безпечну відстань;

- у залежності від поїзної обстановки на станції приготувати маршрут приймання поїзда на вільну колію;
- у разі відсутності вільної колії направити працівника станції з гальмовими башмаками назустріч рухомому складу, що вийшов на перегін, для його затримки. У таких випадках черговий по станції проводить працівнику інструктаж щодо дотримання заходів особистої безпеки;

Передача черговим по станції розпоряджень проводиться за формою:

"Оператори постів централізації №№ L, K, H. На колію № S приймається поїзд (вагони), що самостійно вийшов (вийшли) на перегін зі станції А. Укладіть (кількість) гальмових башмаків на обидві рейки колії. Черговий по станції Б (прізвище)".

"Машиніст тепловоза (електровоза) № RRRR. Я черговий по станції Б. Із станції А прямує (прямують) поїзд (вагони), що самостійно вийшов (вийшли) на перегін. Вживайте заходів до його (їх) зупинки на перегоні. Вам приготовлений маршрут відправлення і відкритий сигнал (номер). Зупиніть вагони (поїзд) на перегоні А-Б. Черговий по станції Б (прізвище)".

Рішення щодо використання локомотива для зупинки некерованого поїзда (вагонів) приймається за згоди машиніста при умові наявності інформації про швидкість руху поїзда (вагонів), його вагу, можливість зупинки поїзда (вагонів) гальмівними засобами локомотива.

Якщо рухомий склад, що вийшов на перегін, затримати не вдалося, черговий по станції зобов'язаний терміново повідомити поїзного диспетчера, чергового по сусідній станції, у напрямку якої рухаються вагони, а також машиністів поїздів, що знаходяться на перегоні.

Крім зазначених, черговий по станції зобов'язаний ужити всіх заходів щодо недопущення виходу рухомого складу на колії, що зайняті пасажирським поїздом, використовуючи при цьому всі наявні засоби, у т. ч. - переведення стрілки під рухомим складом або відправлення назустріч рухомому складу одиночного локомотива або локомотива з порожніми вагонами чи з вагонами з безпечними вантажами (окрім цистерн).

Машиніст вантажного поїзда, отримавши повідомлення про те, що йому назустріч рухаються вагони, що самостійно вийшли на перегін, терміново зупиняє поїзд і вживає заходів щодо закріплення состава, а також дає вказівку помічнику машиніста взяти гальмові башмаки, після чого направляє його для затримки вагонів, що рухаються. Після закріплення состава машиніст відчіплює локомотив від состава і виїжджає назустріч вагонам, що рухаються.

Завчасно локомотивною бригадою вживаються заходи щодо зупинки локомотива. Помічник машиніста іде назустріч вагонам і укладає гальмові башмаки. Машиніст локомотива встановленим порядком приводить локомотив у неробочий стан (опускає струмоприймач, вимикає двигун) і покидає його.

Машиніст пасажирського поїзда, якщо є зв'язок із начальником поїзда, дає вказівку про приведення в дію ручних гальм. Наступні дії здійснюються аналогічно вищенаведеним.

У разі відсутності зв'язку помічник машиніста, відчепивши локомотив, залишається біля пасажирського поїзда для закріплення состава і контролю за приведенням у дію ручних гальм.

Машиніст із локомотивом прямує назустріч вагонам, що рухаються. При появі їх у полі зору зупиняється, приводить локомотив у неробочий стан, загальмовує і залишає його.

Машиніст моторвагонного рухомого складу терміново загальмовує состав і вживає заходів щодо безпечної евакуації пасажирів.

За можливості і відсутності позаду поїздів, із дозволу поїзного диспетчера машиніст може осадити моторвагонний рухомий склад назад для вирівнювання швидкості поїзда із некерованим составом, зчеплення та використання всіх засобів негайної зупинки.

На двоколійних перегонах машиністи поїздів, що отримали повідомлення про вихід вагонів зі станції і рух їх по сусідній колії, терміново зупиняють поїзди, повідомляють машиніста поїзда, назустріч якому рухаються вагони, і направляють помічників машиністів із гальмовими башмаками для зупинки вагонів, що рухаються, і попередження зіткнення.

Помічник машиніста для затримання вагонів укладає два гальмових башмаки на рейки в одному створі. Забороняється укладати гальмові башмаки безпосередньо перед рейковим стиком (не ближче 1 м.), на стику (якщо він не зварений) і на зовнішній рейці у кривій.

Про зупинку рухомого складу, що вийшов, машиністи локомотива повинні терміново інформувати чергового по станції, що обмежує перегін, і поїзного диспетчера для вирішення питання про звільнення перегону.

В усіх зазначених вище випадках машиніст локомотива проводить інструктаж помічнику машиніста щодо дотримання заходів особистої безпеки.

Чергові по переїздах припиняють рух автотранспорту через переїзд, умикають переїзну сигналізацію, приводять у дію автоматичні шлагбауми та

надають інформацію черговим по станціях про місце знаходження вагонів, що вийшли на перегін, напрямок їх руху та приблизну швидкість, уживають заходів щодо їх затримання і попередження зіткнення.

5.5 Порядок дій працівників господарства перевезень при наданні допомоги поїзду, що зупинився на перегоні

У разі вимушеної зупинки поїзда на перегоні черговий по станції, отримавши повідомлення машиніста поїзда, повинен відповісти машиністу, а потім доповісти поїзному диспетчеру про необхідність надання допомоги поїзду, який зупинився на перегоні.

Поїзний диспетчер терміново викликає через радіозв'язок машиністів поїздів, що прямують услід, і додатково повідомляє їх про зупинку поїзда на перегоні.

При необхідності, черговий по станції терміново припиняє відправлення поїздів на перегін, а також попереджає чергового по сусідній станції про припинення відправлення зустрічних поїздів по іншій колії.

Через машиніста локомотива поїзда, що зупинився на перегоні, черговий по станції повинен з'ясувати причини і можливість подальшого руху поїзда.

Якщо рух поїзда не може бути відновлений протягом 20 і більше хвилин, машиніст локомотива додатково сповіщає через поїзний радіозв'язок чергового по станції або поїзного диспетчера про причини зупинки та необхідні заходи з ліквідації перешкод для руху, що виникли, і вживає заходів щодо їх усунення, а в необхідних випадках - забезпечує огороження поїзда та суміжної колії порядком, установленим пунктами 8.5-8.10 Правил технічної експлуатації залізниць України, а також Інструкцією з сигналізації на залізницях України.

Черговий по станції (поїзний диспетчер), отримавши повідомлення машиніста про надання допоміжного локомотива, зобов'язаний повторити це повідомлення, звернувши особливу увагу на точне місце зупинки голови поїзда, а локомотивна бригада – переконатися, що повідомлення сприйнято правильно.

Черговий по станції видає машиністу допоміжного локомотива, який направляється для допомоги поїзду, що зупинився на перегоні, який закритий для руху всіх інших поїздів, дозвіл на бланку білого кольору з червоною смугою по діагоналі форми ДУ-64. У ньому, на підставі вимоги та в залежності від того, з якої станції (з голови або хвоста поїзда) буде

надаватися допомога, повинно бути зазначене місце (кілометр та пікет, до якого повинен прямувати відбудовний (пожежний) поїзд або допоміжний локомотив).

Машиніст допоміжного локомотива після відправлення на перегін повинен додатково по радіозв'язку перевірити у машиніста поїзда, що зупинився, правильність вказання кілометра та пікету в дозволі форми ДУ-61, за один кілометр до вказаного місця знизити швидкість до 20 км/год.

Якщо допомога надається з хвоста поїзда, кілометр, зазначений у повідомленні про допомогу машиністу поїзда, що зупинився на перегоні, змінюється, і тоді в дозволі на бланку білого кольору з червоною смугою по діагоналі форми ДУ-64 зазначається змінений кілометр і пікет з урахуванням довжини поїзда.

Зазначений дозвіл дає право відправитися машиністу допоміжного локомотива на перегін для надання допомоги при заборонному показанні вихідного світлофора та обов'язковому підтвердженні черговим по станції правильності приготування маршруту відправлення.

При відправленні допоміжного локомотива по неправильній колії і наявності переїздів на шляху його прямування, черговий по станції, крім дозволу форми ДУ-64, видає машиністу допоміжного локомотива попередження форми ДУ-61 із зазначенням швидкості руху, у т.ч. через переїзд.

5.6 Порядок дій працівників господарства перевезень при наданні допомоги поїзду, що зупинився на перегоні, локомотивом поїзда, що прямує позаду

На дільницях, обладнаних автоблокуванням і поїзним радіозв'язком, за умов хорошої видимості для надання допомоги поїзду, що зупинився на перегоні, можна використовувати:

- поодинокий локомотив, що прямує перегоном услід за поїздом, що зупинився;
- локомотив, відчеплений від состава вантажного поїзда, який прямує по перегону за поїздом, що зупинився;
- вантажний поїзд, що прямує позаду поїзда, що зупинився, без відчеплення від нього ведучого локомотива.

Той чи інший спосіб надання допомоги здійснюється на підставі реєстрованого наказу поїзного диспетчера, який передається машиністам обох локомотивів після всебічної оцінки ним обставин, що склалися.

Забороняється для надання допомоги відчіпляти локомотив від людського поїзда та поїзда, в якому є небезпечні вантажі класу 1 (вибухові матеріали). Такі поїзди не можна також використовувати для надання допомоги без відчеплення локомотива від состава.

Коли допомога надається поодиноким локомотивом, який прямує перегонем слідом за поїздом, що зупинився, наказ передається за формою:

"Машиністу локомотива поїзда № XXX. Надайте допомогу поїзду № MMM, що зупинився попереду на YYY км, пк J. Черговий по станції А (прізвище)".

При наданні допомоги поодиноким локомотивом, який відчіплюється від состава поїзда, що йде позаду, наказ передається за формою:

"Машиністу поїзда № XXX. Закріпіть состав поїзда, відчепіться від нього і надайте допомогу поїзду № MMM, що зупинився попереду на YYY км, пк J. Черговий по станції А (прізвище)".

До передачі такого наказу поїзний диспетчер зобов'язаний переконатися у тому, що состав поїзда, від якого потрібно відчепити локомотив, розташований на сприятливому профілі, його можна закріпити від самовільного виходу гальмовими башмаками і ручними гальмами у порядку, передбаченому у пункті Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України:

"Відчіплювати локомотив від состава дозволяється лише після закріплення вагонів від виходу укладанням під колеса вагонів гальмових башмаків та приведення в дію ручних гальм. Перед відчепленням локомотива від состава повинні бути приведені в дію також і автогальма вагонів, що залишаються (повним відкриттям кінцевого крана). Якщо за умовами профілю колії, на якій стоїть состав поїзда, що зупинився, наявних засобів для закріплення вагонів недостатньо, відчіплювати локомотив від состава забороняється".

Машиністу локомотива забороняється відчіплювати локомотив від состава поїзда без закріплення вагонів від самовільного виходу.

Надання допомоги поїзду, що зупинився на перегоні, поїздом, що прямує позаду, без відчеплення від нього ведучого локомотива здійснюється у виняткових випадках, лише на дільницях, що встановлюються начальником залізниці, та за умови, що вага та довжина поїзда, що використовується для надання допомоги, не перевищує встановлених норм. Водночас з установленням дільниць та перегонів, де такий спосіб надання допомоги дозволяється застосовувати, начальником залізниці повинен бути визначений

порядок дій працівників (поїзних диспетчерів, машиністів поїзних локомотивів, чергових по станціях та інших) при виконанні вказаної операції.

Надання допомоги для з'єднання частин состава вантажного поїзда, який розчепився на перегоні, здійснюється у випадках, передбачених у Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України тільки на прохання машиніста состава, в якому трапилося роз'єднання.

"Забороняється з'єднувати частини поїзда на перегоні:

а) під час туману, заметілі та інших несприятливих умов, коли сигнали важко помітити;

б) якщо частина, що відчепилася, знаходиться на уклоні, крутішому за 0,0025, та від поштовху при з'єднуванні може відійти у бік, зворотний напрямку руху поїзда.

У виняткових випадках для з'єднання з частиною состава, що відчепилася, може бути використаний локомотив поїзда, що йде позаду.

Допомога може бути надана поодиноким локомотивом, що прямує за поїздом, що розчепився, або вантажним поїздом, що прямує за ним, без відчеплення від нього ведучого локомотива.

Наказ диспетчера про надання допомоги передається у цих випадках за формою:

"Машиністу локомотива поїзда № XXX. З'єднайтеся із хвостовими вагонами, що відчепилися від поїзда № MMM, що зупинився попереду, та надайте допомогу при з'єднанні цих вагонів з головною частиною состава. Поїзний диспетчер (прізвище)".

Незалежно від того, здійснюється допомога поодиноким локомотивом або локомотивом разом із составом поїзда, що йде позаду, повинно здійснюватися зчеплення локомотива, який надає допомогу, з останнім вагоном частини поїзда, що відчепилася. Подальші дії виконуються за вказівкою машиніста локомотива першого поїзда, при цьому, у залежності від відстані між вагонами, що розчепилися, кількості вагонів у головній і частині состава, що відчепилася, профілю колії тощо з'єднання може здійснюватися або шляхом осадження головної частини першого поїзда, або шляхом насунання вагонів, що відчепилися, до з'єднання їх з головною частиною першого поїзда. Після з'єднання розщеплених частин помічник машиніста другого поїзда відчіплює локомотив від останнього вагона і обидва поїзди продовжують рух самостійно, керуючись сигналами автоблокування.

Машиніст локомотива першого поїзда зобов'язаний:

через помічника машиніста перевірити стан состава та зчіпних приладів у вагонів, що роз'єдналися, та при їх справності зчепити состав поїзда. Осаджувати частини состава, що роз'єдналися, для зчеплення треба з особливою обережністю, аби при співударі вагонів швидкість не перевищувала 3 км/год.;

пошкоджені гальмові рукава замінити запасними або знятими з хвостового вагона і біля переднього бруса локомотива.

В усіх випадках, коли операції щодо з'єднання частин состава, що роз'єдналися, не можуть бути виконані протягом 20 та більше хвилин, машиніст локомотива зобов'язаний ужити заходів для того, щоб частина состава, що залишилася без локомотива, була закріплена гальмовими башимаками та ручними гальмами.

Якщо частина состава, що залишилася без локомотива, знаходиться на спуску, протилежному руху, то вона закріплюється негайно.

Після зчеплення частин, що роз'єдналися, помічник машиніста за номером кінцевого вагона та наявністю на ньому поїзного сигналу повинен переконатися у цілості состава. Перед відновленням руху повинні бути вилучені гальмові башимаки з-під вагонів, відпущені ручні гальма та проведене скорочене випробування гальм."

Наказ диспетчера про надання допомоги передається у цих випадках за формою: "Машиністу локомотива поїзда N___. З'єднайтеся із хвостовими вагонами, що відчепилися від поїзда №. __, що зупинився попереду, та надайте допомогу під час з'єднання цих вагонів з головною частиною состава. ДНЦ (прізвище)".

При зупинці на перегоні, обладнаному автоблокуванням, поодинокого локомотива або дрезини незнімного типу, коли їхній подальший самостійний рух неможливий, виведення їх з перегону до найближчої станції може бути здійснене поїздом, що йде позаду, без відчіплювання локомотива від состава цього поїзда. Це здійснюється також за наказом поїзного диспетчера, який передається машиністам обох локомотивів та черговому по станції, розташованій попереду. У цьому випадку здійснюється зчеплення локомотива (дрезини), що зупинився, з локомотивом поїзда, що йде позаду. Швидкість подальшого прямування до найближчої станції не повинна перевищувати 25 км/год.

Можливість застосування такого порядку на дільницях установлюється начальником залізниці залежно від плану та профілю колії.

Якщо вантажний поїзд, що прямував по перегону, обладнаному автоблокуванням, зупинився на підйомі і для можливості подальшого руху його необхідно осадити на більш пологий профіль, це може бути здійснене тільки за реєстрованим наказом поїзного диспетчера, що передається машиністу локомотива та черговому по станції, що знаходиться позаду, при вільності від поїздів дільниці колії від хвоста поїзда до цієї станції:

"Машиністу поїзда № ХХХ. Дозволяю осадити состав на більш пологий профіль, дільниця колії до вхідного світлофора (сигнального знака "Межа станції") станції А вільна від поїздів. Поїзний диспетчер (прізвище)".

Черговому по станції, який отримав такий наказ, забороняється відправляти поїзди на перегін аж до вказівки поїзного диспетчера, яка передається після повідомлення машиніста про відновлення руху поїздів уперед.

Під час вимушеної зупинки моторвагонного поїзда на перегоні та коли його подальший самостійний рух неможливий, дозволяється причіплювати до нього моторвагонний поїзд, що йде позаду, для виведення з перегону до першої попутної станції здвоєним составом. Автогальма обох поїздів повинні бути включені у спільну магістраль.

З'єднання составів здійснюється за реєстрованим наказом поїзного диспетчера, який передається машиністам обох поїздів (з використанням для цієї мети всіх наявних засобів зв'язку) за формою:

"Машиністи поїздів № ХХХ і № МММ. З'єднайте поїзди та здвоєним составом прямуйте до станції А. Поїзний диспетчер (прізвище)".

Порядок дії працівників господарства перевезень та локомотивних бригад обох поїздів при з'єднанні та прямуванні здвоєними составами встановлюється начальником залізниці відповідно до місцевих умов.

5.7 Порядок дій працівників у випадках раптового пошкодження контактної мережі або інших пристроїв електропостачання

У разі вимушеної зупинки поїзда на перегоні через відсутність напруги, пошкодження контактної мережі або інших пристроїв електропостачання черговий по станції, отримавши повідомлення машиніста поїзда, повинен відповісти машиністу, доповісти поїзному диспетчеру та енергодиспетчеру, терміново припинити відправлення поїздів на перегін, а також попередити чергового по сусідній станції про припинення відправлення зустрічних поїздів та через машиніста локомотива поїзда, що

зупинився на перегоні, з'ясувати причини випадку і можливість подальшого руху поїзда.

Поїзний диспетчер повинен терміново викликати через радіозв'язок машиністів поїздів, що прямують услід, і додатково повідомити про зупинку поїзда на перегоні, подальші дії з відновлення руху поїзда виконувати спільно (узгоджувати) з енергодиспетчером. Енергодиспетчер приймає рішення щодо виїзду на місце пошкодження працівників району контактної мережі.

Якщо рух поїзда не може бути відновлений протягом 20 і більше хвилин, машиніст локомотива додатково сповіщає через поїзний радіозв'язок чергового по станції або поїзного диспетчера про причини зупинки та необхідні заходи, які потрібно вжити з ліквідації перешкод для руху. Після цього самостійно вживає заходів щодо їх усунення, а в необхідних випадках забезпечує огороження поїзда та суміжної колії порядком, установленим Інструкцією з сигналізації на залізницях України.

Першим поїздом услід тому, який виявив пошкодження, або з поїздом, що повинен прямувати по сусідній колії, черговий по станції відправляє на перегін, з якого отримане повідомлення про пошкодження контактної мережі, працівників району контактної мережі з видачею попередження про порядок прямування. У цьому попередженні зазначається місце зупинки (кілометр, пікет) для висадки працівників району контактної мережі. Подальше прямування поїзда здійснюється за вказівкою працівників, які супроводжують поїзд.

Машиністи поїздів, що рухаються вслід за першим поїздом, відправленим на перегін у супроводі працівників району контактної мережі, отримавши повідомлення про пошкодження контактної мережі, затримуються на станції до отримання від працівників району контактної мережі повідомлення про наступний порядок проходження поїздами небезпечного місця.

При необхідності виклику відбудовних засобів для усунення пошкодження на електрифікованих ділянках першим до місця пошкодження направляється спеціальний рухомий склад району контактної мережі для відключення і заземлення контактної мережі.

У разі виявлення несправностей контактної мережі (провисання проводів, пошкодження ізоляторів, нахил фіксатора, обривання струни, нахил опори і т. і.), які не входять у габарит рухомого складу, працівники дистанції електропостачання, які виявили несправність, повинні огородити цю ділянку і подавати сигнал "Опустити струмоприймач" машиністам

електрорухомого складу відповідно до вимог пункту 5.20 Інструкції з сигналізації на залізницях України.

Місце виявлення несправності контактної мережі (обрив проводу, падіння фіксатора, консолі, опори і т. і.) з порушенням габариту рухомого складу необхідно огородити, як раптово виниклу перешкоду, відповідно до вимог Інструкції з сигналізації на залізницях України.

У випадках виявлення несправностей на лініях електропостачання (обрив проводу, нахил опори, загоряння пристроїв і т. і.) огорожується місце перешкоди відповідно до вимог Інструкції з сигналізації на залізницях України.

В усіх випадках виявлення несправностей на лініях електропостачання, контактній мережі необхідно повідомити про те, що сталося, енергодиспетчера, поїзного диспетчера, чергового по станції, машиністів поїздів, що прямують станцією чи перегоном, зазначивши колію, кілометр, пікет, номер опори, характер пошкодження, ужиті заходи.

Працівник, який виявив пошкодження (окрім локомотивних бригад), зобов'язаний залишатися на місці, забезпечувати огороження місця перешкоди до прибуття відбудовної бригади району електропостачання або контактної мережі.

5.9 Порядок дій працівників у разі виявлення загрози безпеці руху поїздів

Чергові по станції, чергові стрілочних постів, оператори постів централізації, сигналісти при зустрічі, проводжанні і пропуску локомотивів і составів вантажних та пасажирських поїздів повинні бути уважні та пильні, щоб не пропустити технічну або комерційну несправність у вагонах та локомотивах поїздів, що проходять через станцію, яка може створити загрозу для життя та здоров'я людей, безпеки руху та забруднення навколишнього природного середовища.

Зазначені вище та інші працівники, які виявили несправність у поїзді або отримали повідомлення про це, повинні терміново зупинити поїзд усіма наявними засобами.

До несправностей вагонів (кріплення вантажів), які потребують термінової зупинки поїзда всіма наявними засобами відноситься:

- заклинення колісної пари;
- наявність повзуна (наявність ударів колеса об рейку);
- горіння букс;

- обрив дверей критого вагона, бортів платформ або торцевих дверей напіввагонів;
- обрив або роз'єднання гальмівних тяг, запобіжних пристроїв і триангеля, опускання розчіпного важеля;
- руйнування роликової букси;
- відкриття або обрив кришки люка і зрушення візка вагона з вузла п'ятник-підп'ятник;
- злам надресорної балки і боковини візка;
- порушення кріплення вантажів ;
- розвалювання вантажу і розширення кузова;
- витікання наливних вантажів або забруднення навколишнього природного середовища;
- наявність навару більше 2 мм;
- злам диску колеса;
- схід колісної пари з рейки
- злам частин локомотива, вагонів та інші несправності, які створюють загрозу безпеці руху поїздів.

Черговий по станції (поїзний диспетчер) терміново через радіозв'язок, а в разі не проходження виклику - закриттям вхідного, маршрутного або вихідного світлофора, доповіддю поїзному диспетчеру, повідомленням черговому по переїзду і черговому по сусідній станції, дає вказівку машиністу поїзда про його зупинку для огляду несправного рухомого складу та усунення несправності.

Машиніст поїзда, отримавши повідомлення про несправності у поїзді, терміново зупиняє поїзд, направляє помічника машиніста для огляду поїзда, а в разі його стажу роботи менше 6 місяців – оглядає сам, та приймає рішення про порядок подальшого його руху і машиніст повідомляє про це поїзному диспетчеру або черговому по станції (з якою швидкістю можливий прийом на станцію по стрілочних переводах, на пряму або бокову колію та інше).

Після доповіді машиніста про особливість виявленої несправності поїзний диспетчер спільно з черговими по станції та машиністом повинні вирішити питання про подальший рух поїзда.

При виявленні за допомогою апаратури ПОНАБ, ДИСК, АСДК-Б, КТСМ тощо несправних вагонів у поїзді чергові по станції повинні, при необхідності, закрити вихідний сигнал, повідомити машиніста про наявність несправних вагонів, вид несправності і майбутню зупинку поїзда а також

записати в Журнал руху поїздів форми ДУ-3 (ДУ-2) номер несправного вагона і вид несправності.

Машиніст повинен зупинити поїзд і доповісти черговому по станції про зупинку згідно з регламентом, викликати начальника пасажирського поїзда.

Оглядачі вагонів після зупинки поїзда за показаннями пристроїв контролю, здійснюють огляд несправних вагонів і їх ремонт. При необхідності - повідомляють черговому по станції про відчеплення несправних вагонів.

При відсутності на станції оглядача вагонів або інших працівників, на яких наказом начальника залізниці покладено виконання обов'язків оглядача вагонів, машиніст направляє помічника машиніста для огляду нагрітої букси, попереджуючи його про дотримання вимог особистої безпеки. У разі виявлення нагрітої букси машиніст поїзда спільно з черговим по станції і поїзним диспетчером вирішують питання про подальше прямування поїзда або відчеплення вагона.

Відправлення поїздів, які були зупинені за показаннями пристроїв контролю, проводиться черговим по станції після доповіді оглядача вагонів або машиніста поїзда про проведення ремонту вагона і можливість подальшого руху поїзда.

6 НЕСТАНДАРТНІ СИТУАЦІЇ У ПАСАЖИРСЬКОМУ ГОСПОДАРСТВІ (відповідно до вимог Інструкції провіднику пасажирських вагонів ЦЛ-0038)

6.2 Порядок взаємодій працівників у випадку виведення пасажирського поїзда з перегону з несправними хвостовими сигналами

У разі виявлення черговим по переїзду, що вогні хвостових сигналів у пасажирському поїзді не горять, він повідомляє про це чергового по станції, що обмежує перегін, по телефону та, при можливості, машиніста поїзда по радіозв'язку. Черговий по станції при виявленні (або при отриманні повідомлення від працівників суміжних служб), що хвостові сигнали у пасажирському поїзді не горять, повідомляє машиніста поїзда та поїзного диспетчера. Машиніст, отримавши інформацію про це від чергового по станції (переїзду), повідомляє начальнику поїзда.

При виявленні непрацюючих хвостових сигналів у вагоні пасажирського поїзда та неможливості усунення несправності, провідник хвостового вагона повинен негайно сповістити начальника поїзда і поїзного електромеханіка.

Уразі неможливості відновити роботу хвостових сигналів на місці начальник поїзда по радіозв'язку сповіщає локомотивну бригаду.

Начальник поїзда призначає провідника, який у тамбурі вагона з несправними хвостовими сигналами сигналізує червоним світлом переносного ліхтаря (через скло перехідних дверей).

Машиніст локомотива негайно по радіозв'язку повідомляє машиністів усіх поїздів, що прямують по перегону у парному та непарному напрямках, чергових по станціях, що обмежують перегін, поїзного диспетчера із зазначенням часу та місця виходу з ладу хвостових сигналів у поїзді.

Якщо відновити роботу хвостових сигналів не вдалося, поїзний диспетчер після узгодження із черговим по дирекції залізничних перевезень на першій дільничній станції, де є можливість переформування состава, організовує переставляння вагона зі справними хвостовими сигналами в хвіст поїзда.

7 НЕСТАНДАРТНІ СИТУАЦІЇ У ВАГОННОМУ ГОСПОДАРСТВІ

7.1 Порядок дій при пошкодженні планки нижнього габариту на переїзді

При виявленні черговим по переїзду пошкодженої планки нижнього габариту обладнанням рухомого складу, він зобов'язаний негайно по радіозв'язку повідомити чергового по станції та, при можливості, - локомотивну бригаду про необхідність зупинки у зв'язку з несправністю у поїзді, дотримуючись регламенту переговорів, із наступним записом у Журналі прийому та здачі чергувань форми ПУ-67 із зазначенням часу та колії (парна, непарна), а також у журнал обліку несправностей, виявлених у поїздах що рухаються. Якщо планка збита чи пошкоджена внаслідок випадіння валика підйомника, незакріпленим з'єднувальним рукавом хвостового вагона чи опускання скоби пристрою рівномірного зносу гальмівних колодок, поїзд необхідно зупинити для огляду на станції.

Машиніст поїзда, після отримання інформації від чергового по переїзду про пошкодження планки нижнього габариту, зобов'язаний негайно

вжити заходів для зупинки поїзда, передати інформацію машиністам та черговим по станціях, що обмежують перегін, начальнику поїзда про зупинку, після чого оглянути рухомий склад.

При зупинці поїзда на станції чи перегоні, рухомий склад оглядається локомотивною бригадою. В разі необхідності для огляду рухомого складу залучаються працівники вагонного господарства.

7.2 Порядок дій при виявленні повзуна (вибоїни), наварів на поверхні кочення колеса у вагонів, локомотивів, моторвагонного і спеціального рухомого складу

Працівники, які виявили ознаки наявності повзуна або отримали повідомлення про це, повинні терміново вжити заходів щодо зупинки цього рухомого складу та всіма можливими засобами повідомити про це локомотивну бригаду, чергового по станції, поїзного диспетчера.

Черговий по станції (при диспетчерській централізації - поїзний диспетчер) терміново по радіозв'язку (у разі не проходження виклику - закриттям вхідного, маршрутного або вихідного світлофорів) надає вказівку локомотивній бригаді на зупинку, огляд несправного рухомого складу і визначення можливості та умов подальшого руху та доповідає про це поїзному диспетчеру. В разі необхідності інформує працівників вагонного та колійного господарства, чергового по сусідній станції.

Машиніст поїзда, отримавши відповідне повідомлення про можливу наявність повзуна, терміново зупиняє рухомий склад. Поїзд оглядає помічник машиніста або в разі стажу його роботи менше 6 місяців (за наявності - із працівником вагонного господарства, пасажирського господарства, начальником поїзда чи працівником, який навчений виконанню обов'язків оглядача вагонів) і в залежності від глибини повзуна (вибоїни) діють згідно з вимогами п.10.3(г) Правил технічної експлуатації залізниць України і особисто або через чергового по станції повідомляють поїзному диспетчеру інформацію про номер вагона, глибину повзуна та швидкість, з якою можливий подальший рух до найближчої станції.

Зазначену інформацію машиніст поїзда записує в журнал технічного стану локомотива форми ТУ-152 із зазначенням прізвища чергового по станції та поїзного диспетчера, які прийняли цю інформацію, а черговий по станції та поїзний диспетчер, відповідно, у журналі руху поїздів та на графіку виконаного руху поїздів із зазначенням прізвища машиніста поїзда.

8 НЕСТАНДАРТНІ СИТУАЦІЇ У ЛОКОМОТИВНОМУ ГОСПОДАРСТВІ

8.1 Порядок дій при сході рухомого складу на перегоні з порушенням габариту на суміжних коліях

Після зупинки поїзда з причини сходу рухомого складу з виходом за габарит це місце повинно бути огорожене згідно Інструкції з сигналізації на залізницях України. По радіозв'язку машиніст зобов'язаний повідомити про схід. Одночасно ввімкнути буферні ліхтарі червоного кольору, а помічник машиніста - огородити місце сходу.

При обслуговуванні локомотива одним машиністом спочатку передається повідомлення про схід по радіозв'язку і, після отримання відповіді, виконується огороження місця сходу.

Повідомлення передається машиністам зустрічних та попутних поїздів, черговим по станціях, які обмежують перегін, поїзному диспетчеру до отримання відповіді. Особливу увагу необхідно звернути на відповідь машиніста поїзда, який прямує по сусідній колії, потім машиніста поїзда, який прямує позаду. Усі машиністи поїздів, які знаходяться в зоні дії радіозв'язку, почувши повідомлення, розпочате словами "Увага! Увага! Слухайте всі!", зобов'язані уважно його вислухати та вжити заходів до безпечного прямування свого поїзда, тобто зменшити швидкість та зупинитись не менше, ніж за одну блок-дільницю до поїзда, що зупинився.

Машиніст поїзда, у складі якого стався схід, при появі зустрічного поїзда викликає його локомотивну бригаду по радіозв'язку та повідомляє про небезпеку, одночасно даючи сигнал миготливими вогнями прожектора до отримання відповіді аналогічним сигналом, а також подає сигнал загальної тривоги.

Машиніст зустрічного поїзда, помітивши миготливий сигнал прожектора або почувши повідомлення по радіозв'язку, уживає заходів щодо зупинки свого поїзда з таким розрахунком, щоб не проминути локомотив поїзда, який зупинився, подає сигнал прожектором у відповідь, подальші дії узгоджує з машиністом поїзда, що зупинився та поїзним диспетчером.

Чергові по станціях, які обмежують перегін, машиністи поїздів, які знаходяться на даному перегоні повинні відповісти машиністу, який доповів про схід, та негайно доповісти про те, що сталося, поїзному диспетчеру.

Поїзний диспетчер негайно викликає машиністів поїздів, що прямують позаду та машиніста поїзда, що прямує по сусідній колії і

додатково повідомляє про зупинку поїзда внаслідок сходу рухомого складу, а також закриває перегін для руху до визначення можливості пропуску поїздів.

При одночасному знеструмленні контактної мережі та падінні тиску в гальмівній магістралі машиніст зобов'язаний зупинити поїзд екстремим гальмуванням, негайно повідомити про це по радіозв'язку, направити помічника машиніста для огляду рухомого складу та виявлення причини, попередивши його про дотримання правил особистої безпеки.

В усіх випадках локомотивна бригада повинна закріпити гальмовими башмаками та ручними гальмами вагонів частину поїзда, яка залишилася за вагонами, що зійшли, або за вагонами, які розосереджені у випадку пожежі в поїзді згідно встановленого порядку. Частина пасажирського поїзда закріплюється за вимогою машиніста провідниками вагонів ручними гальмами всіх вагонів.

8.2 Порядок дій при виявленні повторного передаварійного або аварійного рівнів нагрівання букси в поїзді

При прослідкуванні напільних пристроїв приладів виявлення нагрітих букс (ПОНАБ, ДИСК, АСДК-Б, КТСМ) члени локомотивної бригади зобов'язані надавати один одному інформацію за формою:

"Увага! В'їжджаємо в зону контролю букс".

У разі отримання сигналу приладу ПОНАБ, ДИСК, АСДК-Б, КТСМ про аварійний нагрів букси у поїзді черговий по станції негайно викликає машиніста по радіозв'язку, встановленим регламентом переговорів сповіщає про це машиніста та вживає заходів для зупинки поїзда на станції.

Отримавши таке повідомлення машиніст повинен зменшити швидкість руху поїзда, застосувавши службове гальмування.

За сигналом "Тривога 1" вжити заходів до плавного зниження швидкості до 20 км/год службовим гальмуванням, прямувати з особливою пильністю, спостерігаючи за составом поїзда і готовністю негайно зупинитися при виникненні аварійної ситуації, проїхати поїздом вхідну стрілку станції зі швидкістю не більше 15 км/год, зупинити состав поїзда на колії прийому незалежно від показання вихідного (маршрутного) сигналу світлофора.

За сигналом "Тривога 2" повідомити чергового по станції (поїзного диспетчера) про отримання інформації від мовного інформатора (якщо до цього часу не було отримане повідомлення по радіозв'язку від чергового по

станції), плавно зупинити поїзд службовим гальмуванням на перегоні, проїхавши хвостовою частиною польові пристрої засобів контролю зі швидкістю не нижче 10 км/год, повідомити про зупинку поїзда машиністів поїздів, що знаходяться на перегоні.

При цьому локомотивна бригада повинна вести поїзд з особливою пильністю і готовністю негайно зупинитися в разі виявлення порушень у русі поїзда або самовільного падіння тиску в гальмівній магістралі.

Після отримання такої команди машиніст зобов'язаний зупинити поїзд та доповісти черговому по станції про зупинення поїзда. Під час прослідкування поїзда, в якому виявлено перегріту буксу, локомотивна бригада зустрічного поїзда, що зупинилася для його пропуску, повинна з особливою пильністю оглядати стан рухомого складу і при виявленні відхилень від нормальної роботи ходових частин негайно сповістити про це машиніста.

Черговому по станції, до якої рухається поїзд із перегрітою буксою, до його прибуття і зупинки забороняється відправляти поїзди зустрічного напрямку.

При виявленні перегрітої букси або інших несправностей в зустрічному поїзді машиніст, який виявив нагрів або іншу несправність, зобов'язаний повідомити про це машиністу зустрічного поїзда по радіозв'язку.

Машиніст поїзда, в якому виявлена несправність, повинен зупинити поїзд, застосувавши ступінь службового гальмування, повідомити про це по радіозв'язку машиністам поїздів, що рухаються услід та зустрічним, черговим по станціях, що обмежують перегін. Після цього направити помічника машиніста для огляду поїзда, попередньо проінструктувавши його про небезпеку з боку поїздів по суміжній колії та обережність при огляді перегрітої букси.

Повідомлення машиніст повинен передавати до тих пір, поки не отримає відповіді від машиністів поїзда зустрічного напрямку, поїзда, що прямує позаду, та чергових по станціях, що обмежують перегін.

Таким же чином машиніст повинен діяти при отриманні повідомлення про перегрів букси від чергових по переїздах, інших працівників залізниці.

Чергові по станціях після отримання повідомлення про зупинку поїзда на перегоні доповідають про зупинку та її причини поїзному диспетчеру.

Після огляду поїзда помічником машиніста або, у разі стажу його роботи менше 6 місяців - машиністом, визначення можливості або

неможливості відновити рух машиніст зобов'язаний докладно доповісти про всі обставини через чергового по станції поїзному диспетчеру.

Машиніст поїзда, при виявленні у поїзді за допомогою засобів контролю несправного рухомого складу, керуючись показанням сигнального світлового покажчика наявності несправних рухомих одиниць у поїзді, інформацією мовного інформатора або переданою йому вказівкою по радіозв'язку від чергового по станції (поїзного диспетчера) та показаннями вихідного (або вхідного) світлофора станції про можливість прямування поїзда на станцію (або необхідності негайної зупинки його на перегоні), зобов'язаний:

- *за сигналом "Тривога 1" ужити заходів до плавного зниження швидкості до 20 км/год службовим гальмуванням, прямувати з особливою пильністю, спостерігаючи за составом поїзда і готовністю негайно зупинитися при виникненні аварійної ситуації, проїхати поїздом вхідну стрілку станції зі швидкістю не більше 15 км/год, зупинити состав поїзда на колії прийому незалежно від показання вихідного (маршрутного) сигналу світлофора;*
- *за сигналом "Тривога 2":*
 - *повідомити чергового по станції (поїзного диспетчера) про отримання інформації від мовного інформатора (якщо до цього часу не було отримане повідомлення по радіозв'язку від чергового по станції), плавно зупинити поїзд службовим гальмуванням на перегоні, проїхавши хвостовою частиною польові пристрої засобів контролю зі швидкістю не нижче 10 км/год, повідомити про зупинку поїзда машиністів поїздів, що знаходяться на перегоні;*
 - *оглянути несправні вагони (локомотиви):*
 - 1) *після уточнювання інформації машиніст зобов'язаний, знаючи порядковий номер вагона, з урахуванням кількості секцій локомотивів незалежно від їх режиму (в гарячому чи холодному стані), по натурному листу визначити його інвентарний номер і направити помічника машиніста для огляду зареєстрованого вагона (вагонів). Огляд повинен проводитися не пізніше 15 хвилин після зупинки поїзда. Кожна секція локомотива вважається як одна одиниця рухомого складу;*
 - 2) *помічник машиніста проводить візуальний огляд буксових вузлів зареєстрованого вагона з обов'язковим одночасним*

доторканням тильною стороною долоні (контактним або безконтактним термометром при його наявності) передньої та задньої частин корпусів букс у верхній площині, а також оглядових кришок. Ступінь нагріву конкретної зареєстрованої букси оцінює в порівнянні з температурою корпусів інших букс цього ж вагона (або сусіднього). При контролі нагріву букс, помічник машиніста одночасно перевіряє на дотик тильною стороною долоні температуру нагріву дисків коліс і проводить візуальний огляд поверхні кочення коліс з метою виявлення повзунів, наварів, кольорів мінливості колісних пар через їх загальмованість (при несправностях автогальмового обладнання вагонів), шків приводу генератора пасажирського вагона;

- 3) під час проведення контрольного огляду стану буксового вузла помічник машиніста зобов'язаний звернути особливу увагу на: наявність "свіжого" викиду мастила на диск, обід, ступицю колеса, деталі гальмової важільної передачі; стан оглядової та кріпильної кришок (наявність окалини, здиблювання фарби, наявність кольорів мінливості, деформації, потертостей, пробоїн оглядової кришки, щільність прилягання оглядової кришки до кріпильної, кріпильної - до корпусу букси); наявність болтів кріплення оглядової і кріпильної кришок, їх можливість відкручування та послаблення; свіжі патьоки мастила в нижній частині корпусу букси, наявність запаху розігрітого мастила. Для виявлення причин нагріву обов'язково відкривати оглядову кришку буксового вузла (вузлів) для визначення стану мастила, торцевого кріплення; зміщення (сповзання) корпусу букси відносно лабіринтового кільця або в порівнянні з сусідньою буксою; перекіс букси, розворот її в буксовому прорізі бокової рами візка, перекіс бокової рами; у зимовий час - на розтоплення снігу на корпусі букси (на відміну від інших букс);
- 4) якщо в результаті огляду встановлено, що у показаного засобами контролю вагона відсутні несправності букс та гальмового обладнання, повинні бути оглянуті по два суміжні вагони в кожену сторону від зафіксованого;

5) при відсутності несправностей букс, а також загальмованих колісних пар в оглянутих п'яти вагонах та при наявності інформації про збій засобів контролю у підрахунку вагонів цього поїзда виконується огляд усіх вагонів з вказаної сторони поїзда;

- якщо нагрів корпусу букси, зафіксований системою контролю відрізняється від нагріву інших корпусів букс (особливо при наявності додаткових ознак, які наведені вище), показання вважаються підтвердженими і вагон підлягає відчепленню;
- після закінчення виконаної роботи машиніст поїзда зобов'язаний доповісти черговому по станції (поїзному диспетчеру) про стан перевірених вагонів та виконаної роботи, повідомити при цьому номери оглянутих вагонів і дати висновок про можливість подальшого руху на станцію або необхідність виклику до поїзда оглядачів вагонів (при наявності їх на станції прибуття поїзда) чи про необхідність отримання консультації від оглядачів вагонів ПТО щодо можливості подальшого прямування в складі поїзда несправного вагона.

У випадку зупинки пасажирського поїзда, машиніст зобов'язаний сповістити про це начальника поїзда і разом з ним оглянути несправні вагони. У залежності від стану вузлів вагонів начальник поїзда спільно з машиністом приймає рішення про можливість їх прямування з поїздом, про що машиніст доповідає черговому по станції (поїзному диспетчеру).

При прийнятті рішення про можливість прямування несправної рухомої одиниці з поїздом на станцію, машиніст поїзда повинен вести поїзд зі швидкістю не більше 20 км/год з особливою пильністю, спостерігаючи за составом поїзда і готовністю негайно зупинитися при виникненні аварійної ситуації, проїхати вхідну стрілку станції зі швидкістю не більше 15 км/год, зупинити состав поїзда на колії прийому незалежно від показання вихідного (маршрутного) сигналу світлофора.

У випадку зупинки поїзда за показаннями засобів контролю на перегоні, якщо після огляду рухомого складу була встановлена несправність рухомого складу, при якій локомотивна бригада не змогла прийняти рішення про прямування поїзда на станцію, черговий по станції (поїзний диспетчер) викликає на перегін працівників вагонного господарства, які вживають заходи щодо подальшого прямування поїзда на станцію.

У разі, коли оглядом складу поїзда помічник машиніста не виявив перегріту буксу, він повинен оглянути рухомий склад на наявність інших

несправностей, які могли викликати спрацювання пристроїв виявлення перегріву букс. Під час огляду необхідно пам'ятати, що причинами нагріву ходових частин можуть бути тертя колісних пар об кузов вагона в разі зміщення візка, заклинювання колісної пари, невідпущені гальма, биття по колії деталей гальмівної передачі або інших деталей вагона внаслідок їх руйнування, ослаблення ременів приводу генератора.

У разі, коли й ці несправності не були виявлені, поїзд повинен бути оглянутий під час руху зі швидкістю не більше 40 км/год. працівниками станцій, постів безпеки, черговими по переїздах. При зупинці поїзда через повторне виявлення несправності забороняється відновлювати рух до виявлення та усунення несправності.

8.4 Порядок дій при виведенні поїзда з перегону з пошкодженою гальмівною магістраллю

При зупинці поїзда з причини падіння тиску в гальмівній магістралі машиніст повинен негайно по радіозв'язку встановленим регламентом повідомити про це машиністів поїздів та чергових по станціях, що обмежують перегін, начальника поїзда. Після цього направити помічника машиніста для з'ясування та усунення причин падіння тиску, попередньо проінструктувавши його про можливу небезпеку при прямуюванні поїзда по суміжній колії.

До отримання інформації про несправність і визначення виводу поїзда з перегону, поїзний диспетчер повинен закрити перегін для руху до з'ясування можливості пропускання поїздів.

Чергові по суміжних станціях, що обмежують перегін, припиняють відправлення поїздів на цей перегін.

У випадках, коли при зупинці поїзда внаслідок падіння тиску в гальмівній магістралі, виявлено пошкодження, яке не може бути усунено самостійно, а у хвостовій групі вагонів, яка знаходиться за місцем пошкодження, гальма вимкнені, машиніст поїзда зобов'язаний заявити вимогу допоміжного локомотива з хвоста поїзда. Поїзний диспетчер зобов'язаний організувати виведення такого поїзда з перегону за допомогою допоміжного локомотива в хвості поїзда. При цьому, машиніст допоміжного локомотива зобов'язаний задіяти гальма хвостової частини поїзда від свого локомотива, а на шляху прямуювання виконувати команди машиніста головного локомотива щодо ведення поїзда. Швидкість виведення

пасажирського поїзда з допоміжним локомотивом – не більше 15 км/год., вантажного поїзда – не більше 25 км/год.

При очікуванні допоміжного локомотива машиніст зобов'язаний закріпити частину поїзда з непрацюючими гальмами гальмівними башмаками та ручними гальмами вагонів установленим порядком.

Закріплення пасажирського поїзда виконується провідниками вагонів за вимогою машиніста. У дію приводяться ручні гальма всіх вагонів з непрацюючими автоматичними гальмами.

Якщо причиною спрацювання автогальм є роз'єднання або обрив гальмових рукавів, несправність повітродозподільника, обрив гальмової мережі, трубок або інші пошкодження гальмової мережі, які можливо усунути на місці, локомотивна бригада (у пасажирському поїзді - разом із начальником поїзда та поїзним електромеханіком) повинна вжити заходів щодо усунення несправності та відновлення цілісності гальмової мережі у поїзді.

Перед відновленням руху поїзда повинно бути проведене скорочене випробування автогальм (у пасажирському поїзді - із залученням начальника поїзда та провідника хвостового вагона) із відміткою у довідці форми ВУ-45. Після цього помічник машиніста вилучає гальмові башмаки з-під вагонів (у пасажирському поїзді начальник поїзда забезпечує відпускання ручних гальм вагонів).

8.5 Порядок дій при розриві та саморозчепленні автозчепів

При виявленні помічником машиніста розриву автозчепу вагона у вантажному поїзді машиніст зобов'язаний закріпити хвостову частину поїзда встановленим порядком. У випадку, коли силами локомотивної бригади неможливо ліквідувати несправність, хвостова частина поїзда, в якому виявлено розрив автозчепу, повинна бути відправлена допоміжним локомотивом до станції відправлення допоміжного локомотива.

У разі, коли на перегоні за поїздом, в якому стався розрив автозчепу, знаходяться інші поїзди, установлюється наступний порядок дій:

- якщо за поїздом, в якому виявлено розрив автозчепу, знаходиться вантажний поїзд, а кількість вагонів, які повинні бути виведені з перегону допоміжним локомотивом, не перевищує десяти, – перегін звільняється шляхом об'єднання поїзда, що зупинився позаду з групою вагонів, що залишилися після розриву, з наступним рухом вагонами відчепленої частини вперед. Для цього машиністу надається

наказ поїзного диспетчера, швидкість руху не повинна перевищувати 5 км/год. Перед наданням наказу поїзний диспетчер повинен упевнитися, що головна частина поїзда, в якому сталося саморозчеплення чи обрив автозчепу, прибула на станцію та черговий по станції, що знаходиться попереду, повністю приготував маршрут прийому поїзда, і сповістити про це машиніста. На першому за напрямком руху вагоні повинен знаходитися працівник локомотивної бригади або інший працівник залізниці за вимогою машиніста. При цьому повинна бути забезпечена видимість ручних сигналів. Головна частина поїзда виводиться встановленим порядком за сигналами автоблокування;

- якщо кількість вагонів, які повинні бути виведені з перегону, більше 10 та в усіх інших випадках перегін звільняється від поїздів, відправлених услід за поїздом, в якому стався розрив автозчепу і виведення залишеної на перегоні частини поїзду здійснюється допоміжним локомотивом.

При зупинці поїзда внаслідок саморозчеплення вагонів локомотивна бригада повинна діяти також згідно вимог п.п. 7.9., 7.10 Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України.

8.6 Порядок взаємодії працівників у випадку, якщо машиніст поїзда не відповідає по радіостанції

У випадку, якщо машиніст не відповідає по радіостанції на неодноразові періодичні виклики чергового по станції, ДСП повинен:

- негайно доповісти про це поїзному диспетчеру дільниці;
- перекрити цьому поїзду на забороняюче показання вхідний, маршрутний, вихідний світлофор;
- приготувати маршрут приймання поїзда на вільну колію, із якої немає виходу на маршрути прямування пасажирських поїздів.

Якщо машиніст електровоза (електропоїзда) не реагує на заборонні показання поїзних світлофорів і продовжує рух, ДНЦ дає вказівку енергодиспетчеру щодо відключення живлення контактної мережі відповідної дільниці.

10 НЕСТАНДАРТНІ СИТУАЦІЇ У ГОСПОДАРСТВІ ЕЛЕКТРОПОСТАЧАННЯ (відповідно до вимог Інструкції про порядок дій локомотивних бригад і працівників дистанцій електропостачання при пошкодженнях струмоприймачів, контактної мережі та комісійному їх розгляді ЦТ-ЦЕ-0077)

10.1 Порядок дій локомотивних бригад і працівників дистанцій електропостачання при пошкодженнях струмоприймачів, контактної мережі та їх розгляд.

Виявлення та повідомлення про випадок пошкодження струмоприймачів ЕРС або КМ

Про кожен випадок пошкодження або відмови в роботі струмоприймачів електровозів і електропоїздів, пристроїв контактної мережі під час руху або під час стоянки локомотивна бригада по радіозв'язку негайно передає первинне повідомлення. Таке повідомлення передається машиністом через чергового по станції - поїзному диспетчеру (при ДЦ - безпосередньо ДНЦ).

Текст повідомлення локомотивної бригади повинен бути чітким, містити всі дані для прийняття рішення про порядок відновлення руху і відповідати типовому тексту.

Дії персоналу з визначення пошкодження

У випадку пошкодження струмоприймача або контактної мережі машиніст вживає заходів до негайної зупинки поїзда із застосуванням екстреного гальмування, відключає на ЕРС силові і допоміжні кола, контактори опалення вагонів пасажирських поїздів і електропоїздів, опускає струмоприймачі та згідно з Правилами технічної експлуатації залізниць України і порядком, установленим наказом начальника залізниці, закріплює поїзд. При пошкодженнях контактної мережі, що загрожують пошкодженням справних струмоприймачів, що залишилися, останні опускаються. Про вимушену зупинку поїзда машиніст повідомляє по радіозв'язку машиністам інших поїздів, що рухаються вслід, і ДСП найближчої залізничної станції.

Після зупинки ЕРС локомотивна бригада візуально перевіряє стан струмоприймачів і пристроїв контактної мережі з дотриманням особистої

безпеки без підйому на дах ЕРС. Про результати огляду машиніст повідомляє ЕЧЦ через ДСП найближчої залізничної станції.

Організація руху на справних струмоприймачах

Якщо пошкоджений струмоприймач знаходиться в межах габариту і не може під час подальшого руху ЕРС торкнутися контактного проводу і даху ЕРС, машиністу дозволяється проїхати до залізничної станції призначення або пункту зміни локомотива на справних струмоприймачах. Пошкоджений струмоприймач попередньо відключається від силового кола високовольтним роз'єднувачем (де вони передбачені конструкцією ЕРС). Крім того, перекривається кран підведення стиснутого повітря до електропневматичного клапана пошкодженого струмоприймача.

При необхідності підв'язування струмоприймача поїзд доводиться до найближчої залізничної станції, якщо це не загрожує безпеці руху поїздів. В іншому випадку робота з підв'язування струмоприймача виконується на місці його пошкодження. Підв'язуванню підлягає і струмоприймач із відсутнім з якихось причин полозом.

Для підв'язування струмоприймача, відновлення пошкодженої контактної мережі ЕЧЦ організовує негайний виїзд на місце пошкодження працівників ЕЧК. Роботи з огляду та підв'язування струмоприймача виконуються машиністом під керівництвом працівника ЕЧК.

Працівники ЕЧ приступають до відбудовних робіт на контактній мережі тільки після одержання від ЕЧЦ наказу на виконання робіт. ЕЧЦ через ДСП або ДНЦ повідомляє машиніста про зняття напруги з контактної мережі на місці пошкодження та її заземлення.

Машиніст разом із працівником ЕЧК (не менше IV кваліфікаційної групи) підв'язує струмоприймач після зняття напруги і заземлення контактної мережі з обох сторін від місця виконання робіт на ЕРС працівниками ЕЧК. Заземлення контактної мережі виконується відповідно до "Правил безпеки при експлуатації контактної мережі і пристроїв електропостачання автоблокування залізниць". Першим на дах ЕРС піднімається працівник ЕЧК.

При виявленні на даху електровоза пошкодженого електричного устаткування (пробій або перекриття напругою їх ізоляції), яке неможливо виключити з роботи за допомогою високовольтного зовнішнього роз'єднувача, виконується від'єднання гнучкого шунта в електричному колі струмоприймача між секціями електровоза. Шунт від'єднується від секції,

у якої електричне коло струмоприймача (струмоприймачів при роботі електровозів ВЛ11, ВЛ11М, ВЛ80С, ВЛ80К, ВЛ80Т, ВЛ-8, ДЕ-1, ЧС-7, ЧС-8 та електропоїздів змінного струму) буде знаходитися під напругою при підйомі справних струмоприймачів. Від'єднаний шунт закріплюється. Відповідальним за технічний стан устаткування ЕРС є машиніст.

Після закінчення огляду та підв'язування струмоприймачів, ремонту контактної мережі працівник ЕЧК знімає заземлюючі штанги в присутності машиніста або його помічника і надає повідомлення про це ЕЧЦ. Поїзд, після підв'язування струмоприймача, відправляється до станції призначення або пункту зміни локомотива.

Кількість робочих струмоприймачів ЕРС (при відключенні від силового кола пошкоджених струмоприймачів) повинна відповідати вимогам Інструкції про порядок використання струмоприймачів електрорухомого складу в різних умовах експлуатації. У випадку невідповідності - машиніст викликає допоміжний локомотив для подальшого руху поїзда. Необхідність у виклику допоміжного локомотива машиніст ЕРС визначає заздалегідь для того, щоб не допустити невиправдану затримку руху поїздів.

Організація руху з опущеним струмоприймачем

При пошкодженнях контактної мережі, що дозволяють рух ЕРС з опущеними струмоприймачами, машиніст повідомляє ДСП (ДНЦ), а останній - ЕЧЦ номер залізничної колії, кілометр, номер пікету і номери опор початку і кінця пошкодженої ділянки контактної мережі.

У місцях, що не допускають прослідування ЕРС із піднятими струмоприймачами (при несправності контактної мережі, а також при виконанні планових ремонтних і будівельних робіт), працівники ЕЧК установлюють тимчасові сигнальні знаки з відбивачами відповідно до вимог Інструкції з сигналізації на залізницях України.

У випадку раптового виявлення пошкодження контактної мережі, що не допускає прослідування ЕРС із піднятими струмоприймачами, працівник ЕЧ (або працівник іншої служби), що виявив це пошкодження, подає ручний сигнал "Опустити струмоприймач". Машиніст опускає струмоприймачі і проїжджає місце пошкодження з виконанням вимог, передбачених Інструкцією з сигналізації на залізницях України. Про таке пошкодження машиніст повідомляє по радіозв'язку ДСП найближчої станції.

Організація відбудови КМ

При пошкодженнях контактної мережі, струмоприймачів та іншого дахового устаткування, при яких рух поїзда неможливий (вимушена зупинка поїзда на перегоні), машиніст та інші працівники діють у порядку, передбаченому пунктом 16.43 Правил технічної експлуатації залізниць України. Після закріплення поїзда машиніст негайно повідомляє про такі пошкодження визначеним вище посадовим особам.

ЕЧЦ організує негайний виїзд на місце пошкодження працівників ЕЧК для підв'язування струмоприймачів або відновлення контактної мережі відповідно до вимог Інструкції про порядок відбудови пошкодженої контактної мережі електрифікованих залізниць.

Працівники ЕЧК разом з локомотивною бригадою визначають можливість подальшого проходження ЕРС і вживають необхідних заходів щодо найшвидшого звільнення перегону і відкриття руху поїздів з піднятими або опущеними струмоприймачами.

Огляд КМ для виявлення можливого пошкодження

У випадку виникнення короткого замикання через пробій або перекриття електричною дугою ізоляції дахового устаткування ЕРС, що викликало спрацьовування захисту на тяговій підстанції, машиніст сповіщає про це негайно ЕЧЦ через ДСП (ДНЦ), а далі - у передбаченому вище порядку. ЕЧЦ вживає невідкладних заходів щодо огляду працівниками ЕЧК пристроїв контактної мережі, щоб переконатися у відсутності можливих підпалів контактних проводів.

Дії персоналу при знеструмленні КМ

При знятті напруги з контактної мережі локомотивні бригади і працівники ЕЧК виконують наступні дії.

В інтервалі часу до однієї хвилини включно перевіряється стан пристроїв контактної мережі і струмоприймачів, включається швидкодіючий вимикач (далі - ШВ) або масляний (вакуумний, елегазовий) вимикач (далі - МВ) на тяговій підстанції.

У випадку пошкодження контактної мережі або струмоприймачів машиніст діє в передбаченому вище порядку.

При відсутності пошкодження струмоприймачів і контактної мережі рух поїзда фідерною зоною, на якій знімалася напруга з контактної мережі, здійснюється за інерцією з відключеними тяговими двигунами, допоміжними машинами і контактором опалення вагонів пасажирських поїздів. Машиніст контролює наявність напруги в КМ через показання кіловольтметра на пульті керування. При успішній подачі напруги в контактну мережу рух поїзда відновлюється в тяговому режимі.

В інтервалі часу від одної до двох хвилин включно опускаються струмоприймачі зі зняттям навантаження на всьому ЕРС, з якого знімалася напруга, у випадку неуспішної подачі напруги в контактну мережу з тягової підстанції.

В інтервалі часу від 2 до 4 хвилин включно, після першого зняття напруги та опускання струмоприймачів на ЕРС, перевіряється справність пристроїв електропостачання і виконується зупинка поїзда на сприятливому для огляду місці (за умови, що поїзд не треба було зупинити раніше) у порядку, передбаченому пунктом 16.43 Правил технічної експлуатації залізниць України; включається ШВ (МВ) на тяговій підстанції і подається напруга в контактну мережу для перевірки стану її ізоляції. Успішне включення ШВ (МВ) свідчить про справний стан пристроїв електропостачання. Не допускається зупинка поїзда на ізолюючому спряженні або нейтральній вставці.

В інтервалі часу від 4 до 10 хвилин після першого зняття напруги з контактної мережі локомотивні бригади приступають, за вказівкою ЕЧЦ через ДСП (ДНЦ), до почергового підйому струмоприймачів на ЕРС. При цьому уважно спостерігають за станом струмоприймачів, іншого дахового електрообладнання, а також за підвагонним високовольтним устаткуванням для виявлення його несправності. При перебуванні у фідерній зоні декількох одиниць ЕРС підйом струмоприймачів ведеться на них по черзі на кожній одиниці ЕРС. При відсутності видимих несправностей на ЕРС включаються силові і допоміжні кола, контактор опалення вагонів пасажирських поїздів і електропоїздів. При наявності напруги в контактній мережі відновлюється рух у тяговому режимі. Якщо в цей час відбудеться відключення ШВ (МВ) на тяговій підстанції, це буде свідчити про наявність короткого замикання на ЕРС.

ЕЧЦ після закінчення 2-х хвилин з моменту зазначеного відключення повторно включає ШВ (МВ) на тяговій підстанції. У випадку повторного відключення ШВ (МВ) третє включення здійснюється після закінчення 3-х хвилин. Якщо при цьому відбудеться знову відключення ШВ (МВ) на

підстанції, подача напруги в контактну мережу припиняється до одержання повідомлення з лінії від локомотивної бригади про усунення пошкодження (відмови) на ЕРС.

При виявленні несправності електроустаткування машиніст негайно опускає струмоприймачі на пошкодженому електровозі або електропоїзді і повідомляє про це ДСП (ДНЦ), які далі надають інформацію у порядку, передбаченому вище.

Виявлення місця пошкодження контактної мережі на електрифікованих коліях ТЧ

При живленні контактної мережі ТЧ окремим фідером тягової підстанції його автоматичне повторне включення (далі - АПВ) з роботи виводиться. Після аварійного відключення деповського фідера його включення виконується тільки після повідомлення від чергового по ТЧ енергодиспетчеру про причину відключення і вжиті заходи щодо недопущення повторного відключення. На електрифікованих залізничних коліях ТЧ забороняється здійснювати пошук місця пошкодження електрообладнання ЕРС підняттям струмоприймача на контактну мережу, що знаходиться під напругою. Пошук місця пошкодження, а також перевірка ізоляції силових кіл ЕРС, що знаходиться на електрифікованих залізничних коліях ТЧ, повинні виконуватись вимірювальними приладами і засобами виявлення пошкодження.

Дії локомотивної бригади при виявленні пошкодження КМ попереду прямування поїзда або на сусідній колії

Якщо локомотивна бригада виявила пошкодження контактної мережі попереду прямування поїзда, яке не дозволяє проїхати пошкоджену ділянку з піднятими або опущеними струмоприймачами, машиніст вживає заходів до екстреної зупинки поїзда, опускання струмоприймачів і закріплення поїзда.

Про пошкодження контактної мережі машиніст повідомляє машиністам інших поїздів, що рухаються вслід, ЕЧЦ через ДСП (ДНЦ).

При виявленні пошкодження контактної мережі на сусідній залізничній колії машиніст повідомляє про пошкодження машиністам поїздів, що прямують на пошкоджену ділянку, ЕЧЦ через ДСП (ДНЦ).

ЕЧЦ негайно направляє на місце пошкодження контактної мережі бригаду працівників ЕЧК для виконання відбудовних робіт.

Дії персоналу при виявленні ненадійного струмознімання

Під час руху ЕРС із появою ненадійного струмознімання (сильне іскріння між контактним проводом і струмоприймачами, відриви струмоприймачів унаслідок несправності контактної мережі або струмоприймачів) машиніст сповіщає про це ЕЧЦ через ДСП (ДНЦ), і робить зміну струмоприймачів: струмоприймачі, що працювали, опускаються, а ті, що не працювали - піднімаються.

ЕЧЦ направляє на місце ненадійного струмознімання працівників ЕЧК для перевірки стану контактної мережі.

Якщо ненадійне струмознімання відбувається в результаті утворення на контактній мережі і струмоприймачах ожеледі, паморозі або інею, підвищених струмових навантажень, машиніст піднімає на ЕРС додатковий струмоприймач відповідно до вимог Інструкції про порядок використання струмоприймачів електрорухомого складу при різних умовах експлуатації.

Оформлення акту пошкодження струмоприймача або КМ

На місці пошкодження струмоприймача і контактної мережі чи після прибуття ЕРС на станцію або в ТЧ складається первинний акт довільної форми в двох екземплярах за підписом машиніста або представника ТЧ і працівника ЕЧК (ЕЧ) із зазначенням характеру пошкодження або відмови і причин, що викликали пошкодження або відмову струмоприймачів або контактної мережі. Дозволяється при наявності часу складати первинний акт на місці пошкодження або відмови, не допускаючи при цьому невиправданої затримки поїздів. У первинному акті вказуються прізвище, ім'я, по батькові машиніста і його помічника, дані про місце, дату і час пошкодження або відмови, відомості про поїзд (номер, число вісей, маса), серія і номер ЕРС, ТЧ приписки ЕРС і ТЧ приписки локомотивної бригади. Докладно викладається, що пошкоджено на струмоприймачі і контактній мережі, а також обставини, при яких відбулося пошкодження (відмова) струмоприймачів або контактної мережі: під час руху, стоянки, відправлення; при підйомі або опусканні струмоприймачів; при якій кількості піднятих струмоприймачів; при яких погодних умовах і інші обставини, а

також передбачувана або вже відома причина пошкодження (відмови). При цьому неприпустимі загальні формулювання типу "неправильні дії машиніста", "несправність електровоза", "несправність контактної мережі" без визначення конкретного виду несправності устаткування, вузла, деталі і неправильних дій машиніста. Допускається запис: "Причину пошкодження встановити не вдалося".

Затримка відправлення поїзда з причини складання акту забороняється.

Представники ТЧ і ЕЧК передають комісії ТЧ і ЕЧ первинні акти та пошкоджені частини пристроїв контактної мережі (обрізані кінці перепаленого або обірваного контактного проводу, фіксатори, струнки, клемні затискачі, ізолятори та інші деталі) і струмоприймачів (полози, вугільні вставки або струмоз'ємні накладки, каретки, шарнірні вузли, труби верхніх або нижніх рам, опорні ізолятори струмоприймачів, повітряні поліетиленові рукави та інші деталі). В акт вносять перелік пошкоджених деталей, відібраних для подальшого розслідування.

Типовий текст повідомлення

Перегін (залізнична станція), залізнична колія, км, пікет, парк, горловина, поїзд, маса поїзда, локомотив, електропоїзд серія, №, ТЧ приписки, дата, година, хв., прізвище, ім'я, по батькові машиніста, ТЧ приписки локомотивної бригади.

Характер пошкодження (відмови) і його наслідки.

Передбачувана або вже відома причина пошкодження (відмови).

Рішення про подальші дії локомотивної бригади.

Приклади повідомлення про характер пошкодження або відмови

- *падіння опори. Перешкода по _____ і _____ залізничних коліях;*
- *вихлоп займистих газів тепловоза, обрив контактного проводу;*
- *обрив струни КМ. Можливий прохід ЕРС з опущеними струмоприймачами;*
- *обрив фіксатора КМ. Прохід з опущеними струмоприймачами неможливий;*
- *перепалювання контактних проводів при підйомі струмоприймача на стоянці. Причина - коротке замикання в даховому устаткуванні ЕРС;*

- *перепалювання контактної провладу. Причина - коротке замикання на відкритий люк цистерни;*
- *приварювання струмоприймача до контактної провладу;*
- *злам струмоприймача на повітряній стріліці;*
- *обрив контактної провладу;*
- *нахил опори контактної мережі і завищений зигзаг контактної провладу.*

10.2 Порядок взаємодії причетних працівників при виникненні штормового вітру на електрифікованих дільницях

При виявленні автоколивальних провладів контактної мережі або можливості пошкодження контактної мережі внаслідок видування контактної провладу при сильному вітрі, машиніст електрорухомого складу зобов'язаний прослідувати цю дільницю з опущеними струмоприймачами або зі швидкістю не більше 30 км/год. При прямуванні у зчепі, загальна кількість струмоприймачів повинна бути не більше трьох. Підйомання другого струмоприймача в таких умовах дозволяється тільки на головних коліях станцій і на перегонах при швидкості руху до 30 км/год. та при вимкнених силових ланках, крім місць сполучень та повітряних стрілок.

10.4 Дії працівників при ожеледі

При ожеледі, паморозі і іскрінні на пантографах локомотивні бригади повинні:

- при відправленні зі станції з одним електровозом піднімати два пантографи, при подвійній тязі або сплотці з двох електровозів – піднімати три пантографи, з них два на першому по ходу електровозі. На електропоїздах повинні бути підняті струмоприймачі на моторних вагонах згідно затвердженої схеми;

- при відправленні зі станції провести обтрушування льоду з пантографів та контактної провладу шляхом підйому та опускання кожного пантографа 2-3 рази без вмикання навантаження;

- при слідуванні при значному іскрінні негайно сповістити про це чергового найближчої станції, при цьому швидкості руху поїздів не зменшувати. ДСП, одержавши повідомлення від локомотивної бригади, негайно передає його енергодиспетчеру;

- в цілях недопущення зменшення тиску пантографа на контактний провід і самовільного опускання при тривалих стоянках (більше однієї години) на станційних та деповських коліях через наявність ожеледі на рухомій рамі та робочій поверхні полозів струмоприймачів очищати пантографи шляхом повторного підняття та опускання його через 15-20 хвилин при відключених силових та допоміжних колах;

- перед відправленням поїзда після стоянки 15 хвилин відчепити від состава електровоз, підняти два пантографи і з дозволу чергового по станції обкатати контактний провід (проїзд 2-3 рази вперед і назад) в межах дільниці, дозволеної черговим по станції, відстань обкатки повинна бути не менше 80 м;

- у випадку непередбаченої зупинки електровоза на перегоні та довготривалої його стоянки при наявності великої ожеледі, що загрожує перепалу контактного проводу, не рухатися з місця без допоміжного локомотива;

- при відправленні вібропантографа прийняти його від бригадира ПТО ТЧ та після повернення здати, не користуватися вібропантографом на стоянці, при слідуванні перегонами та станціями швидкість тримати не більше 25-40 км/год для більш ефективної роботи вібропантографа;

- машиніст ЕРС зобов'язаний на вимогу чергового по станції опускати пантографи для можливості плавлення ожеледі струмом короткого замикання;

- вібраційні пристрої, підготовлені до роботи, зберігаються в локомотивних депо.

Перед видачею електровоза із депо, при одержанні повідомлення про ожеледоутворення, черговий по депо або пункту обороту, майстер пункту технічного огляду і машиніст зобов'язані:

- старанно перевірити стан пантографів, при наявності ожеледі очистити пантограф від льоду і покрити його протиожеледним мастилом або сумішшю трансформаторного масла з гасом (керосином);

- за вимогою локомотивного диспетчера обладнати електровози вібропантографами, після їх встановлення перевірити зусилля, необхідне для підйому та опускання пантографа, пантограф з вібропантографом повинен бути підключений від силового кола.

Під час ожеледоутворення працівники залізничного транспорту зобов'язані:

- слідкувати за струмоз'ємом і при сильному іскрінні під час пропуску електровозів і електропоїздів чи пошкодженні на контактній мережі негайно повідомити енергодиспетчера чи поїзного диспетчера;
- не допускати відправлення електропоїздів після довготривалих стоянок на станціях без попереднього очищення ним льоду з контактного проводу;
- за вимогою енергодиспетчера чи начальника району контактної мережі негайно в першу чергу надати засоби зв'язку;
- слідкувати за справним станом радіозв'язку поїзного та маневрового;
- не допускати видачі електровозів під поїзди з несправним радіозв'язком;
- заборонити ДСП та машиністам поїздів відключення радіозв'язку, особливо в період ожеледі;
- організувати негайну доставку адресатам телеграм, прогнозів геофізичної станції залізниці.

10.5 Дії працівників при зниженні температури повітря нижче -20°C

На електровозах і електропоїздах проводити 4-5 кратний цикл підйому і опускання кожного струмоприймача (при відключених допоміжних колах) через 3-4 години.

11 НЕСТАНДАРТНІ СИТУАЦІЇ У ГОСПОДАРСТВІ ВАНТАЖНОЇ ТА КОМЕРЦІЙНОЇ РОБОТИ

Порядок дій при виявленні витікання, розсипання, випаровування небезпечного вантажу з вагона на шляху прямування поїзда

Локомотивна бригада при отриманні перевізних документів перед відправленням поїзда ознайомлюється з натурним листом щодо наявності небезпечних вантажів у поїзді.

У разі виникнення аварійної ситуації на перегоні у поїзді, у складі якого є вагони з небезпечними вантажами, машиніст локомотива зобов'язаний:

- зупинити поїзд у зоні, віддаленій від житлових та побутових приміщень, штучних споруд, річок та водоймищ;
- негайно вжити заходів щодо захисту членів локомотивної бригади від можливого впливу небезпечних вантажів;

- сповістити про аварійну ситуацію чергових по станціях, що обмежують перегін, та машиністів локомотивів, які знаходяться в цей час на перегоні;
- розкрити пакет з перевізними документами, установити найменування вантажу, номер аварійної картки або номер ООН вантажу згідно накладної внутрішнього сполучення (у графі "найменування вантажу"), або СМГС (у графі 11) і надати ці дані поїзному диспетчеру по поїзному диспетчерському радіозв'язку, або через чергового по станції;
- за вказівкою поїзного диспетчера або провідника, який супроводжує небезпечний вантаж, уживати заходів згідно з аварійною картою на даний небезпечний вантаж.

12 ПОРЯДОК ДІЙ ПРАЦІВНИКІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ У РАЗІ ВИНИКНЕННЯ ПОЖЕЖІ У РУХОМОМУ СКЛАДІ (відповідно до вимог Інструкції про порядок дій працівників залізничного транспорту при виявленні і гасінні пожеж у рухомому складі залізничного транспорту ЦУО-0022)

Порядок дій працівників залізничного транспорту при виявленні і гасінні пожеж у рухомому складі залізничного транспорту

Обов'язки працівників залізничного транспорту при виявленні пожежі у рухомому складі залізничного транспорту

При виявленні пожежі у вантажному, дизель або електропоїзді, електровозі, тепловозі та іншому рухомому складі машиніст локомотива зобов'язаний:

- *подати сигнал пожежної тривоги;*
- *загальмувати поїзд і після його зупинки терміново сповістити про це по радіозв'язку машиністам парних і непарних поїздів, що прямують перегонем, на якому виникла пожежа, черговим по станціях, що обмежують цей перегін, доповісти поїзному диспетчеру; через чергового по станції або поїзного диспетчера викликати пожежні підрозділи Державної пожежної охорони МНС України або пожежний поїзд. Категорично забороняється зупиняти поїзд з вагонами, що горять, незалежно від виду вантажу, у місцях,*

де створюється загроза швидкого поширення вогню або існують перешкоди гасінню пожежі і рятуванню людей (залізничні мости, шляхопроводи, віадуки, тунелі, естакади, акведуки тощо). В окремих випадках, коли пожежа виявлена на несприятливій для її гасіння ділянці залізничної колії (виїмка, високий насип, водойма тощо) і погасити її наявними засобами пожежегасіння неможливо, машиніст поїзда, упевнившись за перевізними документами у відсутності у вагоні, де виявлена пожежа, і сусідніх з ним вагонах небезпечних вантажів, за погодженням з поїзним диспетчером може продовжувати рух до найближчої станції чи ділянки, по можливості горизонтальної і придатної для під'їзду пожежних автомобілів. При цьому має бути виключена можливість попадання розлитих рідин у водоймища, ріки та загроза загазованості отруйними речовинами території населених пунктів та найближчих об'єктів;

- розкрити пакет з перевізними документами (у разі виникнення пожежі у вантажному поїзді) і встановити найменування вантажу, що горить, а також наявність у складі поїзда вагонів з небезпечними вантажами і супроводжуваних провідниками, повідомити чергових по станціях і поїзного диспетчера про найменування вантажу, що горить, та наявність вагонів з небезпечними вантажами і супроводжуваних провідниками;
- разом з помічником приступити до ліквідації пожежі наявними засобами пожежегасіння (переносними вогнегасниками, піском, водою тощо; при виникненні пожежі у тепловозах, електровозах, моторних вагонах дизель-поїздів - крім цього, установками пожежегасіння, якими вони обладнані). Гасіння пожежі на локомотивах, моторвагонному рухомому складі та у вантажних вагонах необхідно здійснювати відповідно до вимог "Інструкції по забезпеченню пожежної безпеки на локомотивах и моторвагонном подвижном составе", а у вагонах з небезпечними вантажами - також і Правил безпеки та порядку ліквідації аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезенні їх залізничним транспортом;
- у разі неможливості ліквідувати пожежу наявними засобами пожежегасіння вжити заходів до розосередження рухомого складу.

Розосередження рухомого складу необхідно проводити у такій послідовності: загальмувати та закріпити хвостову групу вагонів, що залишаються, відвести головну групу вагонів з вагоном чи вагонами, які горять, на відстань, що виключає можливість перенесення вогню на вагони, що залишаються, та будівлі і споруди, але не менше 10 м (при пожежі у вагонах з легкозаймистими вантажами та цистернах зі зрідженими і стиснутими газами - на відстань не менше 200 м; у вагонах з небезпечними вантажами класу I (вибухові матеріали) - на відстань не менше 300 м), відцепити та закріпити гальмовими бацмаками вагон, у якому виявлено пожежу, відвести головну частину вагонів, що залишилися, на вищезазначену відстань і закріпити їх. При пожежі двосекційних тепловозах або електровозах необхідно провести розчеплення та розосередження їх секцій на відстань не менше 10 м одна від одної та від головного вагона;

- *на електрифікованих дільницях через чергового по найближчій станції або поїзного диспетчера передати вимогу про зняття напруги у контактній мережі;*
- *у разі виникнення пожежі у вагоні (вагонах) пасажирського поїзда локомотивна бригада повинна діяти за вказівками начальника пасажирського поїзда.*

Організація гасіння пожеж

Відповідальність за своєчасний виклик пожежної охорони, організацію і керівництво гасінням пожежі наявними засобами пожежегасіння, виведення людей з небезпечної зони і евакуацію матеріальних цінностей до прибуття пожежних підрозділів покладається:

- *у вантажному поїзді на перегоні - на машиніста поїзда;*
- *у вантажних вагонах на станції - на начальника станції, а у разі його відсутності - на чергового по станції;*
- *на підприємстві залізничного транспорту - на керівника підприємства (його заступника);*
- *у пасажирському поїзді - на начальника поїзда;*
- *у дизель - або електропоїзді - на машиніста поїзда;*
- *у рефрижераторному поїзді (секції) - на начальника поїзда (головного механіка секції).*

При гасінні пожежі силами пожежних підрозділів відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті керівництво гасінням пожежі здійснюється начальником пожежного поїзда (команди, караулу) або старшою посадовою особою відомчої воєнізованої охорони, яка прибула на місце пожежі.

При ліквідації пожежі силами пожежних підрозділів Державної пожежної охорони МНС України та відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті керівництво гасінням пожежі здійснює старша посадова особа пожежної охорони МНС відповідно до Інструкції про порядок здійснення державного пожежного нагляду на об'єктах залізничного транспорту і взаємодії Державної пожежної охорони і пожежних підрозділів відомчої воєнізованої охорони залізничного транспорту під час гасіння пожеж та ліквідації наслідків аварій.

Усі вимоги керівника гасіння пожежі, пов'язані з гасінням пожежі, рятуванням людей та матеріальних цінностей, повинні негайно виконуватися працівниками усіх служб залізничного транспорту.

13. ОРГАНІЗАЦІЯ ТА ПРОВЕДЕННЯ ВІДБУДОВНИХ РОБІТ (відповідно до вимог Інструкції з організації відбудовних робіт при ліквідації наслідків транспортних подій на залізницях України ЦРБ-0021)

У випадках виникнення транспортної події, що призвела до сходу та/або зіткнення рухомого складу на перегоні або самовільного падіння тиску в гальмовій магістралі локомотивна бригада зобов'язана:

- *Загальмувати поїзд і після його зупинки терміново сповістити про це по радіозв'язку машиністам парних і непарних поїздів, що прямують перегonom, черговим по станціях, що обмежують перегін, поїзному диспетчеру й одержати від них відповідь. Особливу увагу звернути на відповіді машиністів тих поїздів, що прямують слідом, та першого зустрічного поїзда, що рухається сусідньою колією. Одночасно помічник машиніста огороджує місце сходу рухомого складу так, як передбачено Інструкцією з сигналізації на залізницях України. Усі машиністи поїздів, що перебувають у зоні дії радіозв'язку на даному перегоні, почувши повідомлення про транспортну подію, що починається словами: "Увага! Увага! Слухайте всі", повинні уважно його вислухати і вжити заходів до негайної зупинки поїзда біля місця перешкоди чи прохідного світлофора. Чергові по станціях, що*

- обмежують перегін, і машиністи поїздів повинні відповісти машиністу, який передав повідомлення, і терміново доповісти про те, що трапилося, поїзному диспетчеру. Поїзний диспетчер негайно викликає машиніста поїзда, що прямує слідом, і поїзда, що рухається сусідньою колією, і додатково сповіщає про необхідність зупинки поїзда через схід рухомого складу й закриття перегону для руху поїздів;*
- *якщо після повідомлення по радіозв'язку на сусідній колії з'явиться зустрічний поїзд, викликати його машиніста по радіозв'язку повторно й сповістити про небезпеку, одночасно подати сигнали короткочасним миганням прожектора до одержання аналогічного сигналу у відповідь. Машиніст зустрічного поїзда, сприйнявши сигнали прожектора, що подаються поїздом, або інформацію по радіозв'язку, застосовує екстрене гальмування, подає у відповідь сигнал прожектором, подальші свої дії погоджує з машиністом поїзда, що зупинився;*
 - *якщо є потерпілі, надати невідкладну медичну допомогу;*
 - *розкрити пакет із перевізними документами й упевнитися в наявності в складі поїзда вагонів із небезпечними вантажами і таких, що супроводжуються провідниками, при їх наявності повідомити про це черговому по станції і поїзному диспетчеру. У цьому випадку працівники, що беруть участь у відбудовних роботах, повинні діяти у відповідності з Правилами безпеки та порядком ліквідації аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезенні їх залізничним транспортом;*
 - *при відсутності небезпечних вантажів і виникненні пожежі вжити заходів до виклику пожежних підрозділів, розосередження рухомого складу та гасіння пожежі наявними засобами;*
 - *визначити характер сходу, умови місцевості, профіль колії, закріпити вагони, що залишилися на рейках, від виходу ручними гальмами і гальмовими баумаками;*
 - *визначити характер пошкодження колії, контактної мережі, інших споруд та пристроїв, кількість і тип рухомого складу, що зійшов і пошкодився, його розташування, вид вантажу, що розвалився, і наявність габариту на сусідній колії;*
 - *про характер події і вжиті заходи повторно й докладно доповісти по радіозв'язку, телефону або через інші можливі засоби поїзному диспетчеру або черговим по станціях, що обмежують перегін, і одержати вказівки щодо подальших дій.*