



**РЕГЛАМЕНТ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ РАБОТНИКОВ, СВЯЗАННЫХ С ДВИЖЕНИЕМ
ПОЕЗДОВ, С РАБОТНИКАМИ ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ
АВАРИЙНЫХ И НЕСТАНДАРТНЫХ СИТУАЦИЙ НА ПУТЯХ ОБЩЕГО
ПОЛЬЗОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОАО «РЖД»**

ГБПОУ ВО «Лискинский промышленно-транспортный техникум имени А.К. Лысенко»

Автор: Ермолов В.И
Преподаватель ЛПТТ имени А.К.Лысенко

Лиски 2019 г.



Назначение презентации:

- студентам, проходящим обучение по профессии СПО 23.01.09 «Машинист электровоза»;
- Студентам, проходящим обучение по специальности 23.02.06 «Техническая эксплуатация подвижного состава железных дорог».



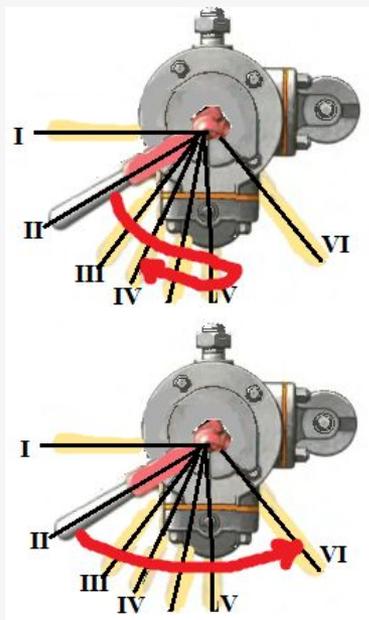
Содержание:

- 1.Порядок действий при обнаружении неисправности верхнего строения пути
- 2.Порядок действий при получении информации о следовании встречного поезда, потерявшего управление тормозами или при несанкционированном движении вагонов.
- 3.Порядок действий при отключении напряжения в контактной сети
- 4.Порядок действий при возникновении пожара в локомотиве
- 5.Порядок действий в случае потери машинистом способности управлять локомотивом.
6. Порядок действий при перекрытии сигнала входного (маршрутного) светофора на запрещающее показание:
7. Порядок действий при перекрытии сигнала выходного светофора на запрещающее показание.

Использованная литература:

- ❖ Распоряжение 2580р от 12.12.2017 «Регламент взаимодействия локомотивных бригад с причастными работниками ОАО "РЖД", деятельность которых непосредственно связана с движением поездов, при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на инфраструктуре ОАО "РЖД"».
- ❖ Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации . Утверждены Приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. N 286.(с учетом изменений по состоянию на 2017г.

1.Порядок действий при обнаружении неисправности верхнего строения пути



При следовании по участку и обнаружении вертикальных или горизонтальных колебаний локомотива(бокового, вертикального толчка) машинист обязан:

- применить служебное торможение и внимательно следить за состоянием подвижного состава до остановки поезда;
- если при следовании с поездом обнаружена неисправность пути, непосредственно создающую угрозу безопасности движения (излом рельс, размыв пути, обвал, снежный занос, выброс пути и т.д.) применить экстренное торможение, приняв все возможные меры для остановки поезда до опасного места;
- немедленно сообщить по поездной радиосвязи машинистам вслед идущего или встречного поездов (когда создана угроза безопасности движения по смежному пути), ДСП, ограничивающим перегон, или ДНЦ по форме:



Внимание, все! Внимание, все! Я, машинист (фамилия) поезда №.... на ... км ... пикете обнаружил "толчок" (боковой, вертикальный или стук и т.д.) при скорости.....км/ч. Сведений о наличии габарита по соседнему пути не имею (или габарит по соседнему пути имеется)". Повторять доклад до получения подтверждения машинистами вслед идущих и встречных поездов, а также ДСП, ограничивающим перегон.

После остановки пассажирского поезда его осмотр производят машинист совместно с начальником поезда. Осмотр других поездов производит машинист поезда.

Если при осмотре поезда неисправности локомотива, вагонов и пути под составом не выявлены, после доклада ДСП о результатах осмотра разрешается движение со скоростью не более 20 км/ч. После прощедования опасного места всем составом следовати с установленной скоростью.



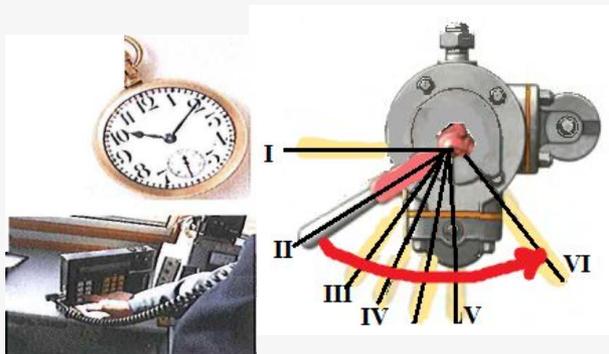
Если причиной толчка послужили: лопнувший рельс, размыв пути, обвал, выброс пути и другие неисправности пути, угрожающие безопасности движения поездов, дальнейшее следование поезда по опасному месту разрешается только после осмотра данного места работником пути (должностью не ниже бригадира) и обязательной записью им в бланке ДУ-61 о возможности проследовать опасное место с указанием скорости движения.

Если поезд остановлен у лопнувшего рельса, по которому согласно заключению бригадира пути (запись в бланке предупреждения на поезд ДУ-61), возможно пропустить поезд, то по нему разрешается пропустить только один первый поезд. По лопнувшему рельсу в пределах моста или тоннеля пропуск поездов во всех случаях запрещается.



В случае возникновения препятствия (размыв пути, обвал, снежный занос, развалившийся груз и т.д.) по соседнему пути, машинист должен подавать сигнал общей тревоги (один длинный и три коротких) и организовать его ограждение.

2. Порядок действий при получении информации о следовании встречного поезда, потерявшего управление тормозами или при несанкционированном движении вагонов.



После получения сообщения от ДНЦ или ДСП о следовании встречного поезда, потерявшего управление тормозами подвижного состава, или несанкционированного движения вагонов) машинист обязан немедленно остановить поезд экстренным торможением, одновременно подтвердить полученное сообщение и уточнить время ухода состава на путь следования:

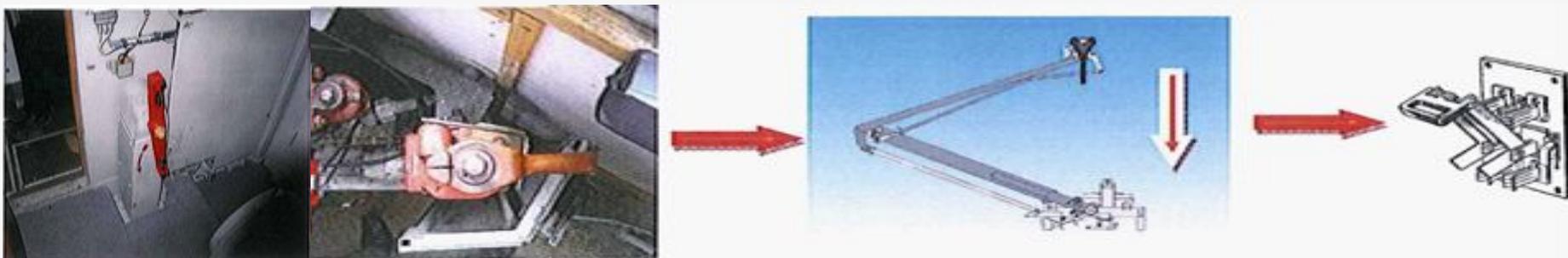
- по поездной радиосвязи сообщить ДНЦ, ДСП, ограничивающих перегон, и машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне, о месте остановки;
- отцепить локомотив от заторможенного состава и отъехать от него на возможно большее расстояние, при этом направить ТЧМП для укладки тормозных башмаков;



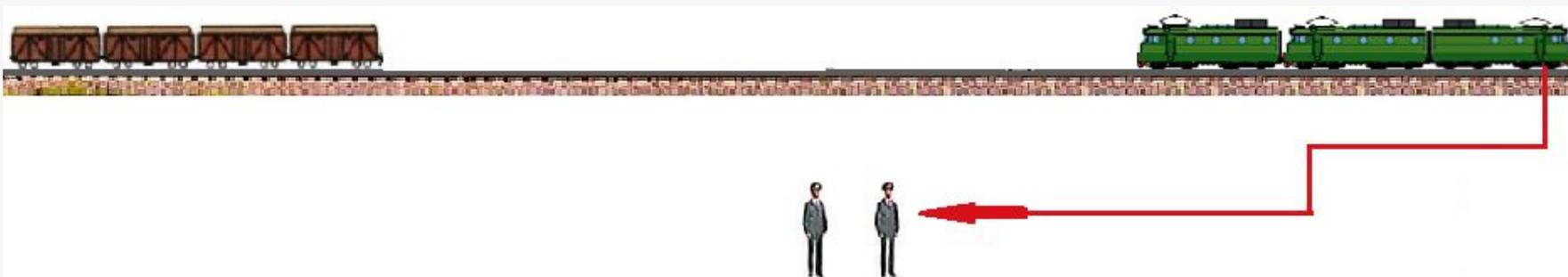
- в зависимости от ситуации, по радиосвязи сообщить ДНЦ или ДСП о принятых мерах;

- после остановки затормозить локомотив вспомогательным тормозом до максимального давления в ТЦ, опустить токоприемники, отключить рубильник АБ, привести в действие ручные тормоза.

В зависимости от ситуации, после остановки поезда или отцепившегося от состава локомотива, машинист, соблюдая меры личной безопасности, обязан для задержания несанкционированно ушедших вагонов (встречного поезда) уложить тормозные башмаки на рельсы на возможно большем расстоянии от локомотива и соблюдая меры личной безопасности немедленно отойти на безопасное расстояние

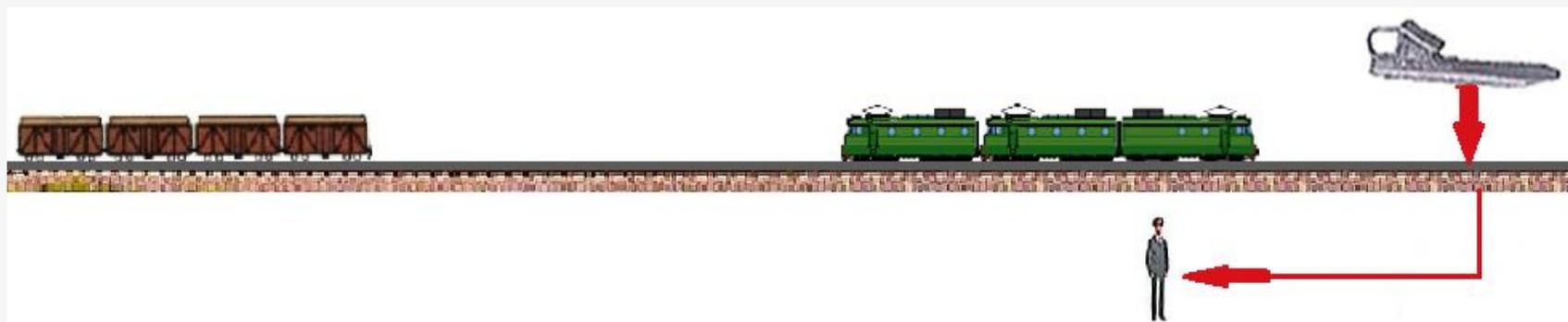


При следовании с пассажирским поездом, машинист останавливает поезд экстренным торможением. Вызывает по радиосвязи начальника пассажирского поезда .



- дает команду о приведении в действие ручных тормозов вагонов и немедленной эвакуации пассажиров. Начальник пассажирского поезда, получив данную информацию обеспечивает силами поездной бригады эвакуацию пассажиров и приведение в действие ручных тормозов вагонов. При неисправности или отсутствии поездной радиосвязи после 30 остановки поезда, машинист передает через проводника первого вагона команду о немедленной эвакуации пассажиров и закреплении ручными тормозами состава поезда, о чем проводник первого вагона по цепочке сообщает начальнику пассажирского поезда.

После передачи информации локомотивная бригада обязана отцепить локомотив от состава и отъехать от состава на возможно большее расстояние навстречу движущимся вагонам. В зоне их видимости остановить локомотив, привести его в нерабочее состояние и покинуть кабину управления, отойти на безопасное расстояние от подвижного состава

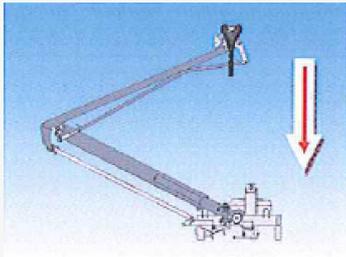


3.Порядок действий при отключении напряжения в контактной сети.

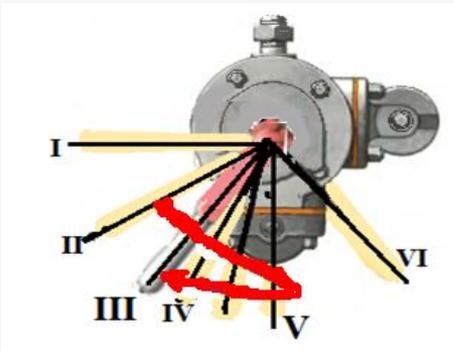
При отключении напряжения в контактной сети машинист обязан:



- немедленно перевести контроллер в нулевое положение и визуально проверить состояние токоприемников и элементов контактной сети;
- при отсутствии повреждения токоприемников и контактной сети движение поезда осуществить по инерции при отключенных силовых, вспомогательных цепях и контакторе отопления поезда;
- контролировать запас воздуха в главных резервуарах локомотива, показание киловольтметра контактной сети;
- при успешной подаче напряжения в контактную сеть возобновить движение поезда в тяговом режиме.



При отсутствии напряжения в контактной сети в интервале от **первой до второй минуты** машинист должен произвести опускание токоприемников.



В интервале времени от **двух до четырех минут включительно**, после опускания всех токоприемников на ЭПС проверяется исправность устройств электроснабжения, и производится остановка поезда служебным торможением.



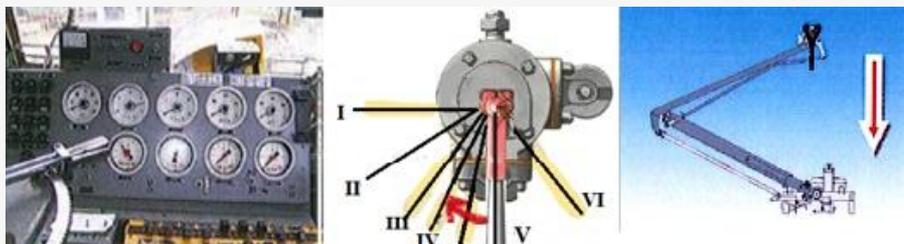
В интервале времени от 4 до 10 минут после первого снятия напряжения с контактной сети локомотивные бригады приступают по указанию ДНЦ на перегонах и ДСП на станциях к поочередному подъему токоприемников на ЭПС. При этом внимательно наблюдают за состоянием токоприемников, другого крышевого электрооборудования для выявления неисправности. При отсутствии видимых неисправностей на ЭПС включаются силовые и вспомогательные цепи, контактор отопления поезда. При наличии напряжения в контактной сети возобновляется движение в тяговом режиме.



При отсутствии напряжения более 20 минут или при наличии неисправности на локомотиве закрепить состав тормозными башмаками, закрутить ручные тормоза локомотива (в пассажирском поезде закрепление состава согласовать с начальником поезда).



4.Порядок действий при возникновении пожара в локомотиве :



- При возникновении пожара в локомотиве л/б обязана: перевести в нулевое положение контроллер пульта машиниста, остановить дизель (на тепловозе), выключить вспомогательные машины, отключить главный выключатель, опустить токоприемник и остановить поезд;



- подать звуковой сигнал пожарной тревоги (один длинный, два коротких) и сообщить о пожаре ДНЦ или ДСП, ограничивающих перегон а также машинистам вслед идущих и встречных поездов о причине остановки: по форме:

"Внимание, все! Внимание, все! Я машинист поезда № ____, __ фамилия, остановился на ____ км, __ пикете, __ пути, перегона _____, вследствие пожара на электровозе, габарит по соседнему пути имеется, будьте бдительны!". Повторять до получения подтверждения.

- принять меры к закреплению поезда на месте и отключить приборы управления и рубильник аккумуляторной батареи локомотива;

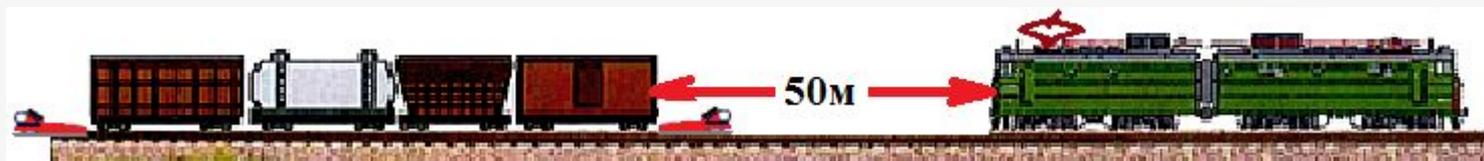


- на электровозах убедиться, что токоприемник опущен, и контактный провод не касается крыши или имеющегося на ней оборудования и, если очаг расположен не ближе 2 м к контактному проводу, приступить вместе с помощником машиниста к тушению пожара, используя имеющиеся огнетушители и сухой песок;

- включить систему стационарного пожаротушения в зависимости от конструктивных особенностей локомотива;

- при возгорании тяговых двигателей или подводящих кабелей к ним тушение пожара начинать с кузова электровоза;

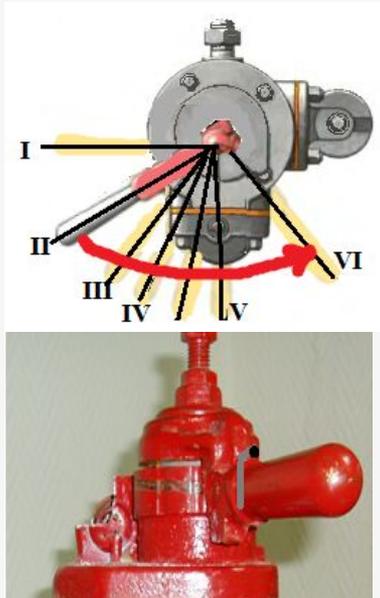
- если пожар не может быть ликвидирован своими силами и имеющимися средствами, отцепить электровоз и отвести его от состава поезда на расстояние не менее 50 метров и после этого, при опасности распространения огня с горячей секции на другую, расцепить их с отводом на безопасное расстояние, предварительно закрепив горящую секцию.



После ликвидации пожара, подача напряжения на локомотив, где имело место повреждение электроаппаратов и проводов, запрещается. Локомотив, поврежденный пожаром, должен следовать в депо с опущенными токоприемниками и отключенными цепями управления.

5. Порядок действий в случае потери машинистом способности управлять ЛОКОМОТИВОМ.

Помощник машиниста в случае потери машинистом способности управлять ЛОКОМОТИВОМ обязан:



- остановить поезд экстренным торможением, для чего перевести ручку крана машиниста в крайнее правое положение (VI положение) или ручку комбинированного крана в крайнее правое положение;

- после остановки поезда ручку крана вспомогательного тормоза перевести в крайнее тормозное положение и зафиксировать ее фиксатором

- сообщить о случившемся, по радиосвязи ДНЦ, ДСП, ограничивающих перегон, и машинистам встречных и попутных поездов, находящихся на перегоне, в пассажирском поезде начальнику поезда, в МВПС сделать объявление по оповестительной установке о вызове медработников из числа пассажиров для оказания помощи;



- оказать первую медицинскую помощь машинисту;
- согласовать с ДНЦ порядок дальнейших действий;
- при невозможности дальнейшего следования, по согласованию с ДНЦ, закрепить поезд всеми имеющимися средствами локомотива (ручные тормоза локомотива, тормозные башмаки).



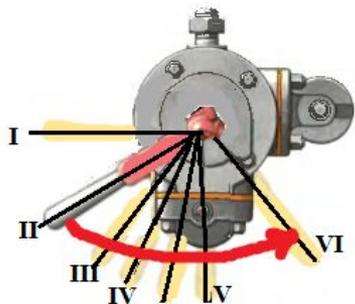
Машинист первого встречного поезда (или попутного направления), получивший информацию об остановке поезда **из-за потери машинистом способности управлять ЛОКОМОТИВОМ должен:**

- остановиться для оказания медицинской помощи и доставки пострадавшего в ближайшее медицинское учреждение;
- проконтролировать правильность закрепления состава остановившегося поезда.

В случае потери работоспособности машиниста при ведении поезда, помощник машиниста, имеющий права управления локомотивом по указанию ДНЦ имеет право довести поезд до ближайшей станции, где будет оказана медицинская помощь машинисту со скоростью, обеспечивающей безопасность движения, при этом ДНЦ согласовывает возможность управления поездом помощником машиниста с дежурным по эксплуатационному локомотивному депо.



6. Порядок действий при перекрытии сигнала входного (маршрутного) светофора на запрещающее показание:



- принять меры к остановке поезда, не допуская проезда сигнала с применением экстренного торможения. **В процессе остановки внимательно следить за правильностью приготовления маршрута приема поезда;**

- сообщить о месте и причинах остановки ДСП (ДНЦ) и машинистам вслед идущих поездов по форме: **"Внимание все! Я машинист поезда № ____, __ фамилия, остановился на __ км, __ пикете, __ пути, перегона _____, вследствие _____ перекрытия входного (маршрутного) светофора с (зелёного, жёлтого) на красный, габарит по соседнему пути имеется, будьте бдительны!"**



в случае невозможности открытия светофора (или его проезда) дальнейшее следование производится по одному из разрешений передаваемых, для проследования светофора с запрещающим показанием ДСП (ДНЦ):

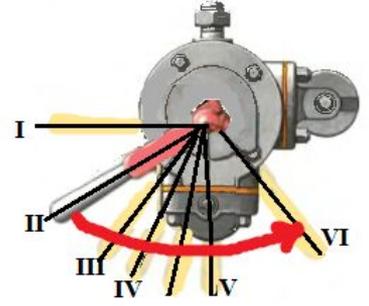
- 1) по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту по радиосвязи;
- 2) по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту по специальному телефону, установленному у входного светофора;
- 3) по пригласительному сигналу;
- 4) по письменному разрешению ДСП станции;
- 5) по регистрируемому приказу ДНЦ (при диспетчерской централизации) в соответствии с пунктом 13 приложения № 2 к настоящей Инструкции;
- 6) по специальному маневровому светофору, установленному на мачте входного сигнала.

После получения одного из разрешений передаваемых, для проследования входного светофора с запрещающим показанием ДСП (ДНЦ), машинист должен:

- убедиться в отсутствии препятствия для дальнейшего движения;
- подавая сигнал бдительности (**до вступления поезда на путь приема**) следовать со скоростью не более 20 км/ч с готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения независимо от показаний АЛСН, до выходного (маршрутного) светофора или предельного столбика.



7. Порядок действий при **перекрытии сигнала выходного светофора на запрещающее показание.**



- принять меры к остановке поезда, не допуская проезда сигнала с применением экстренного торможения. В процессе остановки внимательно следить за правильностью приготовления маршрута отправления поезда;
- сообщить о месте и причинах остановки ДСП (ДНЦ);

- в случае невозможности открытия светофора (или его проезда) дальнейшее следование производится по одному из разрешений передаваемых для проследования выходного светофора с запрещающим показанием ДСП (ДНЦ).

на двухпутный перегон по правильному железнодорожному пути:

- 1) по пригласительному сигналу на выходном светофоре;
- 2) по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по радиосвязи;
- 3) по разрешению на бланке ДУ-54 с заполнением пункта I.

На однопутный перегон или по неправильному железнодорожному пути двухпутного перегона с двухсторонней автоблокировкой при запрещающем показании выходного светофора поезд может быть отправлен:

- 1) по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по радиосвязи;
- 2) по разрешению на бланке ДУ-54 с заполнением пункта I.