

Утверждены
приказом Вице-президента
Акционерного общества
«Национальная компания
«Қазақстан темір жолы»
от «27» 07 2004 года №149-ЦЗ

Правила пересылки локомотивов, моторвагонного подвижного состава и кранов на железнодорожном ходу

1. Общие положения

1. Правила пересылки локомотивов, моторвагонного подвижного состава и кранов на железнодорожном ходу (далее – Правила) устанавливают порядок пересылки локомотивов, моторвагонного подвижного состава и кранов на железнодорожном ходу по магистральной железнодорожной сети Акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» (далее – Компания).

2. В настоящих Правилах используются следующие сокращения и термины:

- 1) МВПС – мотор-вагонный подвижной состав;
- 2) ПТЭ – Правила технической эксплуатации железных дорог Республики Казахстан, утвержденные приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 17 февраля 2000 года №109-І;
- 3) ИСИ – Инструкция по сигнализации на железных дорогах Республики Казахстан, утвержденная приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 17 августа 2000 года №364-І;
- 4) ИДП – Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Республики Казахстан, утвержденная приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 17 августа 2000 года №364-І;
- 5) ЦТ – акционерное общество «Локомотив»;
- 6) ЦД – Дирекция перевозок Акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»;
- 7) ЦП – департамент пути Дирекции магистральной сети Акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»;
- 8) ДН – филиал Акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы» - отделение перевозок;
- 9) ТЧЭ – филиал акционерного общества «Локомотив» -

эксплуатационное локомотивное депо;

10) АЛСН – автоматическая локомотивная сигнализация;

11) КР – капитальный ремонт;

12) ПТО – пункт технического обслуживания локомотивов;

13) АБ – аккумуляторная батарея;

14) проводники – локомотивная бригада, сопровождающая локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав, краны на железнодорожном ходу, пересылаемые в недействующем (холодном) состоянии.

3. В порядке регулировки и пополнения парка локомотивов локомотивы, МВПС и краны на железнодорожном ходу разрешается пересылать в действующем и недействующем (холодном) состояниях в пункты ремонта и из ремонта с приложением установленной технической документации.

4. Электровозы, тепловозы и паровозы разрешается пересылать в одиночном порядке, в поездах и сплотками (группой сцепленных локомотивов).

5. МВПС разрешается пересылать с отдельным локомотивом, составами, секциями и отдельными вагонами в грузовых поездах.

6. Локомотивы, отправляемые в недействующем состоянии, подготавливаются к постановке и включаются в поезда в соответствии с требованиями ПТЭ, ИСИ, ИДП и настоящих Правил.

7. Локомотивы в недействующем состоянии отправляются по заявкам директора ТЧЭ после проверки их технического состояния.

8. Локомотивы, пересылаемые в действующем и недействующем состояниях, по своему техническому состоянию должны соответствовать требованиям безопасности движения и техники безопасности.

9. Запрещается пересылать локомотивы с прокатом и толщиной бандажей, износом их гребней, другими деталями ходовой части, размеры которых в пути следования могут превышать предельно допускаемые нормы.

10. Запрещается производить маневры толчками и распускать с горки электровозы, тепловозы, МВПС и паровозы в недействующем состоянии. Они могут быть пропущены через сортировочную горку только с маневровым локомотивом.

11. Пересылаемые локомотивы должны удовлетворять требованиям ГОСТ 9238-83 «Габариты приближения строений и подвижного состава железных дорог колеи 1520 (1524) мм».

12. Все снятые части локомотивов, кочегарный инструмент (на паровозах) и другие предметы, перевозимые на недействующих локомотивах, надежно закрепляются для предотвращения их смещения и возможности выхода за габарит локомотивов или падения на путь.

13. Техническое обслуживание и проверка технического состояния тормозного оборудования на пересылаемых локомотивах, порядок его размещения в составе поезда, включения тормозов и обеспечения ими, опробование, проверка тормозов и управление ими, а также другие работы по тормозам должны осуществляться в соответствии с требованиями локальных актов Компании, регламентирующих вопросы эксплуатации тормозов подвижного состава.

14. Локомотивы, пересылаемые в пункты ремонта и обратно, укомплектовываются инструментом, инвентарем и сигнальными принадлежностями.

15. Для обеспечения безопасного следования локомотивов, доставки их в пункты назначения в исправном и комплектном состоянии вместе с инструментом, инвентарем, технической документацией директор ТЧЭ выделяет проводников из числа машинистов, их помощников, слесарей по ремонту локомотивов.

16. Обязанности проводников устанавливаются согласно приложению 1 к настоящим Правилам. При необходимости сопровождения одиночного локомотива более суток выделяется не менее двух проводников, сплотки до пяти локомотивов включительно - не менее трех проводников. Из числа проводников, выделяемых для сопровождения недействующих локомотивов, один из них назначается старшим.

17. Все локомотивы, в том числе принадлежащие другим организациям, перед отправкой в недействующем состоянии подвергаются техническому обслуживанию ТО-5 и комиссионному осмотру в стойлах со смотровой канавой с оформлением акта формы ТУ-25 (приложение 2 к настоящим Правилам), в котором указывается разрешаемая скорость следования локомотива.

18. Локомотивы, отправляемые в недействующем состоянии на технические обслуживания ТО-6, ТО-7, ТО-8 или КР, при передаче с баланса одного ТЧЭ на баланс другого или при отправке в ТЧЭ во временную эксплуатацию осматриваются комиссией в составе директора ТЧЭ или его заместителя, приемщика локомотивов, а при отсутствии в штате приемщика локомотивов – мастером ТЧЭ, ревизором по безопасности движения поездов и проводниками.

19. Локомотивы, принадлежащие другим организациям, предназначенные для пересылки в недействующем состоянии, осматриваются комиссией в составе директора или заместителя ТЧЭ (председатель), представителя организации, которой принадлежат локомотивы, приемщика локомотивов, а при отсутствии в штате приемщика локомотивов - мастером ТЧЭ, ревизорами по безопасности движения поездов и проводниками.

20. Обнаруженные при осмотре комиссией дефекты, препятствующие безопасному следованию локомотива, должны быть устранены, после чего комиссией на каждый локомотив, подлежащий отправке в недействующем состоянии, составляется в трех экземплярах акт формы ТУ-25

21. Первый экземпляр акта формы ТУ-25 предъявляется вместе с заявкой на отправку недействующего локомотива начальнику станции отправления, второй экземпляр акта формы ТУ-25 вручается под расписку старшему проводнику локомотива, третий экземпляр акта формы ТУ-25 остается у отправителя.

22. Разовое разрешение на перемещение по железнодорожным путям:

локомотивов, принадлежащим другим организациям, серии которых эксплуатируются на железнодорожных путях, выдается приказом директора ДН;

локомотивов, серии которых не обращаются на железнодорожных путях, выдается письмом либо телеграммой за подписью Вице-президента Компании.

Разрешение выдается на основании заявки отправителя, к которой прилагается акт формы ТУ-25.

23. Скорости движения локомотивов по главным путям перегонов, главным и приемоотправочным путям станций определяются ЦП исходя из норм допускаемых скоростей движения локомотивов по железнодорожным путям колеи 1520 (1524) мм и утверждаются приказом Вице-президента Компании. Этот порядок определения скорости движения локомотивов распространяется и на серии локомотивов, принадлежащих другим организациям, в случае если такие серии локомотивов эксплуатируются на железнодорожных путях.

24. Допускаемые скорости следования недействующих локомотивов, принадлежащих другим организациям, в каждом отдельном случае согласовываются с ЦП и ЦТ и утверждаются приказом Вице-президента Компании.

25. Перемещение локомотивов (кроме паровозов и тепловозов ТГМ-1, ТГМ-3) и МВПС в недействующем состоянии в составе грузовых поездов и отдельными сплотками при отсутствии технических дефектов, препятствующих их безопасному следованию, должно осуществляться с установленной графиком для грузовых поездов скоростью, но не выше максимальной скорости, установленной по пути для серии пересылаемых локомотивов.

26. Скорость следования недействующего локомотива во всех случаях не должна превышать скорости, указанной в акте формы ТУ-25. Не допускается в акте формы ТУ-25 безосновательно занижать

разрешаемую скорость следования локомотива.

27. При следовании в поезде недействующего локомотива машинисту ведущего локомотива, дежурным по станции выдается предупреждение, в котором указывается разрешаемая скорость следования локомотива, определенная актом формы ТУ-25.

28. Не допускается следование по участкам железнодорожного пути, оборудованным путевыми устройствами АЛСН, действующих локомотивов из числа сплотки, перемещаемых в одиночном порядке в действующем состоянии, не имеющих устройств АЛСН с автостопом или с неисправными устройствами АЛСН с автостопом.

29. Сплотки локомотивов разрешается отправлять к месту назначения впереди всех грузовых вслед за пассажирскими поездами, а одиночные локомотивы - с первым поездом, назначение которого совпадает с маршрутом следования пересылаемого локомотива.

30. Ответственность за правильную установку сигналов на сплотке локомотивов в пути следования и ограждение ее в случае остановки поезда на перегоне возлагается на машиниста ведущего локомотива.

31. Техническое обслуживание ТО-2 локомотивов, пересылаемых в недействующем состоянии, с постановкой их на смотровые канавы осуществляется не реже одного раза в двое суток слесарями комплексных бригад ПТО с затратой времени не более одного часа на один локомотив (односекционный, двухсекционный) или электросекцию.

32. Локомотив, на котором в пути следования обнаружена неисправность, препятствующая его дальнейшему следованию, которая не может быть устранена силами проводников локомотивов, должен быть без задержки доставлен в ближайшее ТЧЭ, располагающее техническими средствами для выполнения ремонта.

33. При обнаружении в пути следования у локомотива ползуна (выбоины) на колесной паре он должен быть доведен до ближайшего пункта ремонта локомотивов в порядке и со скоростями (в зависимости от глубины ползуна), установленными ПТЭ.

34. Кабина машиниста электровоза, тепловоза, будка паровоза, в которой следуют проводники, оборудуется топчаном для отдыха проводников, а в холодное время года в кабине машиниста, будке паровоза и салоне МВПС устанавливается печь-временка.

2. Пересылка одиночных электровозов, тепловозов, МВПС

35. Электровозы, тепловозы, МВПС, передислоцируемые в порядке пополнения парка локомотивов, перемещаемые на ремонт и обратно, отправляются, как правило, в недействующем состоянии.

36. В грузовом поезде вслед за ведущим локомотивом может ставиться не более двух односекционных или одного трехсекционного (двухсекционного) электровоза и тепловоза, отправляемых в недействующем состоянии.

37. Пересылка одного локомотива (пассажирских электровозов и тепловозов) в недействующем состоянии из пунктов оборота производится в голове пассажирского поезда вслед за ведущим локомотивом.

38. В случае пересылки недействующих одиночных локомотивов из пунктов оборота без сопровождения локомотивными бригадами контроль за их состоянием возлагается на локомотивную бригаду ведущего локомотива.

39. Пересылка электровоза в зимнее время по неравномерному графику движения поездов в пределах плеч обслуживания электровозов осуществляется при поднятых токоприемниках и включенных мотор-вентиляторах в сопровождении машиниста или помощника машиниста, имеющего право на управление данным типом локомотива.

40. Пересылка тепловозов и дизель-поездов в зимнее время производится при заглушенных вентиляционных заборных устройствах секций холодильников и тяговых электродвигателей.

41. При пересылке в грузовом поезде МВПС ставится в хвосте поезда одной группой (головным вагоном, обращенным к последнему грузовому вагону) в количестве, устанавливаемом приказом Вице-президента Компании.

42. Прицепные и моторные вагоны МВПС могут транспортироваться в хвосте грузового поезда и без головного вагона. В этом случае автосцепка прицепного или моторного вагонов (имеющая увеличенную высоту оси автосцепки над уровнем верха головки рельсов), которая будет сцепляться с автосцепкой грузового вагона, опускается путем замены маятниковых подвесок, предусмотренных конструкцией автосцепного устройства, маятниковыми подвесками, удлиненными на 10-12 мм. Снятые маятниковые подвески укладываются в один из транспортируемых вагонов.

43. На электровозе, тепловозе, МВПС перед включением в поезд для отправки в недействующем состоянии выполняются следующие работы:

1) проверяются и приводятся в исправное состояние ходовая часть и автосцепные устройства. Размеры и износ деталей не должны выходить за пределы норм допусков и износов для эксплуатации;

2) производятся очистка локомотивов от грязи, уборка кабин машиниста и машинных помещений, промываются и подвергаются санитарной обработке вагоны МВПС, санитарные узлы;

3) проверяется наличие и исправность всех предохранительных устройств от падения на путь оборудования и деталей;

4) проверяется комплектность устройств АПСН и автостопа, недостающая аппаратура пополняется; дополнительные приборы безопасности на локомотиве, отправляемом на ремонт, снимаются или оставляются в соответствии с договором о ремонте;

5) снимаются с локомотива, отправляемого на КР, и остаются на хранении в ТЧЭ съемные устройства радиостанций, пульт управления, блок управления, микротелефонная трубка выносного переговорного устройства, громкоговорители;

6) при отправлении локомотива на ремонт в другое ТЧЭ съемные устройства радиостанций остаются на месте или снимаются с локомотива;

7) фиксируются в закрытом положении крышки люков кузова для выхода к тяговым электродвигателям и на крышу, лестницы для подъема на крышу, двери, окна, все подвижные жалюзи, а также крышки песочниц;

8) устанавливаются на раздвижных дверях вагонов МВПС скобы, препятствующие открытию дверей;

9) закрываются двери шкафов;

10) закрываются на все замки крышки ящиков подвагонной аппаратуры;

11) снимаются на вагонах МВПС нижние части подножек, которые укладываются в вагоны;

12) проверяется работа ручного тормоза, после проверки он должен быть установлен в положение «отпуск тормозов»;

13) проверяется крепление топливных баков;

14) заклеиваются упаковочной тканью выхлопные отверстия тяговых электродвигателей (либо устанавливаются на отверстия заглушки) на локомотивах, устанавливаются на тяговые электродвигатели снегозащитные кожухи (где они предусмотрены конструкцией);

15) устанавливаются в закрытое положение все щитки, заслонки (шиберы) вентиляционных отверстий выброса охлаждающего воздуха из кузова в атмосферу, а там, где их нет, отверстия заклеиваются мешковиной или упаковочной тканью;

16) сливаются вода и масло в соответствии с требованиями руководств по эксплуатации тепловоза и дизель-поезда данной серии;

17) сливается на тепловозах и дизель-поездах топливо из баков, трубопроводов и корпусов фильтров;

18) сливается вода из баков умывальников и санузла;

19) сливается из главных резервуаров конденсат и выпускается из них сжатый воздух, продуваются отстойники компрессоров;

- 20) освобождаются от песка бункеры песочниц;
- 21) перекрываются и пломбируются воздушные резервуары цепей управления и токоприемников;
- 22) устанавливаются (в зимний период работы) снегозащитные фильтры на неподвижные воздухозаборные жалюзи;
- 23) опускаются при необходимости до упора или снимаются стойки радиоантенны;
- 24) закрепляются в опущенном состоянии верхние рамы токоприемников (мягкой проволокой диаметром не менее 1 мм);
- 25) устанавливаются в нулевое положение рукоятки контроллера машиниста, извлекаются из контроллеров машиниста реверсивные рукоятки;
- 26) выключаются разъединители силовых и вспомогательных цепей, устанавливаются в отключенное положение разъединители, выключатели и переключатели тяговых электродвигателей;
- 27) разъединители устанавливаются в положение «заземлено» (там, где это предусмотрено конструкцией);
- 28) проверяется крепление АБ, доводится до нормы плотность их электролита, отсоединяются провода от АБ, концы проводов изолируются, отсеки АБ тепловозов и дизель-поездов пломбируются, выключаются рубильники АБ, снимаются и укладываются в инструментальный ящик все предохранители электрических цепей (на электровозах и тепловозах, пересылаемых в пределах закрепленных плеч обращения, концы проводов от АБ не отсоединяются, предохранители электрических цепей не снимаются; на локомотивах, направляемых на КР, устанавливаются в выключенное положение все выключатели управления в кабинах и кузове, кнопки блоков выключателей и тумблеры в кабинах машиниста, изымаются из щитков ключи управления);
- 29) проверяется крепление межсекционных и межвагонных низковольтных и высоковольтных соединений, незадействованные штепсели межвагонных соединений устанавливаются в холостые приемники и дополнительно закрепляются;
- 30) снимаются с локомотивов и головных вагонов МВПС зеркала заднего вида и укладываются в одну из кабин машиниста (вагон);
- 31) проверяется наличие пломб на защитной и другой аппаратуре согласно перечням пломбируемых аппаратов;
- 32) снимаются и оставляются в ТЧЭ щетки тяговых электродвигателей на электровозах, тепловозах, МВПС, пересылаемых на КР и ТО-8. При пересылке локомотивов и МВПС с ремонтных заводов в пункты назначения щетки тяговых электродвигателей снимаются и укладываются в специальные ящики; допускается извлекать щетки из

гнезд корпусов щеткодержателей, укладывать их плашмя на торец корпуса (рабочими поверхностями щеток в противоположную торцу сторону) и прижимать щетки нажимными пальцами щеткодержателей.

44. При пересылке электровозов и тепловозов по неравномерному графику движения поездов в пределах закрепленных плеч обслуживания локомотивов:

1) щетки тяговых двигателей не снимаются;

2) заправляются смазкой, соответствующей сезону, кожухи и картеры тяговой зубчатой передачи, коробки передач, раздаточные редукторы, моторно-осевые подшипники, опоры кузова, гребнесмазыватели и другие узлы трения ходовой части;

3) отсоединяются и подвешиваются на тепловозах с гидравлической передачей раздаточные (карданные) валы в соответствии с требованиями технической документации заводов - изготовителей тепловозов;

4) закрываются упаковочной тканью или фанерными щитками выпускные патрубки дизеля, всасывающие отверстия вентиляторов охлаждения тяговых электродвигателей и выходные отверстия тяговых генераторов (в случае отсутствия жалюзи), верхние жалюзи холодильника;

5) укомплектовывается кабина машиниста (вагон МВПС), в которой следует проводник локомотива, двумя углекислотными и двумя порошковыми огнетушителями емкостью не менее 5 литров, а также ведром с песком;

6) освобождаются от огнетушащего состава резервуары установок пожаротушения локомотивов, следующих в ремонт и из ремонта.

3. Пересылка паровозов и тендеров

45. Паровозы с тендерами, отправляемые в холодном состоянии, могут ставиться вслед за ведущим локомотивом в количестве не более одного.

46. Постановка холодного паровоза в голове поезда при двойной тяге (работе локомотивов по системе многих единиц) производится в зависимости от верхнего строения пути и искусственных сооружений, разрешается приказом Вице-президента Компании.

47. Паровозы с четырех- и шестиосными тендерами разрешается отправлять тендером вперед, паровозы с трехосными тендерами ставятся в поезд только трубой вперед.

48. Паровозы, отправляемые в холодном состоянии, освобождаются полностью от топлива и воды и должны следовать со снятыми ведущими и навешенными сцепными дышлами.

49. Движущийся и парораспределительный механизмы, арматура котла паровоза для предупреждения коррозии смазываются техническим вазелином. Поверхности трения пальцев кривошипов, подшипников, снятых дышел, штоков поршней, параллелей (кроме многоплоскостных) и др. во избежание забоин закрываются войлоком, который обматывается мягкой проволокой.

50. Ползуны устанавливаются и закрепляются в одном из крайних положений, а снятые дышла укладываются и закрепляются на тендере.

51. Паровозы, имеющие централизованную раздачу смазки, перед отправкой оборудуются специальным приводом к пресс-масленкам от кулисы через эксцентриковую тягу или прибором фитильного смазывания для обеспечения бесперебойной подачи масел.

52. При перемещении паровозов в холодном состоянии устанавливается скорость: с диаметром ведущих и сцепных колес более 1250 мм - 50 км/ч, с диаметром ведущих и сцепных колес 1250 мм и менее - 40 км/ч.

53. Паровозы западноевропейского типа, с раздвинутыми колесными центрами, приспособленные к следованию по колею шириной 1520 (1524) мм, разрешается отправлять в холодном состоянии в количестве не более пяти в сплотке и одиночным порядком в горячем состоянии или в холодном при ведущем отдельном локомотиве. Во всех случаях скорость следования указанных паровозов не более 15 км/ч.

54. По мостам, не допускающим движения без ограничения скорости поездов с паровозами тяжелее паровозов серии Эу, пропуск холодных паровозов серии ФД допускается со скоростью не более 40 км/ч. По мостам, на которых требуется ограничение скорости для паровозов серии «Эу холодные паровозы», не тяжелее по массе паровозов серии СО, могут пропускаться паровозы со скоростью, установленной для паровозов серии Эу. Возможность пропуска и скорость следования по таким мостам паровозов серии ФД устанавливается в зависимости от грузоподъемности и технического состояния моста. При ограничении возможности установки в поездке паровозов непосредственно друг за другом из-за технического состояния моста паровозы отделяются друг от друга и от ведущего локомотива 8-осными грузовыми вагонами.

55. Разрешается производить сцепление холодных паровозов в сплотках друг с другом головными частями (труба с трубой).

56. Разрешается пересылка отдельных тендеров или по два тендера, сцепленных между собой стяжными ящиками. При пересылке одного тендера с места отправления к стяжному ящику должна быть прицеплена платформа, которая следует вместе тендером до места его назначения.

4. Пересылка локомотивов сплотками

57. Пересылка значительного числа локомотивов с нагрузкой не более 8,1 тонны на погонный метр, сплотками в количестве от 3 до 10 двухсекционных, 7 трехсекционных или 20 односекционных локомотивов (не считая ведущего локомотива) в сопровождении не менее 3 проводников на каждые пять локомотивов разрешается приказом Вице-президента Компании. Ведущим локомотивом при этом может быть один из локомотивов сплотки, если локомотив этой серии допущен к обращению на данном железнодорожном участке, или участковый локомотив.

58. Для регулировки равномерности графика движения поездов осуществляется пересылка не более пяти локомотивов в сплотке, без сопровождения локомотивной бригады, при температуре наружного воздуха:

для электровозов - плюсовой и отсутствии снежного покрова;

для тепловозов – не ниже +10 С.

Во всех остальных случаях осуществляется пересылка не более трех электровозов в сплотке с поднятыми токоприемниками и с обязательным включением мотор-вентиляторов электровозов и дизель-генераторной установки тепловозов в сопровождении каждого не участвующего в тяге локомотива одним машинистом или помощником машиниста с правом на управление локомотивом.

59. Основные маршруты следования сплотов устанавливаются ЦД и ЦТ.

60. В конце сплотки электровозов и тепловозов разрешается ставить в зимнее время для проводников локомотивов вагон-теплушку, включая его тормозные приборы в тормозную сеть независимо от наличия тормозов в сплотке.

5. Контроль за продвижением пересылаемых локомотивов

61. Контроль за продвижением недействующих одиночных локомотивов и сплотов локомотивов при наличии поездных документов, актов о техническом состоянии локомотива, обеспечивающих безопасность движения по установленному маршруту, возлагается на локомотивных диспетчеров ДН, а сплотов локомотивов - на старших диспетчеров по локомотивам ЦД.

62. В ЦД должен быть установлен ежесуточный диспетчерский учет наличия перемещаемых недействующих локомотивов, их поступления и перемещения.

63. Перемещение локомотивов наносится на график исполненного движения.

64. ТЧЭ за сутки дает дежурному по станции и отделению перевозок заявку о готовности к отправке недействующего локомотива, сплотки локомотивов.

65. Работники технической конторы станции сообщают локомотивному диспетчеру ДН номер поезда, в который включен для следования недействующий локомотив, а также номер поезда перемещаемой сплотки локомотивов. Локомотивный диспетчер ДН представляет диспетчеру по локомотивам ЦД информацию обо всех пересылаемых недействующих локомотивах и сплотках, находящихся на ДН.

66. В ТЧЭ по маршрутным листам, выдаваемым проводникам, необходимо проводить анализ задержек продвижения локомотивов для принятия необходимых мер с сообщением результатов анализа ЦД, ЦТ.

67. ДН, ЦД должны обеспечить беспрепятственное продвижение сплотов локомотивов и одиночных недействующих локомотивов, не допуская их задержек.

68. При задержках в пути следования на железнодорожном участке, перегоне, станции, ТЧЭ по каким-либо причинам проводник обязан своевременно ставить в известность руководство ЦТ.

69. В пути следования при отцепках локомотива от поезда для прохождения ТО-2, устранения неисправности проводник обязан на контрольном пункте отмечать в маршруте машиниста время прибытия и убытия.

Приложение 1
к Правилам пересылки
локомотивов, моторвагонного
подвижного состава и кранов на
железнодорожном ходу,
утвержденным приказом
Вице-президента Акционерного
общества «Национальная
компания «Қазақстан темір жолы»
от «__» _____ 2004 года № _____

Обязанности проводников локомотивов

1. Проводниками локомотивов назначаются машинисты локомотивов и помощники машинистов, а также лица не моложе 18 лет, имеющие опыт работы по эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту локомотивов, выдержавшие проверку в комиссии ТЧЭ на знание ими ПТЭ, ИСИ, ИДП, нормативных актов Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан и Компании, регламентирующих вопросы техники безопасности и производственной санитарии при эксплуатации и ремонте локомотивов, безопасности работников железнодорожного транспорта на электрифицированных линиях, обеспечения пожарной безопасности на локомотивах.

Проводники локомотивов должны знать правила применения тормозных средств на пересылаемых локомотивах, порядок опробования тормозов в сплотке и переключения режимов воздухораспределителей.

2. Проводники локомотивов проходят медицинское освидетельствование для определения их пригодности к выполнению возлагаемых на них обязанностей.

3. Старший проводник локомотива несет персональную ответственность за безопасность следования сопровождаемых им локомотивов, доставку их в пункты назначения в исправном и комплектном состоянии вместе с инструментом, инвентарем и технической документацией, а также за выполнение работ, оговоренных в настоящих Правилах.

4. Проводники локомотивов обязаны:

знать и точно выполнять требования документов, указанных в пункте 1 настоящего приложения;

выполнять приказы и оперативные распоряжения руководителей ТЧЭ, диспетчеров, дежурных по станциям и других должностных лиц, имеющих отношение к подготовке локомотива к транспортировке в недействующем состоянии и его перемещению;

сообщать машинисту ведущего локомотива необходимую информацию об обеспечении безопасного следования сопровождаемых локомотивов;

участвовать в подготовке к следованию недействующих локомотивов, проверке их технологического состояния, подписывать акт формы ТУ-25 (старший проводник), сопровождать локомотив, сдавать его в пункте назначения с оформлением акта сдачи (старший проводник);

принимать меры по обеспечению продвижения локомотива без задержек в пункт назначения;

обеспечивать выполнение требований инструкций по технике безопасности и производственной санитарии, пожарной безопасности;

при возникновении пожара принимать меры по остановке поезда и тушению пожара средствами пожаротушения, имеющимися на пересылаемой тяговом подвижном составе, а если это невозможно, то сообщать о пожаре машинисту ведущего локомотива;

наблюдать в пути следования за безопасным проследованием локомотивов, следить за появлением утечек воздуха в пневматических сетях, состоянием тормозных колодок, действием тормозных приборов, выходом штоков тормозных цилиндров, принимая меры по устранению выявленных неисправностей, а также по предотвращению юза и образования ползунов на колесных парах;

выполнять техническое обслуживание локомотива (особое внимание уделять проверке состояния ходовой части, креплению ее деталей, своевременному пополнению смазкой узлов трения; выявленные неисправности устраняются силами проводников локомотивов, а если это невозможно – то в ближайшем ТЧЭ или ПТО);

во всех случаях, когда сплотка прибывает на какой-либо пункт и ведущий локомотив от нее отцепляется, затормаживать сплотку ручными тормозами и подкладывать четыре тормозных башмака под крайние оси сплотки локомотивов с наружной стороны;

получать в ТЧЭ и сдавать в пункте назначения инструмент, инвентарь, техническую документацию как для новых локомотивов, так и для локомотивов, отправляемых в ремонт или возвращающихся в ТЧЭ приписки после ремонта;

по прибытии в пункт назначения снять печь-временку, очистить ее

от нагара и сдать в кладовую ТЧЭ, убрать весь мусор с локомотива, вычистить грязь из кабины (будки) машиниста и коридоров, протереть теплой водой с мылом стенки и пол кабины машиниста.

5. Проводникам локомотивов категорически запрещается:

при движении локомотива и во время стоянок в пути следования оставлять локомотив без присмотра;

трогать при движении локомотива токоведущие части, входить в высоковольтную камеру, загружать ее посторонними предметами;

производить какие-либо включения электрических кнопок, рубильников, перемещения рукояток приборов, включая пневматические краны;

подниматься на крышу локомотива во время нахождения его под контактным проводом;

поднимать токоприемник или подавать каким-либо способом на электровоз или электропоезд (электросекцию) напряжение;

допускать на локомотив посторонних лиц, не связанных с его приемкой-сдачей и сопровождением;

провозить на локомотиве грузы, которые не имеют отношения к пересылаемым локомотивам;

оставлять без присмотра горящую печь-временку и держать открытой дверцу топки (при уходе с локомотива печь должна быть обязательно потушена).

6. В случае заболевания в пути следования проводник локомотива должен на ближайшей станции через дежурного по станции потребовать отцепки локомотива от состава и постановки его в тупик и обратиться за медицинской помощью в местную поликлинику или амбулаторию, сообщив одновременно о случившемся в ТЧЭ телеграммой.

7. Старший проводник локомотива сразу же по прибытии локомотива в пункт назначения сообщает об этом телеграммой в ТЧЭ.

Приложение 2
к Правилам пересылки
локомотивов, моторвагонного
подвижного состава и кранов на
железнодорожном ходу,
утвержденным приказом
Вице-президента Акционерного
общества «Национальная
компания «Қазақстан темір жолы»
от «__» _____ 2004 года № _____

Форма ТУ-25

АКТ
проверки технического состояния локомотива (крана), МВПС
(секции), предназначенных для пересылки
в недействующем состоянии

«__» _____ 20__ года мы, нижеподписавшиеся, составили
настоящий акт о том, что произведенной проверкой технического
состояния _____ серии № ____ ТЧЭ ____, предназначенного
(локомотив, кран, МВПС, секции)

для следования в поезде, сплотке (ненужное зачеркнуть) в недействующем
состоянии, установлено:

- а) наименьшую толщину гребня имеет _____
колесная пара с правой стороны _____ мм, с левой _____ мм;
- б) наибольший прокат имеет бандаж __ колесной пары с __ стороны
и составляет ____ мм;
- в) разбеги колесных пар _____
(находятся в норме)
- г) на всех гребнях колесной пары _____
(отсутствует какой-либо остроконечный накат)

д) устройства для смазки деталей ходовой части и подвижных
механизмов проверены и находятся _____

смазка в узлы трения поступает _____
(в исправном состоянии)
(нормально)

е) тормоза, в т.ч. ручной тормоз _____
(исправны)

ж) предохранительные устройства _____
(исправны)

з) контрольные размеры бегунковой и поддерживающей тележек, предусмотренные правилами ремонта паровозов, составляют _____

и) печь и топчан для проводника установлены с соблюдением требований чертежа завода-изготовителя локомотива (МВПС), свободный доступ к комбинированному крану двойной тяги обеспечен

к) все требования технических условий локомотиво-, вагоностроительного завода по транспортировке нового локомотива (МВПС) данной серии, в т.ч. в части приспособления его для безопасного следования в недействующем состоянии, _____
(выполнены полностью)

л) стрела крана и его опоры _____
(закреплены в транспортном положении)

1. _____ подготовлен для следования в недействующем состоянии в соответствии с ПТЭ и Инструкцией о порядке пересылки локомотивов (кранов) и МВПС со скоростью следования _____ км/ч.
(локомотив, кран, МВПС, секции)

Директор или заместитель
директора ТЧЭ _____
Ревизор по безопасности
движения поездов _____
Проводник локомотива
(крана), МВПС _____
Машинист-инструктор _____
Инспектор-приемщик
локомотивов _____

Примечания:

1. Акт составляется в трех экземплярах на каждый локомотив (кран), МВПС (секцию); первый экземпляр акта предъявляется начальнику станции отправления, второй вручается проводнику локомотива для сдачи по месту назначения локомотива (крана), МВПС (секции), третий экземпляр акта остается у отправителя.

2. Фамилии, имена работников, составивших акт, должны быть

написаны разборчиво.
