



Действие локомотивной бригады при  
срабатывании устройств УКСПС , КТСМ (  
правило 2580Р „ОАО„ РЖД.)

Выполнил работу Штоколкин Артем Олегович  
гр.305. ПТЭ.

# Действие локомотивной бригады при срабатывании устройств УКСПС, КТСМ (правило 2580Р „ОАО„ РЖД.)

Распоряжение ОАО "РЖД" от 12 декабря 2017 г. N 2580р "О вводе в действие Регламента взаимодействия работников, связанных с движением поездов, с работниками локомотивных бригад при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования инфраструктуры "ОАО "РЖД.

**11.1.** Машинист поезда, руководствуясь сообщением речевого информатора «Внимание! Машинист нечетного (четного) поезда к станции (название станции) КТСМ. Тревога-1, (Тревога-2). Предупреждение», указанием ДСП или ДНЦ и (или) показаниями сигнального светового указателя или входного (выходного) светофора станции обязан:

- при получении информации об обнаружении в поезде ПЕ с показаниями уровня «Тревога-1» принять меры к плавному снижению скорости, чтобы проследовать входные стрелки станции со скоростью не более 20 км/час и следовать с особой бдительностью, наблюдая за составом, на путь приема станции с остановкой поезда;
- при получении информации об обнаружении в поезде ПЕ с показаниями уровня «Тревога-2», незамедлительно принять меры к остановке поезда служебным торможением, сообщить об этом машинистам поездов, находящихся на перегоне, ДСП (ДНЦ). Осмотреть ПЕ, в которых КТСМ зафиксировали признаки неисправности и доложить ДСП (ДНЦ) о возможности следования с поездом на станцию или затребовать к поезду работников вагонного хозяйства (при наличии их на станции) или необходимости получения консультации от работников вагонного хозяйства о возможности дальнейшего следования в поезде неисправной ПЕ.

В случае остановки пассажирского поезда, машинист обязан сообщить об этом начальнику поезда и совместно с ним осмотреть ПЕ, в которых КТСМ зафиксировали признаки неисправности. В зависимости от состояния узлов вагонов начальник поезда принимает решение о возможности следования ПЕ с поездом или необходимости затребовать у ДСП к поезду работников вагонного хозяйства, о чем сообщает машинисту поезда, для передачи информации ДСП (ДНЦ). В случае получения информации об обнаружении в составе моторвагонного подвижного состава ПЕ с показаниями уровня «Тревога-1», «Тревога-2» машинист принимает меры к плавному снижению скорости (если не требуется экстренная остановка поезда) и остановке состава для осмотра ПЕ, в которых КТСМ зафиксировали признаки неисправности. По окончании осмотра машинист поезда обязан доложить ДСП (ДНЦ) инвентарные номера вагонов, о наличии нагрева букс, признаков неисправности и порядке дальнейшего следования поезда. Все действия по осмотру ПЕ и принятию решения о порядке дальнейшего следования моторвагонного подвижного состава осуществляет лично машинист.

# Действия. Осмотр. КТСМ

**11.2.** Работники вагонного хозяйства (при их отсутствии локомотивная бригада) после остановки поезда по показаниям КТСМ на станции или перегоне обязаны произвести осмотр показанных ПЕ (при обнаружении нагретых букс) не позднее 15 минут после остановки поезда.

Осмотр узлов и ходовых частей локомотивов, вагонов электропоездов, специального самоходного подвижного состава и вагонов моторвагонных поездов осуществляется локомотивной бригадой.

Если в результате осмотра будет установлено, что в показанных КТСМ вагонах отсутствуют неисправные узлы (при «Тревоге-1» или «Тревоге-2»), должны быть осмотрены по две смежные ПЕ в обе стороны от зафиксированной. При наличии информации о сбоях КТСМ в счете ПЕ на этот поезд производится осмотр всех ПЕ с указанной КТСМ стороны поезда.

Осмотр вагонов на станции осуществляют работники вагонного хозяйства (при их отсутствии - локомотивная бригада). При необходимости дается уведомление ДСП (ДНЦ) об отцепке неисправных вагонов.

В случае остановки поезда по показаниям КТСМ на перегоне и осмотра подвижного состава локомотивной бригадой, если была установлена невозможность следования поезда на станцию, осмотр и решение о выводе неисправных вагонов с перегона на ближайшую станцию должно приниматься работниками вагонного хозяйства, прибывшими к месту остановки поезда.

Запрещается отправление поездов при выявлении нагретого буксового узла вагонов без принятия решения специалистом-вагонником.

Отправление таких поездов без заключения специалиста-вагонника производится только после отцепки неисправного вагона.

После окончания осмотра или ремонта ПЕ работники вагонного хозяйства (локомотивная бригада) извещают ДСП (ДНЦ) или лицо, снимающее показания регистрирующих устройств, о готовности поезда к отправлению.

Осмотр узлов и ходовых частей специального подвижного состава, следующего с бригадой сопровождения осуществляется локомотивной бригадой и бригадой сопровождения.

**11.3.** Если при осмотре ПЕ, в которых КТСМ зафиксировали признаки неисправности, будет установлено, что ремонт их не требуется и поезд может быть отправлен со станции для дальнейшего следования, то сведения об этом, а также о порядковом номере ПЕ, виде неисправности передаются через оператора центрального поста (ЦЦК) на последующую станцию для усиления бдительности работников вагонного хозяйства, а при остановке поезда - для осмотра таких вагонов. Аналогичные сведения передаются и в случае, когда буксовые узлы или шкивы привода генератора с предаварийным уровнем нагрева не осматривались на данном пункте контроля из-за отсутствия остановки поезда на станции по графику движения.

**11.4.** В случае, когда при осмотре поездов на станции, перед которой установлены КТСМ, будут обнаружены неисправные узлы подвижного состава, не зарегистрированные этими КТСМ и требующие отцепки вагона, по результатам обследования таких вагонов осмотрщиком-ремонтником (осмотрщиком) и машинистом поезда составляется акт, в котором отмечаются сведения о техническом состоянии контролируемого узла вагона, номер поезда, номер вагона, время контроля и др.

# При остановке. КТСМ.

**11.7.** Во всех случаях остановки поезда по показаниям КТСМ (Тревога-1, Тревога-2) после остановки поезда машинист обязан уточнить у ДСП (ДНЦ) ранее полученную информацию:

- наличие в поезде неисправных вагонов и их количество;
- вид неисправности (нагрев буксы, заторможенность колесных пар, нарушение нижнего габарита (волочения));
- порядковый номер зарегистрированной ПЕ;
- сторона по ходу движения и порядковый номер оси зарегистрированной ПЕ;
- уровень (температура) нагрева;
- наличие сбоев средств контроля в счете вагонов.

При контроле состояния буксового узла машинист обязан проверить визуально, инфракрасным прибором для измерения температуры типа «Кельвин» (при наличии) и на ощупь степень нагрева буксовых узлов, ободьев колес и провести осмотр поверхности катания колес с целью выявления ползунов, наваров, цветов побежалости из-за заторможенности колесных пар (при неисправности автотормозного оборудования вагонов), обратив внимание на:

# Скорость при неисправности. И скорость следования.

При контроле состояния буксового узла машинист обязан проверить визуально, инфракрасным прибором для измерения температуры типа «Кельвин» (при наличии) и на ощупь степень нагрева буксовых узлов, ободьев колес и провести осмотр поверхности катания колес с целью выявления ползунов, наваров, цветов побежалости из-за заторможенности колесных пар (при неисправности автотормозного оборудования вагонов), обратив внимание на:

- наличие «свежего» выброса смазки на диск, обод, ступицу колеса, детали тормозной рычажной передачи;
- состояние крышки буксового узла (наличие окалины, цветов побежалости, вспучивание краски, деформации и пробоин крышки);
- наличие болтов крепления смотровой и крепительной крышек, их возможное выворачивание или ослабление;
- свежие потеки смазки в нижней части корпуса буксы, наличие запаха разогретой смазки;
- смещение (сдвиг) корпуса буксы;
- перекося буксы, разворот ее в буксовом проеме боковины тележек;
- в зимнее время - на таяние снега на корпусе буксы (в отличие от других букс).

Если по результатам осмотра установлено, что неисправности букс и заторможенные колесные пары отсутствуют, поезд следует далее с установленной скоростью, до станции, где имеется работник вагонного хозяйства и совместно с ним составляется акт.

Если в результате осмотра поезда на перегоне установлено, что состояние буксового узла позволяет следовать до ближайшей станции (отсутствуют явные внешние признаки разрушения буксового узла) или неисправность не выявлена, локомотивная бригада может продолжить движение до первой станции, о чем докладывает ДСП ближайшей станции (ДНЦ) и вызывает на эту станцию работников вагонного хозяйства для осмотра и дачи заключения о возможности дальнейшего движения поезда.

При движении локомотивная бригада обязана контролировать состояние поезда в кривых участках пути из кабины локомотива.

**11.8.** При остановке поезда на станции по показаниям КТСМ или по графику движения локомотивная бригада (при отсутствии осмотрщика вагонов) обязана осмотреть вагоны с предаварийным уровнем нагрева (Тревога - 0) буксового узла или заторможенности колесных пар (при наличии у нее такой информации).

**11.9.** В целях исключения необоснованных остановок поезда по показаниям средств контроля КТСМ машинист должен выбирать место остановки и режим дальнейшего движения поезда с таким расчетом, чтобы проследовать напольные устройства КТСМ с постоянной скоростью не менее 10 км/час.

# Порядок действий при срабатывании устройств контроля схода подвижного состава.

**12.1.** ДСП или ДНЦ, получив информацию о срабатывании УКСПС и о перекрытии входного или проходного светофоров с разрешающего показания на запрещающее, и убедившись о нахождении на участке приближения к станции поезда, обязан:

- исключить отправление на соседний путь перегона поездов встречного и попутного направлений движения (на двухпутных и многопутных участках железных дорог);
- вызвать по радиосвязи машиниста поезда, при проходе которого сработало УКСПС, сообщить ему об этом текстом следующего содержания:
  - **«Внимание! Машинист поезда № Вашим поездом вызвано срабатывание УКСПС! Немедленно остановитесь! ДСП станции ... (название станции, фамилия)»;**
- вызвать по радиосвязи машиниста поезда встречного направления, если он следует по станции или ранее был отправлен на перегон, сообщить ему о срабатывании УКСПС и остановке поезда на соседнем пути;
- получив информацию о результатах осмотра поезда совместно с ДНЦ устанавливает порядок дальнейшего движения поезда и организации движения поездов, принимает решение о передаче информации руководителям станции и о проведении аварийно-восстановительных мероприятий.

**12.2.** Если при подходе к железнодорожной станции (искусственному сооружению), перед которыми установлено УКСПС, произошло переключение входного (проходного) светофора с разрешающего на запрещающее показание, предупредительного светофора на более запрещающее показание, включение заградительного светофора, или при получении информации о срабатывании УКСПС от речевого информатора, ДСП (ДНЦ) по поездной радиосвязи,

**машинист обязан:**

- остановить поезд служебным торможением и включить красные огни фонарей у буферного бруса локомотива;
- сообщить по радиосвязи об остановке поезда порядком, установленным в разделе 5 настоящего Регламента;
- подавать сигнал общей тревоги (звуковой и световой прозрачно-белым огнем прожектора) при приближении поезда встречного направления в зоне прямой видимости, если от него по радиосвязи ответа не получено;
- направить помощника машиниста для осмотра поезда;
- о результатах осмотра и принятых мерах, а также о возможности дальнейшего движения поездов на перегоне, сообщить ДСП или ДНЦ.

# Помощник машиниста обязан.

## Помощник машиниста обязан:

- произвести осмотр поезда с обеих сторон до хвоста поезда;
- обратить внимание на волочение, выход деталей за габарит подвижного состава, или сход с рельсов колесных пар в поезде;
- осмотреть состояние датчиков УКСПС, при условии их нахождения под составом или не далее 300 метров от хвостового вагона, обратив внимание на количество, номера датчиков, следы разрушения или взаимодействия с элементами ходовых частей поезда (при возможности произвести фото-видео фиксацию состояния датчиков).

**12.3.** Если локомотивная бригада остановившегося поезда обнаружила сход или волочение деталей подвижного состава, она обязана:

- выяснить состояние подвижного состава, наличие габарита по соседнему пути и сообщить эту информацию ДНЦ или ДСП станций, ограничивающих этот перегон;
- в случае схода подвижного состава немедленно произвести его ограждение.

Машинист поезда встречного направления, получив по радиосвязи сообщение об остановке поезда на соседнем железнодорожном пути должен снизить скорость до 20 км/час и проследовать состав стоящего поезда со скоростью не более 20 км/час с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

После прохода стоящего на соседнем железнодорожном пути поезда и отсутствии препятствия для движения машинист сообщает об этом ДНЦ (ДСП) и ведет далее поезд по показаниям светофоров.

Машинист поезда, при проходе которого сработало УКСПС, после остановки поезда обязан направить помощника машиниста для осмотра поезда с обеих сторон с целью обнаружения волочения деталей или сошедших с рельсов колесных пар железнодорожного подвижного состава. О результатах осмотра и принятых мерах машинист докладывает ДНЦ (ДСП).

При управлении поездом машинистом без помощника машиниста порядок осмотра поезда при срабатывании УКСПС устанавливается владельцем инфраструктуры.

В случае устранения причин срабатывания или ложном срабатывании УКСПС машинист докладывает об этом ДНЦ (ДСП).

**12.4.** Если неисправность в поезде не обнаружена, то ДСП по согласованию с ДНЦ принимает поезд установленным порядком.

**12.5.** Поезд, прибывший на станцию, осматривает работник вагонного хозяйства, а при его отсутствии - машинист локомотива. По результатам осмотра определяется порядок дальнейшего следования. Если неисправность не обнаружена, то поезд следует до ближайшего пункта технического обслуживания вагонов с установленной скоростью.

**12.6.** Если машинист поезда при неисправности или сходе подвижного состава не может по радиосвязи вызвать ДСП или ДНЦ, то он должен сообщить об этом машинистам поездов попутного и встречного направления движения для передачи соответствующей информации.

**12.7.** При срабатывании УКСПС под поездом, движущимся по неправильному пути по сигналам автоматической локомотивной сигнализации на двухпутном (многопутном) перегоне или при движении на однопутном перегоне, ДНЦ или ДСП станции отправления по поездной радиосвязи должен дать машинисту поезда команду следующего содержания:

- **«Внимание! Машинист поезда No....., следующего по... пути в неправильном направлении на перегоне ... немедленно остановитесь! Вашим поездом вызвано срабатывание УКСПС! ДНЦ (ДСП станции).**

Команда передается до получения ответа машиниста поезда.

**12.8.** В случае остановки пассажирского поезда на перегоне из-за срабатывания УКСПС машинист после выполнения требований раздела 5 настоящего Регламента обязан сообщить об этом начальнику поезда и совместно с ним произвести осмотр вагонов и локомотива.

По результатам проверки или устранения неисправности начальник поезда совместно с машинистом локомотива принимают решение о порядке дальнейшего следования, о чем машинист по радиосвязи обязан доложить ДСП (ДНЦ). О причинах и времени остановки начальником поезда составляется акт, который передается машинисту на очередной станции, где поезд будет иметь остановку по графику.

Поезд следует с установленной скоростью до пункта технического осмотра пассажирских вагонов, где осмотр вагонов и локомотива производится работниками вагонного и локомотивного хозяйства.

**12.9.** В случае остановки МВПС из-за срабатывания УКСПС осмотр поезда производит машинист. По результатам осмотра машинист самостоятельно принимает решение о порядке дальнейшего следования и необходимости повторного осмотра, о чем докладывает ДСП или ДНЦ.