Приложение № 12

|  |
| --- |
| УТВЕРЖДЕНО:  Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества  протокол от «26-27» октября 2016 г. № 65 |

**Правила**

**пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава на инфраструктуре железнодорожных администраций**

**государств-участников Содружества**

**2016 г.**

|  |  |
| --- | --- |
| Содержание | № стр. |
| 1. Общие положения | 3 |
| 2. Пересылка одиночных электровозов, тепловозов, моторвагонного подвижного состава | 10 |
| 3. Пересылка паровозов и их тендеров | 14 |
| 4. Пересылка локомотивов сплотками | 16 |
| 5. Контроль за продвижением локомотивов | 18 |
| Приложение 1 к «Правилам пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава на инфраструктуре железнодорожных администраций государств-участников Содружества» Проводники локомотивов | 19 |
| Приложение 2 к «Правилам пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава на инфраструктуре  железнодорожных администраций государств-участников Содружества» Форма ТУ-25 | 23 |

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящие Правила устанавливают порядок пересылки локомотивов, моторвагонного подвижного состава и кранов на железнодорожном ходу по инфраструктуре железнодорожных администраций государств-участников Содружества в межгосударственном сообщении.

1.2. Локомотивы, краны на железнодорожном ходу (далее – локомотивы), моторвагонный подвижной состав (далее - МВПС) пересылаются для регулировки парка локомотивов и парка МВПС в пункты ремонта и обратно, в пункты приписки, а также с заводов постройки. Техническое состояние пересылаемых локомотивов должно обеспечивать безопасность движения и соответствовать требованиям правил охраны труда.

1.3. Локомотивы и МВПС разрешается пересылать в составе грузового поезда или отдельной сплоткой (группа сцепленных локомотивов). В составе пассажирского поезда разрешается пересылать только тепловозы и электровозы пассажирских серий. Моторвагонный подвижной состав разрешается пересылать отдельным локомотивом, составами, секциями и отдельными вагонами в грузовых поездах. Паровозы и их сплотки пересылаются только отдельным локомотивом, пересылать их в составе грузового поезда запрещается.

Высокоскоростной и скоростной моторвагонный подвижной состав в недействующем состоянии разрешается пересылать только отдельным локомотивом с использованием переходных устройств, для сцепления головного вагона с автосцепкой ведущего локомотива.

Локомотивы и МВПС разрешается пересылать в действующем или недействующем состоянии:

действующее состояние – МВПС или локомотив приписки железнодорожной администрации, который возможно привести в движение без другого локомотива в пределах железнодорожной администрации - собственницы;

недействующее состояние – локомотив, МВПС, который невозможно привести в движение без другого локомотива.

Электровозы, тепловозы и паровозы, МВПС отправляемые в действующем состоянии, должны быть подготовлены в пункте отправления как локомотивы, выдаваемые для ведения поезда, самостоятельного следования МВПС с соответствующей отметкой в бортовом журнале формы ТУ-152 о проведенном техническом обслуживании. Комиссионный осмотр и составление акта формы ТУ-25 для таких локомотивов и МВПС не требуется.

1.4. Локомотивы и МВПС неэксплуатируемого парка подготавливаются к пересылке и включаются в поезда в соответствии с требованиями настоящих Правил и на основании заявок соответствующих предприятий железнодорожного транспорта или администрации заводов после проверки их технического состояния.

Пересылка локомотивов и МВПС неэксплуатируемого парка оформляется полными документами, как груз на своих осях, с указанием в накладной восьмизначного номера локомотива или МВПС, в соответствии с картотекой тягового подвижного состава владельца инфраструктуры. Если на борту локомотива отсутствует восьмизначный номер, допускается проставление в перевозочном документе его заводского номера или инвентарного номера паровоза (при этом номер тендера может отличаться от номера паровоза, что не является нарушением). Сведения о локомотивах и МВПС в действующем и недействующем состоянии, следующих в составе грузового поезда, вносятся в телеграмму-натурный лист в соответствии с нормативным документом владельца инфраструктуры по составлению натурного листа поезда.

1.5. Локомотивы, МВПС пересылаемые в действующем и недействующем состояниях, по своему техническому состоянию должны обеспечивать безопасность движения и требования охраны труда. При пересылке локомотивов, МВПС неэксплуатируемого парка в недействующем состоянии требуется наличие акта проверки технического состояния локомотива формы ТУ-25 (образец в приложении № 2). Заполнение данных акта допускается в электронном виде.

Акт формы ТУ-25 действителен до пункта назначения с учетом пересечения границ железнодорожных администраций государств -участников Содружества. В случае передислокации локомотива в границах железнодорожных администраций государств-участников Содружества акт формы ТУ-25 заполняется на двух языках, на русском языке и государственном языке государства-участника Содружества. Обязательна проверка наличия на пересылаемый локомотив акта формы ТУ-25 по его прибытию на пограничную станцию сопредельного государства.

На пограничных станциях железнодорожных администраций государств-участников Содружества на локомотиве, прибывающем в недействующем состоянии, работниками пунктов технического обслуживания вагонов (локомотивов) проверяется состояние колесных пар, автосцепного устройства и предохранительных устройств, предохраняющих от падения деталей на путь.

Запрещается производить маневры толчками и распускать с сортировочной горки электровозы, тепловозы, паровозы, моторвагонный подвижной состав. Они могут быть пропущены через сортировочную горку только с маневровым локомотивом.

1.6. Пересылаемые локомотивы должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений и подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм. 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.

1.7. Техническое обслуживание и проверка технического состояния тормозного оборудования на пересылаемых локомотивах и МВПС, порядок размещения, включения и обеспечения тормозами, опробование, проверка и управление тормозами, а также другие работы по подготовке тормозного оборудования должны осуществляться в соответствии с требованиями действующих Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (протокол от 6-7 мая 2014 г. № 60).

1.8. Локомотивы, МВПС пересылаемые в пункты ремонта и обратно, укомплектовываются инструментом, инвентарем, включая сигнальные принадлежности, смазочными материалами (для паровозов) в соответствии с перечнями, установленными железнодорожными администрациями государств-участников Содружества. Владельцам локомотивов, МВПС разрешается вносить дополнения в перечни в зависимости от местных условий и конструктивных особенностей конкретных серий локомотивов, следующих в ремонт и обратно.

Локомотивы, МВПС пересылаемые с заводов постройки, укомплектовываются инструментом, инвентарем, включая сигнальные принадлежности, запасными частями в соответствии с согласованными с владельцами локомотивов ведомостями.

1.9. Для обеспечения безопасного следования локомотивов, МВПС, сохранности инструмента, инвентаря, запасных частей и технической документации, руководители соответствующих предприятий железнодорожных администраций государств-участников Содружества или администрации заводов назначают работников для сопровождения пересылаемых локомотивов (в дальнейшем по тексту «проводники локомотивов»).

Обязанности проводников локомотивов, МВПС приводятся в приложении I «Проводники локомотивов». Для сопровождения одиночного локомотива более суток назначаются не менее двух проводников локомотивов, на сплотку до пяти локомотивов включительно – не менее трех проводников локомотивов. Количество проводников при пересылке МВПС определяется железнодорожными администрациями государств-участников Содружества. При назначении двух и более проводников, один из них назначается старшим.

Проводникам локомотивов предоставляется право давать служебные телеграммы в адреса соответствующих предприятий железнодорожных администраций государств - участников Содружества или администрация заводов для принятия мер по устранению задержек локомотивов в пути следования.

Порядок информирования причастных в случае задержки пересылаемого локомотива на раздельном пункте, не имеющем телеграфа, определяется железнодорожными администрациями государств-участников Содружества.

1.10. Все локомотивы и МВПС перед отправкой в недействующем состоянии подвергаются техническому обслуживанию ТО-5 (или соответствующему по объему, но имеющему другое обозначение на инфраструктуре железнодорожных администраций государств-участников Содружества) и комиссионному осмотру на стойлах со смотровой канавой с оформлением акта проверки технического состояния локомотива формы ТУ-25 (приложение № 2), в котором указывается разрешаемая скорость следования локомотива.

Локомотивы, МВПС отправляемые с локомотиворемонтных и локомотивостроительных заводов в депо железнодорожных администраций государств-участников Содружества в недействующем состоянии осматриваются комиссией в составе начальника отдела технического контроля завода или его заместителя (председатель) и проводников локомотивов и МВПС. В случае, если по каким-либо причинам локомотив или МВПС возвращается в депо приписки без производства капитального ремонта они осматриваются комиссией, в состав которой включается и приемщик локомотивов ближайшего эксплуатационного локомотивного или моторвагонного депо.

Локомотивы, МВПС принадлежащие другим ведомствам, предприятиям и организациям, предназначенные для пересылки в недействующем состоянии, осматриваются представителями предприятия, организации, ведомства, которым принадлежат локомотивы, проводниками локомотивов, МВПС и ревизором по безопасности движения поездов с обязательной их росписью в акте формы ТУ-25.

1.11. Обнаруженные комиссией при осмотре дефекты, препятствующие безопасному следованию локомотива, МВПС должны быть устранены и оформляются актом свободной формы. После чего комиссией составляется акт формы ТУ-25 в трех экземплярах на каждый локомотив, подлежащий отправке в недействующем состоянии.

Срок действия акта формы ТУ-25 устанавливается с даты его подписания и до даты прибытия локомотива, МВПС в пункт назначения. В случае задержки отправления локомотива, МВПС и отсутствия на нем проводников в течение 3 (трех) и более суток от даты подписания акта формы ТУ-25 собственник локомотива организует повторный комиссионный осмотр с составлением повторного акта формы ТУ-25. При этом предыдущий акт формы ТУ-25 аннулируется.

Все члены комиссии, подписавшие акт, несут персональную ответственность за техническое состояние локомотивов, их безопасное следование.

Первый экземпляр акта предъявляется вместе с заявкой на отправку недействующего локомотива на станцию отправления работнику, оформляющему документы на отправляемые грузы, второй экземпляр вручается под расписку старшему проводнику локомотива, третий экземпляр акта остается у отправителя.

Одновременно администрацией эксплуатационного предприятия, моторвагонного депо или завода, составляется в двух экземплярах инвентарная опись наличия на отправляемом локомотиве запасных частей, инструмента, инвентаря, а также технической документации. Один экземпляр описи вручается старшему проводнику локомотива, МВПС под расписку, второй экземпляр описи остается в депо или на заводе.

В случае, если при прибытии на пограничную станцию сопредельного государства выявляются недостатки угрожающие безопасности движения, устранение которых связано с материальными и финансовыми затратами, а также, если по причине скрытых дефектов в пути следования произойдет сбой в движении поездов, все материальные и финансовые затраты в установленном порядке предъявляются железнодорожной администрации государства – участника Содружества, выдавшего акт формы ТУ-25 за исключением случаев нарушения проводниками локомотивов и МВПС требований пункта 6 приложения 1 к настоящим Правилам.

1.12. Разовое разрешение на перемещение по инфраструктуре железнодорожных администраций государств-участников Содружества локомотивов, МВПС, принадлежащим другим ведомствам, предприятиям и организациям, а также локомотивов, которые не обращаются на инфраструктуре железнодорожных администраций государства-участника Содружества, выдается железнодорожными администрациями государств-участников Содружества. Разрешение выдается на основании заявки отправителя, к которой прилагается акт проверки технического состояния локомотива (форма ТУ-25).

1.13. При пересылке по инфраструктуре железнодорожных администраций государств-участников Содружества локомотивов, МВПС не оборудованного автосцепками СА-3, порядок пересылки устанавливается в соответствии с технической документацией завода-изготовителя и нормативными документами владельцев инфраструктуры.

1.14. Скорость следования локомотивов, МВПС в недействующем (расхоложенном) состоянии указывается в акте формы ТУ-25. Она должна соответствовать техническому состоянию отправляемого локомотива, МВПС и быть не выше конструкционной скорости, установленной заводом-изготовителем.

1.15. Пересылка локомотивов и МВПС, кроме паровозов и маневровых тепловозов серии «ТГМ1, ТГМ3» и локомотивов имеющих ограничения скорости их транспортировки в недействующем состоянии в составе грузовых поездов и отдельными сплотками, при отсутствии технических дефектов, препятствующих их безопасному следованию, должна осуществляться с установленной графиком для грузовых поездов скоростью, но не выше максимальной скорости, установленной для серии пересылаемых локомотивов, МВПС. В случае если в руководящих документах не предусмотрены скорости движения для каких-либо серий локомотивов, МВПС, то они определяются отдельными указаниями железнодорожных администраций государств-участников Содружества.

1.16. Скорость следования недействующего локомотива и МВПС во всех случаях не должна превышать скорости, указанной в акте формы ТУ-25. При этом не допускается в акте формы ТУ-25 безосновательно занижать разрешаемую скорость следования локомотива или МВПС.

1.17. При следовании в поезде недействующих локомотивов или МВПС, для которых установлено ограничение скорости, машинисту ведущего локомотива выдается письменное предупреждение с указанием, установленной по участку скорости движения поезда с учетом указанной в акте формы ТУ-25.

1.18. Не разрешается самостоятельное следование по участкам, оборудованным путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации действующим локомотивам из числа локомотивов пересылаемой сплотки или перемещаемым локомотивам, МВПС в одиночном порядке в действующем состоянии не имеющим или с неисправными устройствами автоматической локомотивной сигнализации с автостопом.

1.19. МВПС и сплотки локомотивов разрешается отправлять к месту назначения впереди грузовых поездов, вслед за пассажирскими поездами, а одиночные локомотивы — с первым поездом, назначение которого совпадает с маршрутом следования пересылаемого локомотива.

1.20. Ответственность за правильное размещение поездных сигналов обозначения на сплотке локомотивов и МВПС в пути следования и ограждение ее в случае остановки сплотки на перегоне возлагается на машиниста ведущего локомотива.

1.21. Техническое обслуживание ТО-2 локомотивам и МВПС, пересылаемым в недействующем состоянии по инфраструктуре железнодорожных администраций государств – участников Содружества, с постановкой их на смотровые канавы, осуществляется не реже одного раза в двое суток слесарями комплексных бригад пунктов технического обслуживания локомотивов с затратой времени не более одного часа на один локомотив (одно-, двухсекционных) или электросекцию. Пункты технического обслуживания, на которых выполняется ТО-2 пересылаемому подвижному составу, устанавливаются администрациями железных дорог государств-участников Содружества по согласованию с организациями выполняющих ремонт локомотивов и МВПС.

При пересылке недействующих локомотивов и МВПС по инфраструктуре железнодорожных администраций государств-участников Содружества собственник или владелец пересылаемого в недействующем состоянии локомотива или МВПС обязан предварительно согласовать места, объемы, стоимость и порядок оплаты за выполнение технического обслуживания перемещаемого локомотива с железнодорожными администрациями государств-участников Содружества, по инфраструктуре которых планируется передвижение локомотива с учетом, установленных на их железнодорожной инфраструктуре норм обслуживания и серии локомотива.

1.22. Пересылаемый локомотив, МВПС на котором в пути следования обнаружена неисправность, препятствующая его дальнейшему следованию и которая не может быть устранена силами проводников локомотивов, должен быть без задержки доставлен установленным порядком в ближайшее профильное предприятие сервисного обслуживания, располагающее техническими средствами для выполнения ремонта. Выполнение ремонта локомотиву, МВПС при транспортировке и его объемы должны быть обусловлены на договорной основе между собственником (отправителем) и предприятием выполняющим ремонт.

При обнаружении в пути следования у пересылаемого локомотива, МВПС ползуна (выбоины) на колесной паре порядок следования до ближайшего пункта ремонта локомотивов устанавливается требованиями соответствующих нормативных документов железнодорожных администраций государств-участников Содружества.

1.23. Порядок сдачи и приемки локомотивов, МВПС, поступивших в ремонт, определяется действующими нормативными документами, договором, заключенным между депо приписки локомотива или предприятием выполняющим ремонт.

1.24. Администрация локомотивного депо или завода, отправляющая локомотив, по возвращению проводника локомотива, МВПС проверяет документы удостоверяющие сдачу локомотива в пункте назначения.

1.25. Кабина управления локомотива, в которой следуют проводники локомотивов, оборудуется спальным местом для отдыха проводников локомотивов, а в холодное время года в кабине управления локомотива или в салоне МВПС устанавливается устройство для обогрева помещения и приготовления пищи.

1.26. При подготовке к пересылке и в процессе пересылки локомотивов, МВПС должны соблюдаться требования действующих Правил и Инструкций по охране труда и производственной санитарии при эксплуатации и ремонте локомотивов, Правил безопасности для работников железнодорожного транспорта на электрифицированных линиях, Инструкции по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах.

2. ПЕРЕСЫЛКА ОДИНОЧНЫХ ЭЛЕКТРОВОЗОВ, ТЕПЛОВОЗОВ, МОТОРВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

2.1. Электровозы, тепловозы, моторвагонный подвижной состав, направляемые с заводов промышленности на железные дороги, передислоцируемые в порядке пополнения парка локомотивов, перемещаемые на локомотиворемонтные заводы, на предприятия выполняющие ремонт и обратно, отправляются, как правило, в недействующем состоянии. На закрепленных участках обращения железных дорог электровозы и тепловозы могут пересылаться в порядке регулировки парка в действующем состоянии с поездом или одиночно следующим локомотивом. Разрешается отправка в действующем состоянии электровозов и тепловозов на ремонт, на заводы, в другие депо и обратно, если пункты ремонта расположены в пределах закрепленных плеч обращения локомотивов.

Владельцы локомотивов, МВПС и директора локомотиворемонтных заводов, заводов по ремонту МВПС устанавливают порядок следования, обеспечивающий безопасность движения и сохранное состояние локомотивов, пересылаемых в действующем состоянии на ремонт на заводы, в депо и обратно.

2.2. Локомотивы, МВПС отправляемые в недействующем состоянии, могут ставиться в грузовом поезде в количестве и порядке, устанавливаемом железнодорожными администрациями государств-участников Содружества.

2.3. Пересылка пассажирских электровозов и тепловозов в недействующем состоянии из пунктов оборота в количестве одного локомотива производится в голове пассажирского поезда с постановкой за ведущим локомотивом.

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

2.5. Пересылка электровозов в зимнее время по неравномерности движения поездов в пределах плеч обслуживания электровозов осуществляется при поднятых токоприемниках и включенных мотор-вентиляторах в сопровождении локомотивной бригады или машиниста.

Пересылка тепловозов и дизель-поездов, рельсовых автобусов (РА) в зимнее время производится при заглушенных вентиляционных заборных устройствах секций холодильников и тяговых электродвигателей.

2.6. При пересылке в грузовом поезде, моторвагонный подвижной состав ставится в поезде согласно требованиям, установленным железнодорожными администрациями государств - участников Содружества. Прицепные и моторные вагоны электропоездов 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, на маятниковые подвески, удлиненные на 10-12 мм. Снятые маятниковые подвески укладываются в один из транспортируемых вагонов.

2.7. На электровозе, тепловозе, моторвагонном подвижном составе, перед отправкой в недействующем состоянии выполняются следующие работы:

проверяются и приводятся в исправное состояние ходовая часть и автосцепные устройства. Размеры и износ деталей не должны выходить за браковочные для эксплуатации пределы норм допусков и износов, предусмотренных нормативными документами железнодорожных администраций государств-участников Содружества или руководствами по их эксплуатации (для серий, которые не отражены в указанных в нормативных документах);

производится очистка их от грязи, уборка кабин машиниста и машинных помещений, промываются и подвергаются санитарной обработке моторвагонный подвижной состав, санитарные узлы;

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

проверяется комплектность устройств автоматической локомотивной сигнализации и автостопа, недостающая аппаратура пополняется; дополнительные приборы безопасности на локомотиве, снимаются или оставляются в соответствии с договором на ремонт.

устанавливаются на раздвижных дверях вагонов моторвагонного подвижного состава скобы, препятствующие открытию дверей;

закрываются двери шкафов;

закрываются на все замки крышки ящиков подвагонной аппаратуры;

снимаются на вагонах электропоездов нижние части подножек, которые укладываются в вагоны;

проверяется работа ручного тормоза, после проверки он должен быть установлен в отторможенное положение;

проверяется крепление топливных баков у тепловозов, дизель-поездов, рельсовых автобусов;

заклеиваются упаковочной тканью выхлопные отверстия тяговых электродвигателей (либо устанавливаются на отверстия заглушки) на локомотивах.

устанавливаются на тяговые электродвигатели снегозащитные кожуха (где они предусмотрены конструкцией);

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

сливаются вода и масло в соответствии с требованиями руководств по эксплуатации тепловоза, дизель-поезда, рельсового автобуса данной серии;

сливается топливо на тепловозах, дизель-поездах, рельсовых автобусов из топливных баков, трубопроводов и корпусов фильтров;

сливается вода из баков умывальников и санузла;

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

освобождаются от песка бункера песочниц;

перекрываются и пломбируются краны главных резервуаров, резервуаров цепей управления и токоприемников на ЭПС;

устанавливаются (в зимний период работы) снегозащитные фильтры на неподвижные воздухозаборные жалюзи;

опускаются при необходимости до упора или снимаются стойки радиоантенны;

закрепляются в опущенном состоянии верхние рамы токоприемников ЭПС (мягкой проволокой диаметром не менее 1 мм);

устанавливаются в нулевое положение рукоятки контроллера машиниста, извлекаются из контроллеров машиниста реверсивные рукоятки;

выключаются разъединители силовых и вспомогательных цепей, устанавливаются в отключенное положение разъединители, отключатели и переключатели тяговых электродвигателей;

разъединители устанавливаются в положение «заземлено» (там, где это предусмотрено конструкцией);

проверяется крепление аккумуляторных батарей, доводится до нормы плотность их электролита, отсоединяются провода от батарей, концы проводов изолируются. Отсеки аккумуляторных батарей тепловозов и дизель-поездов пломбируются. Выключаются рубильники аккумуляторных батарей, снимаются и укладываются в инструментальный ящик все предохранители электрических цепей. На электровозах и тепловозах, дизель-поездах, рельсовых автобусах пересылаемых в пределах закрепленных плеч обращения, концы проводов от аккумуляторных батарей не отсоединяются, предохранители электрических цепей не снимаются. На локомотивах, направляемых на капитальный ремонт на локомотиворемонтные заводы государств-участников Содружества, аккумуляторные батареи снимаются и оставляются на ремонтных предприятиях;

устанавливаются в выключенное положение все выключатели управления в кабинах и кузове, кнопки блоков выключателей и тумблеры в кабинах машиниста, ключи управления из щитков извлекаются;

проверяется крепление межсекционных и межвагонных низковольтных и высоковольтных соединений, незадействованные штепсели межвагонных соединений устанавливаются в холостые приемники и дополнительно закрепляются;

снимаются с локомотивов и головных вагонов мотор-вагонного подвижного состава зеркала обратного вида и укладываются в одну из кабин машиниста (вагон);

проверяется наличие пломб на защитной и другой аппаратуре согласно перечням пломбируемых аппаратов;

снимаются и оставляются в депо щетки тяговых электродвигателей на локомотивах пересылаемых в капитальный и текущий ремонт. При пересылке локомотивов и моторвагонного подвижного состава в пункты назначения с локомотиво(вагоно)строительных заводов, в пределах нескольких железнодорожных администраций государств-участников Содружества на локомотивах постоянного тока 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.

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

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

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;

кабина управления (вагон моторвагонного подвижного состава, рельсового автобуса) в которой следует проводник локомотива, должна быть укомплектована углекислотными и порошковыми огнетушителями емкостью не менее 5 литров, ведрами с песком по нормам, установленным железнодорожными администрациями государств-участников Содружества.

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

В случае необходимости владельцы локомотивов дополняют настоящий перечень работ с учетом конструктивных особенностей локомотивов, не отраженных в данном пункте, согласно требованиям заводов-изготовителей по транспортированию локомотивов.

3. ПЕРЕСЫЛКА ПАРОВОЗОВ И ИХ ТЕНДЕРОВ

3.1. Паровозы с тендерами, отправляемые в недействующем состоянии могут ставиться вслед за ведущим локомотивом в количестве не более пяти.

Постановка паровоза или сплотки паровозов в недействующем состоянии вслед за действующими локомотивами, в том числе работающими двойной тягой или по системе многих единиц, производится в зависимости от состояния верхнего строения пути и искусственных сооружений на участках следования и разрешается железнодорожными администрациями государств-участников Содружества.

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

3.2. Паровозы, отправляемые в недействующем состоянии, освобождаются полностью от топлива, воды и шлака и должны следовать со снятыми ведущими и навешенными сцепными дышлами, с исправным приводом к пресс-аппарату, смазывающим экипажную часть паровоза.

Пересылка паровозов ТЭ в недействующем состоянии при угольном отоплении производится с догрузкой тендеров типа К4Т32 массой 14т, типа К4Т26 - 7т. При нефтяном отоплении догрузка соответственно уменьшается на 2,5 т. Догрузка тендеров в летнее время производится водой, в зимнее время при угольном отоплении используются уголь или балласт, при нефтяном - топочный мазут.

3.3. Движущий 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.

Ползуны с поршневыми штоками (скалками) устанавливаются и закрепляются в крайнем выдвинутом положении, а снятые дышла укладываются и закрепляются на тендере.

3.4. Паровозы, имеющие централизованную раздачу смазки, перед отправкой оборудуются специальным приводом к пресс-масленкам от кулисы через эксцентриковую тягу или фитильным смазыванием для обеспечения бесперебойной подачи масел.

3.5. При перемещении паровозов в недействующем состоянии устанавливается следующая скорость: пассажирских не выше - 60 км/ч; грузовых с диаметром ведущих и сцепных колес более 1250 мм не выше - 50 км/ч, грузовых паровозов с диаметром ведущих и сцепных колес 1250 мм и менее не выше - 40 км/ч.

3.8. Разрешение на пересылку паровозов со снятыми сцепными дышлами и выкаченной колесной парой разрешается в исключительных случаях и выдается железнодорожной администрацией государства - участника Содружества. При этом скорость следования устанавливается для пассажирских паровозов не выше 40 км/ч, для грузовых паровозов независимо от диаметра колес - 30 км/ч.

Пересылка паровозов в пределах нескольких железнодорожных администраций стран участников-Содружества со снятыми сцепными дышлами допускается в каждом отдельном случае с разрешения железнодорожных администраций государств – участников Содружества.

Пересылка паровозов одним проводником допускается на расстояние не более 1000 километров.

3.9. Перевозка паровозов промышленных предприятий, детских железных дорог и музеев, имеющих диаметр колес менее 1200 мм, разрешается на четырехосных платформах. Перевозка указанных паровозов производится как в собранном, так и в разобранном виде в полном соответствии с правилами перевозок и техническими условиями на погрузку и крепление грузов.

3.10. Сцепление паровозов в недействующем состоянии в сплотках, как правило, производится для следования передним ходом (котлами вперед). Разрешается производить сцепление паровозов головными частями (котел к котлу), при этом допускаемые скорости движения тендером вперед паровозов типа 1-5-0 (Л, СО, Е всех индексов) по кривым участкам пути радиусом 750 м и менее с рельсами Р43 и легче устанавливаются в полном соответствии с утвержденными нормами допускаемых скоростей движения локомотивов.

3.11. Разрешается пересылка отдельных тендеров, как правило, попарно и сцепленных между собой стяжными ящиками. При пересылке одного тендера с места отправления к стяжному ящику должна быть прицеплена платформа, которая следует вместе с тендером до места его назначения.

Скорость следования такой сплотки и необходимость балластировки тендеров определяются железнодорожными администрациями государств-участников Содружества по месту подготовки к транспортированию в зависимости от типа тендеров, их технического состояния и наличия автотормозов.

3.12. Будка машиниста, в которой следуют проводники локомотивов, укомплектовывается одним углекислотным или порошковым огнетушителем емкостью не менее 5 литров, ящиком с песком объемом не 0,2 м3, ведром емкостью 10 литров и лопатой.

3.13. При пересылке паровоза или сплотки паровозов на расстояние более 1500 километров проводникам предоставляется служебный вагон, приспособленный для проезда людей, перевозки смазочных материалов, инструмента и принадлежностей, либо при наличии возможности, в тендере оборудуется временное жилое помещение.

3.14. Каждый проводник паровоза должен быть проинструктирован о порядке устранения неисправностей экипажной части в пути следования и иметь соответствующую профессиональную подготовку. Ответственность за это возлагается на старшего проводника и машиниста-инструктора паровозной колонны эксплуатационного локомотивного депо.

4. ПЕРЕСЫЛКА ЛОКОМОТИВОВ СПЛОТКАМИ

4.1. При пересылке значительного числа локомотивов разрешается отправлять локомотивы с нагрузкой не более 8,1 т 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 локомотивов на каждые пять локомотивов. Ведущим локомотивом при этом может быть один из локомотивов сплотки, если эта серия допущена к обращению на данном участке, или участковый локомотив.

4.2. Порядок проследования сплотками локомотивов лимитирующих сооружений на инфраструктуре железнодорожных администраций государств-участников Содружества отражается в соответствующих документах.

Железнодорожная администрация государства-участника Содружества, планирующая отправить сплотку локомотивов через или на другую железнодорожную администрацию государства-участника Содружества, должна заранее телефонограммами согласовать проследование данной сплотки локомотивов с владельцами инфраструктуры этих железнодорожных администраций.

4.3. При пересылке в недействующем состоянии сплоток локомотивов, с заводов промышленности, в пункты ремонта и обратно, на заводы и другие дороги каждый локомотив должен быть подготовлен к транспортировке в соответствии с п. 2.7 и разделами 1 и 3 настоящих Правил.

4.4. Пересылка электровозов и тепловозов в порядке регулировки парка на участках их обращения осуществляется не более пяти в сплотке без сопровождения локомотивной бригады при температуре наружного воздуха для:

электровозов - при плюсовой температуре и отсутствии снежного покрова;

тепловозов, дизель-поездов, рельсовых автобусов - не ниже плюс 10 градусов.

Во всех остальных случаях пересылка осуществляется не более трех электровозов в сплотке с поднятыми токоприемниками и с обязательным включением мотор-вентиляторов электровозов и дизель-генераторной установки тепловозов, дизель-поездов, рельсовых автобусов в сопровождении локомотивной бригады каждой не участвующей в тяге единицы подвижного состава.

4.5. В конце сплотки электровозов, тепловозов и паровозов разрешается ставить в зимнее время вагон-теплушку для проводников локомотивов, с включением тормозов вагона-теплушки в тормозную сеть, независимо от наличия тормозов в сплотке.

5. КОНТРОЛЬ ЗА ПРОДВИЖЕНИЕМ ПЕРЕСЫЛАЕМЫХ ЛОКОМОТИВОВ

5.1. Порядок контроля за продвижением недействующих одиночных локомотивов и сплоток локомотивов устанавливается соответствующими приказами и распоряжениями железнодорожных администраций государств-участников Содружества.

Приложение 1

к Правилам пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава на инфраструктуре железнодорожных администраций государств-участников Содружества

ПРОВОДНИКИ ЛОКОМОТИВОВ

1. Проводниками локомотивов, МВПС (далее проводники локомотивов) назначаются лица не моложе 18 лет, имеющие опыт работы по эксплуатации, техническому обслуживанию пересылаемой единицы подвижного состава, успешно выдержавшие испытания в комиссии локомотивного депо или завода. Объем знаний должен быть не менее, чем установленный объем знаний помощнику машиниста локомотива.

Кроме того, проводники локомотивов, должны знать устройство тормозного оборудования пересылаемого подвижного состава и уметь им пользоваться, а также знать порядок проведения опробования автотормозов в сплотке локомотивов и режимы переключения воздухораспределителей пересылаемых локомотивов.

При пересылке локомотивов, проводники должны быть обучены правилам их транспортировки.

2. Проводники локомотивов, проходят медицинское освидетельствование. Порядок данного освидетельствования устанавливает соответствующими железнодорожными администрациями государств-участников Содружества.

3. Старший проводник локомотивов несет персональную ответственность за безопасное следование сопровождаемых локомотивов, за их доставку в пункты назначения в исправном состоянии, за сохранность инвентаря, инструмента, запасных частей и технической документации, а также за выполнение работ, оговоренных в настоящих Правилах.

4. Проводники локомотивов, обнаруженные в состоянии алкогольного и токсикологического опьянения, немедленно отстраняются от работы и привлекаются к ответственности.

5. Порядок дежурства проводников локомотивов устанавливается начальниками эксплуатационных локомотивных депо, директорами заводов.

6. Проводники локомотивов обязаны:

знать и точно выполнять требования настоящих Правил;

являться на работу в подготовленном состоянии и в сроки согласно вызову дежурного по депо или администрации завода. При невозможности явки на работу немедленно сообщить об этом дежурному по депо или администрации завода;

иметь в пути следования при себе паспорт и служебное удостоверение личности, командировочное удостоверение, распоряжение руководства депо или завода на сопровождение локомотива (сплотки локомотивов);

выполнять приказы и оперативные распоряжения руководителей депо, директоров заводов, 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 по обеспечению безопасного следования сопровождаемых локомотивов;

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

принимать меры по обеспечению продвижения без задержек локомотива в пункт назначения (старший проводник локомотивов);

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

принимать меры при возникновении пожара к остановке поезда и тушению пожара собственными силами, а если это невозможно, то сообщать о пожаре машинисту ведущего локомотива для принятия мер по тушению пожара в соответствии с требованиями Инструкции по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах;

убедиться в наличии и исправности огнетушителей и других противопожарных средств на сопровождаемых локомотивах;

наблюдать в пути следования за безопасным следованием локомотива, не допускать появления утечек воздуха в пневматических сетях, следить за состоянием тормозных колодок, действием тормозного оборудования, выходом штоков тормозных цилиндров;

выполнять локомотиву техническое обслуживание ТО-1 в объеме, установленном технологической картой на данную серию локомотивов. Особое внимание уделять проверке состояния ходовой части, креплению ее деталей, своевременному пополнению смазкой узлов трения.

Принимать меры по устранению выявленных неисправностей, а если это невозможно - в ближайшем предприятии сервисного обслуживания или пункте технического обслуживания локомотивов.

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. Затормаживание и установка тормозных башмаков осуществляется до отцепки ведущего локомотива. Отпуск ручных тормозов и снятие тормозных башмаков производится только после прицепки к сплотке ведущего локомотива.

Получать по ведомостям положенные на локомотивы и сдавать в пункте назначения инструмент, инвентарь, запасные части, техническую документацию, как для новых локомотивов, так и для локомотивов, отправляемых в ремонт или возвращающихся в депо приписки после ремонта (старший проводник локомотивов).

По прибытию в пункт назначения:

снять печь-времянку, очистить печь от нагара и сдать ее в кладовую депо или завода;

убрать весь мусор с локомотива, привести кабину управления локомотива в соответствующее культурное состояние

7. Проводнику локомотива 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-времянку и держать открытой дверцу топки. При уходе с локомотива печь должна быть обязательно потушена.

8. В случае заболевания в пути следования, проводник локомотива должен через машиниста ведущего локомотива обратиться к поездному диспетчеру или дежурному по станции об организации отцепки локомотива от состава с целью оказания медицинской помощи, сообщив одновременно о случившемся на завод (депо) телеграммой.

9. Все вопросы, возникающие в пути следования, выходящие за пределы компетенции проводника локомотива, решаются им с руководством депо или завода по телефону или телеграфу.

10. Старший проводник локомотива сразу же по прибытии локомотива в пункт назначения сообщает об этом телеграммой в депо или на завод.

Приложение 2

к Правилам пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава на инфраструктуре железнодорожного транспорта государств-участников Содружества

Форма ТУ-25

АКТ

проверки технического состояния локомотива (крана), моторвагонного поезда

(секции), предназначенных для пересылки в недействующем состоянии

20\_\_г. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ месяца \_\_\_\_\_дня мы, нижеподписавшиеся составили

настоящий акт в том, что произведенной проверкой технического состояния

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(наименование локомотива (крана), моторвагонного

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

поезда, секции)

серии \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ депо \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ж.д.,

предназначенного 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 остроконечный накат)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

д) устройства для смазки деталей ходовой части и подвижных механизмов

проверены и находятся \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_;

(в исправном состоянии)

смазка в узлы трения поступает \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_;

(нормально)

е) тормоза, в том числе 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, свободный доступ к комбинированному крану двойной тяги обеспечен);

к) все требования технических условий локомотиво(вагоно)-строительного

завода по транспортировке нового локомотива данной серии, в том числе в части приспособления его для безопасного следования в недействующем состоянии

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(выполнены полностью)

л) стрела крана и его опоры \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(закреплены в транспортном положении)

1. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(наименование локомотива, крана на железнодорожном ходу) подготовлен для следования в недействующем состоянии в соответствии с Правилами технической эксплуатации и Правилами пересылки локомотивов (кранов) и моторвагонного подвижного состава со скоростью следования \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ км/ч.

2. Проводнику недействующего локомотива (крана), моторвагонного поезда

(секции) копия настоящего акта вручена.

3. Проводник локомотива \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(указать фамилию, имя, отчество)

сопровождающий недействующий локомотив (кран), проинструктирован в знаниях Правил пересылки локомотивов (кранов), моторвагонного подвижного состава, Правил безопасности для работников железнодорожного транспорта на электрифицированных участках.

Начальник или заместитель

начальника ремонтного предприятия \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ( \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ )

\*Ревизор по безопасности

движения поездов (при необходимости) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ( \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ )

Представитель владельца

(или арендатора) локомотива \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ( \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ )

Начальник или заместитель

начальника ОТК завода \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ( \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ )

Ст. контрольный мастер

сборочного цеха (для

локомотиворемонтных заводов) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ( \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ )

\*Приемщик локомотивов

(при необходимости) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ( \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ )

Проводник локомотива (крана),

моторвагонного подвижного состава \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ( \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ )

Машинист-инструктор по кранам \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ( \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ )

Ф.И.О. лиц, составивших и подписавших акт, должны быть разборчиво написаны в скобках.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_