Приложение № 1

УТВЕРЖДЕНО:

Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества

протокол от «22» ноября 2021 г. № 75

РЕГЛАМЕНТ

ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МАШИНИСТА ГРУЗОВОГО ПОЕЗДА, РАБОТАЮЩЕГО БЕЗ ПОМОЩНИКА МАШИНИСТА, С ПРИЧАСТНЫМИ РАБОТНИКАМИ ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ НЕШТАТНЫХ СИТУАЦИЙ

(рекомендован железнодорожным администрациям для использования

с учетом национального законодательства)

2021 г.

|  |  |
| --- | --- |
| **ОГЛАВЛЕНИЕ**  Содержание | Стр |
| Раздел 1  Общие положения ………………………………………………………………….. | 3 |
| Раздел 2  1. Порядок действий машиниста и причастных работников в случае нарушения графике движения поезда ………………………………………………………….. | 5 |
| 2. Порядок действий машиниста и причастных работников в случае отказа тормозов…………………………………………………………………………….. . | 5 |
| 3. Порядок действий машиниста и причастных работников в случае пропуска поезда, потерявшего управление тормозами, со станции на перегон (ухода вагонов со станции на перегон) ……………………………………………………. | 6 |
| 4. Порядок действий машиниста и причастных работников при вынужденной остановке поезда на перегоне .................................................................................... | 7 |
| 4.1. Порядок взаимодействия работников в случае самопроизвольного срабатывания тормозов ……………………………………….…………………… | 7 |
| 4.2. Порядок взаимодействия работников при сходе вагонов на перегоне …….. | 7 |
| 4.3. Порядок взаимодействия работников при саморасцепе автосцепных устройств или обрыве автосцепки в поезде ……………………………………... | 8 |
| 4.4. Порядок взаимодействия работников в случае неисправности в поезде …. | 9 |
| 5. Порядок действий машиниста и причастных работников в случае возникновения пожара …………………………….……………………………… | 9 |
| 5.1. Порядок действий работников в случае возникновения пожара в вагоне состава грузового поезда …………………………..……………………………… | 9 |
| 5.2. Порядок действий машиниста в случае возникновения пожара на локомотиве ………………………………………………………………………… | 10 |
| 6. Порядок действий машиниста при вынужденной остановке поезда по причине неисправности локомотива ……………………………………………. | 11 |
| 7. Порядок действий машиниста при получении от дежурного по станции информации о срабатывании средств контроля «Тревога -1»,  «Тревога -2» о нагреве буксового узла в составе поезда …………….………… | 12 |
| 8. Порядок действий машиниста в случае обнаружения « толчка » в пути …… | 12 |
| 9. Порядок действий машиниста при неисправности локомотивной радиостанции в зоне неустойчивой связи………………………………………... | 13 |
| 10. Порядок действий машиниста в случае получения сообщения о минировании или совершении террористического акта в поезде ……………… | 13 |
| 11. Порядок действий причастных работников в случае невозможности ведения поезда машинистом по состоянию здоровья ………………………….. | 14 |
| 12. Порядок взаимодействия машиниста и причастных работников в случае наезда поезда на людей, автотранспорт, посторонние предметы ……………… | 14 |
| 13. Порядок действий машиниста и причастных работников в случае отсутствия напряжения в контактной сети на перегоне или станции, неисправности контактной сети, повреждения токоприемников локомотива … | 15 |

**РАЗДЕЛ 1**

**ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. При ведении поезда по участку о каждой остановке поезда на перегоне, а также при возникновении аварийной или нестандартной ситуации машинист информирует по поездной радиосвязи дежурных по станциям, ограничивающим перегон, поездного диспетчера, и машинистов встречных и вслед идущих поездов, находящихся на перегоне, о причине остановки поезда.

Если остановка поезда вызвана падением давления в тормозной магистрали, то машинист в первую очередь обязан вызвать дежурного впереди находящейся станции, с тем, чтобы была возможность предупредить машиниста встречного поезда об остановке поезда по падению давления в тормозной магистрали и отсутствии информации о габарите по смежному пути.

2. При необходимости покинуть кабину управления машинист обязан:

после остановки довести торможение до полного служебного с общим снижением давления в уравнительном резервуаре на 1,5-1,7 кгс/см2 от установленного зарядного давления, с последующим переводом ручки крана машиниста в 3 положение (перекрыша без питания тормозной магистрали);

привести в действие вспомогательный тормоз локомотива до достижения давления в тормозных цилиндрах от 3,8 до 4,0 кгс/см2;

закрутить ручной тормоз или включить стояночный тормоз локомотива, при необходимости закрепить поезд тормозными башмаками;

извлечь реверсивную рукоятку или ключ активации пульта кабины управления в зависимости от наличия на подвижном составе;

взять c собой переносную радиостанцию (мобильный телефон), закрыть входные двери локомотива на ключ;

включить буферные фонари с красными огнями;

При покидании кабины управления машинисту запрещается обесточивать электрические цепи на локомотиве обеспечивающие, нормальную и бесперебойную работу автотормозного оборудования.

Машинисту запрещается покидать локомотив более чем на 20 минут, а также, если поезд остановлен на подъеме или спуске и нет возможности удержать поезд на месте на автотормозах.

3. Для ускорения передачи информации о вынужденной остановке поезда на перегоне, возникновении аварийной или нестандартной ситуации, применяется следующая единая форма передачи начала сообщения:

"Внимание, внимание! Слушайте все! Я, машинист поезда N \_\_\_\_, фамилия \_\_\_ (работаю без помощника машиниста), остановился на \_\_\_\_\_ км, пикета \_\_\_\_, четного (нечетного) пути перегона \_\_\_\_\_ вследствие (указать причину). Если нарушен габарит, добавляет: "габарит по \_\_\_\_\_ пути нарушен" или "сведений о наличии габарита по соседнему пути не имею". Будьте бдительны!".

Сообщение при необходимости повторяется несколько раз. При получении указанного сообщения машинисты всех поездов, находящихся в зоне действия радиосвязи, а также, поездной диспетчер и дежурные по станции обязаны прекратить переговоры по радиосвязи, внимательно выслушать сообщение и принять меры к обеспечению безопасности движения поездов.

Машинист остановившегося поезда обязан получить подтверждение о том, что информация об остановке поезда или возникновении аварийной и нестандартной ситуации воспринята машинистом вслед идущего и встречного поезда, дежурными по станциям, ограничивающим перегон, поездным диспетчером.

4. Во всех случаях, когда требуется остановка встречного поезда, машинист остановившегося поезда обязан включить красные огни фонарей у буферного бруса, при появлении встречного поезда по соседнему пути вызвать по радиосвязи машиниста и сообщить ему об опасности, одновременно подавать сигнал миганием прожектора до получения ответного аналогичного сигнала. Красные огни фонарей у буферного бруса и мигающий прожектор на локомотиве стоящего на перегоне встречного поезда, при отсутствии информации о причине его стоянки, являются для машиниста встречного поезда сигналом остановки.

5. Машинист, встречного поезда, увидев красные огни фонарей у буферного бруса и мигание прожектором, подаваемые локомотивом встречного поезда, подает ответный сигнал прожектором, принимает меры к остановке, по возможности не проезжая локомотива остановившегося поезда. Дальнейшие свои действия согласовывает с поездным диспетчером и машинистом остановившегося поезда. Скорость движения вдоль стоящего состава не должна превышать 20 км /час, при этом машинист обязан соблюдать особую бдительность и быть готовым к остановке, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

6. Для оказания помощи в быстрейшем восстановлении движения машинист, поездной диспетчер и дежурный по станции могут привлекать и других работников железнодорожного транспорта, направляемых к остановившемуся поезду любым видом транспортных средств, о чем поездной диспетчер информирует машиниста локомотива.

7. Причастные работники должны быть обучены и проверены в знании требований данного Регламента.

**РАЗДЕЛ 2**

1. **Порядок действий машиниста и причастных работников**

**в случае нарушения графика движения поезда**

1.1. При приеме на станцию ранее задержанного грузового поезда с остановкой, по вине которого было нарушено расписание следом идущих за ним поездов, а также в случае его задержки у входного, маршрутного или выходного сигнала с запрещающим показанием, дежурный по станции при появлении поезда на первом участке приближения вызывает по радиосвязи машиниста и передает ему информацию о порядке приема, следования по станции и отправления поезда. Машинист поезда подтверждает полученную информацию.

1.2. Отправление поезда со станции после остановки на перегон (оборудованный автоматической блокировкой) осуществляется при зеленом огне выходного светофора или других показаниях, указывающих на свободность двух и более блок-участков или всего перегона.

1. **Порядок действий машиниста и причастных работников**

**в случае отказа тормозов**

2.1. Если после первой ступени торможения не получен начальный тормозной эффект в грузовом поезде в течение 20-30 секунд или во время следования обнаружен отказ автотормозов машинист обязан:

применить экстренное торможение;

привести в действие вспомогательный и ручной тормоз локомотива, песочницу, если локомотив оборудован рекуперативным или реостатным тормозом, применить соответствующее торможение;

одновременно сообщить по поездной радиосвязи дежурным по станциям, ограничивающим перегон, поездному диспетчеру и машинисту встречного и вслед идущего поезда по форме:

"Внимание, внимание! Слушайте все! Я, машинист поезда N \_\_\_\_, фамилия \_\_\_ (работаю без помощника машиниста), следую по перегону \_\_\_\_, километру \_\_\_, потерял управление тормозами. Примите меры к остановке";

повторять сообщение до получения ответа от поездного диспетчера или от одного из дежурных по станции, ограничивающей перегон;

подавать сигнал общей тревоги (один длинный три коротких).

2.2. Если поезд с неудовлетворительной работой тормозов удалось остановить, и он остановился на уклоне, а в период зарядки тормозов не может быть удержан на месте локомотивным тормозом, то в зависимости от профиля пути и веса поезда машинист обязан закрепить головную часть состава тормозными башмаками, находящимися на локомотиве.

2.3. При остановке поезда на перегоне поездной диспетчер:

вызывает машинистов встречного, вслед идущего поезда или движущегося по смежному пути и дополнительно сообщает об остановке поезда времени и причине остановки;

по докладам машинистов локомотива вслед идущего и встречного поезда убеждается в том, что информация об остановке поезда ими воспринята;

через локомотивные бригады встречных, вслед идущих поездов или других работников железнодорожного транспорта, организует осмотр остановившегося состава и совместно с машинистом поезда, вынужденно остановившегося на перегоне, принимает решение о его выводе с перегона.

1. **Порядок действий машиниста и причастных работников в случае**

**пропуска поезда, потерявшего управление, тормозами со станции**

**на перегон (ухода вагонов со станции на перегон)**

3.1. После получения сообщения от поездного диспетчера или дежурного по станции о следовании встречного поезда, потерявшего управление тормозами (ушедших со станции вагонов), немедленно остановить поезд экстренным торможением, одновременно подтвердить полученное сообщение и уточнить время ухода состава навстречу.

3.2. Машинист, ориентируясь по показаниям проходных светофоров и АЛСН, в зависимости от поездной обстановки и наличии времени должен:

по поездной радиосвязи сообщить поездному диспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающим перегон, и машинисту вслед идущего поезда о месте остановки;

отцепить локомотив, предварительно закрепив головные вагоны тормозными башмаками, взятыми с локомотива, и отъехать от состава на возможно большее расстояние;

привести локомотив в нерабочее состояние, опустить токоприемники, заглушить дизель, покинуть кабину управления и, при наличии времени, соблюдая меры личной безопасности, следовать навстречу движущемуся поезду для укладки тормозных башмаков. После укладки тормозных башмаков немедленно отойти от пути на безопасное расстояние.

3.3. При отсутствии времени для отцепки локомотива от состава машинист приводит его в нерабочее состояние, затормаживает и покидает его.

3.4. В случае ухода вагонов со станции на перегон действия машиниста аналогичны вышеуказанным.

1. **Порядок действий машиниста и причастных работников**

**при вынужденной остановке поезда на перегоне**

4.1. Порядок взаимодействия работников в случае самопроизвольного срабатывания тормозов

4.1.1 Машинист локомотива при вынужденной остановке поезда из-за самопроизвольного срабатывания тормозов немедленно информирует по поездной радиосвязи дежурных по станциям, ограничивающим перегон, поездного диспетчера, машиниста встречного, вслед идущего поезда и движущегося по смежному пути о времени и причине остановки, включив в сообщение информацию о том, что о состоянии поезда и габарите по соседнему пути информации не имеет.

4.1.2 После остановки поезда привести в действие автотормоза поезда с общим снижением давления в уравнительном резервуаре на 1,5-1,7 кгс/см2 от установленного зарядного давления, с последующим переводом ручки крана машиниста в 3 положение, вспомогательный тормоз локомотива.

4.1.3 Осмотреть состав. При необходимости выхода из кабины управления действовать в соответствии с пунктом 2 настоящего регламента.

4.1.4 При остановке поезда на перегоне поездной диспетчер через локомотивные бригады встречных, вслед идущих поездов или других работников железнодорожного транспорта, организует осмотр остановившегося состава и принимает решение о его выводе с перегона.

4.2. Порядок взаимодействия работников при сходе вагонов на перегоне

4.2.1 Получив сообщение о сходе вагонов с выходом за габарит, поездной диспетчер принимает дополнительные меры по оповещению машинистов вслед идущего поезда и движущегося по смежному пути, об остановке поезда вследствие схода подвижного состава и нарушении габарита.

4.2.2 При сходе подвижного состава поездной диспетчер, через локомотивные бригады встречных, вслед идущих поездов или других работников железнодорожного транспорта, обязан выяснить:

имеются ли человеческие жертвы;

наличие габарита по смежному пути;

километр и пикет остановки головы поезда после схода подвижного состава;

характер местности (насыпь, уклон, площадка, мост и т.д.), километр, пикеты, на которых произошел сход подвижного состава, имеются ли подъезды к железнодорожному полотну, профиль пути;

сколько единиц подвижного состава сошло с рельсов (есть ли сход локомотива), из них - количество подвижного состава, стоящего на железнодорожном полотне или лежащих на боку;

какой вагон сошел первым по счету от головы поезда, род подвижного состава, (груженые или порожние), имеются ли среди сошедших вагонов цистерны, с каким грузом;

в каком состоянии контактная сеть, количество поврежденных опор контактной сети.

4.2.3 Машинист остановившегося поезда вскрывает поездные документы и проверяет наличие в сошедших вагонах вагоны с опасными грузами, при их наличии передает поездному диспетчеру, дежурному по станции номера аварийных карточек.

* 1. Порядок взаимодействия работников при саморасцепе автосцепных

устройств или обрыве автосцепки в поезде

4.3.1 При получении информации о саморасцепе автосцепных устройств или обрыве автосцепки поездной диспетчер через локомотивные бригады встречных, вслед идущих поездов или других работников железнодорожного транспорта, организует осмотр остановившегося состава, принимает меры к закреплению хвостовой части поезда ручными тормозами или тормозными башмаками, при этом выясняет:

на каком километре остановился локомотив;

расстояние между разъединившимися частями поезда;

причины саморасцепа (обрыва);

состояние расцепившихся автосцепок;

4.3.2 Машинист остановившегося поезда после закрепления хвостовой части обязан затребовать вспомогательный локомотив с бригадой в составе не менее двух человек в хвостовую часть поезда;

4.3.3 По прибытию вспомогательного локомотива произвести соединение поезда, при этом скорость сцепления частей поезда не должна превышать 3 км/ч.

4.3.4 При невозможности соединения согласовать с поездным диспетчером порядок вывода состава на станцию по частям.

4.4. Порядок взаимодействия работников в случае неисправности в поезде

4.4.1 При получении информации от дежурного по станции о срабатывании аппаратуры УКСПС или УКНГ, самоторможении или не отпуске тормозов у отдельных вагонов, наличии колес, идущих юзом, или издающих сильные удары из-за ползунов, искрении в поезде - возможного волочения деталей, машинист принимает меры к остановке поезда.

В зависимости от обстановки применить ступенчатое, полное служебное или экстренное торможение, исключив заезд поездом на входные стрелки станции, в туннель, на мост, информируя по поездной радиосвязи машинистов встречных и вслед идущих поездов, находящихся на перегоне, о случившемся.

4.4.2 Поездной диспетчер через локомотивные бригады встречных, вслед идущих поездов или других работников железнодорожного транспорта, организует осмотр состава и убеждается в отсутствии волочения деталей подвижного состава, наличии габарита, отсутствии повреждений поверхности катания колесных пар. Принимает меры по устранению последствий волочения или схода подвижного состава и восстановлению движения поездов.

4.4.3 Если неисправность в поезде не обнаружена, то машинист по согласованию с поездным диспетчером вводит поезд на станцию для повторного осмотра состава со скоростью не более 20 км/час.

4.4.4 При отсутствии замечаний дальнейшее движение осуществляется с установленной скоростью до ближайшего пункта технического обслуживания вагонов.

4.4.5 В случае отключения тормозов машинист обязан пересчитать тормозное нажатие поезда и данные записать в справку ВУ-45. После приведения поезда в движение произвести проверку действия тормозов.

1. **Порядок действий машиниста и причастных работников**

**в случае возникновения пожара**

5.1. Порядок действий в случае возникновения пожара в вагоне

состава грузового поезда

5.1.1 При возникновении пожара в поезде машинист обязан по поездной радиосвязи сообщить поездному диспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающим перегон, машинистам встречных и вслед идущих поездов, находящихся на перегоне, о случившемся.

5.1.2 Подавать звуковой сигнал большой громкости пожарной тревоги (один длинный, два коротких). По согласованию с поездным диспетчером принять решение следовать до ближайшей станции (разъезда), либо остановить поезд на участке, по возможности благоприятном для подъезда пожарных машин (у шоссейных дорог, переездов).

5.1.3 При пожаре в вагоне с опасными грузами остановить поезд в таком месте, чтобы в случае взрыва в горящем вагоне уберечь людей и животных от гибели или отравления, а станционные, складские и другие здания, мосты, находящийся на путях подвижной состав от повреждений и пожара.

5.1.4 Уточнить вагон, в котором обнаружен пожар, передать поездному диспетчеру, дежурному по станции наименование груза в горящем и рядом стоящих вагонах, а при наличии опасного груза - его количество, номер аварийной карточки и размеры горящей зоны.

5.1.5 После остановки по возможности произвести закрепление оставляемой части поезда тормозными башмаками, расцепить состав и отвести горящий вагон на безопасное расстояние, указанное в аварийной карточке, и после закрепления горящего вагона отвести состав на безопасное расстояние. В дальнейшем действовать в соответствии с требованиями, изложенными в аварийной карточке на данный вид груза или инструкции, находящейся у сопровождающего лица.

5.1.6. Запрещается останавливать поезд с горящими вагонами независимо от рода груза:

на железнодорожных мостах и в тоннелях, под мостами, вблизи трансформаторных и тяговых подстанций, газовых и нефтяных трубопроводов, деревянных строений, а также в местах, создающих угрозу быстрого распространения огня, препятствующих организации тушения пожара;

на электрифицированных линиях железных дорог под жесткими или гибкими поперечинами, секционными изоляторами, воздушными стрелками, а также на сопряжениях анкерных участков.

5.2. Порядок действий машиниста в случае возникновения

пожара на локомотиве

При возникновении пожара на локомотиве машинист обязан:

после остановки поезда принять меры к его удержанию на месте;

привести локомотив в нерабочее состояние, выключить рубильник аккумуляторной батареи, закрепить состав поезда от ухода тормозными башмаками и ручными тормозами;

приступить к тушению пожара, используя имеющиеся автоматические противопожарные системы и другие средства пожаротушения;

при пожаре на крыше локомотива, когда имеется опасность поражения током во время действий по тушению пожара, немедленно сообщить об этом поездному диспетчеру или дежурному по станции и потребовать снятия напряжения в контактной сети на участке, где будет остановлен поезд.

Запрещается приступать к тушению пожара водой, до получения информации о снятии напряжения в контактной сети.

1. **Порядок действий машиниста при вынужденной остановке**

**поезда по причине неисправности локомотива**

6.1. При отказе на локомотиве тягового оборудования или других неисправностей, обеспечивающих ведение поезда, и невозможности устранения причины отказа, машинисту запрещается отправляться на перегон со станции.

6.2. При неисправности локомотива машинист обязан:

остановить поезд по возможности на станции, площадке и прямом участке пути, если не требуется экстренной остановки;

привести в действие автотормоза поезда и вспомогательный тормоз локомотива на максимально допустимое давление в тормозных цилиндрах;

при необходимости набрать воздух в запасной резервуар токоприемника;

немедленно объявить о причинах остановки по радиосвязи машинистам локомотивов, следующих по перегону, поездному диспетчеру и дежурным по станциям, ограничивающим перегон.

6.3. После получения подтверждающего ответа об услышанной информации от одного из дежурных по станции, приступить к работам по устранению возникшей неисправности.

С указанием времени остановки начинается 10 минутный отсчет времени для определения и устранения возникшей неисправности или иное время в соответствии с нормативными актами государства-участника Содружества, на территории которого произошла остановка.

6.4. При невозможности устранения возникшей неисправности по истечении 10 минут (или иное время в соответствии с нормативными актами государства-участника Содружества, на территории которого произошла остановка) после остановки поезда, через дежурного ближайшей станции, поездного диспетчера затребовать вспомогательный локомотив с указанием, на каком километре и пикете находится голова поезда, в связи с чем требуется помощь и время ее затребования. В случае, когда неисправность на локомотиве может привести к истощению тормозной магистрали, уложить под колеса вагонов имеющиеся на локомотиве тормозные башмаки.

6.5. Если был затребован вспомогательный локомотив, то, после устранения неисправности, разрешено начать движение только после доклада дежурному по станции о возможности дальнейшего следования. Порядок дальнейшего следования определяется поездным диспетчером.

1. Порядок действий машиниста при получении от дежурного по станции

информации о срабатывании средств контроля "Тревога -1", "Тревога -2"

о нагреве буксового узла в составе поезда

При нагреве буксы, соответствующему сигналу "Тревога-1" или "Тревога-2", машинист обязан действовать в соответствии с порядком, установленным на железной дороге, по которой в данный момент следует поезд.

1. **Порядок действий машиниста в случае обнаружения**

**"толчка" в пути**

8.1. Машинист поезда при обнаружении "толчка" в пути обязан остановить поезд. Немедленно сообщить по радиосвязи поездному диспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающим перегон, и машинистам встречных и вслед идущих поездов, находящихся на перегоне, о причинах остановки по форме:

"Внимание, внимание! Слушайте все! Я, машинист поезда N \_\_\_\_, фамилия \_\_\_ (работаю без помощника машиниста), на \_\_\_\_ км, пикета \_\_\_\_, обнаружил "толчок" (боковой, вертикальный) при скорости \_\_\_ км/час.

Получить подтверждение о том, что информация о толчке воспринята машинистом локомотива вслед идущего поезда и дежурными по станциям, ограничивающим перегон.

8.2. После остановки поезда выполнить действия в соответствии с пунктом 2 настоящего регламента, осмотреть ходовую часть подвижного состава и состояние опасного участка пути. При отсутствии неисправности механической части подвижного состава и неисправности пути под составом, после доклада дежурному по станции, поездному диспетчеру об осмотре и отсутствии замечаний продолжить движение со скоростью не более 20 км/ч. После проследования опасного места всем составом следовать с установленной скоростью, а при обнаружении неисправности, угрожающей безопасности движения, возобновить движение только после устранения этой неисправности.

8.3. Машинист вслед идущего поезда, получив сообщение о наличии "толчка" в пути, обязан:

остановить поезд возле указанного места препятствия, убедиться в возможности дальнейшего следования и проследовать это место всем составом со скоростью, обеспечивающей безопасность движения поездов, но не более 20 км/час;

о выявленных на месте препятствия неисправностях сообщить по радиосвязи машинистам вслед идущих поездов и ДСП, а при обнаружении неисправности, угрожающей безопасности движения, остановить поезд и возобновить движение только после устранения этой неисправности работниками пути.

1. **Порядок действий машиниста при неисправности локомотивной**

**радиостанции в зоне неустойчивой связи**

9.1. В случае возникновения неисправности поездной радиосвязи в пути следования сообщить об этом поездному диспетчеру или дежурному по станции с ближайшего пункта, имеющего телефонную связь или посредством других видов связи, в том числе мобильной связи, и следовать по приказу поездного диспетчера, передаваемому дежурным по станциям, ограничивающим перегон, до станции, где должна быть произведена замена (ремонт) устройств поездной радиосвязи без отцепки или замена локомотива. При неисправности только радиостанции УКВ диапазона приказа поездного диспетчера не требуется.

9.2. При выявлении зоны неустойчивой связи сообщить об этом поездному диспетчеру, дежурным по станциям, ограничивающим перегон. При вынужденной остановке поезда на перегоне в зоне неустойчивой связи, передать сообщение поездному диспетчеру, дежурному по станции через машинистов поездов, находящихся на данном перегоне, или посредством других видов связи, в том числе мобильной связи, с указанием километра и пикета остановки головы поезда.

**10. Порядок действий машиниста в случае получения сообщения о**

**минировании или совершении террористического акта в поезде**

10.1. При получении устного сообщения запомнить внешние признаки заявителя, а также сведения о месте взрыва или заложения взрывного устройства и время его срабатывания.

10.2. Полученную информацию немедленно передать поездному диспетчеру, дежурному по ближайшей станции и руководствоваться указаниями поездного диспетчера.

10.3. По прибытию на станцию остановить поезд в месте, указанном дежурным по станции, и далее руководствоваться его указаниями.

**11. Порядок действий причастных работников в случае**

**невозможности ведения поезда машинистом по состоянию здоровья**

11.1. В случае внезапного ухудшения здоровья принять меры к остановке поезда, одновременно по поездной радиосвязи сообщить поездному диспетчеру или дежурным по станциям, ограничивающим перегон, о состоянии здоровья и необходимости вызова врача.

11.2. При остановке на перегоне поезда поездной диспетчер:

вызывает машинистов встречного, вслед идущего поездов и движущегося по смежному пути, и сообщает о причине остановки поезда;

по докладам машинистов локомотива вслед идущего и встречного поездов убеждается в том, что информация об остановке поезда ими воспринята;

через локомотивные бригады встречных поездов или других работников железнодорожного транспорта организует оказание машинисту первой медицинской помощи до прибытия врача.

11.3. Дальнейшее ведение поезда этим машинистом запрещается.

**12. Порядок взаимодействия машиниста и причастных работников**

**в случае наезда поезда на людей, автотранспорт, посторонние предметы**

12.1. При угрозе наезда на людей, столкновения с автотранспортом, машинист обязан:

подавать звуковые сигналы большой громкости;

включить и мигать прожектором;

применить экстренное торможение (в случае неизбежности столкновения с автотранспортом после экстренного торможения машинист покидает кабину управления и уходит в машинное помещение);

информировать по поездной радиосвязи дежурных по станциям, ограничивающим перегон, поездного диспетчера и машинистов встречных и вслед идущих поездов о причине остановки поезда;

после осмотра места происшествия сообщить дежурному по станции и поездному диспетчеру о наличии габарита, пострадавших, необходимости вызова скорой помощи и работников транспортной милиции (полиции);

осмотреть механическую часть локомотива, в случае повреждения тормозной магистрали локомотива произвести закрепление состава и локомотива тормозными башмаками (для закрепления состава может привлекаться дежурный по переезду, при его наличии);

при необходимости затребовать вспомогательный локомотив, восстановительный поезд.

**13. Порядок действий машиниста и причастных работников в случае отсутствия напряжения в контактной сети на перегоне или станции, неисправности контактной сети, повреждения токоприемников локомотива**

13.1. В случае длительной остановки на перегоне или станции из-за отсутствия напряжения в контактной сети или неисправности крышевого оборудования локомотива, контактной сети машинист должен:

остановить поезд, по возможности на благоприятном профиле;

сообщить об этом по поездной радиосвязи дежурным по станциям, ограничивающим перегон, поездному диспетчеру и машинистам встречных и вслед идущих поездов о причине остановки поезда.

При необходимости, закрепить головную часть поезда ручными тормозами с применением, при необходимости, тормозных башмаков, находящихся на локомотиве.

13.2. Поездной диспетчер немедленно вызывает машиниста вслед идущего поезда и движущегося по соседнему пути и дополнительно сообщает об остановке поезда вследствие внезапного повреждения контактной сети или других устройств электроснабжения.

13.3. После остановки поезда машинист обязан:

перед покиданием кабины управления для осмотра токоприемников и устройств контактной сети привести в действие автоматические тормоза поезда, вспомогательный тормоз локомотива;

путем прохода вдоль локомотива без подъема на крышу электроподвижного состава проверить визуально состояние токоприемников и устройств контактной сети. О результатах осмотра доложить дежурному по ближайшей станции;

если поврежденный токоприемник находится в пределах габарита и не может в пути следования коснуться контактного провода и крыши электроподвижного состава, по согласованию с поездным диспетчером продолжить движение на исправных токоприемниках, предварительно отключив поврежденный токоприемник от силовой цепи;

при необходимости увязки токоприемника через дежурного по станции получить уведомление о снятии напряжения с контактной сети на месте повреждения и совместно с работниками, прибывшими для оказания помощи, увязать токоприемники;

заказать вспомогательный локомотив, если число рабочих токоприемников электроподвижного состава при отключении от силовой цепи поврежденных токоприемников будет не соответствовать инструкции о порядке использования токоприемников электроподвижного состава при различных условиях эксплуатации.