

ЛЕКЦИЯ 14

Регламент переговоров машиниста и помощника машиниста при отправлении поезда со станции, в пути следования, при маневровой работе

Регламент переговоров и действий машиниста и помощника машиниста при отправлении поезда с железнодорожной станции

4. Перед отправлением поезда с железнодорожной станции при разрешающем показании выходного (маршрутного) светофора машинист и помощник машиниста обязаны выполнить регламент "Минута готовности" в виде диалога, при котором помощник машиниста контролирует и объявляет машинисту:

- 1) о наличии поездных документов и бланка предупреждений;
- 2) о включении приборов безопасности и радиостанции;
- 3) об отпуске ручного тормоза (при приемке на станционных железнодорожных путях);
- 4) о наличии справки формы ВУ-45 об обеспечении поезда тормозами;
- 5) о соответствии номера хвостового вагона в справке ВУ-45 и натурном листе поезда;
- 6) времени стоянки от последнего опробования тормозов (для грузовых поездов - о плотности тормозной магистрали поезда ... сек.);
- 7) о давлении в тормозной и напорной магистралях;
- 8) о показании локомотивного светофора или блока индикации комплексного локомотивного устройства безопасности (КЛУБ) (далее - локомотивный светофор);
- 9) о проверке целостности тормозной магистрали пассажирского или грузового поезда путем кратковременной постановки ручки крана машиниста в первое положение;
- 10) о показании выходного (маршрутного) светофора с железнодорожного пути отправления;
- 11) об установленной скорости следования по маршруту отправления ... км/час;
- 12) об отсутствии сигналов остановки с железнодорожного пути и поезда и о том, что время стоянки пассажирского поезда согласно расписанию закончилось.

Машинист, убедившись в соответствии разрешающих показаний выходного (маршрутного) и локомотивного светофоров с железнодорожного пути отправления и при отсутствии сигналов остановки, подаваемых с железнодорожного пути и поезда, приводит поезд в движение.

5. После приведения поезда в движение машинист и помощник машиниста обязаны, поочередно открывая боковые окна, с помощью зеркал заднего вида или камер видеонаблюдения проверить и доложить друг другу об отсутствии (наличии) сигналов остановки, а также о состоянии поезда.

6. Перед отправлением поезда с промежуточной железнодорожной станции или после остановки на перегоне при разрешающем показании путевого светофора машинист и помощник машиниста обязаны выполнить регламент "Минута готовности" в виде диалога, при котором помощник машиниста контролирует и объявляет машинисту:

- 1) о включенном состоянии приборов безопасности и радиостанции;
- 2) о времени стоянки от последнего опробования тормозов (для грузовых поездов - о плотности тормозной магистрали поезда ... сек.);
- 3) о проверке целостности тормозной магистрали пассажирского или грузового поезда путем кратковременной постановки ручки крана машиниста в первое положение;
- 4) о давлении в тормозной магистрали;
- 5) о показании путевого светофора;
- 6) о показании локомотивного светофора;

7) об установленной скорости следования ... км/час.

7. Помощник машиниста обязан доложить машинисту о правильном приготовлении маршрута следования поезда по некодированным железнодорожным путям железнодорожной станции в пределах видимости: "Маршрут приготовлен правильно с ... пути на ... путь". Машинист, убедившись в правильном приготовлении маршрута, обязан повторить: "Вижу, маршрут приготовлен правильно". Помощник машиниста обязан доложить машинисту показание выходного (маршрутного) светофора при его проследовании (за 10 - 15 метров до выходного (маршрутного) светофора): "Маршрутный (выходной) сигнал с ... пути (называет показание сигнала)". Машинист, убедившись в показании выходного (маршрутного) светофора, обязан ответить: "Вижу выходной (маршрутный) с ... пути (называет показание сигнала)".

III. Регламент переговоров и действий машиниста и помощника машиниста в пути следования

8. После проследования поездом железнодорожной станции помощник машиниста обязан доложить машинисту об установленной скорости движения по перегону, а также о наличии постоянных и временно действующих ограничениях скорости.

9. В пути следования помощник машиниста обязан докладывать машинисту о сигналах, подаваемых светофорами (кроме проходных светофоров при автоблокировке, сигнализирующих зеленым огнем), показаниях локомотивного светофора (при отсутствии видимости напольного светофора), а также об изменениях показаний локомотивного светофора, сигналах остановки, подаваемых с железнодорожного пути и поезда, сигналах ограждения мест производства работ.

Машинист, убедившись в правильности информации, обязан повторить ее.

10. Помощник машиниста обязан предупреждать машиниста о приближении:

- 1) к местам проверки действия автоматических тормозов в поезде с указанием километра, пикета и скорости начала торможения;
- 2) к железнодорожным переездам;
- 3) к местам действия предупреждения об ограничении скорости (за 1,5 - 2 км).

Места ограничения скорости движения, огражденные знаками "Начало опасного места" и "Конец опасного места", помощник машиниста обязан проследовать, стоя на своем рабочем месте.

11. При следовании поезда по кривым участкам железнодорожного пути, при приближении к искусственным сооружениям (тоннели, мосты, виадуки) и железнодорожным станциям машинист и помощник машиниста обязаны поочередно через боковые окна, с помощью зеркал заднего вида или камер видеонаблюдения осматривать поезд и докладывать друг другу о состоянии поезда в пределах видимости.

12. На двухпутных и многопутных участках железнодорожного пути помощник машиниста обязан осматривать встречный поезд и докладывать машинисту о результатах осмотра, а в случае обнаружения в проследовавшем поезде неисправностей или нарушений, угрожающих безопасности движения, по радиосвязи сообщить об этом машинисту проследовавшего поезда, ДСП станции или ДНЦ.

13. При дублировании показаний светофоров машинист и помощник машиниста обязаны называть их назначение (проходной, предупредительный, входной, маршрутный, повторительный, выходной, маневровый), а на железнодорожных станциях и многопутных участках - также принадлежность по номеру железнодорожного пути. Там, где на светофорах имеются маршрутные указатели, их показания также повторяются друг другу.

14. При приближении к светофору с одним желтым (немигающим) огнем помощник машиниста обязан доложить машинисту установленную скорость его проследования и величину давления в тормозной магистрали.

15. При приближении локомотива к входному светофору железнодорожной станции помощник машиниста в пределах его видимости обязан доложить машинисту о показании входного светофора и установленную скорость движения по железнодорожной станции. Машинист, убедившись в правильности информации, обязан повторить ее.

16. При проследовании железнодорожной станции машинист и помощник машиниста обязаны следить за правильностью подготовленного маршрута, свободностью железнодорожного пути и показанием выходного (маршрутного) светофора, обмениваться между собой информацией о маршруте следования поезда и скорости движения следующего содержания: "Выходной (маршрутный) светофор с ... пути - (называет показание светофора), скорость ... км/час". Помощник машиниста при проследовании поездом железнодорожной станции обязан наблюдать за показаниями светофоров и свободностью железнодорожного пути, стоя на своем рабочем месте.

17. При вступлении поезда на блок-участок с запрещающим показанием светофора помощник машиниста обязан приблизиться к рабочему месту машиниста, проверить и доложить машинисту о положении контроллера машиниста и ручек крана машиниста, давлении в тормозной и напорной магистралях, за 400 - 500 метров до светофора с запрещающим показанием напомнить машинисту о необходимости снижения скорости до 20 км/час. После этого помощник машиниста обязан наблюдать за показанием светофора и свободностью железнодорожного пути, стоя в непосредственной близости от рабочего места машиниста. При этом машинист и помощник машиниста при каждой подаче прибором безопасности звукового сигнала либо при наличии на локомотиве устройства системы автоматического управления тормозами (далее - САУТ) через каждые 30 - 40 секунд обязаны докладывать друг другу о приближении к светофору с запрещающим показанием и обеспечить остановку поезда перед этим светофором. В случае невыполнения машинистом настоящего Регламента при следовании на запрещающий сигнал светофора и непринятия машинистом мер к остановке поезда помощник машиниста обязан остановить поезд.

18. Помощнику машиниста в целях исключения случаев невыполнения настоящего Регламента запрещается покидать кабину управления железнодорожным подвижным составом в следующих случаях:

- 1) при проследовании станции;
- 2) при приближении к светофорам, показания которых требуют снижения скорости или остановки;
- 3) при следовании по местам уменьшения скорости, огражденным знаками "Начало опасного места", "Конец опасного места" и указанным в [бланках ДУ-61](#);
- 4) при горящем белом огне на локомотивном светофоре (кроме участков, не оборудованных автоблокировкой);
- 5) при следовании по некодированным железнодорожным путям;
- 6) в пределах искусственных сооружений;
- 7) при выключенных устройствах АЛС.

(в ред. Приказа Минтранса России от 09.11.2015 N 330)

19. По разрешению машиниста помощник машиниста обязан при следовании по зеленым огням проходных светофоров осматривать машинное (дизельное) отделение локомотива, вагоны моторвагонного железнодорожного подвижного состава. При осмотре помощник машиниста обязан, в зависимости от вида тяги, проверить работу электрического оборудования и аппаратов, вспомогательных машин, состояние дизель-генераторной установки, вспомогательных агрегатов и холодильных устройств, показания измерительных приборов, наличие (отсутствие) постороннего стука и скрежета в ходовых частях, наличие (отсутствие) задымленности. По возвращении в кабину управления помощник машиниста обязан проверить показания путевого и локомотивного светофоров, доложить машинисту об их показаниях. Машинист, убедившись в правильности информации, обязан повторить ее. После этого помощник машиниста обязан доложить

машинисту о результатах осмотра машинного (дизельного) отделения и вагонов моторвагонного железнодорожного подвижного состава.

20. В случае приема поезда на железнодорожную станцию или отправления с железнодорожной станции при запрещающем показании светофора, погасших основных огнях светофора по одному из разрешений, установленных настоящей Инструкцией, а также при наличии белого огня на локомотивном светофоре помощник машиниста обязан докладывать машинисту о положении каждой стрелки по маршруту следования поезда.

21. При остановке одиночного локомотива (сплотки из нескольких локомотивов), поезда на железнодорожном пути (участке железнодорожного пути) с запесоченными рельсами на участке с автоблокировкой или на железнодорожной станции, оборудованной электрической централизацией для контроля занятости участков железнодорожного пути, машинист обязан съехать на чистые рельсы для обеспечения шунтирования электрической рельсовой цепи, а помощник машиниста обязан напомнить машинисту об этом. Если отсутствует возможность съехать на чистые рельсы, локомотивная бригада обязана немедленно доложить об этом машинистам вслед идущих поездов, ДСП станции или ДНЦ.

(п. 21 в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

IV. Регламент переговоров и действий машиниста и помощника машиниста при маневровой работе

22. После прибытия поезда на железнодорожную станцию отцепка локомотива производится по команде ДСП станции или ДНЦ. Перед началом маневров ДСП станции или ДНЦ обязаны довести до локомотивной бригады план маневровой работы.

При разрешающем показании маневрового светофора и переходе с поездной на маневровую работу помощник машиниста обязан доложить машинисту:

"Переходим на маневровые передвижения, скоростемерная лента протянута, КЛУБ (или другой прибор безопасности) переведен на маневровый режим; маневровый светофор ... литер с ... пути белый; стрелки по маршруту (в пределах видимости)".

Машинист обязан ответить:

"Вижу белый с ... пути, стрелки по маршруту". После этого машинист приводит локомотив в движение.

23. При отсутствии на локомотиве составительской бригады или главного кондуктора приводить в движение локомотив разрешается по указанию ДСП станции или работника, имеющего право распоряжаться производством маневров в данном районе.

Если маршрут приготовлен не на весь маневровый полурейс, то ДСП станции или работник, имеющий право распоряжаться производством маневров в данном районе, обязаны проинформировать машиниста, до какого маневрового светофора разрешается движение.

24. В начале маневровой работы или после смены кабины управления локомотивом, моторвагонным поездом, специальным самоходным подвижным составом (если вспомогательный тормоз предусмотрен конструкционной документацией) и приведения его в движение, помощник машиниста обязан доложить машинисту о необходимости проверки действия вспомогательного тормоза локомотива или автоматических тормозов моторвагонного поезда при скорости 3 - 5 км/ч до полной остановки.

При переходе на маневровый порядок движения после прибытия моторвагонного поезда на железнодорожную станцию поездным порядком, проверка действия автоматических тормозов моторвагонного поезда при скорости 3 - 5 км/ч до полной остановки не производится.

(п. 24 в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

25. При осуществлении маневровой работы локомотивом вперед машинист и помощник машиниста обязаны сообщать друг другу о показаниях каждого маневрового

светофора, положении стрелок по маршруту следования, контролировать свободу железнодорожного пути, по которому следует локомотив, и установленную скорость движения.

V. Регламент переговоров машиниста и помощника машиниста по поездной радиосвязи

26. При ведении переговоров по каналам поездной радиосвязи лица, указанные в [пункте 1](#) настоящего Регламента, обязаны соблюдать следующие формы обращения и последовательность их передачи:

1) вызов требуемого абонента:

"Дежурный по станции (название станции)";

"Машинист поезда N ... (добавлять информацию, уточняющую местоположение поезда)";

"Поездной (локомотивный, энерго-) диспетчер".

Если вызываемый абонент не ответил, следует повторить вызов.

В тех случаях, когда необходимо обратить внимание всех абонентов, находящихся в зоне действия вызывающей радиостанции, передают: "Внимание, все!".

2) ответ вызываемого абонента:

"Дежурный по станции (название станции, фамилия), слушаю";

"Машинист поезда N ... (фамилия), (добавлять информацию, уточняющую местоположение поезда), слушаю";

"Поездной (локомотивный, энерго-) диспетчер (фамилия), слушаю".

27. Вызывающий абонент называет себя: "Машинист поезда N ..., фамилия" и далее следует текст сообщения, вопроса.

28. При следовании поезда на запрещающий сигнал входного, маршрутного или выходного светофора ДСП станции или ДНЦ разрешается вызывать машиниста по радиосвязи только в случае необходимости передачи ему сообщения об изменении порядка приема или пропуска поезда по железнодорожной станции, а также в случае возникновения ситуации, угрожающей безопасности движения поездов.

29. В случае возникновения аварийной либо нестандартной ситуации машинист (помощник машиниста) обязан начинать передачу сообщений словами: "Внимание, все!" (сообщение при необходимости повторяется несколько раз). При получении указанного сообщения машинисты всех поездов, находящихся в зоне действия радиосвязи, ДСП станций и ДНЦ обязаны прекратить переговоры по радиосвязи, внимательно выслушать сообщение и, при необходимости, принять меры к обеспечению безопасности движения поездов.

30. При обнаружении неисправности тормозов в поезде машинист или помощник машиниста обязаны сообщить об этом ДНЦ, ДСП станций, ограничивающих перегон, и машинистам других поездов, находящихся на перегоне:

"Внимание, все! Машинист (фамилия) поезда N ..., следую по перегону ... километру ..., вышли из строя тормоза. Примите меры" (вызов по каналу радиосвязи действует 12 - 15 секунд, после чего его нужно повторять до получения ответа от ДСП станций или ДНЦ).

31. При проследовании сигнальных знаков "Газ" и "Нефть", указывающих место пересечения железнодорожных путей нефте- и газопродуктопроводами, машинист и помощник машиниста обязаны открыть окно кабины локомотива и следовать к месту пересечения с повышенной бдительностью, по возможности без применения автотормозов. В случае обнаружения специфического запаха или разлива нефтегазопродукта машинист обязан немедленно сообщить об этом ДСП станции или ДНЦ.

32. При остановке поезда в связи с падением давления в тормозной магистрали машинист обязан немедленно передать сообщение по радиосвязи:

"Внимание, все! Я, машинист (фамилия) поезда N ..., остановился по падению давления в тормозной магистрали на ... километре четного (нечетного) пути перегона ..., сведений о нарушении габарита не имею. Будьте бдительны!".

33. При остановке поезда в связи со сходом железнодорожного подвижного состава с рельсов машинист обязан немедленно передать сообщение по радиосвязи:

"Внимание, все! Я, машинист (фамилия) поезда N На ... километре ... пикете четного (нечетного) пути перегона ... нарушен габарит вследствие схода подвижного состава. Будьте бдительны!".

34. Сообщения в случаях, указанных в [пунктах 32](#) и [33](#) настоящего Регламента, должны передаваться машинистам поездов, находящихся на перегоне, начальнику (механику-бригадир) пассажирского поезда, ДНЦ и ДСП станций, ограничивающих перегон, до получения подтверждения восприятия сообщения от ДНЦ или ДСП станций, машиниста идущего вслед поезда, движущегося по соседнему железнодорожному пути.

35. При вынужденной остановке поезда на перегоне машинист (помощник машиниста), уточнив местоположение (километр, пикет), обязан начинать передачу сообщений текстом следующего содержания:

"Внимание, все! Я, машинист (фамилия) поезда N ... остановился на ... километре, ... пикете четного (нечетного) пути перегона ... вследствие (указать причину). Будьте бдительны!" (сообщение при необходимости повторяется несколько раз).

В случаях остановки поезда на перегоне у запрещающего показания светофора информацию об остановке с указанием километра, пикета машинист обязан сообщить машинистам вслед идущих поездов и ДСП станций, ограничивающих перегон, либо ДНЦ участка при диспетчерской централизации.

36. При необходимости затребования вспомогательного локомотива машинистом (помощником машиниста), после уточнения местоположения (км, пикета) передается сообщение ДНЦ или ДСП станции:

"Я, машинист (фамилия) поезда N ... на ... км ... пикете перегона ..., требую вспомогательный локомотив по причине неисправности тепловоза (электровоза, моторвагонного или специального самоходного железнодорожного подвижного состава) секции ... серии ... N ... из-за (указать причину неисправности). Время ... ч ... мин.".

37. Машинист и помощник машиниста в случае обнаружения в пути следования отклонений в работе или повреждений на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта, неисправности в поездах, следующих по смежным железнодорожным путям, подозрительных лиц на железнодорожных путях или вблизи их обязаны сообщать по радиосвязи ДСП станции или ДНЦ, а при необходимости и машинисту поезда, следующего по смежному железнодорожному пути.

38. После прицепки локомотива к составу пассажирского поезда на железнодорожной станции отправления поезда и в пунктах смены локомотивных бригад должна проверяться радиосвязь между начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и машинистом локомотива. При этом следует придерживаться следующего регламента переговоров:

1) начальник (механик-бригадир) пассажирского поезда вызывает машиниста: "Машинист поезда N ...". После получения ответа машиниста начальник (механик-бригадир) пассажирского поезда обязан продолжить: "Я, начальник (механик-бригадир) пассажирского поезда N ..., фамилия", и далее текст вопроса или сообщения;

2) машинист вызывает начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда: "Начальник (механик-бригадир) пассажирского поезда N ...". После получения ответа начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда машинист обязан продолжить: "Вызывает машинист вашего поезда (фамилия)", и далее текст вопроса или сообщения.

39. Регламент переговоров между машинистом локомотива и его помощником приведен в [таблице 1](#).