

МІНІСТЕРСТВО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ
ГОЛОВНЕ УПРАВЛІННЯ ЛОКОМОТИВНОГО ГОСПОДАРСТВА

ЦТ .
0057

ІНСТРУКЦІЯ
про порядок пересилки локомотивів
та моторвагонного рухомого складу

Київ
Транспорт України
2003

ББК 39.22-08
I-72
УДК 656.2 (094): 629.42.002.7

Введено: Головним управлінням локомотивного
господарства
Затверджено Наказом Укрзалізниці від 03 січня 2003 р.
та введено в дію № 032-Ц

I-72 **Інструкція** про порядок пересилки локомотивів та моторвагонного рухомого складу / Укрзалізниця. Голов. упр. локомотив. госп-ва. Розробник В.В. Міхед — К.: Транспорт України, 2003. — 28 с.

У інструкції викладені основні вимоги щодо пересилки одиночних електровозів, тепловозів, моторвагонного рухомого складу, окремих секцій, а також зчепів ТРС. Наведено порядок пересилки паровозів та їх тендерів а також вимоги до провідників, встановлено порядок контролю за переміщенням тягового рухомого складу.

В додатку наведено зразок акту форми ТУ-25 перевірки технічного стану локомотива моторвагонного поїзда (секції). призначених для пересилки у недіючому стані.

Інструкція про порядок пересилки локомотивів та моторвагонного рухомого складу призначена для працівників локомотивних депо, локомотивобудівних та локомотиворемонтних заводів та інших працівників залізниць, пов'язаних із переміщенням ТРС.

ББК 39.22-08

© Укрзалізниця. Головне управління локомотивного господарства, 2003.
© Видавництво "Транспорт України", 2003.

МІНІСТЕРСТВО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

03.02.2003 року

№ 32-Ц

НАКАЗ

"Про затвердження та введення в дію Інструкції про порядок пересилки локомотивів та моторвагонного рухомого складу"

У зв'язку з переглядом діючих нормативних документів та їх удосконаленням

НАКАЗУЮ:

1. Затвердити Інструкцію про порядок пересилки локомотивів та моторвагонного рухомого складу (далі Інструкція), що додається, та ввести її в дію з 01.06.2003 року.

2. Начальнику Головного управління справами І.М.Грущаку організувати тиражування зазначеної Інструкції в необхідній кількості примірників.

3. Начальнику Головного управління локомотивного господарства М.І.Сергієнку:

3.1. Довести цей наказ до відома причетних працівників головних управлінь, управлінь Державної адміністрації залізничного транспорту України і залізниць України, заводів ДХК "Укрзалізремаш".

3.2. Забезпечити розсилку Інструкції на залізниці в необхідній кількості примірників.

4. Начальникам залізниць у термін до 01.06.2003 року організувати вивчення і перевірку знання цієї Інструкції причетними працівниками. Забезпечити приведення нормативних актів залізниць у відповідність до зазначеної Інструкції та безумовне виконання її вимог.

5. Із введенням у дію цієї Інструкції вважати такою, що не застосовується на залізничному транспорті України "Инструкция о порядке пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава" № ЦТ/3493, затверджена Міністерством шляхів сполучення СРСР від 21.12.1977 року.

6. Контроль за виконанням цього наказу покласти на заступника Генерального директора Укрзалізниці А.Д. Лашко.

Міністр транспорту України—
Генеральний директор Укрзалізниці

Г.М. КІРПА

Загальні положення

1.1. Локомотиви і моторвагонний рухомий склад (далі по тексті — «ТРС», за винятком окремо обумовлених у тексті випадків) дозволяється пересилати як у діючому, так і в недіючому (холодному) стані для регулювання та поповнення парку в межах залізниці і між залізницями, в пункти ремонту і з ремонту, а також із заводу-виготовлювача з комплектуванням необхідною технічною документацією.

1.2. Електровози, тепловози і паровози дозволяється пересилати в одиночному порядку, в поїздах, а також окремими зчепами (групами зчеплених локомотивів).

Моторвагонний рухомий склад дозволяється пересилати з окремим локомотивом, секціями та окремими вагонами у вантажних поїздах.

1.3. ТРС, що пересилається в недіючому стані, підготовляється до постановки і включається до складу поїзда відповідно до вимог Правил технічної експлуатації залізниць України, Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України та даної Інструкції.

ТРС у недіючому стані відправляється за заявками начальника депо чи адміністрації заводу (підприємства) після комісійної перевірки їхнього технічного стану.

1.4. ТРС, що пересилається, за своїм технічним станом повинен забезпечувати безпеку руху та відповідати вимогам техніки безпеки.

Забороняється пересилати ТРС із прокатом і товщиною бандажів, зносом їхніх гребенів, іншими деталями ходової частини, розміри яких під час прямування можуть перевищувати гранично допустимі норми.

Забороняється виконувати маневри штовханням і розпускати з гірки локомотиви у недіючому стані та моторвагонний рухомий склад.

Вони можуть прямувати через сортувальну гірку тільки з маневровим локомотивом.

1.5. ТРС, що пересилається, повинен відповідати вимогам стандартів Габаритів наближення будов і рухомого складу залізниць колії 1520 мм, діючої Інструкції по застосуванню габаритів рухомого складу. Усі зняті частини ТРС, кочегарний інструмент (на паровозах) та інші предмети, що перевозяться на недіючому тяговому рухомому складі, надійно закріплюються для попередження їхнього зсуву і можливого виходу за габарит рухомого складу або падіння на колію.

1.6. Технічне обслуговування та перевірка стану гальмівного обладнання на ТРС, що пересилається, порядок розміщення, включення та забезпечення гальмами, випробування й управління гальмами, а також інші роботи по гальмах повинні здійснюватися відповідно до вимог діючої Інструкції з експлуатації гальм рухомого складу залізниць.

1.7. ТРС, що пересилається до пункту ремонту і назад, укомплектовується інструментом, інвентарем, включаючи сигнальне обладнання, відповідно до переліку, визначеного діючими Правилами капітального ремонту, Правилами поточного ремонту і технічного обслуговування ТРС відповідної серії та згідно з вимогами діючого Положення про порядок подачі в ремонт і видачі з ремонту рухомого складу. Начальникам залізниць дозволяється вносити доповнення до переліку залежно від місцевих умов і особливостей конструкції конкретних серій ТРС, що прямує у ремонт і назад. Мінімальна кількість гальмівних башмаків встановлюються відповідно до вимог Правил технічної експлуатації залізниць.

ТРС, що пересилається з локомотивобудівних заводів, укомплектовується інструментом, інвентарем, включаючи сигнальне обладнання, запасними частинами відповідно до відомостей, узгоджених з Головним управлінням локомотивного господарства.

1.8. Для забезпечення прямування ТРС із дотриманням вимог безпеки руху, доставки його до пунктів призначення у справному та комплектному стані, керівники депо (заводів) своїми наказами призначають працівників, які супроводжують ТРС (надалі по тексту - «провідники ТРС» або «провідники») із машиністів або помічників машиніста, які мають права управління та досвід роботи на тяговому рухомому складі даної серії.

Обов'язки провідників викладені в розділі «Вимоги до провідників ТРС». Кількість провідників обумовлюється даною Інструкцією.

При необхідності супроводжування одиночного локомотива понад одну добу та на зчепи до п'яти локомотивів включно або на моторвагонний поїзд призначається не менше трьох провідників, які виділяються для супроводжування кожних п'яти недіючих локомотивів (одного моторвагонного поїзда), а один із провідників призначається старшим. Провідникам ТРС надається право надсилати телеграми до служб перевезень і локомотивного господарства залізниць, заводів та депо для прийняття заходів щодо усунення затримок ТРС на шляху прямування.

1.9. Весь ТРС, у тому числі той, який наложити іншим відомствам, підприємствам і установам, перед відправкою в недіючому стані піддається технічному обслуговуванню і комісійному огляду на стійлах з оглядовою канавою. Після цього на нього оформлюється акт перевірки технічного стану форми ТУ-25, в якому зазначаються допустимі швидкості прямування ТРС.

ТРС, що відправляється з локомотивних депо залізниць у недіючому стані на поточний ремонт ПР-3, інші види поточного ремонту, капітальний ремонт, на бази запасу ТРС, при передачі на баланс чи

тимчасову роботу іншим депо чи підприємствам, оглядаються комісією у складі начальника чи заступника начальника депо (голова), інженера з приймання локомотивів, а при його відсутності у штаті, — майстра, дільничного ревізора з безпеки руху поїздів або інженера з приймання локомотивів ближчого депо чи заводу та провідників ТРС.

ТРС, що відправляється в депо залізниць з локомотиворемонтних заводів у недіючому стані, оглядаються комісією у складі начальника відділу технічного контролю заводу чи його заступника, інспектора-приймальника Укрзалізниці (там, де він є у штаті), контрольного майстра ВТК та провідників ТРС.

ТРС, що відправляється в депо залізниць (на інші підприємства) у недіючому стані з локомотиво- і вагонобудівних заводів, оглядається комісією у складі начальника ВТК заводу чи його заступника, інспектора-приймальника Укрзалізниці та провідників ТРС.

ТРС, що відправляється в депо залізниць із баз запасу ТРС оглядається комісією, персональний склад якої затверджується начальником служби локомотивного господарства залізниці, на території якої розташована база запасу.

ТРС, який належить іншим відомствам, підприємствам і установам, призначений для пересилки в недіючому стані, оглядається комісією, склад якої встановлюється наказом начальника локомотивної служби залізниці, на території якої розташовано підприємство-відправник. До складу комісії обов'язково включаються начальник ВТК та інспектор-приймальник Укрзалізниці (приймальник).

1.10. Виявлені при огляді комісії дефекти, які перешкоджають безпечному прямуванню ТРС, повинні бути усунені, після чого комісією складається у трьох екземплярах акт форми ТУ-25 на кожен локомотив, моторвагонний поїзд або секцію, окремий вагон моторвагонного рухомого складу, що підлягає відправці у недіючому стані.

Усі члени комісії після підписання акта несуть персональну відповідальність за технічний стан ТРС, що забезпечує його безпечне прямування.

Перший примірник акта пред'являється разом із заявкою на відправку недіючого ТРС начальникові станції відправлення, другий екземпляр вручається під розписку старшому провіднику ТРС, третій екземпляр акта залишається у відправника.

Одночасно адміністрацією депо чи заводу складається у двох екземплярах інвентарний перелік наявності запасних частин, інструменту, інвентарю, а також технічної документації на ТРС, що відправляється. Один примірник переліку вручається старшому провіднику ТРС під розписку, другий екземпляр переліку залишається в

депо чи на заводі.

1.11. Одноразовий дозвіл на переміщення по залізниці ТРС, що належить іншим відомствам, підприємствам і організаціям, серії якого експлуатуються на цій залізниці, надається начальником служби перевезень залізниці, а ТРС, серії якого на залізниці не експлуатуються, начальником залізниці.

Дозвіл видається на підставі заяви відправника, до якої додається акт перевірки технічного стану (форма ТУ-25).

Швидкості руху ТРС по головних коліях перегонів, головних і приймально-відправних коліях станцій визначаються наказом начальника залізниці.

1.12. Цей порядок визначення швидкості руху ТРС розповсюджується і на ТРС, який належить іншим відомствам, підприємствам і організаціям, у разі, якщо такі серії ТРС обертаються на залізницях України.

1.13. Допустимі швидкості прямування недіючого ТРС, що належить іншим відомствам, підприємствам, організаціям і, серії яких не обертаються на залізницях України, в кожному окремому випадку встановлюються начальником залізниці по узгодженню з головними управліннями колійного та локомотивного господарств на підставі висновку комісії після проведення технічного огляду.

1.14. Переміщення локомотивів (крім паровоза і тепловоза з гідравлічною передачею) і моторвагонного рухомого складу в недіючому стані у складі вантажних поїздів і окремими зчепами при відсутності технічних дефектів, що перешкоджають їх безпечному прямуванню, слід здійснювати за установленою графіком руху для вантажних поїздів швидкістю, але не вище максимальної швидкості, встановленої для серії ТРС, що пересилається.

1.15. Швидкість прямування недіючого ТРС в усіх випадках не повинна перевищувати швидкості, зазначеної в акті форми ТУ-25.

1.16. При прямуванні в поїзді недіючого ТРС машиністові ведучого локомотива видається попередження із зазначенням установленої швидкості руху поїзда по дільниці.

1.17. Діючим локомотивам із числа зчепів, або таким, що переміщуються в одиночному порядку, при відсутності або несправності приладів автоматичної локомотивної сигналізації з автостопом або радіостанції не дозволяється прямування по дільницях залізниць, які обладнані, відповідно, колійними пристроями автоматичної локомотивної сигналізації та радіозв'язком.

1.18. Дозволяється відправляти ТРС до місця призначення зчепами попереду вантажних поїздів слідом за пасажирськими, а одиночні локомотиви - услід за першим поїздом, призначення якого збігається з маршрутом прямування ТРС, що пересилається.

1.19. Відповідальність за правильне встановлення сигналів на шляху прямування та огороження зчепу ТРС у випадку зупинки поїзда на перегоні покладається на машиніста ведучого локомотива.

1.20. Технічне обслуговування ТО-2 ТРС, що пересилається у недіючому стані, із постановкою їх на оглядові канави, здійснюється не менше одного разу на дві доби слюсарями комплексних бригад пунктів технічного обслуговування ТРС, які працюють на шляху прямування із залученням працюють на шляху прямування із залученням провідників, та витратою часу не більше однієї години на один локомотив (одно-, двохсекційний), або секцію моторвагонного рухомого складу. Відповідальність за своєчасне проведення ТО-2 покладається на провідників ТРС.

Розрахунки між залізницями України за виконання ТО-2 ТРС, що пересилається, не робляться (це не стосуються рухомого складу, що належить іншим відомствам, підприємствам і організаціям).

1.21. ТРС, в якому на шляху прямування виявлена несправність, що перешкоджає його подальшому прямуванню, і яку не можна усунути силами

провідників, повинен бути без затримки доставлений установленим на залізниці порядком до найближчого локомотивного депо, що має технічні засоби для усунення несправності. Депо зобов'язано в найкоротший термін виконати ремонт ТРС. Розрахунок за ремонт разом із калькуляцією його вартості пред'являється відправнику або іншому підприємству, з вини якого виникла несправність або сталося пошкодження вузлів ТРС. Винне підприємство визначає спеціально створена комісія, до складу якої належать представники всіх причетних сторін.

При виявленні на шляху прямування у ТРС повзуна (вибоїни) на колісній парі, він повинен бути доведений до найближчого пункту ремонту ТРС у порядку і зі швидкостями, встановленими Правилами технічної експлуатації залізниць України залежно від глибини повзуна та відповідно до вимог діючої інструкції з формування, ремонту та утримання колійних пар тягового рухомого складу залізниць України.

1.22. Порядок здавання та приймання ТРС, що надійшов у ремонт на завод, приймання та видачі його після ремонту на заводі визначаються Діючим Положенням про порядок подачі в ремонт і видачі з ремонту рухомого складу, а ТРС, що надійшов на ремонт в інші депо-угодою, укладеною між депо приписки ТРС і депо, що виконує ремонт. Приймання та передача ТРС оформляється актами. Пошкодження ТРС, які допущені на шляху прямування, в тому числі і з вини провідників, відсутність деталей, запасних частин, інструменту, інвентарю, технічної документації вказуються у вище названих актах, що надсилаються відправнику ТРС та до служби локомотивного господарства залізниці, на

якій створювалася комісія для відправлення локомотива.

1.23. Адміністрація депо чи заводу, що відправляє ТРС, після повернення провідника перевіряє документи, акти, що засвідчують передачу ТРС до пунктів призначення

1.24. Кабіна машиніста електровозу, тепловозу, будка паровозу, в якій слідують провідники, обладнується тапчаном для відпочинку, а в холодну пору року в кабіні машиніста, будці паровоза чи салоні моторвагонного рухомого складу влаштовується тимчасова піч. Тимчасові печі й тапчани влаштовуються за технічною документацією конструкторських бюро або заводів-виготовлювачів ТРС

1.25. Забороняється пересилка по залізницях України ТРС, виключеного з інвентарного парку Укрзалізниці, інших відомств, підприємств і організацій В окремих випадках допускається пересилка такого ТРС у недіючому стані у супроводі провідників (на кінозйомки, виставки, для музеїв і т.п.) за одноразовим дозволом Державної адміністрації залізничного транспорту України при забезпеченні безпеки руху та з додержанням вимог цієї Інструкції.

Огляд такого ТРС виконується комісією у складі, зазначеному в дозволі, з оформленням акта перевірки технічного стану (форма ТУ-25)

1.26. При підготовці до пересилки та у процесі пересилки ТРС повинні дотримуватися вимоги Діючих правил та інструкції з техніки безпеки і виробничої санітарії при експлуатації та ремонті ТРС, безпеки для робітників залізничного транспорту на електрифікованих лініях, по забезпеченню пожежної безпеки на ТРС.

Пересилка одиночних електровозів, тепловозів, моторвагонного рухомого складу

2.1. Електровози, тепловози, моторвагонний рухомий склад, що направляються із заводів на залізниці, переміщуються для поповнення парку ТАС з однієї залізниці на іншу, на локомотиворемонтні заводи, бази запасу, та такі, що відправляються з локомотивобудівних заводів у локомотивні депо, на ремонт та з ремонту, відправляються, як правило, в недіючому стані. На дільницях обслуговування залізниць електровози й тепловози можуть пересилатися для регулювання парку в недіючому стані з поїздом чи резервом. У разі відправлення в діючому стані електровозів та тепловозів у ремонт на заводи, інші депо та назад, якщо пункти ремонту розташовані в межах закріплених дільниць обслуговування ТРС, начальники залізниць установлюють порядок прямування, який забезпечує безпеку руху та збереження локомотивів, що пересилаються.

2.2. Електровози и тепловози, що слідують у недіючому стані через

дві й більше залізниці, можуть включатися до складу вантажного поїзда слідом за ведучим локомотивом не більше двох односекційних або одного двосекційного (трисекційного), а в межах однієї залізниці в кількості, яка встановлюється начальником залізниці.

2.3 Пересилка пасажирських електровозів і тепловозів у недіючому стані з пунктів обороту в кількості одного локомотива виконується в голові пасажирського поїзда слідом за ведучим локомотивом.

2.4 У разі пересилки у недіючому стані одиночних локомотивів із пунктів обороту в складі поїзда без супроводження провідниками ТРС (локомотивними бригадами), контроль за їхнім станом покладається на локомотивну бригаду ведучого локомотива.

2.5 Пересилка електровозів у зимовий час по нерівномірності руху поїздів у межах дільниць обслуговування здійснюється з піднятими струмоприймачами відповідно до вимог діючої інструкції про порядок роботи струмоприймачів електрорухомого складу та ввімкненими мотор-вентиляторами у супроводі машиніста чи помічника машиніста, який має право управління даним типом ТРС. Пересилка тепловоза і дизель-поїздів у зимовий час виконується із заглушеними вентиляційними отворами забірних пристроїв, секцій холодильників, тягових електродвигунів.

2.6 При пересилці у вантажному поїзді моторвагонний рухомий склад ставиться у хвості поїзда однією групою (головною частиною головного вагона групи до останнього вантажного вагона) у кількості, що встановлюється начальником залізниці. Причіпні та моторні вагони електропоїздів дозволяється пересилати у хвості вантажного поїзда і без головного вагона. У цьому випадку штатний автозчеп причіпного або моторного вагона, який має збільшену висоту осі автозчепу над рівнем верху головки рейок, для забезпечення зчеплення з вантажним вагоном допускається замінити на автозчеп із пониженою віссю головки, виготовлений по кресленнях, які узгоджені з керівництвом Укрзалізниці. Зняті штатні автозчепи вкладаються в один із вагонів, що пересилається.

2.7. На електровозі, тепловозі, моторвагонному рухомому складі перед постановкою в поїзд для відправлення у недіючому стані виконуються наступні роботи:

перевіряються та приводяться у справний стан ходова частина та автозчіпне обладнання відповідно до вимог діючої Інструкції по ремонту та обслуговуванню автозчіпного пристрою рухомого складу залізниць України. Знос деталей не повинен перевищувати бракувальні межі норм допусків і зносів, які передбачені діючими Правилами поточного ремонту і технічного обслуговування локомотивів, моторвагонного рухомого складу для експлуатації або керівництва по їх експлуатації (для серій, відсутніх у зазначених правилах);

проводяться роботи по очищенню їх від бруду, прибиранню кабін

машиніста і машинних приміщень, промиванню та виконанню санітарної обробки вагонів електро- і дизель-поїздів, санітарних вузлів;

перевіряється наявність усіх приладів та справність запобіжного обладнання від падіння деталей на колію;

перевіряється комплектність приладів автоматичної локомотивної сигналізації та автостопа. Апаратура, яка відсутня, повинна поповнюватись, додаткові прилади безпеки на ТРС, що відправляється в ремонт, знімаються або залишаються, відповідно до угоди на ремонт, укладеної між заводом і управлінням залізниці (депо) або між депо залізниць;

знімаються з ТРС, що відправляється на капітальний ремонт, і залишаються на збереження в депо блоки та пульти управління радіостанціями, мікротелефонна трубка виносного переговорного пристрою, антенно-погоджувальний пристрій, гучномовці. При відправленні ТРС на ремонт в інше депо прилади радіостанцій залишаються на місці чи знімаються з ТРС, відповідно до угоди між депо:

фіксуються в закритому положенні кришки люків виходу з кузова до тягових двигунів і на дах, сходів для підйому на дах, двері, вікна, всі рухомі жалюзі, а також кришки пісочниць;

на розсувних дверях вагонів моторвагонного рухомого складу встановлюються скоби, що перешкоджають відкриттю дверей;

закриваються двері шаф;

закриваються на всі замки кришки ящиків підвагонної апаратури;

знімаються на вагонах електро- і дизель-поїздів нижні частини підніжок, котрі вкладаються на вагони;

перевіряється робота ручного гальма, після перевірки воно повинно бути встановлено у відпущене положення;

перевіряється кріплення паливних баків;

заклеюються пакувальною тканиною вихлопні отвори тягових електродвигунів (або встановлюються заглушки на отвори);

установлюються на тягові двигуни снігозахисні кожухи, які передбачені конструкцією;

установлюються в закриті положення всі щитки, заслінки (шибера) вентиляційних отворів виходу охолоджуючого повітря з кузова в атмосферу. При відсутності вказаних пристроїв отвори заклеюються мішковиною або пакувальною тканиною;

зливаються вода та масло, відповідно до вимог нормативних документів з експлуатації тепловоза чи дизель-поїзда даної серії із продувкою водяної системи (пробки, вентиля, крани після зливу води залишити відкритими, вентиля та крани масляної системи перекрити);

зливається на тепловозах і дизель-поїздах паливо з баків, трубопроводів, корпусів фільтрів та відстійників;

підготовка гальмівного обладнання проводиться згідно з вимогами

діючої інструкції по експлуатації гальм рухомого складу залізниць України;

установлюються (у зимовий період роботи) снігозахисні фільтри на повітрезабірні жалюзі;

опускаються до упору або знімаються стійки радіоантени;

закріплюються в опущеному положенні верхні рами струмоприймачів (відпаленим стальним дротом діаметром не менш 1мм);

рукоятки контролера машиніста встановлюються в нульове положення, виймаються з контролерів машиніста реверсивні рукоятки та вкладаються в інструментальний ящик;

вимикаються роз'єднувачі силових і допоміжних кіл, встановлюються у вимкнене положення роз'єднувачі, вимикачі та перемикачі тягових електродвигунів;

роз'єднувачі встановлюються в положення «заземлено» (там, де це передбачено конструкцією);

перевіряється кріплення акумуляторних батарей, доводиться до норми щільність їхнього електроліту, відокремлюються з'єднувальні дроти від батарей, кінці їх ізолюються. Відсіки акумуляторних батарей тепловозів і дизель поїздів пломбуються. Вимикаються рубильники акумуляторних батарей, знімаються та вкладаються в інструментальний ящик усі запобіжники електричних кіл. На електровозах і тепловозах, що пересилаються в межах закріплених дільниць обслуговування, з'єднувальні дроти від акумуляторних батарей не відокремлюються, запобіжники не знімаються. На ТРС, що направляється на капітальний ремонт, акумуляторні батареї знімаються та залишаються в депо;

установлюються у вимкнуте положення всі вимикачі управління в кабінах і кузовах, кнопки блоків вимикачів і тумблери в кабінах машиніста, ключі управління з щитків виймаються та вкладаються в інструментальний ящик;

перевіряється кріплення міжсекційних і міжвагонних низьковольтних і високовольтних з'єднань у незадіяних штепселях міжвагонних з'єднань установлюються холості приймачі і додатково закріплюються;

знімаються з локомотивів і головних вагонів моторвагонного рухомого складу дзеркала зворотного виду і вкладаються в одну з кабін машиніста (вагон);

перевіряється наявність пломб на захисній і іншій апаратурі, згідно з переліками апаратів, що пломбуються;

знімаються та залишаються в депо щітки тягових електродвигунів на електровозах, тепловозах, моторвагонному рухомому складі, що пересилаються на капітальний і поточний ремонт;

при пересилці ТРС в пункти призначення з локомотиво- або вагонобудівних заводів, заводів Укрзалізреммашу, з однієї залізниці на іншу, щітки тягових електродвигунів знімаються та вкладаються у

спеціальні ящики;

дозволяється витягати щітки із гнізд корпусів щіткотримачів, вкладати їх боком на торець корпусу (робочими поверхнями щіток, протилежними торцевій стороні), притискаючи щітки натискними пальцями щіткотримачів. При пересилці електропоїздів і тепловозів по нерівномірності руху поїздів у межах закріплених дільниць обслуговування ТРС, щітки тягових двигунів не знімаються;

заправляються маслом, відповідним до сезону, кожуха та картери тягової зубчатої передачі, коробки переміни передач, роздавальні редуктори, моторно-осьові підшипники, опори кузова, гребнезмащувачі та інші вузли тертя ходової частини;

відокремлюються та підвішуються на тепловозах із гідравлічною передачею роздавальні (карданні) вали, реверс встановлюється у відповідне положення та фіксується, гідропередача опорожнюється від масла відповідно до вимог технічної документації заводів-виготовлювачів тепловозів;

закриваються пакувальною тканиною чи фанерними щитами випускні патрубки дизеля, всмоктувальні патрубки вентиляторів охолодження тягових електродвигунів і вихідні отвори тягових генераторів (у разі відсутності жалюзі), верхні жалюзі холодильника;

укомплектується кабіна машиніста (вагон моторвагонного рухомого складу), в якій слідує провідник, двома вуглекислотними і двома порошковими вогнегасниками ємністю не менше 5 л, а також відром із піском; (при наявності на ТРС інших вогнегасників вони встановлюються в опалюваній кабіні);

звільняються від вогнегасящої суміші резервуари пристроїв пожежегасіння ТРС, за винятком системи порошкового пожежегасіння, крани якої встановлюються згідно зі схемами заводів-виготовлювачів у робоче положення і пломбуються.

У разі необхідності представники залізниць у комісії доповнюють цей перелік робіт з урахуванням конструктивних особливостей ТРС, не відображених у даному пункті, відповідно до вимог заводів-виготовлювачів по транспортуванню локомотивів.

Пересилка локомотивів зчепами

3.1. При пересилці за вказівками Укрзалізниці значної кількості ТРС дозволяється відправляти локомотиви з навантаженням не більше 8,1 т на погонний метр зчепами в кількості від 3 до 10 двохсекційних, 7 трьохсекційних або 20 односекційних локомотивів (не враховуючи ведучого локомотива) у супроводі не менше трьох провідників на кожні п'ять локомотивів.

Ведучим локомотивом при цьому може бути один із локомотивів зчепу, якщо локомотиви цієї серії допущені до обслуговування даної дільниці.

3.2. При пересилці у недіючому стані зчепів локомотивів із заводів промисловості до пунктів ремонту і назад, на заводи та інші залізниці, кожний локомотив повинен бути підготовлений до транспортування відповідно до вимог цієї інструкції.

3.3. Пересилка електровозів і тепловозів для регулювання парку на дільницях їхнього обслуговування здійснюється не більше п'яти у зчепі без супроводження провідниками ТРС (локомотивними бригадами) при температурі зовнішнього повітря для: електровозів -при плюсовій температурі та відсутності снігового покриву, тепловозів — не нижче плюс 4°С.

У всіх інших випадках пересилка здійснюється не більше трьох електровозів у зчепі з піднятими струмоприймачами відповідно до вимог діючої інструкції про порядок роботи струмоприймачів електрорухомого складу і з обов'язковим включенням мотор-вентиляторів або дизель-генераторної установки тепловозів у супроводі кожного локомотива, що не приймає участі в тязі, машиністом чи помічником машиніста з правом управління.

3.4. Основні маршрути прямування зчепів локомотивів і пункти для проведення ТО-2 встановлюються головними управліннями перевезень та локомотивного господарства Укрзалізниці.

У кінці зчепів електровозів і тепловозів дозволяється ставити у зимовий час вагон-теплушку для провідників локомотивів, який обладнаний автоматичними гальмами. Гальмові прилади в даному випадку повинні бути включені в гальмівну систему незалежно від наявності гальм у зчепі.

Пересилка паровозів та їх тендерів

4.1. Паровози з тендерами, що відправляються в холодному стані по двом і більше залізницям, можуть ставитися слідом за ведучим локомотивом у кількості не більше одного, а в межах однієї залізниці - в кількості, яка встановлюється начальником залізниці.

Постановка холодного паровоза в головні поїзда при подвійній тязі (роботі локомотивів по системі багатьох одиниць) виконується залежно від стану верхньої будови колії і штучних споруд із дозволу начальника

залізниці.

Паровози з чотирьох і шестиосьовими тендерами дозволяється відправляти тендером наперед, паровози із трьохосьовими тендерами ставляться до поїзда тільки трубою вперед.

4.2. Паровози, що відправляються в холодному стані, звільняють повністю від палива та води і готують до прямування зі знятими приводними та навісними дишлами.

Пересилка в холодному стані паровозів ТЭ при вугільному опаленні виконується з довантаженням тендерів типу К4ТЭ2 баластом масою 14т, типу К4Т26 — 7 т. При нафтовому опаленні довантаження відповідно зменшується на 2,5 т. Довантаження тендерів літом виконується водою, в зимовий час паровозів із вугільним опаленням використовуються вугілля чи баласт, при нафтовім — мазут для опалювання.

4.3. Механізми, що рухаються, паророзподільний механізм та арматура котла паровоза для попередження корозії змащується технічним вазеліном. Поверхні тертя пальців кривошипів, підшипників, знятих штоків поршнів, паралелей (крім багатоплощинних) та ін. для запобігання забоїн закриваються повстю, яка обкручується м'яким дротом.

Повзуни встановлюються та закріплюються в одному з крайніх положень, а зняті дишла вкладаються та закріплюються на тендері.

4.4. Паровози, що мають централізовану роздачу масла, перед відправленням обладнуються спеціальним приводом до пресмасельничок від куліси через ексцентрикову тягу, чи гнотовим змащувачем, для забезпечення безперебійної подачі масла.

4.5 При формуванні зчепів із паровозів для пересилки в холодному стані встановлюються такі швидкості: пасажирських не більше - 60 км/год; вантажних із діаметром ведучих і зчіпних коліс понад 1250 мм—50 км/год; вантажних паровозів із діаметром ведучих і зчіпних коліс 1250 мм і менше — 40 км/год.

4.6. Паровози західноєвропейського типу з розсуненими колісними центрами, пристосовані до прямування по колії 1520 мм, дозволяється відправляти: в холодному стані в кількості не більше п'яти одиниць у зчепі, одиночним порядком у гарячому та у холодному стані з окремим ведучим локомотивом. В усіх випадках швидкість прямування зазначених паровозів не повинна перевищувати 15 км/год.

4.7. По мостах, що не допускають руху без обмеження швидкості поїздів із паровозами важкої серії Эу, пропуск холодних паровозів допускається зі швидкістю не більш 40 км/год. По мостах, на яких вимагається обмеження швидкості для паровозів серії Эу, холодні паровози, які за масою не важчі паровозів серії СО, можуть пропускатися зі швидкістю, встановленою для паровозів серії Эу. Можливість пропуску та швидкість прямування по таких мостах паровозів ФД, встановлюється

залежно від вантажопідйомності і технічного стану моста. При відсутності можливості постановки в поїзді паровоза безпосередньо один за одним через технічний стан моста, паровози відокремлюються один від одного і від ведучого локомотива вантажними вагонами в кількості не менше восьми осей.

4.8. Дозвіл на пересилку паровоза у межах однієї залізниці зі знятими зчіпними дишлами та викоченою колісною парою видає начальник залізниці. При цьому швидкість прямування встановлюється для пасажирських паровозів не більше 40 км/год, для вантажних паровозів незалежно від діаметру коліс — не більше 30 км/год.

Пересилка паровоза у межах декількох залізниць із знятими зчіпними дишлами допускається, в кожному окремому випадку, із дозволу головних управлінь локомотивного та колійного господарства Укрзалізниці.

4.9. Перевезення паровоза промислових підприємств, що мають діаметр коліс менше 1200 мм, дозволяється на чотирьохосьових платформах. Перевезення зазначених паровозів виконується як у зібраному, так і розібраному стані відповідно до правил перевезень і технічних умов щодо навантаження та кріплення вантажів. Навантаження на вісь платформи з паровозом у цьому випадку не повинно перевищувати 21 т.

4.10. Зчеплення холодних паровозів у зчехах дозволяється виконувати один за одним, головними частинами (труба з трубою). При цьому допустимі швидкості руху тендером уперед паровоза типу 1-5-0 (Л, СО, Э всіх індексів) по кривих ділянках колії радіусом 750 м і менше з рейками Р43 та легше, виконується згідно із затвердженими нормами допустимих швидкостей руху локомотива.

4.11. За вказівкою Укрзалізниці дозволяється пересилка окремих тендерів, як правило, попарно і зчеплених між собою стяжними ящиками. При пересилці одного тендера з місця відправлення до стяжного ящика повинна бути причеплена платформа, що слідує разом із тендером до місця його призначення.

4.12. Будка машиніста, в якій слідує провідники локомотивів, укомплектовується одним пінним вогнегасником місткістю 10 л.

Контроль за пересилкою ТРС

5.1. Контроль за просуванням ТРС, що пересилається, покладається на диспетчерський апарат дирекцій залізничних перевезень, дорожніх центрів управління та служб перевезень залізниць, які зобов'язані забезпечити його просування без затримок на шляху прямування. У дирекціях залізничних перевезень, дорожніх центрах управління і службах перевезень повинен бути встановлений порядок

диспетчерського щодобового обліку наявності ТРС, що пересилаються, його надходження та передачі на суміжні залізниці.

Переміщення ТРС наноситься на графік виконаного руху поїзда.

5.2. Черговий по депо передає черговому по станції, локомотивному диспетчеру дирекції залізничних перевезень, дорожнього центру управління та дорожньому локомотивному диспетчеру інформацію про готовність до відправлення недіючих локомотивів, зчепів локомотивів і моторвагонного рухомого складу, вказавши серії, номери, дату і час готовності.

Локомотивний диспетчер дирекції залізничних перевезень надає дорожньому локомотивному диспетчеру інформацію про весь ТРС, що пересилається і знаходиться на дирекції.

Порядок внесення даних до автоматизованої системи управління локомотивним господарством про стан та дислокацію ТРС, що переміщується, встановлюється відповідними нормативними документами.

5.3. У локомотивних депо і на заводах необхідно проводити аналіз затримок переміщення ТРС за маршрутними листами, які видаються провідникам, порядок ведення яких встановлюється начальником залізниці приписки локомотива, для прийняття необхідних заходів, із повідомленням результатів аналізу начальникам залізниць, Головному управлінню перевезень, Головному управлінню локомотивного господарства, Укрзалізреммашу.

5.4. Керівники залізниць, дорожніх центрів управління і дирекцій залізничних перевезень повинні забезпечити безперешкодне просування зчепів і одиночних локомотивів, не допускаючи їх затримок.

Вимоги до провідників ТРС

6.1. Провідниками ТРС призначаються особи не молодше 18 років, що мають досвід роботи з експлуатації, технічного обслуговування та ремонту ТРС, які успішно витримали перевірку знань Правил технічної експлуатації на залізницях України, Інструкції з сигналізації, Інструкції з руху поїздів і маневровій роботі на залізницях України, діючих правил та Інструкцій з техніки безпеки і виробничої санітарії при експлуатації та ремонті ТРС, безпеки для робітників залізничного транспорту на електрифікованих лініях, по забезпеченню пожежної безпеки на ТРС, цієї інструкції, діючих наказів, вказівок і Інструкцій в обсязі знань, який передбачений для помічника машиніста, в комісії локомотивного депо або заводу. Крім того, провідники повинні знати правила застосування гальмівних засобів на ТРС, що пересилаються, порядок випробування гальм у зчепі та переключення режимів повітророзподільників, а також особливості транспортування ТРС конкретних серій ТРС, що

зазначаються в технічній документації заводів-виготовлювачів даного ТРС.

6.2. Провідники ТРС проходять періодичне медичне обстеження для визначення придатності до виконання обов'язків, що покладаються на них. Порядок проведення медичного огляду перед початком та у процесі супроводу ТРС визначає начальник залізниці приписки провідника.

6.3. Старший провідник несе персональну відповідальність за безпечне прямування ТРС, що супроводжуються, доставку його до пунктів призначення у справному стані разом з інструментом, запасними частинами і технічною документацією, а також за виконання робіт, обумовлених у даній Інструкції.

6.4. Не допускаються до виконання обов'язків провідники ТРС, які перебувають у стані алкогольного, токсичного або наркотичного сп'яніння. Провідники, виявлені в такому стані, повинні бути негайно відсторонені від роботи і притягнуті до відповідальності.

6.5. Порядок чергування провідників ТРС визначається згідно з чинним законодавством керівником підприємства, до якого належать провідники.

6.6. Провідники ТРС зобов'язані:

знати і точно виконувати вимоги документів, викладених у першому пункті цього розділу;

з'являтися на роботу у встановлені терміни за викликом чергового по депо чи адміністрації заводу. При неможливості явки на роботу негайно повідомити про це черговому по депо чи адміністрації заводу;

мати при собі на шляху прямування паспорт чи посвідчення особи, посвідчення на відрядження, розпорядження керівництва депо чи заводу на супровід ТРС (зчепу ТРС), вести маршрутний лист порядком, який встановлюється начальником залізниці приписки локомотива;

виконувати накази та оперативні розпорядження керівників депо, директорів заводів, диспетчерів, чергових по станціях, інших посадових осіб, які мають відношення до підготовки ТРС до транспортування у недіючому стані та його переміщення;

надавати машиністові ведучого локомотива необхідну інформацію по забезпеченню безпечного прямування супроводжуваних ТРС, брати участь у підготовці до прямування недіючого ТРС, перевіряти його технічного стану, підписанні акта технічного стану локомотива форми ТУ-25 (старший провідник);

вживати заходів по забезпеченню переміщення ТРС без затримок до пункту призначення (старший провідник);

забезпечувати виконання вимог діючих правил та інструкцій з техніки безпеки і виробничої санітари при експлуатації та ремонті ТРС, безпеки для робітників залізничного транспорту на електрифікованих

лініях, по забезпеченню пожежної безпеки на ТРС. Вживання заходів для зупинки поїзда при виникненні пожежі та її гасіння відповідно до вимог діючої Інструкції по забезпеченню пожежної безпеки на ТРС;

перевіряти наявність і справність вогнегасників та інших протипожежних засобів на ТРС, що супроводжується, спостерігати на шляху прямування за безпечним прямуванням ТРС, вести нагляд за появою витоку повітря у пневматичних мережах, станом гальмівних колодок, дією гальмівних приладів, виходом штоків гальмових циліндрів, вживати заходів по усуненню виявлених несправностей, а також по запобіганню юза, утворення повзунів на колісних парах;

виконувати технічне обслуговування ТО-1 ТРС, що супроводжується, в обсязі, який установлено начальником депо чи директором заводу, і надавати заявку на проведення ТО-2. Під час зупинок на станціях зміни локомотивів або локомотивних бригад виконувати зовнішній огляд екіпажної частини ТРС. Особливу увагу приділяти перевірці стану ходової частини, кріпленню її деталей, своєчасному поповненню маслом вузлів тертя.

Виявлені несправності усуваються силами провідників. а якщо це неможливо — в найближчому депо чи пункті технічного обслуговування ТРС. В усіх випадках, коли зчеп прибуває до будь-якого пункту і ведучий локомотив від нього відчіпляється, загальмувати зчеп ручними гальмами і підкласти чотири гальмівні башмаки під крайні осі зчепу 13 зовнішньої сторони. Гальмування та устанавлення гальмівних башмаків здійснюється до відчеплення ведучого локомотива. Відпускання ручних гальм і зняття гальмівних башмаків виконується тільки після причеплення ведучого локомотива, включення та наповнення стислим повітрям гальмівної системи зчепу;

одержувати за відомостями і здавати в кінцевому пункті інструмент, запасні частини, технічну документацію як для нового ТРС, так і для ТРС, що відправляється на ремонт чи повертається в депо приписки після ремонту (старший провідник).

Після прибуття до пункту призначення:

зняти тимчасову піч, очистити піч від нагару і здати її у комору депо або заводу;

прибрати все сміття з ТРС, вичистити бруд із кабіни (будки машиніста) та коридорів, протерти теплою водою з милом стінки та підлогу кабіни машиніста.

6.7. Провіднику ТРС категорично забороняється:

під час руху та стоянок на шляху прямування залишати ТРС (зчеп) без нагляду;

торкатися до струмоведучих частин;

входити до високовольтної камери, завантажувати її сторонніми предметами, виконувати будь-які вмикання електричних кнопок,

рубильників, переміщення рукояток приладь, перемикати пневматичні крани;

підійматися на покрівлю ТРС під час знаходження його під контактним дротом, підіймати струмоприймач або подавати будь-яким засобом на електровоз чи електропоїзд (секцію електропоїзда) напругу;
допускати на ТРС сторонніх осіб, не пов'язаних із його прийманням-здачею та супроводженням, провозити вантажі, що не мають відношення до ТРС, який пересилається, залишати без нагляду тимчасову піч і тримати відкритими її дверцята. Перед залишенням ТРС піч повинна бути обов'язково погашена.

6.8. У разі захворювання на шляху прямування провідник повинен на найближчій станції через начальника станції або чергового по станції вимагати відчеплення ТРС (зчепу) від поїзда, постановки на колію відстою та його закріплення, і звернутися за медичною допомогою в місцеву поліклініку чи амбулаторію, повідомивши про це на завод (у депо) телеграфом. Усі питання, які виходять за межі компетенції провідника, вирішуються ним із дозволу керівництва депо або заводу по телефону чи телеграфу.

6.9. Провідники ТРС мають право:
по колу обов'язків користуватися наявною в депо або на заводі, базі запасу нормативною і технічною документацією;
перевіряти якість виконання технічного обслуговування ТРС із записом у книгу ремонту та журнал технічного стану ТРС;
користуватися службовим телефонним, телеграфним зв'язком для інформування причетних керівників про виявлені недоліки по забезпеченню просування ТРС та безпеки руху поїздів;
звертатися до будь-яких посадових осіб залізничного транспорту з пропозиціями по удосконаленню роботи.

Старший провідник відразу по прибуттю ТРС до місця призначення повідомляє про це телеграмою в депо чи на завод.

"Инструкцию о порядке пересылки локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава" від 21.12.77 року за №ЦТ/3493 вважати такою, що не застосовується на залізничному транспорті У країни.

АКТ
перевірки технічного стану локомотива моторвагонного поїзда
(секції), призначених для пересилки у недіючому стані.

20__року__місяця__дня ми, що нижче підписалися,
склали цей акт у тому, що виконаю перевіркою технічного стану

_____ (локомотива, моторвагонного поїзда, секції)
серії _____ № _____ депо _____ залізниці,
призначеного для прямування в поїзді, зчепі у недіючому стані до
(непотрібне закреслити)
станції _____
(назва станції)

залізниці встановлено:

а) найменшу товщину гребня має _____ колісна пара – із
правої сторони _____ мм, із лівої сторони _____ мм;

б) найбільший прокат має бандаж _____ колісної пари з
_____ сторони та становить _____ мм;

в) розбіги колісних пар _____
(знаходяться у нормі)

г) на всіх гребнях колісних пар _____
(відсутній який-небудь гостроконечний накат)

д) є повзуни (вибоїни) на колісній парі _____
із лівої сторони _____ мм. , із правої сторони _____ мм.
(глибина) (глибина)

е) автозчіпні прилади відповідають Інструкції по ремонту та
обслуговуванню автозчіпного пристрою рухомого складу і знаходяться

_____ (у справному стані)

ж) прилади для змащування деталей ходової частини і рухомих
механізмів перевірені і знаходяться у справному стані. Масло у вузли
тертя _____ поступає нормально

з) гальма, в тому числі ручні _____
(у справному стані)

і) запобіжні пристрої гальмівної важільної передачі та ін.

_____ (у справному стані)

к) контрольні розміри бігункового та підтримуючого візків, які передбачені Правилами ремонту паровозів, становлять _____

_____ (розміри)

л) піч і тапчан для провідників установлені, _____

_____ (із додержанням вимог креслення заводу-виготовлювача або ПКБ, вільний доступ до комбінованого крана, крана подвійної тяги забезпечений)

м) всі технічні вимоги локомотиво- (вагоно-) будівного заводу по транспортуванню нового локомотива (моторвагонного поїзда) даної серії, в тому числі у недіючому стані

_____ (виконані повністю)

_____ (найменування локомотива, моторвагонного поїзда, секції)

підготовлений для прямування у недіючому стані відповідно до вимог Правил технічної експлуатації та Інструкції про порядок пересилки локомотивів і моторвагонного рухомого складу зі швидкістю _____ км/год.

2. Провіднику недіючого локомотива, моторвагонного поїзда (секції) копія цього акта вручена.

3. Провідник ТРС. _____

_____ (І.П.Прізвище)

який супроводжує недіючий локомотив, моторвагонний поїзд (секцію), та обізнаний з Інструкцією про порядок пересилки локомотивів та моторвагонного рухомого складу.

Начальник (заступник начальника) депо _____

Інженер із приймання локомотивів депо-

(майстер, дільничний ревізор

по безпеці руху поїздів) _____

Інспектор-приймальник

Укрзалізниці _____

Начальник ВТК заводу (контрольний

майстер ВТК заводу) _____

Провідник локомотиву

(моторвагонного поїзда, секції) _____

Примітка:

1. Підписи осіб, які склали акт, повинні бути написані розбірливо, підпис інспектора-приймальника має бути завірений його печаткою.

2. Ревізор з безпеки руху до складу комісії при наявності у ній інспектора-приймальника локомотивів (приймальника) може не включатися.

3. Складається у трьох екземплярах на кожний локомотив, моторвагонний поїзд (секцію). Перший екземпляр акта пред'являється начальникові станції відправлення, другий вручають провіднику ТРС для здачі за місцем призначення локомотива моторвагонного поїзда (секції), третій зберігається в депо чи на заводі.

4. Фактичний стан локомотива, моторвагонного поїзда (секції) по питаннях, встановлених в п.п.- а, б, в, г, д, е, ж, з, і, к, л, м заповнюється від руки.

Зміст

Загальні положення	
Пересилка одиночних електровозів, тепловоза, моторвагонного рухомого складу.....	
Пересилка локомотива зчепами	
Пересилка паровозів та їх тендерів.....	
Контроль за пересилкою ТРС	
Вимоги до провідників ТРС	
Акт перевірки технічного стану локомотива моторвагонного поїзда (секції) призначених для пересилки у недючому стані.....	

Нормативне виробничо-практичне видання

ІНСТРУКЦІЯ про порядок пересилки локомотивів та моторвагонного рухомого складу

Відповідальний за випуск
Заступник начальника управління
Головного управління локомотивного господарства
В.В.Гончаренко

Комп'ютерний набір В.Міхед
Комп'ютерна верстка В.Стаднік
Коректор В.Лагодзька
Художник В.Жеборовський
Технологічне забезпечення видання Ю.Саливон

Підписано до друку 14.03.03р. Формат 60x84/16.
Папір офсетний. Гарнітура «Прагматика».
Друк офсетний. Умовн. друк. арк. 1,57
Умовн. фарбо-відб. 2,01. Обл.-вид. арк. 1,72.
Тираж 2000 прим. Зам. № 23-1100.

Комп'ютерна верстка
видавництва "Транспорт України".
01034, Київ-34, вул. Лисенка. 6.

Надруковано у ВПЦІ «Київський університет»
01033, Київ-33, вул. Т. Шевченка, 14.