

Утверждаю
Заместитель Министра
путей сообщения
Российской Федерации
А.Н.КОНДРАТЕНКО
6 февраля 1995 года N ЦТ-310

ИНСТРУКЦИЯ О ПОРЯДКЕ ПЕРЕСЫЛКИ ЛОКОМОТИВОВ И МОТОРВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

1. Общие положения

1.1. Локомотивы и моторвагонный подвижной состав (далее по тексту - "локомотивы", за исключением отдельно оговариваемых в тексте случаев) разрешается пересылать в действующем и недействующем (холодном) состояниях в порядке регулировки и пополнения парка внутри дороги и между дорогами, в пункты ремонта и из ремонта, а также с заводов постройки с приложением установленной технической документации.

1.2. Электровозы, тепловозы и паровозы разрешается пересылать в одиночном порядке, в поездах и сплотками (группой сцепленных локомотивов).

Моторвагонный подвижной состав разрешается пересылать с отдельным локомотивом, составами, секциями и отдельными вагонами в грузовых поездах.

1.3. Локомотивы, отправляемые в недействующем состоянии, подготавливаются к постановке и включаются в поезда в соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации и настоящей Инструкции.

Локомотивы в недействующем состоянии отправляются по заявкам начальника депо или администрации завода после проверки их технического состояния.

1.4. Локомотивы, пересылаемые в действующем и недействующем состояниях, по своему техническому состоянию должны обеспечивать безопасность движения и технику безопасности.

Запрещается пересылать локомотивы с прокатом и толщиной бандажей, износом их гребней, другими деталями ходовой части, размеры которых в пути следования могут превышать предельно допускаемые нормы.

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

1.5. Пересылаемые локомотивы должны удовлетворять требованиям ГОСТ 9238-83 "Габариты приближения строений и подвижного состава железных дорог колеи 1520 (1524) мм".

Все снятые части локомотивов, кочегарный инструмент (на паровозах) и другие предметы, перевозимые на недействующих локомотивах, надежно закрепляются для предотвращения их смещения и возможности выхода за габарит локомотивов или падения на путь.

1.6. Техническое обслуживание и проверка технического состояния тормозного оборудования на пересылаемых локомотивах, порядок размещения, включения и обеспечения тормозами, опробование, проверка и управление тормозами, а также другие работы по тормозам должны осуществляться в соответствии с требованиями Инструкции по эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог N ЦТ-ЦВ-ЦЛ-ВНИИЖТ/277.

1.7. Локомотивы, пересылаемые в пункты ремонта и обратно, укомплектовываются инструментом, инвентарем, включая сигнальные принадлежности в соответствии с перечнями, содержащимися в Правилах капитального ремонта локомотивов, Правилах текущего ремонта и технического обслуживания локомотивов.

Начальникам железных дорог разрешается вносить дополнения в перечни в зависимости от местных условий и конструктивных особенностей конкретных серий локомотивов, следующих в ремонт и обратно.

Локомотивы, пересылаемые с заводов постройки, укомплектовываются инструментом, инвентарем, включая сигнальные принадлежности, запасными частями, смазочными материалами в соответствии с согласованными с Главным управлением локомотивного хозяйства ведомостями.

1.8. Для обеспечения безопасного следования локомотивов, доставку их в пункты назначения в исправном и комплектном состоянии вместе с инструментом, инвентарем, запасными частями, материалами и технической документацией начальники депо и директора заводов назначают работников, сопровождающих локомотивы (в дальнейшем по тексту - "проводники локомотивов"), из числа машинистов, их помощников, слесарей по ремонту локомотивов.

Обязанности проводников локомотивов приводятся в Приложении 1 "Проводники локомотивов". Число проводников локомотивов устанавливается настоящей Инструкцией. При необходимости сопровождения одиночного локомотива более суток выделяется не менее двух проводников локомотивов, на сплотку до пяти локомотивов включительно - не менее трех проводников локомотивов. Из числа проводников локомотивов, выделяемых для сопровождения недействующих локомотивов, один из них назначается старшим.

Проводникам локомотивов предоставляется право давать служебные телеграммы в службы перевозок и локомотивного хозяйства, отделы перевозок отделений железных дорог, заводы, депо для принятия мер по устранению задержек локомотивов в пути следования.

1.9. Все локомотивы, в том числе принадлежащие другим ведомствам, предприятиям и организациям, перед отправкой в недействующем состоянии подвергаются техническому обслуживанию ТО-5 и комиссионному осмотру на стойлах со смотровой канавой с оформлением акта проверки технического состояния локомотива формы ТУ-25 (Приложение 2), в котором указывается разрешаемая скорость следования локомотива.

Локомотивы, отправляемые из локомотивных депо железных дорог в недействующем состоянии на текущий ремонт ТР-3, др. виды текущего ремонта, капитальный ремонт, при передаче на баланс или временную работу другим депо или предприятиям, осматриваются комиссией в составе начальника или заместителя начальника депо (председатель), приемщика локомотивов, а при его отсутствии в штате - мастера, ревизора отделения железной дороги по безопасности движения поездов и проводников локомотивов.

Локомотивы, отправляемые с локомотиворемонтных заводов в дело железных дорог в недействующем состоянии, осматриваются комиссией в составе начальника отдела технического контроля завода или его заместителя (председатель), старшего контрольного мастера сборочного цеха и проводников локомотивов. В случае, если по каким-либо причинам локомотив возвращается в депо без производства ему капитального ремонта, в состав комиссии по осмотру локомотива включается и инспектор-приемщик ЦТ МПС.

Локомотивы, отправляемые в депо железных дорог (другие предприятия) в недействующем состоянии с локомотиво- и вагоностроительных заводов, осматриваются комиссией в составе начальника ОТК завода или его заместителя (председатель), инспектора-приемщика ЦТ МПС и проводников локомотивов.

Локомотивы, принадлежащие другим ведомствам, предприятиям и организациям, предназначенные для пересылки в недействующем состоянии, осматриваются комиссией в составе начальника близлежащего локомотивного депо железной дороги (председатель), представителя предприятия, организации, ведомства, которым принадлежат локомотивы, приемщика локомотивов, а при его отсутствии в штате - мастера депо, ревизора отделения железной дороги по безопасности движения поездов и проводников локомотивов.

1.10. Обнаруженные комиссией при осмотре дефекты, препятствующие безопасному следованию локомотива, должны быть устранены, после чего комиссией составляется в трех экземплярах акт формы ТУ-25 на каждый локомотив, подлежащий отправке в недействующем состоянии.

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

Первый экземпляр акта предъявляется вместе с заявкой на отправку недействующего локомотива начальнику станции отправления, второй экземпляр вручается под расписку старшему проводнику локомотива, третий экземпляр акта остается у отправителя.

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

1.11. Разовое разрешение на перемещение по железным дорогам Российской Федерации локомотивов, принадлежащим другим ведомствам, предприятиям и организациям, серии которых обращаются на этих железных дорогах, выдается начальником отделения железной дороги, а локомотивов, серии которых не обращаются на железных дорогах России - начальником железной дороги. Разрешение выдается на основании заявки отправителя, к которой прилагается акт проверки технического состояния локомотива (форма ТУ-25).

1.12. Скорости движения локомотивов по главным путям перегонов, главным и приемо-отправочным путям станций определяются службой пути железной дороги, исходя из норм допускаемых скоростей движения локомотивов по железнодорожным путям колеи 1520 (1524) мм, установленных Приказом Министерства путей сообщения Российской Федерации от 14.07.1994 N 2ЦЗ, фактического состояния пути на каждом участке, и утверждаются начальником железной дороги.

Этот порядок определения скорости движения локомотивов распространяется и на серии локомотивов, принадлежащих другим ведомствам, предприятиям и организациям в случае, если такие серии локомотивов обращаются на железных дорогах Российской Федерации.

1.13. Допускаемые скорости следования недействующих локомотивов, принадлежащих другим ведомствам, предприятиям, организациям и не обращающихся на железных дорогах России, в каждом отдельном случае устанавливаются начальником железной дороги по согласованию с главными управлениями пути, локомотивного хозяйства Министерства путей сообщения Российской Федерации.

1.14. Перемещение локомотивов (кроме паровозов и тепловозов ТГМ-1, ТГМ-3) и моторвагонного подвижного состава в недействующем состоянии в составе грузовых поездов и отдельными сплотками при отсутствии технических дефектов, препятствующих их безопасному следованию, должно осуществляться с установленной графиком для грузовых поездов скоростью, но не выше максимальной скорости, установленной по пути для серии пересылаемых локомотивов. В случае, если в Приказе МПС от 14.07.1994 N 2ЦЗ не предусмотрены скорости движения для каких-либо серий локомотивов, то они определяются отдельными указаниями МПС.

1.15. Скорость следования недействующего локомотива во всех случаях не должна превышать скорости, указанной в акте формы ТУ-25. Не допускается в акте формы ТУ-25 безосновательно занижать разрешаемую скорость следования локомотива.

1.16. При следовании в поезде недействующего локомотива машинисту ведущего локомотива выдается предупреждение с указанием установленной по участку скорости движения поезда.

1.17. Действующим локомотивам из числа сплотки или перемещаемым в одиночном порядке в действующем состоянии, не имеющим или с неисправными устройствами автоматической локомотивной сигнализации с автостопом, не разрешается следование по участкам железных дорог, оборудованным путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации.

1.18. Сплотки локомотивов разрешается отправлять к месту назначения впереди всех грузовых поездов вслед за пассажирскими, а одиночные локомотивы - с первым поездом, назначение которого совпадает с маршрутом следования пересылаемого локомотива.

1.19. Ответственность за правильную установку сигналов на сплотке локомотивов в пути следования и ограждение ее в случае остановки поезда на перегоне возлагается на машиниста ведущего локомотива.

1.20. Техническое обслуживание ТО-2 локомотивам, пересылаемым в недействующем состоянии, с постановкой их на смотровые канавы, осуществляется не реже одного раза в двое суток слесарями комплексных бригад пунктов технического обслуживания локомотивов с затратой времени не более одного часа на один локомотив (одно-, двухсекционный) или электросекцию.

Пункты технического обслуживания, на которых выполняется ТО-2 недействующим локомотивам, устанавливаются Министерством путей сообщения.

Расчеты между дорогами за выполнение ТО-2 пересылаемым локомотивам не производятся.

1.21. Локомотив, на котором в пути следования обнаружена неисправность, препятствующая его дальнейшему следованию, и которая не может быть устранена силами проводников локомотивов, должен быть без задержки доставлен установленным на железной дороге порядком в ближайшее локомотивное депо, располагающее техническими средствами для выполнения ремонта. Депо обязано в кратчайший срок выполнить ремонт локомотиву. Счет за ремонт вместе с калькуляцией его стоимости предъявляется отправителю.

При обнаружении в пути следования у локомотива ползуна (выбоины) на колесной паре он должен быть доведен на ремонт до ближайшего пункта ремонта локомотивов в порядке и со скоростями (в зависимости от глубины ползуна), установленными Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации.

1.22. Порядок сдачи и приемки локомотивов, поступивших на ремонт на завод, приемки и выдачи их после ремонта на заводе определяется "Основными условиями ремонта и модернизации тягового подвижного состава, узлов и агрегатов на ремонтных заводах" N ЦТ-ЦТВР-133, а локомотивов, поступивших на ремонт в другие депо - договором заключаемым между депо приписки локомотива и депо, выполняющим ремонт.

Приемка и сдача локомотивов оформляется актами. Повреждение локомотива, допущенное в пути следования, в том числе по вине проводников, факты отсутствия деталей, запасных частей, инструмента, инвентаря, технической документации отражаются в упомянутых актах, которые высылаются отправителю локомотива.

1.23. Администрация депо или завода, отправлявшая локомотив, по возвращении проводника локомотива, проверяет документы, удостоверяющие сдачу локомотива в пункте назначения.

1.24. Кабина машиниста электровоза, тепловоза, будка паровоза, в которой следуют проводники локомотивов, оборудуются топчаном для отдыха проводников локомотивов, а в холодное время года в кабине машиниста, будке паровоза и салоне моторвагонного подвижного

состава устанавливается печь-временка. Топчаны и печи-временки устанавливаются по технической документации ПКБ ЦТ МПС или заводов - изготовителей локомотивов, согласованной с Управлением военизированной охраны МПС.

1.25. Запрещается пересылка по путям Министерства путей сообщения Российской Федерации локомотивов, исключенных из инвентарного парка МПС, других ведомств, предприятий и организаций.

В отдельных случаях допускается пересылка таких локомотивов в недействующем состоянии в сопровождении проводников локомотивов (на киносъемки, выставки, для музеев и т.п.) по разовому разрешению Главного управления локомотивного хозяйства МПС России при обеспечении безопасности движения с соблюдением требований, изложенных в п.п. 1.3 - 1.10, 1.12, 1.15, 1.16, 1.20, 1.21, 1.23, 1.24, 1.26, 2.2, 2.6, 2.7 и разделе 3 настоящей Инструкции.

Комиссионный осмотр таких локомотивов производится комиссией в составе, как для локомотивов, отправляемых из депо железных дорог с оформлением акта проверки технического состояния локомотива (форма ТУ-25).

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

2. Пересылка одиночных электровозов, тепловозов, моторвагонного подвижного состава

2.1. Электровозы, тепловозы, моторвагонный подвижной состав, направляемые с заводов промышленности на железные дороги, передислоцируемые с одной железной дороги на другую железную дорогу в порядке пополнения парка локомотивов, перемещаемые на заводы АО "Желдорремаш", в локомотивные депо на ремонт и обратно, отправляются, как правило, в недействующем состоянии. На закрепленных участках обращения железных дорог электровозы и тепловозы могут пересылаться в порядке регулировки парка в действующем состоянии с поездом или резервом. Разрешается отправка в действующем состоянии электровозов и тепловозов на ремонт на заводы МПС, в другие депо и обратно, если пункты ремонта расположены в пределах закрепленных плеч обращения локомотивов.

Начальники железных дорог и директора локомотиворемонтных заводов устанавливают порядок следования, обеспечивающий безопасность движения и сохранное состояние локомотивов, пересылаемых в действующем состоянии на ремонт на заводы, в депо и обратно.

2.2. Электровозы и тепловозы, отправляемые в недействующем состоянии по двум и более железным дорогам, могут ставиться в грузовом поезде вслед за ведущим локомотивом не более двух односекционных или одного трехсекционного (двухсекционного), а в пределах одной железной дороги - в количестве, устанавливаемом начальником железной дороги.

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

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

2.5. Пересылка электровозов в зимнее время по неравномерности движения поездов в пределах плеч обслуживания электровозов осуществляется при поднятых токоприемниках и включенных мотор-вентиляторах в сопровождении машиниста или помощника машиниста, имеющего право управления данным типом локомотива.

Пересылка тепловозов и дизель-поездов в зимнее время производится при заглушенных вентиляционных заборных устройствах секций холодильников и тяговых электродвигателей.

2.6. При пересылке в грузовом поезде моторвагонный подвижной состав ставится в хвосте поезда одной группой (головным вагоном, обращенным к последнему грузовому вагону) в количестве, устанавливаемом начальником дороги.

Прицепные и моторные вагоны электропоездов могут транспортироваться в хвосте грузового поезда и без головного вагона. В этом случае автосцепка прицепного или моторного вагонов (имеющая увеличенную высоту оси автосцепки над уровнем верха головки рельсов), которая будет сцепляться с автосцепкой грузового вагона, опускается путем замены маятниковых подвесок, предусмотренных конструкцией автосцепного устройства, на маятниковые подвески, удлиненные на 10 - 12 мм. Снятые маятниковые подвески укладываются в один из транспортируемых вагонов.

2.7. На электровозе, тепловозе, моторвагонном подвижном составе перед включением в поезд для отправки в недействующем состоянии выполняются следующие работы:

проверяются и приводятся в исправное состояние ходовая часть и автосцепные устройства. Размеры и износ деталей не должны выходить за браковочные для эксплуатации пределы норм допусков и износов, предусмотренных Правилами текущего ремонта и технического обслуживания локомотивов и моторвагонного подвижного состава или руководствами по их эксплуатации (для серий, которые не отражены в указанных Правилах);

производится очистка их от грязи, уборка кабин машиниста и машинных помещений, промываются и подвергаются санитарной обработке вагоны электро- и дизель-поездов, санитарные узлы;

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

проверяется комплектность устройств автоматической локомотивной сигнализации и автостопа, недостающая аппаратура пополняется; дополнительные приборы безопасности на локомотиве, отправляемом на ремонт, снимаются или оставляются в соответствии с договором на ремонт, заключенным между заводом и управлением железной дороги (депо) или между депо железных дорог;

снимаются с локомотива, отправляемого на капитальный ремонт, и остаются на хранении в депо съемные устройства радиостанций, пульт управления, блок управления, микротелефонная трубка выносного переговорного устройства, антенно-согласующие устройства, громкоговорители; при отправлении локомотива на ремонт в другое депо съемные устройства радиостанций остаются на месте или снимаются с локомотива в соответствии с договором, заключенным между депо;

фиксируются в закрытом положении крышки люков выхода из кузова к тяговым электродвигателям и на крышу, лестницы для подъема на крышу, двери, окна, все подвижные жалюзи, а также крышки песочниц;

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

закрываются двери шкафов;

закрываются на все замки крышки ящиков подвагонной аппаратуры;

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

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

проверяется крепление топливных баков;

заклеиваются упаковочной тканью выхлопные отверстия тяговых электродвигателей (либо устанавливаются на отверстия заглушки) на локомотивах, транспортируемых с заводов промышленности, на ремонт на заводы МПС, в локомотивные депо (на другую железную дорогу) и обратно; устанавливаются на тяговые электродвигатели снегозащитные кожуха (где они предусмотрены конструкцией);

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

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

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

сливается вода из баков умывальников и санузла;

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

освобождаются от песка бункера песочниц;

перекрываются и пломбируются воздушные резервуары цепей управления и токоприемников;

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

опускаются при необходимости до упора или снимаются стойки радиоантенны;

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

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

выключаются разъединители силовых и вспомогательных цепей, устанавливаются в отключенное положение разъединители, отключатели и переключатели тяговых электродвигателей; разъединители устанавливаются в положение "заземлено" (там, где это предусмотрено конструкцией);

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

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

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

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

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

снимаются и оставляются в депо щетки тяговых электродвигателей на электровозах, тепловозах, моторвагонном подвижном составе, пересылаемых на капитальный и текущий ремонт ТР-3. При пересылке локомотивов и моторвагонного подвижного состава в пункты назначения с локомотиво(вагоно)строительных заводов, заводов МПС и с одной дороги на другую щетки тяговых электродвигателей снимаются и укладываются в специальные ящики; допускается извлекать щетки из гнезд корпусов щеткодержателей, укладывать их плашмя на торец корпуса (рабочими поверхностями щеток в противоположную торцу сторону) и прижимать щетки нажимными пальцами щеткодержателей.

При пересылке электровозов и тепловозов по неравномерности движения поездов в пределах закрепленных плеч обслуживания локомотивов щетки тяговых двигателей не снимаются;

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

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

закрываются упаковочной тканью или фанерными щитками выпускные патрубки дизеля, всасывающие отверстия вентиляторов охлаждения тяговых электродвигателей и выходные отверстия тяговых генераторов (в случае отсутствия жалюзи), верхние жалюзи холодильника;

укомплектовывается кабина машиниста (вагон моторвагонного подвижного состава), в которой следует проводник локомотива, двумя углекислотными и двумя порошковыми огнетушителями емкостью не менее 5 л, а также ведром с песком;

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

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

3. Пересылка паровозов и их тендеров

3.1. Паровозы с тендерами, отправляемые в холодном состоянии по двум и более железным дорогам, могут ставиться вслед за ведущим локомотивом в количестве не более одного, а в пределах одной железной дороги - в количестве, установленном начальником железной дороги.

Постановка холодного паровоза в голове поезда при двойной тяге (работе локомотивов по системе многих единиц) производится в зависимости от верхнего строения пути и искусственных сооружений и разрешается начальником железной дороги.

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

3.2. Паровозы, отправляемые в холодном состоянии, освобождаются полностью от топлива и воды и должны следовать со снятыми ведущими и навешенными сцепными дышлами.

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

3.3. Движущий и парораспределительный механизмы, арматура котла паровоза для предупреждения коррозии смазываются техническим вазелином. Поверхности трения пальцев кривошипов, подшипников, снятых дышел, штоков поршней, параллелей (кроме многоплоскостных) и др. во избежание забоин закрываются войлоком, который обматывается мягкой проволокой.

Ползуны устанавливаются и закрепляются в одном из крайних положений, а снятые дышла укладываются и закрепляются на тендере.

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

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

3.6. Паровозы западноевропейского типа, с раздвинутыми колесными центрами и приспособленные к следованию по колею 1520 (1524) мм разрешается отправлять: в холодном состоянии в количестве не более пяти в сплотке и одиночным порядком в горячем состоянии или в холодном при ведущем отдельном локомотиве. Во всех случаях скорость следования указанных паровозов не должна превышать 15 км/ч.

3.7. По мостам, не допускающим движения без ограничения скорости поездов с паровозами тяжелее серии ЭУ, пропуск холодных паровозов ФД допускается со скоростью не более 40 км/ч. По мостам, на которых требуется ограничение скорости для паровозов серии ЭУ, холодные паровозы, не тяжелее по массе серии СО, могут пропускаться со скоростью, установленной для паровозов серии ЭУ. Возможность пропуска и скорость следования по таким мостам паровозов ФД устанавливается в зависимости от грузоподъемности и технического состояния моста. При ограничении возможности установки в поезде паровозов непосредственно друг за другом из-за технического состояния моста паровозы отделяются друг от друга и от ведущего локомотива груженными вагонами в количестве не менее восьми осей.

3.8. Разрешение на пересылку паровозов в пределах одной железной дороги со снятыми сцепными дышлами и выкаченной колесной парой выдается начальником железной дороги. При этом скорость следования устанавливается для пассажирских паровозов не свыше 40 км/ч, для грузовых паровозов независимо от диаметра колес - 30 км/ч.

Пересылка паровозов в пределах нескольких железных дорог со снятыми сцепными дышлами допускается в каждом отдельном случае с разрешения главных управлений локомотивного хозяйства и пути МПС России.

3.9. Перевозка паровозов промышленных предприятий, имеющих диаметр колес менее 1200 мм, разрешается на четырехосных платформах. Перевозка указанных паровозов производится как в собранном, так и в разобранном виде в полном соответствии с правилами перевозок и техническими условиями на погрузку и крепление грузов. Нагрузка на ось платформы с погруженным паровозом не должна превышать 21 т.

3.10. Сцепление холодных паровозов в сплотках разрешается производить друг с другом головными частями (труба с трубой), но при этом допускаемые скорости движения тендером вперед паровозов типа 1-5-0 (Л, СО, Е всех индексов) по кривым участкам пути радиусом 750 м и менее с рельсами Р43 и легче устанавливаются в полном соответствии с утвержденными нормами допускаемых скоростей движения локомотивов.

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

3.12. Будка машиниста, в которой следуют проводники локомотивов, укомплектовывается 1-м пенным огнетушителем вместимостью 10 л.

4. Пересылка локомотивов сплотками

4.1. При пересылке по указаниям МПС значительного числа локомотивов разрешается отправлять локомотивы с нагрузкой не более 8,1 т на погонный метр сплотками в количестве от 3 до 10 двухсекционных, 7 трехсекционных или 20 односекционных локомотивов (не считая ведущего локомотива) в сопровождении не менее 3 проводников локомотивов на каждые пять локомотивов. Ведущим локомотивам при этом может быть один из локомотивов сплотки, если эта серия допущена к обращению на данном участке, или участковый локомотив.

4.2. При пересылке в недействующем состоянии сплотов локомотивов с заводов промышленности, в пункты ремонта и обратно, на заводы и другие дороги каждый локомотив

должен быть подготовлен к транспортировке в соответствии с п. 2.7 и разделами 1 и 3 настоящей Инструкции.

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

электровозов - при плюсовой температуре и отсутствии снежного покрова;

тепловозов - не ниже +10 °С.

Во всех остальных случаях пересылка осуществляется не более трех электровозов в сплотке с поднятыми токоприемниками и с обязательным включением мотор-вентиляторов электровозов и дизель-генераторной установки тепловозов в сопровождении каждого не участвующего в тяге локомотива одним машинистом или помощником машиниста с правом управления локомотивом.

4.4. Основные маршруты следования сплотов устанавливаются главными управлениями перевозок и локомотивного хозяйства МПС России.

4.5. В конце сплотки электровозов и тепловозов разрешается ставить в зимнее время вагон-теплушку для проводников локомотивов, включая его тормозные приборы в тормозную сеть независимо от наличия тормозов в сплотке.

5. Контроль за продвижением пересылаемых локомотивов

5.1. Контроль за продвижением недействующих одиночных локомотивов и сплотов локомотивов по установленному маршруту возлагается на поездных диспетчеров по локомотивам отделений железных дорог и диспетчеров службы перевозок, а сплотов локомотивов - на диспетчеров Главного управления перевозок МПС России.

В отделениях и управлениях железных дорог, Главном управлении перевозок МПС России должен быть установлен диспетчерский ежесуточный учет наличия перемещаемых недействующих локомотивов, их поступления и сдачи на смежные железные дороги.

Перемещение локомотивов наносится на график исполненного движения.

5.2. Дежурный по депо сообщает дежурному по станции, локомотивному диспетчеру отделения железной дороги информацию о готовности к отправке недействующего локомотива, сплотки локомотивов (серии, номера, дату, время готовности).

Работники технической конторы станции сообщают локомотивному диспетчеру отделения железной дороги номер поезда, в который включен для следования недействующий локомотив, а также номер поезда перемещаемой сплотки локомотивов. Локомотивный диспетчер отделения железной дороги представляет диспетчеру службы перевозок железной дороги информацию о всех пересылаемых недействующих локомотивах, находящихся на отделении железной дороги, а последний передает информацию о перемещаемых сплотах локомотивов диспетчеру Главного управления перевозок.

5.3. В локомотивных депо и на заводах необходимо проводить по маршрутным листам, выдаваемым проводникам локомотивов, анализ задержек продвижения локомотивов для принятия необходимых мер с сообщением результатов анализа начальникам железных дорог, Главному управлению перевозок МПС, АО "Желдорремаш".

5.4. Начальники отделений железных дорог и начальники железных дорог должны обеспечить беспрепятственное продвижение сплотов локомотивов и одиночных недействующих локомотивов, не допуская их задержек.

Инструкция о порядке пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава, утвержденная МПС СССР 21 декабря 1977 г. N ЦТ/3493, считается недействующей в системе Министерства путей сообщения Российской Федерации.

Приложение 1

ПРОВОДНИКИ ЛОКОМОТИВОВ

1. Проводниками локомотивов назначаются лица не моложе 18 лет, имеющие опыт работы по эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту локомотивов, успешно выдержавшие проверку в комиссии локомотивного депо или завода знаний ими Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, Инструкции по сигнализации, Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации, инструкций по технике безопасности и производственной санитарии при эксплуатации и ремонте локомотивов,

Правил безопасности для работников железнодорожного транспорта на электрифицированных линиях, Инструкции по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах, Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации, настоящей Инструкции, действующих приказов, указаний и инструкций в объеме знаний их как для помощника машиниста локомотива.

Кроме того, проводники локомотивов должны знать правила применения при необходимости тормозных средств на пересылаемых локомотивах, порядок опробования тормозов в сплотке и переключения режимов воздухораспределителей, а также условия транспортировки локомотивов новых серий, содержащихся в технической документации заводов - изготовителей локомотивов.

2. Проводники локомотивов проходят медицинское освидетельствование для определения пригодности выполнения возлагаемых на них обязанностей по требованиям в соответствии с Приказом МПС от 07.07.1988 N 23Ц по группе для сопровождения поездов.

3. Старший проводник локомотивов несет персональную ответственность за безопасное следование сопровождаемых локомотивов, доставку их в пункты назначения в исправном и комплектном состоянии вместе с инструментом, инвентарем, запасными частями, материалами и технической документацией, а также за выполнение работ, оговоренных в настоящей Инструкции.

4. Не допускается исполнение обязанностей проводниками локомотивов, находящимися в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения. Проводники локомотивов, обнаруженные в таком состоянии, немедленно отстраняются от работы и привлекаются к ответственности.

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

6. Проводники локомотивов обязаны:

знать и точно выполнять требования документов, изложенных в пункте 1 настоящего Приложения;

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

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

выполнять приказы и оперативные распоряжения руководителей депо, директоров заводов, диспетчеров, дежурных по станциям и других должностных лиц, имеющих отношение к подготовке локомотива к транспортировке в недействующем состоянии и его перемещению;

сообщать машинисту ведущего локомотива необходимую информацию по обеспечению безопасного следования сопровождаемых локомотивов;

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

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

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

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

проверять наличие и исправность огнетушителей и других противопожарных средств на сопровождаемых локомотивах;

наблюдать в пути следования за безопасным проследованием локомотивов, следить за появлением утечек воздуха в пневматических сетях, состоянием тормозных колодок, действием тормозных приборов, выходом штоков тормозных цилиндров, принимая меры по устранению выявленных неисправностей, а также по предотвращению юза, образования ползунов на колесных парах;

выполнять локомотиву техническое обслуживание ТО-1 в объеме, установленном начальником депо или директором завода. Особое внимание уделять проверке состояния ходовой части, креплению ее деталей, своевременному пополнению смазкой узлов трения.

Выявленные неисправности устраняются силами проводников локомотивов, а если это невозможно - в ближайшем депо или пункте технического обслуживания локомотивов; во всех случаях, когда сплотка прибывает на какой-либо пункт и ведущий локомотив от нее отцепляется, затормаживать сплотку ручными тормозами и подкладывать четыре тормозных башмака под крайние оси сплотки локомотивов с наружной стороны. Затормаживание и установка тормозных

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

получать по ведомостям положенные на локомотивы и сдавать в пункте назначения инструмент, инвентарь, запасные части, материалы, техническую документацию как для новых локомотивов, так и для локомотивов, отправляемых в ремонт или возвращающихся в дело приписки после ремонта (старший проводник локомотивов); по прибытию в пункт назначения:

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

убрать весь мусор с локомотива, вычистить грязь из кабины (будки) машиниста и коридоров, протереть теплой водой с мылом стенки и пол кабины машиниста.

7. Проводнику локомотива категорически запрещается:

при движении локомотива и во время стоянок в пути следования оставлять локомотив без присмотра;

трогать при движении локомотива токоведущие части, входить в высоковольтную камеру, загружать ее посторонними предметами;

производить какие-либо включения электрических кнопок, рубильников, перемещения рукояток приборов, включая пневматические краны;

подниматься на крышу локомотива во время нахождения его под контактным проводом;

поднимать токоприемник или подавать каким-либо способом на электровоз или электропоезд (электросекцию) напряжение;

допускать на локомотив посторонних лиц, не связанных с его приемкой-сдачей и сопровождением;

провозить на локомотиве грузы, которые не имеют отношения к пересылаемым локомотивам;

оставлять без присмотра горящую печь-временку и держать открытой дверцу топки. При уходе с локомотива печь должна быть обязательно потушена.

8. В случае заболевания в пути следования проводник локомотива должен на ближайшей станции через начальника станции или дежурного по станции потребовать отцепки локомотива от состава и постановки его в тупик и обратиться за медицинской помощью в местную поликлинику или амбулаторию, сообщив одновременно о случившемся на завод (депо) телеграммой.

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

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

Приложение 2

Форма ТУ-25

Утверждена МПС в 1995 г.

АКТ <*>

проверки технического состояния локомотива (крана),
моторвагонного поезда (секции), предназначенных
для пересылки в недействующем состоянии

19__ г. _____ месяца _____ дня мы, нижеподписавшиеся,
составили настоящий акт в том, что произведенной проверкой
технического состояния _____

(наименование локомотива (крана),

моторвагонного поезда (секции)

серии _____ N _____ депо _____ ж.д., предназначенного
для следования в поезде, сплотке (ненужное зачеркнуть) в
недействующем состоянии, установлено:

а) наименьшую толщину гребня имеет <*> _____
колесная пара с правой стороны _____ мм, с левой _____ мм;

б) наибольший прокат имеет бандаж _____ колесной пары с
_____ стороны и составляет _____ мм;

в) разбеги колесных пар _____;

(находятся в номере)

г) на всех гребнях колесной пары _____
(отсутствует какой-либо

_____);
остроконечный накат)

д) устройства для смазки деталей ходовой части и подвижных механизмов проверены и находятся _____;
(в исправном состоянии)

смазка в узлы трения поступает _____;
(нормально)

е) тормоза, в том числе ручной тормоз _____;
(исправны)

ж) предохранительные устройства _____;
(исправны)

з) контрольные размеры бегунковой и подчеркивающей тележек, предусмотренные правилами ремонта паровозов, составляют _____

и) печь и топчан для проводника установлены _____

(с соблюдением требований чертежа завода - изготовителя локомотива (моторвагонного поезда) или ПКБ ЦТ, свободный доступ к комбинированному крану двойной тяги обеспечен);

к) все требования технических условий локомотива (вагона) строительного завода по транспортировке нового локомотива (моторвагонного поезда) данной серии, в том числе в части приспособления его для безопасного следования в недействующем состоянии _____

_____ (выполнены полностью)

л) стрела крана и его опоры _____

_____ (закреплены в транспортном положении)

1. _____
(наименование локомотива, крана, моторвагонного поезда _____)
подготовлен для следования в недействующем состоянии в (секции)

соответствии с Правилами технической эксплуатации и Инструкцией о порядке пересылки локомотивов (кранов) и моторвагонного подвижного состава со скоростью следования _____ км/ч.

2. Проводнику недействующего локомотива (крана), моторвагонного поезда (секции) копия настоящего акта вручена.

3. Проводник локомотива _____,
(указать фамилию, имя, отчество)

сопровождающий недействующий локомотив (кран), моторвагонный поезд (секцию) проинструктирован в знаниях Инструкции о порядке пересылки локомотивов (кранов), моторвагонного подвижного состава, Правил безопасности для работников железнодорожного транспорта на электрофицированных участках.

<*> Составляется в трех экземплярах на каждый локомотив (кран), моторвагонный поезд (секцию); первый экземпляр акта предъявляется начальнику станции отправления, второй - вручается проводнику локомотива для сдачи по месту назначения локомотива (крана), моторвагонного поезда (секции), третий - хранится в депо или на заводе.

<*> Фактическое состояние локомотива (крана), моторвагонного поезда (секции) по вопросам, изложенным в п.п. "а", "б", "в", "г", "д", "е", "ж", "з", "и", "к", "л" заполняется от руки.

Начальник или заместитель
начальника депо _____

Ревизор отделения железной
дороги по безопасности
движения поездов _____

Начальник или заместитель
начальника ОТК завода _____

Ст. контрольный мастер
сборочного цеха (для
локомотиворемонтных
заводов) _____

Инспектор-приемщик ЦТ МПС
или приемщик локомотивов
(для локомотиво (вагоно) строительных
заводов и депо, где он имеется) _____

Проводник локомотива
(крана), моторвагонного
поезда (секции) _____

Машинист-инструктор
по кранам (для депо) _____

Подписи лиц, составивших акт, должны
быть разборчиво написаны в скобках.
