Утверждаю

Первый заместитель Министра

путей сообщения

Российской Федерации

В.Н.МОРОЗОВ

13 февраля 2003 г. N ЦРБ-934

ИНСТРУКЦИЯ

ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ И ЭКСПЛУАТАЦИИ СПЕЦИАЛЬНОГО

САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Список изменяющих документов

(в ред. распоряжения МПС от 27.08.2003 N 759р)

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Инструкция по техническому обслуживанию и эксплуатации специального самоходного подвижного состава железных дорог Российской Федерации (далее - Инструкция) устанавливает основные требования по эксплуатации, техническому обслуживанию, ремонту и транспортированию специального самоходного подвижного состава и порядок действий работников железнодорожного транспорта при его эксплуатации.

1.2. Настоящая Инструкция разработана на основании и в соответствии с требованиями [Правил](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFB6AFF9498BC95858EDDE1EE0A2D76D9D40A5eCk5J) технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (далее - ПТЭ), [Инструкции](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95C59ECD314EFFFDD65C44CA7C2e2k5J) по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации (далее - ИСИ), [Инструкции](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95D50EADE1FE3FFDD65C44CA7C2e2k5J) по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации (далее - ИДП) и иных нормативных актов МПС России и обязательна для выполнения всеми работниками железнодорожного транспорта, связанными с эксплуатацией, обслуживанием и ремонтом специального самоходного подвижного состава.

К специальному самоходному подвижному составу (далее - ССПС) относятся несъемные подвижные единицы на железнодорожном ходу - мотовозы, дрезины, специальные автомотрисы для перевозки необходимых для производства работ материалов или доставки работников предприятий железнодорожного транспорта МПС России к месту работы, а также самоходные железнодорожно-строительные машины, имеющие автономный двигатель с тяговым приводом в транспортном режиме ([раздел 5](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFB6AFF9498BC95858EDDE1EE0A2D76D9D40A5C52A694D78ED19A93CE993eCk4J) ПТЭ).

1.3. Чертежи узлов и деталей ССПС и технические условия на их изготовление утверждаются поставщиком по согласованию с соответствующими департаментами МПС России. Вносить изменения в конструкцию основных узлов принятого в эксплуатацию ССПС допускается только с разрешения соответствующих департаментов МПС России.

1.4. Вновь построенный, а также прошедший капитальный ремонт ССПС до сдачи в эксплуатацию на железную дорогу должен быть испытан и принят от поставщика в порядке, установленном МПС России.

1.5. Каждая единица ССПС должна иметь отличительные четкие знаки и надписи, предусмотренные [ПТЭ](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFB6AFF9498BC95858EDDE1EE0A2D76D9D40A5eCk5J). [Перечень](#P406) установленных надписей и отличительных знаков на ССПС приведен в Приложении N 1 к настоящей Инструкции.

1.6. Каждая единица ССПС должна иметь:

формуляр (паспорт), составленный поставщиком или разработчиком конструкторской документации;

руководство по эксплуатации ССПС или техническое описание и инструкцию по эксплуатации;

руководство по эксплуатации системы обеспечения безопасности движения поездов;

паспорта колесных пар;

паспорта воздушных резервуаров, имеющихся на ССПС;

паспорта (формуляры) и инструкции по эксплуатации основных комплектующих изделий: силовой установки, гидропередачи, генератора и других изделий - согласно ведомости эксплуатационных документов.

Формуляр и другая эксплуатационная документация, включая документацию установленных на ССПС комплектующих изделий, должны храниться у лица, ответственного за его эксплуатацию и содержание, кроме руководства или инструкции по эксплуатации, которые должны находиться у машиниста.

1.7. Формуляр, а также паспорта установленных на ССПС комплектующих изделий должны регулярно заполняться лицом, ответственным за эксплуатацию ССПС, в соответствии с имеющимися в них разделами и пунктами.

1.8. На каждой находящейся в эксплуатации единице ССПС должны быть следующие документы:

[акт](#P437) последнего контрольно-технического осмотра ССПС (Приложение N 2 к настоящей Инструкции);

маршрутный лист [формы АУ-12](#P498) (Приложение N 3 к настоящей Инструкции);

[журнал](#P638) учета работы ССПС, периодических технических обслуживаний и ремонтов (Приложение N 4 к настоящей Инструкции);

а также:

а) основные запчасти согласно эксплуатационной документации, в том числе:

для машин с бензиновыми двигателями - ремень вентилятора, конденсатор, один комплект свечей, катушка зажигания, передаточная цепь (при наличии одной действующей) или карданный шарнир, контакты прерывателя (один комплект), автомобильный насос для продувки бензопровода;

для машин с дизельными двигателями - ремни привода вентилятора (3 шт.), ремни привода компрессора (3 шт.) или кардан привода компрессора, трубки, соединяющие топливный насос с форсунками (2 шт.), форсунки (2 шт.), топливоподкачивающий насос в сборе;

б) не менее двух заряженных огнетушителей в каждой кабине, реечный или гидравлический домкрат (грузоподъемностью 20 т) с подставкой, два тормозных башмака, комплект ламп прожектора, приборной доски, фар буферных брусьев, комплект плавких предохранителей;

в) сигнальные приборы и принадлежности: два духовых рожка, два комплекта сигнальных флагов (красного и желтого цветов), 6 штук петард на однопутном и 12 штук на двухпутном участке, два ручных сигнальных фонаря;

г) аптечка с набором медикаментов и перевязочных средств для оказания первой медицинской помощи;

д) штанга для заземления контактной сети, закрепленная за раму (на ССПС по обслуживанию устройств контактной сети).

1.9. Каждая единица ССПС должна быть оборудована в соответствии с [пунктом 9.9](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFB6AFF9498BC95858EDDE1EE0A2D76D9D40A5C52A694D78ED19A93DEE95eCk3J) ПТЭ комплексным устройством безопасности, радиостанцией, скоростемером с регистрацией показаний, установленных МПС России.

1.10. Перевозка людей на ССПС, на котором предусматривается доставка работников предприятий железнодорожного транспорта к месту работы и обратно, в количестве большем, чем указано в техническом паспорте ССПС, не допускается.

2. ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ ССПС

2.1. Для управления движением ССПС назначается бригада в составе: машиниста и помощника машиниста или водителя дрезины и помощника водителя дрезины.

Для управления движением ССПС дистанций электроснабжения назначается бригада в составе машиниста (водителя), помощника машиниста (водителя) или электромонтера (электромеханика), включаемого в состав бригады приказом руководителя дистанции электроснабжения.

(в ред. распоряжения МПС от 27.08.2003 N 759р)

2.2. Профессиональная подготовка машинистов (водителей) проводится с отрывом от производства в образовательных учреждениях, имеющих право на такую подготовку, по учебным планам и программам, согласованным соответствующими департаментами МПС России и утвержденным Департаментом кадров и учебных заведений МПС России.

2.3. На учебу направляются лица, имеющие среднее, среднетехническое или высшее образование, прошедшие в установленном порядке медицинский осмотр и профессиональный отбор.

2.4. После окончания курса обучения и успешной сдачи теоретических экзаменов машинистам (водителям) выдается свидетельство на право управления соответствующим типом ССПС.

2.5. К управлению ССПС, эксплуатируемом на федеральном железнодорожном транспорте, в качестве машиниста (водителя) допускаются лица:

не моложе 18 лет;

прошедшие в установленном порядке обязательные предварительные, при поступлении на работу, и периодические медицинские осмотры и профессиональный отбор;

имеющие свидетельство на право управления соответствующим типом ССПС;

проработавшие в качестве действующего помощника машиниста (водителя) не менее 6 месяцев и имеющие заключение машиниста-инструктора об обкатке на обслуживаемом участке пути;

имеющие удостоверение формы ЭУ-43 о группе электробезопасности не ниже третьей.

2.6. Машинист (водитель) и помощник машиниста (водителя) проходят проверку знаний в сроки и в объеме, установленные [Приказом](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFB6AFF9498BC95C59EBDF19E0A2D76D9D40A5eCk5J) МПС России от 17 ноября 2000 г. N 28Ц "О порядке проверки знаний Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, других нормативных актов МПС России и Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации", зарегистрированным Минюстом России 24 января 2001 г., регистрационный N 2545:

[Правил](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFB6AFF9498BC95858EDDE1EE0A2D76D9D40A5eCk5J) технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации;

[Инструкции](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95C59ECD314EFFFDD65C44CA7C2e2k5J) по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации;

[Инструкции](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95D50EADE1FE3FFDD65C44CA7C2e2k5J) по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации;

[Инструкции](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95C51EAD21DE8FFDD65C44CA7C2e2k5J) по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ;

[Правил](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFB6AFF9498BC95758E9D21DE0A2D76D9D40A5eCk5J) по охране труда при содержании и ремонте железнодорожного пути и сооружений;

[Правил](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95C5FE7D01BE3FFDD65C44CA7C2e2k5J) электробезопасности для работников железнодорожного транспорта на электрифицированных железных дорогах;

[Положения](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFB6AFF9498BC95C5BEADE1DE0A2D76D9D40A5C52A694D78ED19A93DEB92eCk8J) о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации;

должностной инструкции машинисту, водителю, помощнику машиниста и водителя самоходной железнодорожно-строительной машины и моторно-рельсового транспорта при поездной и маневровой работе;

техническо-распорядительных актов (ТРА) железнодорожных станций (далее - станций) на участке обслуживания;

настоящей Инструкции.

О результатах проверки знаний делается отметка в Книге учета результатов испытаний в знании [Правил](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFB6AFF9498BC95858EDDE1EE0A2D76D9D40A5eCk5J) технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, других нормативных актов МПС России, должностных инструкций и [Положения](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFB6AFF9498BC95C5BEADE1DE0A2D76D9D40A5C52A694D78ED19A93DEB92eCk8J) о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации (формы РБУ-10).

2.7. Вновь назначенному машинисту (водителю) выдается формуляр [формы ТУ-57](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95C5CEED515ECFFDD65C44CA7C225365A7FA415A83DEB96C6e7k7J), в котором должно быть заключение машиниста-инструктора "О допуске к самостоятельному управлению и плечи обслуживания" и запись руководителя предприятия о проведенном собеседовании по вопросам обеспечения безопасности движения и возможности допуска к самостоятельной работе в должности машиниста (водителя) ССПС.

Машинисту (водителю) ССПС при назначении на должность выдается талон предупреждения N 1 в соответствии с [Положением](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFB6AFF9498BC95D5EECDF1BE0A2D76D9D40A5C52A694D78ED19A93DEB93eCk2J) о порядке применения предупредительных талонов машинистов, помощников машинистов локомотивов, моторвагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава и водителей, помощников водителей дрезин, утвержденным Приказом МПС России от 17 апреля 2000 г. N 9Ц.

2.8. Машинист (водитель), имеющий перерыв в работе до трех месяцев, если за это время произошли какие-либо изменения на участках обслуживания и станциях (в расположении сигналов, средствах связи и другие) допускается к работе после дополнительного инструктажа об особенностях работы в измененных условиях, а при необходимости, с ним совершается контрольно-инструкторская поездка с машинистом-инструктором.

При перерыве в работе свыше трех месяцев машинист (водитель) допускается к самостоятельной работе только после дополнительного инструктажа и контрольно-инструкторской поездки с положительным заключением машиниста-инструктора с записью в формуляре машиниста [ТУ-57](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95C5CEED515ECFFDD65C44CA7C225365A7FA415A83DEB96C6e7k7J).

Дополнительный инструктаж проводится лицом, ответственным за эксплуатацию и техническое состояние ССПС, с записью в формуляре машиниста [ТУ-57](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95C5CEED515ECFFDD65C44CA7C225365A7FA415A83DEB96C6e7k7J).

2.9. К работе помощника машиниста (водителя) допускаются лица:

не моложе 18 лет;

имеющие образование не ниже среднего, прошедшие в установленном порядке обязательные предварительные, при поступлении на работу, и периодические медицинские осмотры, профессиональный отбор и обучение в специальном образовательном учреждении и получившие свидетельство помощника машиниста (водителя) ССПС [формы ТУ-153](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFB6AFF9498BC95D5CE8D515E0A2D76D9D40A5C52A694D78ED19A93DEA91eCk6J);

имеющие удостоверение формы ЭУ-43 о группе электробезопасности не ниже третьей;

прошедшие в установленном порядке проверку и в последующем периодически проверяющиеся в знании нормативных документов, указанных в [пункте 2.6](#P62) настоящей Инструкции.

2.10. Согласно [пункту 12.8](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFB6AFF9498BC95858EDDE1EE0A2D76D9D40A5C52A694D78ED19A93DED9AeCk5J) ПТЭ состав бригады ССПС устанавливается в зависимости от его типа и назначения при условии выделения работников для управления данным ССПС и обслуживания в транспортном режиме.

Кроме того, согласно [пункту 15.46](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFB6AFF9498BC95858EDDE1EE0A2D76D9D40A5C52A694D78ED19A93DE297eCk6J) ПТЭ ССПС обслуживается бригадой, назначаемой для управления и обслуживания этого подвижного состава в рабочем режиме в соответствии с инструкцией по его эксплуатации.

2.11. Для обеспечения безопасности движения и четкого взаимодействия в процессе работы состав бригады: машинист (водитель) и помощник машиниста (водителя) должен быть постоянным и закрепленным за конкретным ССПС.

Персональный состав обслуживающей бригады для совместной работы подбирается с учетом деловых и моральных качеств, психологической совместимости работников. Состав бригады объявляется приказом начальника предприятия приписки ССПС. При этом учитывается, чтобы к машинисту (водителю) или помощнику машиниста (водителя) со стажем работы менее одного года прикреплялся соответственно опытный помощник или машинист (водитель).

Изменения персонального состава бригады, осуществляющей движение ССПС, допускаются в порядке исключения с письменного разрешения начальника предприятия приписки ССПС или его заместителя.

2.12. Машинисты (водители) и их помощники, закрепленные за одной единицей ССПС, работающие посменно, подчиняются старшему машинисту, который назначается приказом начальника предприятия приписки ССПС из числа наиболее авторитетных и квалифицированных машинистов.

2.13. Согласно [пункту 1.6](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFB6AFF9498BC95858EDDE1EE0A2D76D9D40A5C52A694D78ED19A93DEB90eCk7J) ПТЭ не допускаются в кабины ССПС лица, не имеющие право доступа к ним.

Управлять ССПС (мотовозами, дрезинами, специальными автомотрисами, железнодорожно-строительными машинами) имеют право только прикрепленные машинисты и машинисты-инструкторы во время исполнения ими служебных обязанностей.

Машинисты (водители) и помощники машинистов (водителей), проходящие стажировку на конкретном типе ССПС, могут допускаться к управлению только под наблюдением и под личную ответственность прикрепленных машинистов.

2.14. При отсутствии у машиниста (водителя) разрешения для движения на обслуживаемом участке обращения ССПС и при необходимости выезда на него в помощь машинисту (водителю) должен выделяться проводник из числа машинистов, имеющих заключение машиниста-инструктора о возможности самостоятельной работы на данном участке.

Проводник обязан сообщать машинисту (водителю) всю необходимую информацию о расположении сигналов, сигнальных знаков, профиле пути, наличии переездов, мостов, предупреждений об ограничении скорости и другую информацию, обеспечивающую безопасное проследование ССПС по обслуживаемому участку.

Фамилия, имя, отчество проводника и номер его свидетельства на право управления заносятся в маршрутный лист [формы АУ-12](#P498) (Приложение N 3 к настоящей Инструкции).

Машинист и проводник являются в равной мере ответственными за обеспечение безопасности движения и выполнение графика движения ССПС на участке.

2.15. Машинисты и помощники машинистов (водители дрезин и помощники водителей дрезин) обязаны:

а) являться на работу в сроки, определяемые графиком работы или по вызову дежурного по предприятию приписки ССПС;

б) при невозможности явки на работу к установленному сроку немедленно сообщать об этом дежурному по предприятию приписки ССПС;

в) при исполнении служебных обязанностей должны иметь при себе:

машинист (водитель): копию свидетельства на право управления соответствующей единицей ССПС и удостоверение личности с отметкой о сдаче в отдел кадров свидетельства на право управления, маршрутный лист [формы АУ-12](#P498) и формуляр машиниста [(ТУ-57)](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95C5CEED515ECFFDD65C44CA7C225365A7FA415A83DEB96C6e7k7J), талон предупреждения, удостоверение формы ЭУ-43 о группе электробезопасности, акт очередного контрольно-технического осмотра ССПС, журнал учета работ и периодических технических осмотров ССПС, расписание движения поездов с изменениями, выписки из ТРА станций, на которых предусмотрено производить работы, выписку из приказа начальника железной дороги об установлении скоростей движения поездов на обслуживаемом участке, свидетельство на право управления крановой установкой;

помощник машиниста (водителя): копию свидетельства помощника машиниста, удостоверение личности, удостоверение формы ЭУ-43 о группе электробезопасности, талон предупреждения;

г) при приемке и сдаче ССПС, а также на стоянках в пути следования производить его осмотр, соблюдая требования безопасности, инструкции по эксплуатации ССПС и других нормативных документов.

2.16. Ответственными за организацию эксплуатации ССПС являются:

а) на отделении железной дороги - начальники отделов отделения железной дороги (пути, СЦБ и связи, электрификации и электроснабжения), а при отсутствии в составе железной дороги отделений - начальник отдела соответствующей службы железной дороги;

б) на предприятиях приписки ССПС - заместитель руководителя или главный инженер.

Ответственными за техническое обслуживание и ремонт ССПС являются главный механик (электромеханик) или инженер-механик (инженер-технолог).

2.17. Контроль за работой машинистов (водителей) ССПС и их помощников осуществляют машинисты-инструкторы ССПС, назначаемые начальником отделения железной дороги из числа наиболее квалифицированных машинистов. За машинистом-инструктором закрепляются бригады ССПС, но не более 50 бригад. Права и обязанности машиниста-инструктора определяются должностной инструкцией машинисту-инструктору бригад путевых машин и моторно-рельсового транспорта.

2.18. Электромонтер (электромеханик), включенный в состав бригады ССПС дистанции электроснабжения, должен быть обучен управлению автотормозами ССПС в объеме [раздела 10](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95B5FECD41BEBFFDD65C44CA7C225365A7FA415A83DEB90C8e7kDJ) Инструкции по эксплуатации тормозов специального подвижного состава железных дорог, утвержденной МПС России 4 октября 2000 г. N ЦП-ЦТ-ЦВ-797, и регламенту основных переговоров по радиосвязи в объеме раздела 5 Типового регламента основных переговоров по обмену информацией между машинистами и помощниками машинистов локомотивов, моторвагонного и специального самоходного подвижного состава и переговоров по радиосвязи с работниками смежных служб во время движения и маневровой работы, утвержденного МПС России 15 декабря 1999 г. N ЦТ-716.

Основными обязанностями электромонтера (электромеханика) при движении ССПС дистанции электроснабжения являются приведение в действие автотормозов и остановка движения ССПС при возникновении аварийной нестандартной ситуации, и передача сообщения по поездной радиосвязи поездному диспетчеру о возникновении аварийной нестандартной ситуации.

Для обеспечения безопасности движения и четкого взаимодействия в процессе работы бригады ССПС дистанции электроснабжения электромонтер (электромеханик) должен быть закреплен за конкретным ССПС.

Электромонтер (электромеханик) при следовании ССПС по железнодорожным путям должен находиться в кабине ССПС, а при остановке ССПС в составе бригады принимать участие в работах по обслуживанию и ремонту устройств электроснабжения.

(в ред. распоряжения МПС от 27.08.2003 N 759р)

3. ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ ССПС

3.1. ССПС, отправляемый на перегон и при движении по обслуживаемому участку, рассматривается как поезд. Из ССПС могут формироваться хозяйственные поезда, предназначенные для выполнения работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств железных дорог.

КонсультантПлюс: примечание.

В официальном тексте документа, видимо, допущена опечатка: имеется в виду Приказ МПС РФ от 12.11.2001 N 41, а не N 41ЦЗ.

3.2. Допускаемые скорости движения ССПС устанавливаются в соответствии с [пунктом 16.30](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFB6AFF9498BC95858EDDE1EE0A2D76D9D40A5C52A694D78ED19A93CEA93eCk1J) ПТЭ и [Приказом](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95B5FEBDF1AEAFFDD65C44CA7C2e2k5J) МПС России от 12 ноября 2001 г. N 41ЦЗ "О нормах допускаемых скоростей движения подвижного состава по железнодорожным путям колеи 1520 (1524) мм федерального железнодорожного транспорта", а скорости движения ССПС, не вошедшего в указанный документ, устанавливаются МПС России отдельными указаниями.

3.3. Согласно [пункту 12.4](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFB6AFF9498BC95858EDDE1EE0A2D76D9D40A5C52A694D78ED19A93DED97eCk1J) ПТЭ не допускается выпускать в эксплуатацию ССПС, у которого имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:

неисправность прибора для подачи звукового сигнала;

неисправность пневматического, электропневматического, ручного тормозов или компрессора;

неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя, неисправность привода передвижения;

неисправность вентилятора системы охлаждения двигателя силовой установки;

неисправность осевого редуктора;

появление стука, постороннего шума в двигателе;

неисправность системы обеспечения безопасности движения поездов;

неисправность скоростемера, спидометра и регистрирующего устройства;

неисправность устройств поездной радиосвязи;

неисправность автосцепных устройств, в том числе обрыв цепочки расцепного рычага или его деформация;

неисправность приборов для освещения железнодорожного пути, буферных фонарей;

неисправность колесных пар, не удовлетворяющая требованиям [Приложений N 8](#P771) и [N 10](#P836) к настоящей Инструкции;

неисправность систем подачи песка;

трещина в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессоры, излом рессорного листа, пружины;

неисправность буксового подшипника;

трещина в корпусе буксы;

отсутствие или неисправность предусмотренного конструкцией ССПС предохранительного устройства от падения деталей на путь;

трещина или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи;

неисправность корпуса зубчатой передачи, гидропередачи, вызывающая вытекание смазки;

неисправность или отсутствие средств пожаротушения;

неисправность устройства аварийной остановки двигателя силовой установки, если она предусмотрена конструкцией ССПС;

неисправность транспортных запоров рабочих органов ССПС;

отсутствие защитных кожухов электрооборудования.

3.4. Движение ССПС с нагрузкой на ось менее 10 тс по участкам, оборудованным рельсовыми цепями, для повышения способности шунтирования рельсовых цепей допускается при условии оборудования его шунтирующими устройствами. Машинист (водитель) такого ССПС не имеет права выезда на линию при отсутствии или неисправности шунтирующего устройства, а также при отсутствии отметки в акте годового контрольно-технического осмотра ССПС о проверке работы шунтирующего устройства.

3.5. Согласно [пункту 8.8](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFB6AFF9498BC95858EDDE1EE0A2D76D9D40A5C52A694D78ED19A93DEE96eCk9J) ПТЭ и [пунктам 8.1](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95D50EADE1FE3FFDD65C44CA7C225365A7FA415A83DEB9BC0e7k5J), [8.2](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95D50EADE1FE3FFDD65C44CA7C225365A7FA415A83DEB9BC1e7k5J), [8.3](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95D50EADE1FE3FFDD65C44CA7C225365A7FA415A83DEB9BC1e7k7J) ИДП, на производство ремонтных и строительных работ, требующих по своему характеру закрытия перегона, главного пути перегона или станции, а также приемоотправочного пути станции должно быть получено разрешение начальника отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений - главного инженера железной дороги. В разрешении на производство работ должны быть указаны время, на которое согласовано закрытие перегона или отдельного пути и фамилия лица, осуществляющего единое руководство этими работами. Перед закрытием перегона руководитель работ обязан дать дежурным по станциям, ограничивающим перегон, и поездному диспетчеру заявку о последовательности отправления на закрытый перегон хозяйственных поездов, с указанием для каждого поезда километра первоначальной остановки на закрытом перегоне (или главном пути) и станции, куда они должны следовать по окончании работ.

3.6. Согласно [пункту 8.9](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95D50EADE1FE3FFDD65C44CA7C225365A7FA415A83DEB9BC3e7k6J) ИДП возможный состав и порядок размещения в хозяйственных поездах ССПС определяются руководителем работ в соответствии с [Инструкцией](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95C51EAD21DE8FFDD65C44CA7C2e2k5J) по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ. Прицепная нагрузка каждого ССПС не должна превышать допустимой, согласно его характеристике.

Специальные автомотрисы, предназначенные для перевозки людей, не могут включаться в состав хозяйственного поезда и использоваться в качестве тяговой единицы.

При отправлении со станции нескольких хозяйственных поездов, соединенных друг с другом для последующей их работы на перегоне по указанию руководителя работ, машинисту каждого из них должно выдаваться отдельное разрешение на бланке [формы ДУ-64](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95D50EADE1FE3FFDD65C44CA7C225365A7FA415A83DEB9AC7e7k5J), с присвоением каждому хозяйственному поезду отдельного номера.

Управление поездом осуществляет машинист головной единицы ССПС, остальные действуют согласно его указаниям по радиосвязи.

3.7. Хозяйственные поезда, ССПС при производстве работ на перегоне или в пределах станции должны сопровождаться руководителем работ или уполномоченным им работником.

3.8. При движении к месту производства работ первый поезд следует с установленной скоростью, последующие - не более 20 км/ч, при этом расстояние между поездами должно быть не менее 1 км.

После остановки, дальнейшее передвижение хозяйственных поездов (ССПС) по перегону осуществляется по указанию руководителя работ со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью. О своих последующих передвижениях до начала места производства работ машинисты встречных хозяйственных поездов (ССПС) уведомляют друг друга по радиосвязи.

3.9. Отправление хозяйственных поездов с перегона производится по указанию руководителя работ, согласованному предварительно с поездным диспетчером.

Если на двухпутных перегонах, оборудованных автоблокировкой, хозяйственные поезда после окончания работ отправляются на станцию по правильному пути, то движение их производится по сигналам автоблокировки с установленной скоростью.

В остальных случаях скорость следования возвращаемых после работы на перегоне хозяйственных поездов (кроме первого) должна быть не более 20 км/ч, а расстояние между ними не менее 1 км.

3.10. Согласно [пункту 8.19](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95D50EADE1FE3FFDD65C44CA7C225365A7FA415A83DEB9BC5e7k4J) ИДП, отправление хозяйственных поездов на перегоны, где характер работ не требует закрытия перегона, осуществляется по устному указанию поездного диспетчера.

Руководителю работ и машинисту выдается предупреждение о времени прибытия (возвращения) поезда на станцию. Машинист не вправе занимать перегон сверх времени, указанного в предупреждении.

3.11. Согласно [пункту 16.30](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFB6AFF9498BC95858EDDE1EE0A2D76D9D40A5C52A694D78ED19A93CEA93eCk1J) ПТЭ скорость движения поезда вагонами вперед допускается не более 25 км/ч, при наличии радиосвязи на ССПС в зависимости от его конструкции - не более 40 км/ч.

В голове такого поезда согласно [пункту 16.35](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFB6AFF9498BC95858EDDE1EE0A2D76D9D40A5C52A694D78ED19A93CEA91eCk8J) ПТЭ ставится вагон с переходной площадкой, обращенной в сторону направления движения, или несамоходная машина с кабиной, обращенной в сторону движения, на которых должен находиться работник, имеющий сигнальные принадлежности для подачи видимых и звуковых сигналов, следить за свободностью пути и при угрозе безопасности движения или жизни людей принимать меры к остановке поезда.

3.12. Перед выездом машинист (водитель) и помощник машиниста (водителя) должны убедиться в исправности ССПС и прицепных единиц, обращая особое внимание на работу тормозного оборудования, состояние двигателя, ходовых частей, рессорного подвешивания, шунтирующего устройства, в правильности сцепления с вагонами или прицепами, правильности погрузки и крепления груза и рабочих органов в транспортном положении, обеспечении габарита подвижного состава и груза, проверить наличие и исправность звукового сигнала, а также сигнальных принадлежностей, запасных частей и инструмента, комплекта тормозных башмаков, аптечки с набором медикаментов и перевязочных средств для оказания первой медицинской помощи, исправности радиосвязи. Перед выездом и в пути следования машинист (водитель) и помощник машиниста (водителя) должны производить проверку и опробование тормозов в соответствии с Инструкцией по эксплуатации тормозов специального подвижного состава железных дорог.

Дежурный по предприятию приписки машины проверяет наличие: акта периодического контрольно-технического осмотра транспортного средства, в том числе прицепа в случае выезда с прицепной нагрузкой, отметки в журнале технического состояния ССПС об исправности устройств безопасности движения и штамп-справки на право пользования этими устройствами.

3.13. При отправлении с начальных станций машинист должен предъявлять дежурному по станции или дежурному по парку:

копию свидетельства на право управления конкретной машиной;

талон предупреждения;

служебное удостоверение с отметкой номера свидетельства на право управления и росписью работника отдела кадров предприятия;

формуляр [формы ТУ-57](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95C5CEED515ECFFDD65C44CA7C225365A7FA415A83DEB96C6e7k7J) с заключением машиниста-инструктора о праве самостоятельной работы на обслуживаемом участке. В случае отсутствия заключения, выезд на станцию или перегон разрешается в сопровождении закрепленного машиниста-инструктора или проводника (машиниста или водителя ССПС, имеющего заключение машиниста-инструктора о самостоятельной работе на данном участке обслуживания);

оформленный маршрутный лист [формы АУ-12](#P498) с указанием в нем сведений о бригаде (фамилий и инициалов всех членов бригады, включая руководителя работ), времени начала и окончания работы, сведения о машине (владелец, тип, номер), сведения о работе машины (в чье распоряжение, станция отправления, станция назначения, наименование работ), отметки об исправном техническом состоянии ССПС и устройств безопасности с подписью лица, ответственного за эксплуатацию (на станциях расположения предприятия приписки ССПС);

отметку об исправности радиосвязи между дежурным по станции и машинистом (водителем), заверенную подписью дежурного по станции и штампом станции.

Ответственный по предприятию приписки ССПС проверяет:

наличие акта последнего контрольно-технического осмотра ССПС, в том числе прицепа в случае выезда с прицепной нагрузкой;

наличие в маршрутном листе ССПС отметки об исправности устройств безопасности движения и наличие штамп-справки на право пользования этими устройствами.

При начале работы на других станциях исправное техническое состояние ССПС подтверждается в маршрутном листе подписью машиниста (водителя).

3.14. Машинист (водитель) и помощник машиниста (водителя) ССПС обязаны знать и четко выполнять требования [пунктов 16.36](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFB6AFF9498BC95858EDDE1EE0A2D76D9D40A5C52A694D78ED19A93CEA96eCk3J) - 16.42 ПТЭ и [глав 7](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95D50EADE1FE3FFDD65C44CA7C225365A7FA415A83DEB95C8e7k6J) и [8](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95D50EADE1FE3FFDD65C44CA7C225365A7FA415A83DEB9BC0e7k4J) ИДП в части обязанностей при вождении поездов.

3.15. По окончании смены машинист (водитель), помощник машиниста (водителя) ССПС обязаны:

а) согласовать с дежурным по станции место стоянки ССПС на станционных путях и в тупиках;

б) заглушить двигатель, очистить ССПС от пыли и грязи, слить конденсат из влагомаслоотделителей и воздушных резервуаров.

Перед уходом с ССПС затормозить его ручным тормозом, подложить тормозные башмаки с обеих сторон, закрыть кабину на ключ, сдать в установленном порядке оформленный маршрутный лист, формуляр машиниста, ключи управления ССПС и от кабин дежурному по предприятию приписки ССПС или руководителю пункта дислокации;

в) о всех выявленных неисправностях пути и ССПС произвести запись в журнал учета работ, периодических технических обслуживаний и ремонтов и доложить дежурному по предприятию приписки ССПС или ответственному лицу места дислокации;

г) при допущенных случаях брака в поездной и маневровой работе, отказов узлов и агрегатов машины, нарушений графика движения - предоставить начальнику предприятия приписки ССПС письменный рапорт с отражением обстоятельств и причин произошедшего.

3.16. Проверка готовности ССПС к следованию проводится машинистом (водителем) и руководителем работ, о чем последним делается запись в журнале формы ДУ-2 на станции отправления, а машинистом (водителем) - в маршрутном листе.

3.17. ССПС, пересылаемый в недействующем состоянии (вновь построенный, направляемый в ремонт и из ремонта или передаваемый с одного подразделения на другое), может транспортироваться отдельным локомотивом, или в составе грузового поезда на своих осях, или погруженным на платформу или полувагон (в соответствии с руководством по эксплуатации ССПС и его техническим состоянием) с соблюдением требований [ИДП](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95D50EADE1FE3FFDD65C44CA7C2e2k5J) и других требований, установленных МПС России, по порядку транспортирования и сопровождения ССПС.

3.18. Для получения разрешения на транспортирование ССПС в недействующем состоянии отправитель подает заявку, [форма](#P672) которой приведена в Приложении N 5 к настоящей Инструкции.

3.19. Для проверки готовности ССПС к транспортированию он осматривается комиссией, назначаемой начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений - главным инженером железной дороги. В состав комиссии должны входить:

председатель - начальник станции отправления (заместитель начальника станции по грузовой работе);

члены комиссии: представитель вагонного хозяйства (начальник пункта технического обслуживания, ревизор по безопасности движения поездов отделения железной дороги, представитель предприятия отправителя - главный механик путевой машинной станции, дистанции пути, дистанции сигнализации и связи, дистанции электроснабжения).

Для отправки ССПС комиссия, осматривающая его, составляет акт о готовности к транспортированию в составе поезда ([форма](#P698) акта указана в Приложении N 6 к настоящей Инструкции). Акт о готовности ССПС к транспортированию на своих осях в составе поезда составляется в 4-х экземплярах. Один экземпляр акта передается старшему проводнику отправляемой машины, два экземпляра передаются для приложения к грузовым документам, четвертый экземпляр остается в делах отправителя.

3.20. При подготовке ССПС к транспортированию в недействующем состоянии в составе грузового поезда или отдельным локомотивом необходимо провести следующие мероприятия:

а) привести ССПС в транспортное положение в соответствии с инструкцией по эксплуатации;

б) осмотреть и проверить ходовые части и автосцепное устройство;

в) осмотреть и проверить ручные и автоматические тормоза. Ручной тормоз должен быть отпущен, разобщительные краны тормозной воздушной магистрали должны быть приведены в положение для следования в составе поезда, краны машиниста должны быть отключены;

г) осмотреть осевые редукторы и заправить их свежей смазкой;

д) снять карданные валы осевых редукторов и упаковать их в ящики;

е) слить воду из систем охлаждения и горючее из топливных баков, перекрыть краны топливопроводов и смазки;

ж) зарядить аккумуляторы и отключить их от цепи, провода аккумуляторной батареи отсоединить от клемм аккумуляторов, распределительные щиты и шкафы запереть на замок;

з) закрепить стопорными устройствами все механизмы, узлы и детали, исключив возможность их самопроизвольного включения, случайного падения на путь или смещения за пределы габарита;

и) инструмент, приспособления, запасные части и съемные узлы упаковать в ящики, закрепить все находящиеся на платформе и в кабине снятые с ССПС узлы, детали, оборудование и инвентарь;

к) установленные на ССПС двигатели, компрессоры и другие агрегаты должны быть законсервированы в соответствии с инструкциями заводов изготовителей.

3.21. ССПС, транспортируемый в составе поезда или с отдельным локомотивом, должен сопровождаться проводниками:

а) каждый ССПС должен сопровождаться двумя проводниками, назначение которых предприятие-отправитель должно оформить приказом, при этом один из них назначается старшим. Проводники должны иметь свидетельство на право управления конкретным ССПС. Фамилия, имя, отчество каждого проводника указывают в специальном [акте](#P738) о знании устройства ССПС и условий его транспортирования (Приложение N 7 к настоящей Инструкции). Акт подписывает отправитель и сопровождающие ССПС проводники;

б) сопровождающие ССПС проводники должны получить у начальника станции или уполномоченного им работника удостоверения [формы ГУ-18](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFB6AFF9498BC95C5CECD418E0A2D76D9D40A5C52A694D78ED19A93DEB9BeCk6J). При получении удостоверений проводники должны ознакомиться с основными своими обязанностями, изложенными на обороте удостоверения;

в) проводники должны принимать участие в работах по приведению ССПС в транспортное положение и предъявлять ССПС комиссии;

г) во время транспортирования проводники должны располагаться в вагоне сопровождения, оборудованном отправителем, и нести круглосуточное дежурство по графику, составляемому старшим из проводников, сопровождающих ССПС.

3.22. Изготовление и установка оборудования в вагоне сопровождения должны производиться в соответствии с Инструкцией по изготовлению, эксплуатации, хранению и учету съемного воинского оборудования на железных дорогах.

Отправитель транспортируемой машины должен снабдить проводников сигнальными принадлежностями в соответствии с Приказом МПС СССР от 15 января 1982 г. N 3ЦЗ "О порядке выдачи, содержания, хранения и учета сигнальных принадлежностей":

фонари сигнальные (2 штуки);

флаги сигнальные: красные (2 штуки), желтые (2 штуки);

духовой рожок (2 штуки);

петарды, упакованные в коробки (12 штук);

башмаки тормозные (2 штуки).

Кроме того, проводники должны иметь носимые радиостанции (2 штуки).

3.23. При сопровождении ССПС проводники обязаны:

а) иметь при себе копию свидетельства на право управления транспортируемым ССПС;

б) следить за состоянием ходовых частей, тормозного оборудования, ударно-тяговых приборов и, при обнаружении неисправностей, принимать меры к их устранению;

в) следить за техническим состоянием всех узлов ССПС, в особенности транспортных креплений рабочих органов, при необходимости производить их подтяжку;

г) следить за сохранностью всех узлов и грузов, транспортируемых вместе с машиной в ее кузове, на раме (палубе), на платформе или в сопровождающем вагоне;

д) хранить всю техническую документацию, в том числе и акт о готовности ССПС к транспортированию;

е) не допускать в ССПС и сопровождающий его вагон посторонних лиц;

ж) проверять при смене локомотива и локомотивных бригад наличие на локомотиве предупреждения об ограничении скорости ССПС;

з) не допускать при маневровой работе запрещенных инструкцией по эксплуатации данного ССПС маневров (например, "с горок не спускать" и т.д.);

и) хранить в исправности приписанные к ССПС сигнальные принадлежности.

3.24. При прибытии к месту назначения проводники сдают ССПС, а также снятые с машины узлы, техническую документацию и инвентарь получателю по акту.

3.25. При транспортировании ССПС в погруженном состоянии на железнодорожных платформах необходимо выполнять следующие требования:

а) привести ССПС в транспортное положение в соответствии с его руководством по эксплуатации;

б) установка ССПС на платформу и крепление производится в соответствии со схемой установки, крепления и расчета крепления, разработанных поставщиком и согласованных руководством отделений железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений - руководством железной дороги, в соответствии с техническими указаниями по порядку транспортирования и сопровождения ССПС на железнодорожном ходу;

в) ручной тормоз затянуть, а рукоятку ручного тормоза надежно закрепить стальной отожженной проволокой диаметром 3 мм;

г) рычаг коробки передачи поставить на первую скорость, включить реверс;

д) с внутренней стороны гребней колес машины вплотную к ним прибить подкладки. Под каждое колесо плотно подбить упоры и прибить их гвоздями к полу платформы;

е) окна и двери кабины закрыть, двери опломбировать. При длительном транспортировании (свыше 5 суток) застекленные дверные и оконные проемы закрыть деревянными или железными щитами.

4. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ ССПС

4.1. Согласно [пункту 9.1](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFB6AFF9498BC95858EDDE1EE0A2D76D9D40A5C52A694D78ED19A93DEE97eCk8J) ПТЭ ССПС должен своевременно проходить планово-предупредительные виды ремонта, техническое обслуживание и содержаться в эксплуатации в исправном состоянии, обеспечивающем его бесперебойную работу, безопасность движения и выполнение требований по охране труда.

При техническом обслуживании и ремонте должны проводиться:

периодическое техническое обслуживание, которое в соответствии с требованиями, установленными МПС России, включает в себя:

ежесменное техническое обслуживание (ЕО);

первое техническое обслуживание (ТО-1);

второе техническое обслуживание (ТО-2);

сезонное техническое обслуживание (СТО);

плановые ремонты: текущий ремонт (ТР), средний ремонт (СР) и капитальный ремонт (КР).

Кроме того, согласно [пункту 12.5](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFB6AFF9498BC95858EDDE1EE0A2D76D9D40A5C52A694D78ED19A93DED9AeCk0J) ПТЭ ССПС должен проходить контрольно-технический осмотр два раза в год (весной и осенью) при круглогодичной эксплуатации и один раз в год (перед началом сезона) при сезонной эксплуатации. Установленные на ССПС устройства безопасности и поездной радиосвязи согласно [пункту 12.6](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFB6AFF9498BC95858EDDE1EE0A2D76D9D40A5C52A694D78ED19A93DED9AeCk1J) ПТЭ должны периодически осматриваться на контрольном пункте с проверкой действия и регулировкой этих устройств.

При всех видах периодического технического обслуживания и плановых ремонтов колесные пары, роликоподшипниковые буксы, автосцепные и тормозные устройства, воздушные резервуары, крановые установки, монтажные подъемники, должны соответствовать, наряду с требованиями эксплуатационной документации, требованиям нормативных актов МПС России, приведенных в [Приложении N 12](#P936) к настоящей Инструкции.

Результаты контрольно-технических осмотров, периодических технических обслуживаний и всех видов ремонтов отмечаются в журнале учета работы, периодических технических обслуживаний и ремонтов ССПС.

Паспорта воздушных резервуаров, работающих под давлением, колесных пар и других устройств заполняются в соответствии с требованиями правил, регламентирующих содержание и ремонт соответствующих узлов, устройств и агрегатов.

4.2. Периодичность проведения технического обслуживания и ремонта, а также объем и порядок выполнения работ по техническому обслуживанию и текущему ремонту указываются в эксплуатационной документации на каждый тип ССПС.

Ежесменное техническое обслуживание производится бригадой ССПС перед выездом с начальной станции. Выезд ССПС без выполнения ежесменного технического обслуживания не допускается.

При ежесменном техническом обслуживании производятся:

внешний осмотр, проверка состояния болтовых соединений крепления установок, агрегатов и узлов, контактных соединений электрооборудования, наличия шплинтовки;

осмотр рессорного подвешивания, буксовых узлов, автосцепного устройства, колесных пар (технические требования, предъявляемые к указанным узлам, приведены в [Приложениях N 8](#P771) - 10 к настоящей Инструкции);

осмотр генератора электростанции, электродвигателей и коммутирующей аппаратуры, проверка состояния заземления;

осмотр трансмиссии, карданных соединений, осевых редукторов и реактивных тяг, цепей и звездочек цепных соединительных муфт; проверка состояния и натяжения приводных ремней;

осмотр гидропередачи, проверка герметичности в соединениях гидросистемы;

проверка уровня масла в картере двигателя или уровня масла в баке системы смазки дизеля, баке гидросистемы, картере компрессора, редукторах, коробках передач, а также наличие топлива; смазка узлов машины согласно карте смазки;

проверка уровня охлаждающей жидкости в радиаторе и герметичности системы охлаждения;

осмотр, запуск и проверка действия силовой установки, основных механизмов и агрегатов, их приводов и систем управления;

проверка исправности звуковой и световой сигнализации;

проверка, подготовка и опробование тормозного оборудования в соответствии с разделом 2.2 Инструкции по эксплуатации тормозов специального подвижного состава железных дорог;

осмотр соединений выхлопного тракта двигателя и глушителя;

проверка комплектности инструмента, запасных частей, инвентаря, сигнальных приборов и принадлежностей;

проверка приборов освещения;

осмотр шунтирующего устройства;

предрейсовая проверка поездной радиосвязи путем вызова машинистом дежурного по станции.

В зимний период дополнительно производятся осмотр и проверка действия устройств подогрева охлаждающей жидкости и масла силовой установки, если они имеются на машине.

Периодическое техническое обслуживание ТО-1, ТО-2, СТО производится в соответствии с требованиями инструкции по эксплуатации каждой единицы ССПС и графиком технических обслуживаний, утверждаемым руководителем предприятия приписки ССПС, после выполнения ССПС определенного объема работ, отработки определенного количества часов и смены сезона. Работы по техническому обслуживанию выполняются бригадой ССПС с привлечением в необходимых случаях других специалистов предприятия приписки ССПС, специалистов локомотивного депо и дистанции сигнализации и связи.

Не допускается продление сроков между выполнением периодического технического обслуживания.

4.3. Плановый ремонт должен проводиться в следующем порядке:

а) текущий ремонт выполняет предприятие приписки ССПС, в основном по эксплуатационной документации ССПС;

б) капитальный и средний ремонт ССПС выполняют специализированные предприятия и ремонтные заводы, имеющие необходимое оборудование, технологическую оснастку и разрешение на проведение данного вида ремонта, по утвержденной ремонтной документации. При этом ССПС сдается на ремонтное предприятие с техническими паспортами на ССПС, установки и агрегаты;

в) по окончании среднего и капитального ремонтов ССПС принимает представитель заказчика после приемки ОТК ремонтного предприятия;

г) ССПС, отработавшему установленную, согласно системе планово-предупредительного ремонта, выработку до капитального или среднего ремонта, пригодному по своему техническому состоянию к работе, разрешается увеличить межремонтную норму. Для этого ССПС осматривает комиссия, назначенная соответствующей службой железной дороги, которая устанавливает норму дополнительного объема работ до очередного ремонта. Увеличение межремонтной нормы разрешается не более чем на 25% и оформляется актом, который утверждается соответствующей службой железной дороги и прикладывается к формуляру ССПС.

4.4. Контрольно-технический осмотр проводится комиссионно, под председательством ответственного работника железной дороги.

В комиссию входят: представитель предприятия приписки ССПС, представитель пункта технического обслуживания вагонов станции приписки или ближайшей станции (представитель локомотивного депо), представитель дистанции сигнализации и связи, машинист-инструктор бригад ССПС.

При контрольно-техническом осмотре производятся:

внешний осмотр, проверка состояния болтовых соединений, электрооборудования, наличия шплинтовки;

осмотр рессорного подвешивания, буксовых узлов, автосцепного устройства (технические требования, предъявляемые к указанным узлам, приведены в [Приложениях N 8](#P771) и [N 9](#P804) к настоящей Инструкции);

проверка исправности настила, бортов, запорных и стопорных механизмов рабочих органов машины;

осмотр генератора электростанции, электродвигателей и коммутирующей аппаратуры, проверка состояния заземления;

осмотр трансмиссии, карданных соединений, осевых редукторов и реактивных тяг, цепей и звездочек цепных соединительных муфт; проверка состояния и натяжения приводных ремней;

осмотр гидропередачи, проверка герметичности в соединениях гидросистемы;

проверка уровня масла в картере компрессора, редукторах, коробках передач, а также наличие топлива в баке;

смазки узлов машины согласно карте смазки;

проверка уровня охлаждающей жидкости в радиаторе и герметичности системы охлаждения;

проверка исправности звуковой и световой сигнализации;

осмотр шунтирующего устройства и проверка надежности его контакта с рельсом;

проверка, подготовка и опробование тормозного оборудования в соответствии с инструкцией по эксплуатации машины, инструкцией по эксплуатации тормозов специального подвижного состава железных дорог;

осмотр соединений выхлопного тракта двигателя и глушителя;

проверка комплектности инструмента, запасных частей, инвентаря, сигнальных приборов и принадлежностей;

в зимний период - осмотр и проверка действия устройств подогрева охлаждающей жидкости и масла силовой установки, при их наличии;

проверка работы двигателя, трансмиссии, агрегатов и механизмов на холостом ходу и под нагрузкой;

проверка систем обеспечения безопасности движения на контрольном пункте;

полная проверка устройств поездной радиосвязи на контрольно-ремонтном пункте со снятием блоков радиосвязи с машины (через 6 месяцев);

проверка кранов машиниста, воздухораспределителей, автосцепок, предохранительных клапанов;

концевых рукавов;

осмотр колесных пар (технические [требования](#P836), предъявляемые к ним, указаны в Приложении N 10 к настоящей Инструкции);

проверка наличия, исправности и соответствия даты зарядки огнетушителей;

пробная поездка на расстояние одного перегона, но не менее 5 км с замером фактических тормозных характеристик ССПС на соответствие требованиям Инструкции по эксплуатации тормозов специального подвижного состава железных дорог с оформлением [акта](#P872) контрольной проверки тормозов, приведенного в Приложении N 11 к настоящей Инструкции;

проверка наличия и правильности заполнения паспортов и формуляров машины и других агрегатов;

проверка правильности заполнения журнала учета работы и периодических технических обслуживаний, журнала учета и проверки защитных средств;

составление акта контрольно-технического осмотра, удостоверяющего годность машины к эксплуатации.

4.5. Проверка действия устройств безопасности, и при необходимости, их настройка производится на контрольном пункте. Результаты проверки заносятся в журнал учета технических параметров на контрольном пункте. В журнале учета работ, периодических обслуживаний и ремонтов ССПС делается отметка об исправности устройств контроля бдительности и ставится штамп-справка на право пользования устройством безопасности.

5. ПРАВИЛА И НОРМЫ ПО ОХРАНЕ ТРУДА ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ССПС

5.1. При эксплуатации машин машинисты (водители) и их помощники помимо настоящей Инструкции должны руководствоваться правилами и инструкциями по охране труда, приведенными в [Приложении N 12](#P936) к настоящей Инструкции.

5.2. Ответственным за соблюдение правил по охране труда является машинист (водитель) ССПС.

5.3. ССПС, оборудованный генератором (источником электроэнергии), должен быть оснащен следующими защитными средствами: диэлектрическими перчатками, 2 пары; изолирующими ковриками, 2 шт.; инструментом с изолированными ручками (плоскогубцы, отвертка).

5.4. Все операции по устранению возникающих неисправностей, осмотр, регулировка и смазка должны производиться только при обесточенной электрической сети и остановленных механизмах и агрегатах. Работы под рамой машины допускаются только при заторможенном ССПС, выключенном двигателе и установке под колеса двух тормозных башмаков.

5.5. Установленные на ССПС генераторы, электродвигатели и электрические аппараты должны быть заземлены через раму ССПС.

5.6. При работе ССПС все защитные кожухи и ограждения, преграждающие доступ к вращающимся и токоведущим частям, должны быть закрыты.

5.7. На ССПС должен поддерживаться и обеспечиваться необходимый уровень сопротивления изоляции электрооборудования, при этом необходимо исключать попадание топлива и масла на электрооборудование.

5.8. Все защитные устройства электрического оборудования должны находиться в полной исправности, а переносные ручные светильники безопасного напряжения, кроме того иметь защитные колпачки и кожухи. Сечения токонесущих кабелей, проводов и шин, а также устройств заземления должны соответствовать требованиям чертежей.

5.9. Ввод и вывод электрических кабелей в электрические аппараты, переходные коробки должны выполняться с применением уплотнителей и втулок в соответствии с техническими требованиями чертежей.

5.10. Места электрических соединений должны иметь надежный контакт, а отсоединенные провода должны быть надежно изолированы и закреплены. Расстояния между токонесущими и заземленными частями должны быть в пределах, установленных чертежами.

5.11. Все провода, отключаемые по какой-либо причине от любого аппарата, должны также отключаться от источника питания. Их концы тщательно изолируют и подвязывают в положение, исключающее возможность соприкосновения с какими-либо аппаратами или заземленными частями машины.

5.12. Подниматься на ССПС и выходить из него при движении не допускается. Спускаться следует только повернувшись к нему лицом и держась обеими руками за поручень.

5.13. Не допускается отлучаться с ССПС во время его работы, передавать управление другому лицу, не имеющему на это право.

КонсультантПлюс: примечание.

Нумерация пунктов дана в соответствии с официальным текстом документа.

5.15. ССПС должен быть снабжен емкостью с питьевой водой, аптечкой, оснащенной средствами для оказания первичной медицинской помощи.

5.16. ССПС необходимо содержать в чистоте; ступеньки и поручни кроме того должны быть очищены от масла и грязи.

5.17. Обтирочные и смазочные материалы должны храниться в специальной таре с плотно закрывающимися крышками.

5.18. Перед выездом на перегон необходимо убедиться, что рабочие механизмы приведены в транспортное положение и надежно закреплены транспортными запорами.

5.19. Всем членам бригады, обслуживающим ССПС, не допускается нахождение на междупутье во время работы ССПС и пропуска поездов по соседнему железнодорожному пути. После оповещения о приближении поезда по соседнему железнодорожному пути все указанные лица, за исключением находящихся в кабинах, должны сойти на обочину железнодорожного пути на место, указанное руководителем работ.

5.20. При постановке ССПС на стоянку необходимо обязательно отсоединить аккумуляторы выключением кнопки "Масса", затормозить ССПС ручным тормозом и подложить тормозные башмаки с двух сторон.

5.21. Организация и выполнение погрузочно-разгрузочных работ осуществляются в соответствии с Правилами техники безопасности и производственной санитарии при погрузочно-разгрузочных работах на железнодорожном транспорте.

При этом:

а) в темное время суток погрузка и выгрузка материалов верхнего строения пути допускается только при достаточной освещенности места работ на всех уровнях строповки и подъема груза;

б) для погрузки и выгрузки материалов верхнего строения пути грузоподъемными кранами в качестве стропальщиков допускаются лица, имеющие удостоверение стропальщика;

в) работой грузоподъемного крана на ССПС должен руководить работник по должности не ниже бригадира пути (на автомотрисах - электромонтера контактной сети не ниже IV квалификационной группы);

г) работы по погрузке и выгрузке материалов верхнего строения пути и другого технологического оборудования с ССПС, железнодорожных платформ и других подвижных единиц крановыми установками на междупутье или на соседний железнодорожный путь на перегонах и станциях проводить только при обязательном закрытии движения поездов по соседнему пути. Во всех других случаях выгрузка производится только на обочину с полевой стороны. При пропуске поезда по соседнему пути работа грузоподъемного крана должна быть прекращена и обеспечен габарит по соседнему пути;

д) при погрузке и выгрузке рельсов и стрелочных переводов, опор и проводов для поддержания и направления груза должны применяться гибкие чалочные приспособления;

е) при погрузке и выгрузке шпал и брусьев их строповка должна производиться исправными стропами, которые должны захватывать пакет так, чтобы предупредить смещение и развал пакета. Стропальщики должны поддерживать и направлять пакет чалочными приспособлениями и находиться от поднимаемого груза на расстоянии не ближе 2 м. Работа краном ближе 1,5 м от опор контактной сети не допускается;

ж) приступать к работе с грузоподъемным краном разрешается только после постановки ССПС на тормоза и, при необходимости, на аутригеры;

з) подъем примерзших или заваленных грузов, а также грузов, вес которых неизвестен, не допускается;

и) при погрузке (выгрузке) рельсов, опор, элементов контактной сети должны применяться проверенные и испытанные согласно действующим правилам траверсы, клещи, стропы и другие грузозахватные приспособления;

к) при обслуживании ССПС должен применяться только исправный инструмент.

5.22. При перевозке рабочих бригад на ССПС в каждом случае назначается ответственный работник за обеспечение их безопасности, в обязанности которого входит:

организация безопасной посадки и высадки рабочих бригад, как правило, с полевой стороны на обочину, а на станции и многопутном участке - на широкое междупутье;

безопасное и рациональное размещение рабочих и перевозимого инструмента и материала в салоне, кабине (помещении) на платформе ССПС;

обеспечение в пути следования должного порядка, препятствующего отвлечению машиниста (водителя) и его помощника от работы во время движения ССПС.

Должность, фамилия, имя, отчество ответственного лица, назначаемого из числа лиц, установленных приказом по предприятию, должны быть внесены в маршрутный лист в [разделе](#P501) "Сведения о бригаде".

КонсультантПлюс: примечание.

Нумерация пунктов дана в соответствии с официальным текстом документа.

5.26. При обслуживании контактной сети со снятием напряжения перед выполнением команды руководителя работ на подъем и перемещение рабочей площадки машинист (водитель) должен убедиться в наличии установленной на контактную сеть и используемой в качестве второго заземления инвентарной заземляющей штанги ССПС.

Исходя из местных условий и принятой технологии безопасного производства работ, необходимость применения в качестве второго заземления не инвентарной, а переносной заземляющей штанги устанавливается распоряжением руководства железной дороги.

На ССПС дистанций электроснабжения машинисту (водителю) и его помощнику запрещается принимать непосредственное участие в обслуживании контактной сети с рабочей площадки ССПС.

6. МЕРЫ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ССПС

6.1. В местах постоянной стоянки, в пунктах дислокации и ремонта ССПС должны быть установлены ящики с сухим песком вместимостью 0,5 куб. м, пожарный пост, укомплектованный пенными и углекислотными огнетушителями и пожарным инвентарем (ломы, топоры, лопаты, багры, ведра).

6.2. Ответственным за соблюдение правил пожарной безопасности при эксплуатации ССПС является машинист (водитель).

6.3. На ССПС должно находиться в установленных местах не менее двух огнетушителей в каждой кабине: одного порошкового ОП-5 и одного углекислотного, либо двух углекислотных ОУ-2 и ОУ-5. Огнетушители должны находиться в исправном состоянии, что подтверждается датой проверки на бирке, имеющейся на огнетушителе.

6.4. Соединения в топливной, масляной и выхлопной системах силовой установки должны быть надежны.

6.5. Заправка топливом и маслом должна проводиться до уровня, определяемого контрольными устройствами, после заправки крышки баков должны быть закрыты.

6.6. Выполняемые при ремонте и обслуживании ССПС сварочные работы должны проводиться квалифицированным электрогазосварщиком под наблюдением машиниста (водителя) и с обеспечением необходимых мер для защиты огнеопасных конструкций от попадания на них искр и брызг металла. Не допускается протекание тока сварки через буксовый узел.

6.7. При эксплуатации ССПС не допускается:

подогревать открытым огнем топливо и масло в баках;

держать открытыми топливные баки, производить заправку топливных баков при работающем двигателе;

пользоваться открытым огнем при осмотре, заправке и очистке топливных баков, проверке состояния аккумуляторных батарей;

очищать горючими жидкостями кузов, детали и агрегаты;

хранить петарды без упаковки;

хранить спецодежду, обтирочные материалы, пропитанные горючими веществами (кроме мест, специально отведенных для этой цели);

оставлять свободно висящие временные провода;

пользоваться плавкими вставками с завышенным против проектного значением тока;

работать на ССПС с дизельными двигателями, не имеющими устройств в расходном баке, предотвращающих переполнение бака топливом, при забитых нагаром спускных патрубках глушителя, препятствующих сливу несгоревшего топлива и масла;

перевозить горючесмазочные материалы в кабине ССПС.

6.8. При эксплуатации отопительных печей на твердом топливе в вагоне сопровождения и на ССПС запрещается:

складывать топливо непосредственно перед топочным отверстием печи;

топить печь с открытой дверцей;

применять для розжига печи бензин, керосин, дизельное топливо и другие легковоспламеняющиеся жидкости;

оставлять топящиеся печи без присмотра;

сушить и складывать на печах и около них дрова, одежду и другие сгораемые предметы и материалы;

применять виды топлива, не предусмотренные конструкцией печи;

применять для топлива дрова, длина, которых превышает размеры печи отопления;

использовать вентиляционные и другие каналы в качестве дымоходов печей.

6.9. Основные способы тушения пожаров.

Лицом, ответственным за организацию тушения пожаров на ССПС, является машинист (водитель), который обязан знать пожароопасные места на машине, места расположения средств пожаротушения и уметь пользоваться ими.

При обнаружении очага возгорания при следовании по перегону необходимо немедленно остановиться (за исключением случаев нахождения в тоннеле, на железнодорожном мосту, путепроводе, под мостом или на другом месте, препятствующем организации эвакуации людей и тушению пожара) и принять меры к тушению пожара огнетушителями. Остановка на электрифицированных линиях железных дорог должна проводиться с таким расчетом, чтобы горящий ССПС не располагался под жесткими или гибкими поперечинами, секционными изоляторами, воздушными стрелками, а также на сопряжении анкерных участков.

С принятием мер по остановке ССПС и тушению пожара машинист должен подать сигнал пожарной тревоги и, используя радиосвязь или любой возможный в создавшейся ситуации вид связи, сообщить о пожаре поездному диспетчеру или дежурному по ближайшей станции.

Струю из огнетушителя следует направлять навстречу видимому огню сверху вниз на вертикальные поверхности, чтобы она, стекая, тушила огонь.

Тушение горящих частей, расположенных на расстоянии менее 2 м от проводов и конструкций контактной сети и воздушных линий, находящихся под напряжением, разрешается проводить только углекислотными и порошковыми огнетушителями.

Если пожар возник на крыше кабины управления ССПС и в других случаях, когда имеется опасность поражения током на электрифицированном участке во время действий по тушению пожара, машинист обязан, помимо сообщения о пожаре поездному диспетчеру или дежурному по станции, потребовать снятия напряжения с контактной сети на участке, где остановился ССПС.

Тушение горящих предметов, расположенных на расстоянии 7 м и более от контактной сети и воздушных линий, находящихся под напряжением, а также очагов пожара внутри кабин и других крытых помещений машин допускается без снятия напряжения. При этом необходимо следить, чтобы струя огнетушителя не была направлена в сторону контактной сети и других токоведущих частей и деталей, находящихся под напряжением.

Горящие провода, электрическую аппаратуру и электрические машины необходимо тушить углекислотными, порошковыми огнетушителями и сухим песком.

Если пожар не может быть ликвидирован своими силами и средствами, машинист (водитель) обязан в установленном порядке затребовать пожарный поезд, изолировать горящую машину от подвижного состава, деревянных строений и других сооружений.

[Инструкция](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFBDFB498BC95E58E9D514E0A2D76D9D40A5eCk5J) по эксплуатации и содержанию дрезин, мотовозов и автомотрис (моторно-рельсового транспорта несъемного типа) на железных дорогах, утвержденная МПС СССР 10 апреля 1990 г. N ЦРБ-4785, в системе МПС России не применяется.

Указание МПС России от 19 мая 1994 г. N М-404у "О внесении изменений и дополнений в Инструкцию МПС России от 10 апреля 1990 г. N ЦРБ-4785", указание МПС России от 27 мая 1996 г. N Г-457у "О маршрутном листе по форме АУ-12" и [Инструкция](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95B59E8D61CE2FFDD65C44CA7C2e2k5J) по эксплуатации самоходных железнодорожно-строительных машин для ремонта и текущего содержания пути, утвержденная МПС России 30 декабря 1999 г. N ЦП-734, признаются утратившими силу.

Приложение N 1

к Инструкции по техническому

обслуживанию и эксплуатации

специального самоходного

подвижного состава железных

дорог Российской Федерации

ПЕРЕЧЕНЬ

УСТАНОВЛЕННЫХ НАДПИСЕЙ И ОТЛИЧИТЕЛЬНЫХ ЗНАКОВ

НА СПЕЦИАЛЬНОМ САМОХОДНОМ ПОДВИЖНОМ СОСТАВЕ

1. Каждая единица ССПС должна иметь следующие отличительные знаки и надписи:

технический знак Российских железных дорог;

инициалы железной дороги;

номер согласно [Инструкции](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95C51E9D314E8FFDD65C44CA7C2e2k5J) "О порядке нумерования путевых машин рабочего парка МПС" от 09.04.98 N ЦП-557;

табличку завода-изготовителя (поставщика) с указанием даты и места постройки ССПС;

дату и место производства установленных видов ремонта;

массу ССПС;

конструкционную скорость;

марку машины;

предприятие приписки;

на ССПС, на котором предусматривается доставка работников к месту производства работ и обратно, число мест;

на кранах и монтажных вышках, размещенных на ССПС, их грузоподъемность и дата проведения следующего осмотра инспекцией котлонадзора;

таблички и надписи об освидетельствовании воздушных резервуаров и контрольных приборов.

Другие знаки и надписи на ССПС наносятся в порядке, установленном МПС России.

2. Окраска ССПС и нанесение надписей производятся в соответствии с ОСТ 32.80-97 "Машины путевые. Окрашивание. Общие технические условия" и Альбомом знаков и надписей на путевых машинах, дрезинах и специальных вагонах путевого хозяйства и технических условий на машину.

Приложение N 2

к Инструкции по техническому

обслуживанию и эксплуатации

специального самоходного

подвижного состава железных

дорог Российской Федерации

Акт

контрольно-технического осмотра

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

(марка ССПС)

Комиссия в составе:

председателя \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(Ф.И.О., должность)

и членов:

представителя пункта технического обслуживания вагонов или

локомотивного депо \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(Ф.И.О., должность)

представителя ШЧ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(Ф.И.О., должность)

и представителя \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(название предприятия приписки)

машиниста-инструктора \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(Ф.И.О.)

произвела осмотр и пробную поездку \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(марка ССПС)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ со ст. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ж.д.

до ст. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ж.д. на расстояние \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ км,

установила, что ходовые части, тормозное оборудование, двигатель, кузов

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

(марка ССПС)

соответствуют техническим требованиям, предъявляемым к специальному

самоходному подвижному составу, имеющему право следования по

железнодорожным путям МПС России.

Колесные пары должны пройти очередное переосвидетельствование:

Колесная пара N \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ "\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Колесная пара N \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ "\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Колесная пара N \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ "\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Колесная пара N \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ "\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ N \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ разрешено курсирование

(марка ССПС)

на железнодорожной сети от ст. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ж.д.

до ст. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ж.д.

Председатель комиссии \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Представитель пункта технического обслуживания вагонов или

локомотивного депо \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Представитель ШЧ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Представитель предприятия приписки \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Машинист-инструктор \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Приложение N 3

к Инструкции по техническому

обслуживанию и эксплуатации

специального самоходного

подвижного состава железных

дорог Российской Федерации

Форма АУ-12

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ железная дорога

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

(наименование предприятия)

Маршрутный лист N \_\_\_\_\_

"\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_ г.

I. Сведения о бригаде

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Должность | Фамилия,  имя,  отчество | Время | | | | Причины  пере-  работки | Должность,  Ф.И.О. лица,  ответственного  за производство  (безопасную  перевозку людей) |
| явка  на  работу | окон-  чание  работ | пере-  работка  за смену | отдых  между  сменами |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |

Перевозка рабочих в количестве не более \_\_\_\_ человек (согласно техническому паспорту).

II. Сведения о единице ССПС, пробеге и движении

топливо-смазочных материалов

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Сведения о машине | | | Сведения о пробеге | | | | Движение топливно-смазочных материалов | | | | | |
| наименов.  предпр.  владельца | наимено-  вание,  тип | но-  мер | показание  спидометра,  мото-часов  при выезде | | показание  спидометра,  мото-часов  при возврате | | Топливо | | | | Смазка, масло | |
| марка | выдано | остаток  при  выезде  (л) | остаток  при  возврате  (л) | марка | выдано  (л, кг) |
| км | мото-час | км | мото-час |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  | Заправщик | Механик | Механик |  | Заправщик |

III. Сведения о работе единицы ССПС

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| В чье  распоряжение  (заказчик)  выделена | Станция  отправ-  ления | Станция  назна-  чения | Время | | Наиме-  нование  работ | Место  работы | Время работы машин | | Объем  выпол-  ненных  работ | Подпись  руково-  дителя  работ |
| отправ-  ления | прибытия | начало | окончание |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

IV. Результаты работы единицы ССПС и сведения

о расходе топливо-смазочных материалов

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование | Расход топливо-смазочных материалов | | | | Пробег  (км) | Отработано  (мото-час) |
| по норме  (л) | фактически  (л) | экономия  (л) | перерасход  (л) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|  |  |  |  |  |  |  |
| Топливо |  |  |  |  |  |  |
| Масло, смазка |  |  |  |  |  |  |

V. Сведения о техническом состоянии ССПС и допусках

к управлению обслуживающей бригады

Машинист (водитель) Радиосвязь на ССПС Единица ССПС технически

по состоянию здоровья исправна исправна

к управлению ССПС

допущен

Подпись штамп Подпись ДСП Дата и подпись машиниста

должность Штамп ДСП (водителя)

Помощник машиниста (водителя) Главный механик

по состоянию здоровья к управлению (зам. по эксплуатации)

допущен

Подпись штамп подпись, дата

должность

VI. Замечания машиниста-инструктора и ревизора железной

дороги по путевым машинам и моторно-рельсовому транспорту

───────────────────────────────────────────────────────────────────────────

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

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

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

Маршрутный лист принят \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (должность, подпись, дата)

Порядок заполнения маршрутного листа

ФОРМЫ АУ-12

Маршрутный лист заполняется ежедневно и состоит из разделов:

[I](#P501). Сведения о бригаде.

[II](#P519). Сведения о ССПС, пробеге и топливо-смазочных материалах.

[III](#P540). Сведения о работе единицы ССПС.

[IV](#P554). Результаты работы ССПС и сведения о расходе топливо-смазочных материалов.

[V](#P571). Сведения о техническом состоянии ССПС и допусках к управлению обслуживающей бригады.

[VI](#P589). Замечания машиниста-инструктора и ревизора отделения железной дороги по путевым машинам и моторно-рельсовому транспорту.

Маршрутный лист (в количестве не более 5 экземпляров) выдается лицом, назначенным руководителем предприятия.

Маршрутный лист ежедневно заполняется машинистом ССПС частично перед выездом из депо (места отстоя) и полностью после возвращения обратно на место отстоя.

После проверки радиосвязи и технического состояния ССПС выезжает на работу.

[I](#P501). Сведения о бригаде.

Раздел заполняется машинистом ССПС.

В [графах 1](#P511), 2 и 3 записываются данные о бригаде до выезда единицы ССПС из депо (в месте отстоя). Графы 4, 5, 6 и 7 заполняются при возвращении единицы ССПС в депо (место отстоя). Графа 8 заполняется после окончания каждого вида работ.

Количество перевозимых рабочих на данном виде ССПС указывается по техпаспорту.

[II](#P519). Сведения о ССПС, пробеге и движении топливо-смазочных материалов.

Раздел заполняется машинистом ССПС. [Графы 1](#P532) - 5, 8 - 10, 12, 13 заполняются при выезде машины из депо (места отстоя).

[Графы 6](#P532), 7, 11 заполняются при возвращении ССПС в депо (место отстоя).

[III](#P540). Сведения о работе ССПС.

Раздел заполняется машинистом ССПС.

[IV](#P554). Результаты работы машины и сведения о расходе топливо-смазочных материалов.

Раздел заполняется машинистом при возвращении ССПС в депо (место отстоя).

[V](#P571). Сведения о техническом состоянии и допусках к управлению.

Раздел заполняется перед выездом машины из депо соответствующими должностными лицами.

[VI](#P589). Замечания машиниста-инструктора и ревизора отделения железной дороги по путевым машинам и моторно-рельсовому транспорту.

Раздел заполняется при контрольной поездке, плановой или внезапной проверке.

Приложение N 4

к Инструкции по техническому

обслуживанию и эксплуатации

специального самоходного

подвижного состава железных

дорог Российской Федерации

ЖУРНАЛ

учета работ, периодических технических обслуживаний и ремонтов

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

(наименование ССПС)

тип \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ N \_\_\_\_\_\_\_\_

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

(наименование предприятия)

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Дата | Место  работ | Объем  выпол-  ненных  работ | Работа  двига-  теля,  часов | Пробег,  км | Характер отказа,  наименование  вышедших из строя  узлов, агрегатов,  деталей. Вид тех-  нического обслужи-  вания и ремонта | Время устранения не-  исправности, выпол-  нения ТО или ремонта.  Подпись ответственно-  го лица, принявшего  выполненную работу | Примечание |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |

Приложение N 5

к Инструкции по техническому

обслуживанию и эксплуатации

специального самоходного

подвижного состава железных

дорог Российской Федерации

Начальнику \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ отделения

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ железной дороги

Заявка

На отправление \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(наименование и тип машины)

Заводской номер \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

от станции \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

до станции \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ж.д.

Единица ССПС подготовлена к транспортированию согласно Техническим

указаниям по приведению в транспортное положение и порядку сопровождения

железнодорожно-строительных машин.

Отправитель ССПС

"\_\_" \_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Приложение N 6

к Инструкции по техническому

обслуживанию и эксплуатации

специального самоходного

подвижного состава железных

дорог Российской Федерации

Акт

готовности специального самоходного подвижного состава

(ССПС) к транспортированию в составе поезда

"\_\_" \_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Комиссия в составе: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ составила

настоящий акт о том, что произведенной проверкой технического состояния

ССПС \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(наименование и тип)

заводской номер \_\_\_\_ предназначенного для следования в поезде, установлено:

ССПС \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ N \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(наименование и тип)

подготовлен для следования в составе поезда в соответствии с Техническими

указаниями по приведению в транспортное положение и порядку сопровождения

ССПС.

Единица ССПС \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(наименование, тип)

включается \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(условия включения ССПС в состав поезда и условия

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

движения поезда)

скорость движения поезда, в котором следует машина, не должна превышать

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ км/ч.

Члены комиссии

Отправитель

Проводники (машинисты) ССПС

Приложение N 7

к Инструкции по техническому

обслуживанию и эксплуатации

специального самоходного

подвижного состава железных

дорог Российской Федерации

АКТ

о знании устройства ССПС и условий его транспортирования

"\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ отделения

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ж.д.

Проводники (машинисты) ССПС:

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

(фамилия, имя, отчество)

2. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

сопровождающие ССПС \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ N \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(наименование и тип ССПС)

знают устройство и управление ССПС и проинструктированы отправителем в

знании разделов действующих инструкций по приведению в транспортное

положение и порядку сопровождения ССПС.

Отправитель \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(подпись)

Проводники \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(машинисты) (подпись)

Приложение N 8

к Инструкции по техническому

обслуживанию и эксплуатации

специального самоходного

подвижного состава железных

дорог Российской Федерации

ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ,

ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К РЕССОРАМ И БУКСАМ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

1. При осмотре рессорного подвешивания выявляются трещины или износы в листах листовых рессор и витках цилиндрических рессор, сдвиг листов или хомута листовых рессор, состояние деталей подвески листовых и цилиндрических рессор.

2. При наблюдении и уходе за буксами с роликовыми подшипниками в эксплуатации производится наружный осмотр, при котором осуществляются:

2.1. Обстукивание болтов крепления крышек с целью определения надежности их затяжки. Ослабленные болты подтягиваются, а пружинные шайбы, потерявшие упругость, заменяются исправными.

2.2. Обстукивание смотровых крышек букс с целью определения исправности торцевого крепления.

2.3. Контроль в пути следования температуры верхней части буксы.

3. Характерными причинами повышенного нагрева буксы (свыше 70 град. C, при котором невозможно удержать руку в месте нагрева) являются:

а) излишнее количество смазки. При этом поверхность верхней части буксы нагревается равномерно, а из лабиринтовой части буксы вытекает смазка. Нагрев по этой причине может произойти непосредственно после ревизии, вследствие излишнего объема смазки. Нагрев может прекратиться после пробега 500 - 600 км. Если букса продолжает нагреваться, то необходимо вскрытие смотровой или крепительной (при отсутствии смотровой) крышки для выявления причин нагрева;

б) трение в лабиринте вследствие отсутствия зазора между лабиринтной частью корпуса и лабиринтным кольцом. При этом задняя часть корпуса буксы нагревается больше передней. В этом случае колесная пара заменяется;

в) ненормальная работа роликовых подшипников, вызывающая резко повышенный нагрев буксы. Это может произойти из-за неисправности подшипников (разрыв внутреннего кольца или его проворачивание, малый осевой зазор подшипника, излом сепаратора), отсутствия или излишка смазки или затвердевания ее, неправильной сборки подшипников и других деталей, попадания посторонних тел (песок, металлические включения и иное). В этом случае, прежде всего, внешним осмотром проверяется состояние буксового узла, затем вскрывается смотровая или крепительная крышка (при отсутствии смотровой) для определения состояния подшипников и их торцевого крепления. Вскрытие букс вагонных тележек производится в присутствии представителя вагонного депо или пункта технического обслуживания вагонов дороги с соблюдением условий, исключающих попадание в буксу и крышку различных загрязнений, посторонних твердых частиц и влаги. Зазор между рамой и верхней частью роликовой буксы не должен быть меньше 55 мм для машин с диаметром колес 1055 мм.

Наличники буксовых направляющих должны быть жестко закреплены, болты, крепящие наличники к направляющим, должны быть туго затянуты, направляющие надежно закреплены на раме ССПС, болты крепления направляющих к раме туго затянуты, прорезные гайки зашплинтованы.

4. Суммарные зазоры между наличниками буксовых направляющих и буксами в эксплуатации не должны превышать:

в продольном направлении 7 мм;

в поперечном направлении 9 мм.

Эксплуатация ССПС с зазорами, превышающими указанные, не допускается. Для новых колесных пар, а также после среднего и капитального ремонта суммарные зазоры между наличниками буксовых направляющих и буксами должны быть равны:

в продольном направлении 2,5 - 4 мм;

в поперечном направлении 5 - 7 мм.

Перекос или заклинивание букс между направляющими недопустим. Корпуса и крышки букс не должны иметь трещин и изломов.

5. Не допускается смешивание неоднотипных смазочных материалов в буксовых узлах.

Приложение N 9

к Инструкции по техническому

обслуживанию и эксплуатации

специального самоходного

подвижного состава железных

дорог Российской Федерации

ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ,

ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К АВТОСЦЕПНОМУ УСТРОЙСТВУ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

1. Проверка автосцепных устройств ССПС и поддержание их в исправном состоянии в эксплуатации производятся в соответствии с Инструкцией по ремонту и обслуживанию автосцепного устройства подвижного состава железных дорог Российской Федерации бригадой, обслуживающей ССПС.

При этом выявляются трещины и изломы деталей автосцепки, надежность крепления деталей расцепного привода, валика подъемника, клина или валика тягового хомута.

2. При текущем ремонте производится наружный осмотр автосцепного устройства, осуществляемый организацией, эксплуатирующей ССПС с участием представителя контрольного пункта автосцепки (КПА) вагонного депо.

3. Не допускаются к эксплуатации ССПС при наличии хотя бы одной из неисправностей автосцепного устройства подвижного состава железных дорог:

автосцепка не отвечает требованиям проверки комбинированным шаблоном 940 р (порядок проверки автосцепки комбинированным шаблоном 940 р установлен Инструкцией по ремонту и обслуживанию автосцепного устройства подвижного состава железных дорог Российской Федерации);

трещины в деталях автосцепного устройства;

высота продольной оси автосцепки над головками рельсов более 1080 мм или менее 980 мм;

разница между высотами автосцепок по обоим концам ССПС более 25 мм, провисание автосцепки более 10 мм;

короткая или длинная цепь расцепного привода, цепь с незаваренными звеньями или надрывами в них;

зазор между хвостовиком автосцепки и потолком ударной розетки менее 25 мм, между хвостовиком и верхней кромкой окна в концевой балке менее 20 мм;

замок автосцепки отстоит от наружной вертикальной кромки малого зуба более чем на 8 мм или менее чем на 1 мм; лапа замкодержателя - от кромки замка менее чем на 16 мм (у замкодержателей, не имеющих скоса - менее чем на 5 мм);

валик подъемника заедает при вращении или закреплении нетиповым способом;

поглощающий аппарат не прилегает плотно через упорную плиту к передним упорам, а также к задним упорам; упорные угольники, передние и задние упоры с трещинами и ослабшими заклепками;

планка, поддерживающая тяговый хомут, толщиной менее 14 мм, укрепленная болтами диаметром менее 22 мм, без контргаек и шплинтов на болтах;

нетиповое крепление клина (валика) тягового хомута;

неправильно поставленные маятниковые подвески центрирующего прибора (широкими подвесками вниз);

отсутствие предохранительного крюка у паровозной автосцепки; валик розетки, закрепленный нетиповым способом; ослабшие болты розетки; болты без шплинтов или со шплинтами, не проходящими через прорези корончатых гаек.

Приложение N 10

к Инструкции по техническому

обслуживанию и эксплуатации

специального самоходного

подвижного состава железных

дорог Российской Федерации

ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ,

ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К КОЛЕСНЫМ ПАРАМ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

Не допускается эксплуатация колесных пар с трещиной в любой части оси или трещиной в ободе, диске и ступице колеса, при наличии остроконечного наката на гребне колесной пары, а также при наличии следующих износов и повреждений колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава:

равномерного проката по кругу катания более 8 мм;

неравномерного проката по кругу катания более 2 мм;

ширине обода колеса менее 127 мм;

толщине гребня более 33 мм или менее 25 мм при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня при высоте гребня 28 мм;

вертикального подреза гребня высотой 18 мм;

ползуна (выбоины) на поверхности катания у колесных пар с роликовыми подшипниками глубиной более 1 мм.

При обнаружении на промежуточной станции у колесной пары с роликовыми буксовыми подшипниками ползуна (выбоины) глубиной более 1 мм, но не более 2 мм разрешается следование ССПС (со скоростью не выше 70 км/ч) до ближайшего пункта смены колесных пар;

протертости любой части оси глубиной более 2,5 мм;

следов контакта с электродом или электросварочным проводом в любой части оси;

ослабления или сдвига колеса на оси.

Признаком ослабления колеса на оси является разрыв краски по всему периметру с выделением с внутренней стороны колеса ржавчины или масла;

выщербин или раковин на поверхности катания литых, штампованных и цельнокатаных колес глубиной более 3 мм или при длине свыше 25 мм;

кольцевых выработок на поверхности катания у основания гребня глубиной более 1 мм, на уклоне 1:7 глубиной более 2 мм или шириной более 15 мм [<\*>](#P857);

местного увеличения ширины обода цельнокатаного колеса (раздавливания) более 6 мм;

поверхностного откола наружной грани обода цельнокатаного колеса, включая местный откол кругового наплыва глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, или, если ширина оставшейся части обода в месте откола менее 120 мм, или если в поврежденном месте независимо от размеров откола имеется трещина, распространяющаяся вглубь металла;

повреждения поверхности катания колес, вызванного смещением металла ("навар"), высотой более 1 мм.

--------------------------------

<\*> При наличии кольцевых выработок на других участках поверхности катания нормы браковки такие же, как для кольцевых выработок, расположенных у гребня.

Допускается устранять "навар" абразивным кругом. При этом зачищенные участки должны удовлетворять следующим требованиям: на зачищенном месте не должно быть трещин; переход от зачищенной поверхности к незачищенной должен быть плавным; зачищенная поверхность должна располагаться заподлицо с прилегающими бездефектными участками; в месте зачистки допускается углубление не более 0,5 мм.

Приложение N 11

к Инструкции по техническому

обслуживанию и эксплуатации

специального самоходного

подвижного состава железных

дорог Российской Федерации

Акт контрольной проверки тормозов

\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г. станция \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. Поезд N \_\_\_\_, весом \_\_\_\_\_\_ тс, всего осей \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ССПС

(Тип N \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_).

2. Станция, где проводилось полное опробование тормозов и выдана

справка о тормозах [формы ВУ-45](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95B5BEDDF1FE2FFDD65C44CA7C225365A7FA415A83DEA92C4e7k2J) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

3. Зарядное давление в тормозной магистрали ССПС \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ и хвостовой

единицы \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ кгс/см.

4. Плотность питательной сети \_\_\_\_\_\_\_\_, тормозной сети \_\_\_\_\_\_\_ тягового

модуля, плотность уравнительного резервуара крана машиниста.

5. Темп перехода с повышенного на нормальное давление \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ с.

6. Стабильность поддержания давления с тормозной магистрали при

поездном положении ручки и перекрыши с питанием после ступени торможения

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

7. Завышение давления в уравнительном резервуаре после снижения

давления в нем на 1,5 кгс/кв. см и перевода ручки в перекрышу с питанием

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ с.

8. Пределы давления в главных резервуарах: верхний \_\_\_\_\_\_\_\_ кгс/кв. см,

нижний \_\_\_\_\_\_\_\_ кгс/кв. см.

9. Проходимость воздуха через блокировочное устройство N 367.

10. Плотность тормозной сети поезда при поездном положении ручки \_\_\_\_\_\_

и при перекрыше с питанием после ступени торможения \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ с.

11\*. Включение грузовых режимов в соответствии с загрузкой, горного и

равнинного режимов \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

12\*. Установка композиционных и чугунных колодок в соответствии с

положением валиков в отверстиях затяжек горизонтальных рычагов и

расположение колодок на поверхности катания колес \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

13\*. Единицы подвижного состава с выключенным тормозом \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

14\*. Единицы подвижного состава, тормоза которых включены, но не пришли

в действие или самопроизвольно отпустили \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

15\*. Величина выхода штока тормозных цилиндров при полном служебном

торможении \_\_\_\_\_\_\_\_ мм.

16. Время отпуска группы хвостовых единиц состава \_\_\_\_\_\_\_\_\_ с.

17. Тормозное нажатие на 100 тс веса поезда: данные по справке [ВУ-45](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95B5BEDDF1FE2FFDD65C44CA7C225365A7FA415A83DEA92C4e7k2J)

\_\_\_ тс; фактическое \_\_\_ тс, определенное в результате контрольной проверки.

18. Другие данные, полученные по результатам контрольной проверки

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

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

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

Подписи работников \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

путевого и вагонного хозяйств \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

проводивших контрольную проверку \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Примечание: Акт контрольной проверки тормозов составляется под копирку

в количестве экземпляров, установленном комиссией.

При выявлении и устранении неисправностей тормозного оборудования

машинисту ССПС выдается новая справка [формы ВУ-45](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95B5BEDDF1FE2FFDD65C44CA7C225365A7FA415A83DEA92C4e7k2J), ранее выданный подлинник

справки передается в мастерские (депо).

В пунктах акта, отмеченных значком \*, указать номера ССПС, тормозное

оборудование которого не соответствует требованиям настоящего стандарта.

Приложение N 12

к Инструкции по техническому

обслуживанию и эксплуатации

специального самоходного

подвижного состава железных

дорог Российской Федерации

ПЕРЕЧЕНЬ

НОРМАТИВНЫХ АКТОВ МПС РОССИИ, ПОЛОЖЕНИЯМИ КОТОРЫХ

НЕОБХОДИМО РУКОВОДСТВОВАТЬСЯ НАРЯДУ С ТРЕБОВАНИЯМИ

НАСТОЯЩЕЙ ИНСТРУКЦИИ

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N  п/п | Наименование документа | Номер |
| 1 | 2 | 3 |
| 1 | [Правила](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFB6AFF9498BC95858EDDE1EE0A2D76D9D40A5eCk5J) технической эксплуатации железных дорог  Российской Федерации  (утверждены МПС России 26.05.2000) | ЦРБ-756 |
| 2 | [Инструкция](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95C59ECD314EFFFDD65C44CA7C2e2k5J) по сигнализации на железных дорогах  Российской Федерации  (утверждена МПС России 26.05.2000) | ЦРБ-757 |
| 3 | [Инструкция](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95D50EADE1FE3FFDD65C44CA7C2e2k5J) по движению поездов и маневровой  работе на железных дорогах Российской Федерации  (утверждена МПС России 16.10.2000) | ЦД-790 |
| 4 | [Инструкция](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95B5FECD41BEBFFDD65C44CA7C2e2k5J) по эксплуатации тормозов специального  подвижного состава железных дорог  (утверждена МПС России 04.10.2000) | ЦП-ЦТ-ЦВ-797 |
| 5 | Инструкция по изготовлению, эксплуатации,  хранению и учету съемного воинского оборудования  на железных дорогах  (утверждена МПС СССР 26.05.1985) | ЦД-4285 |
| 6 | Инструкция по формированию, освидетельствованию,  ремонту и осмотру колесных пар путевых машин  (утверждена МПС России 22.07.1997) | ЦП-486 |
| 7 | Инструкция по осмотру, ревизии и ремонту  роликоподшипниковых букс специального подвижного  состава (утверждена МПС России 29.12.2000) | ЦП-820 |
| 8 | Инструкция по ремонту и обслуживанию автосцепного  устройства подвижного состава железных дорог  (утверждена МПС России 16.09.1997) | ЦВ-ВНИИЖТ-494 |
| 9 | [Правила](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95B5CE7D214E9FFDD65C44CA7C2e2k5J) устройства и безопасной эксплуатации  грузоподъемных кранов (машин)  (утверждены МПС России 04.05.1994) | ЦРБ-278 |
| 10 | [Правила](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95C5EEED71CEEFFDD65C44CA7C2e2k5J) надзора за воздушными резервуарами  подвижного состава железных дорог Российской  Федерации (утверждены МПС России 04.08.1998) | ЦТ-ЦВ-ЦП-581 |
| 11 | Правила ремонта электрических машин,  установленных на путевых машинах  (утверждены МПС СССР 1972 г.) | ЦПО-276-4 |
| 12 | [Правила](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95C5EE8D119EFFFDD65C44CA7C2e2k5J) безопасности при эксплуатации контактной  сети и устройств электроснабжения автоблокировки  железных дорог (утверждены МПС России 05.04.2000) | ЦЭ-750 |
| 13 | [Правила](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95D50EFD71EEEFFDD65C44CA7C2e2k5J) устройства и безопасной эксплуатации  подъемников (вышек)  (утверждены Госгортехнадзором России 24.11.1998) | ПБ 10-256 |
| 14 | Руководство по эксплуатации системы безопасности  для ССПС II категории "КЛУБ-П"  (утверждено МПС России 12.11.1999) | ЦРБ-705 |
| 15 | Руководство по эксплуатации системы безопасности  для ССПС I категории "КЛУБ-УП"  (утверждено МПС России 12.11.1999) | ЦРБ-704 |
| 16 | [Правила](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFB6AFF9498BC95758E9D21DE0A2D76D9D40A5eCk5J) по охране труда при содержании и ремонте  железнодорожного пути и сооружений  (утверждены МПС России 24.02.1999) | ПОТ РО-32-ЦП-652-99 |
| 17 | [Инструкция](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95C51EAD21DE8FFDD65C44CA7C2e2k5J) по обеспечению безопасности  движения поездов при производстве путевых  работ (утверждена МПС России 28.07.1997) | ЦП-485 |
| 18 | Межотраслевые [правила](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFB6AFF9498BC95858EFD31DE0A2D76D9D40A5eCk5J) по охране труда (правила  безопасности) при эксплуатации электроустановок  (утверждены Минэнерго России 27.12.2000) | ПОТ Р М-016-2001 |
| 19 | [Инструкция](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95C51EFDF1BEDFFDD65C44CA7C2e2k5J) по безопасности для электромонтеров  контактной сети  (утверждена МПС России 15.06.2000) | ЦЭ-761 |
| 20 | Инструкция по обеспечению безопасности движения  поездов при производстве работ по техническому  обслуживанию и ремонту устройств СЦБ  (утверждена МПС России 31.12.1997) | ЦШ-530 |
| 21 | [Инструкция](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95B59EFDF14EDFFDD65C44CA7C2e2k5J) по перевозке рабочих железнодорожным и  автомобильным транспортом, обслуживанию жилых и  служебных вагонов в организациях путевого  хозяйства железных дорог Российской Федерации  (утверждена МПС России 30.06.2000) | ЦП-769 |
| 22 | [Правила](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95C5FE7D01BE3FFDD65C44CA7C2e2k5J) электробезопасности для работников  железнодорожного транспорта на  электрифицированных железных дорогах  (утверждены МПС России 22.09.1995) | ЦЭ-346 |
| 23 | [Инструкция](consultantplus://offline/ref=1ED8C259E2969A116CDFBFB6FE498BC95C51E9D314E8FFDD65C44CA7C2e2k5J) о порядке нумерования путевых машин  рабочего парка МПС  (утверждена МПС России 09.04.1998) | ЦП-557 |
| 24 | Машины путевые. Окрашивание. Общие технические  условия (утвержден МПС России в 1997 г.) | ОСТ 32.80-97 |
| 25 | Противопожарные требования к путевым машинам  (утверждены МПС России 02.08.1995) | ЦПО-28/1 |
| 26 | Должностная инструкция машинисту, водителю,  помощнику машиниста и водителя самоходной  железнодорожной строительной машины и моторно-  рельсового транспорта при поездной и маневровой  работе (утверждена МПС России 25.09.1998) | ЦП-597 |
| 27 | Должностная инструкция машинисту-инструктору  бригад путевых машин и моторно-рельсового  транспорта (утверждена МПС России 17.09.1998) | ЦТ-594 |
| 28 | Правила техники безопасности и производственной  санитарии при погрузочно-разгрузочных работах на  железнодорожном транспорте  (утверждены МПС СССР 15.02.1990) | ЦМ-4771 |