

Действия локомотивной бригады при срабатывании устройств контроля нарушений нижнего габарита подвижного состава

Устройство контроля нарушений нижнего габарита подвижного состава (УКННГ — рус., ПКПНГ — укр.) устанавливается перед мостами, туннелями, станциями для предупреждения въезда на них поезда, у которого произошел сход подвижного состава или имеется нарушение нижнего габарита за счет волочения деталей, перекоса тележки вагона и других неисправностей.

Машинист получает по радиосвязи сообщение о срабатывании УКННГ от дежурного по станции (ДСП), поездного диспетчера (ДНЦ) или речевого информатора (по подобию срабатывания ПОНАБ) либо косвенно определяет срабатывание УКННГ по переключению огней светофоров: входного — разрешающего показания на запрещающее, предупредительного — на желтый огонь.

ДСП станции, к которой следует поезд, в случае срабатывания УКННГ после его проследования поездом сообщает машинисту об этом по форме: «**Внимание! Машинист поезда № ___. Вашим поездом вызвано срабатывание устройства контроля нарушений нижнего габарита на подходе к станции ___. Остановите поезд, ДСП станции ___ (ДНЦ ___)**».

Получив указанное сообщение или увидев переход входного сигнала на запрещающее показание, машинист принимает меры по остановке поезда. В зависимости от поездной ситуации следует применить ступенчатое, полное служебное или экстренное торможение, исключив заезд поездом на входные стрелки станции (или въезд в туннель, на мост), где возможен сход вагонов с более тяжелыми последствиями.

Одновременно локомотивная бригада включает буферные фонари с красным огнем (если локомотив оборудован ими), сообщает машинистам встречного и попутного направления движения, ДСП станций, ограничивающих перегон, об остановке поезда, месте его остановки и мерах, принимаемых для выяснения причин срабатывания УКННГ. Сообщение повторяется до получения ответа от машиниста встречного движения или ДСП впереди находящейся станции, который должен после получения информации от машиниста или срабатывании на пульте управления ДСП (ДНЦ) световой и звуковой сигнализации прекратить отправление на перегон поездов встречного направления.

Далее машинист обязан при приближении поезда встречного направления мигать огнем прожектора и буферными фонарями (красными, а если их нет — белыми огнями) до получения ответного сигнала, что указывает на принятие мер к снижению скорости движения машинистом движущегося встречного поезда. После остановки поезда помощник машиниста осуществляет осмотр поезда с обеих сторон с целью выявления волочения деталей или сошедших колесных пар подвижного состава. Если помощник машиниста недостаточно опытен (работает самостоятельно менее 6 месяцев), осмотр поезда может выполнить машинист.

Машинист поезда встречного направления, получив сообщение от ДСП или машиниста остановившегося по срабатыванию УКННГ поезда, должен снизить скорость движения с та-

ким расчетом, чтобы проехать место остановки поезда со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. При проследовании мимо остановившегося поезда локомотивная бригада встречного направления также осматривает его состояние из кабины управления. Результаты осмотра машинист встречного поезда сообщает ДСП (ДНЦ), а также машинисту поезда, который был остановлен по срабатыванию УКННГ, и далее ведет поезд по показаниям светофоров.

О результатах осмотра остановившегося поезда помощником машиниста (машинистом), принятых мерах и возможности дальнейшего движения поездов на перегоне машинист сообщает ДСП (ДНЦ).

Если локомотивная бригада поезда, вызвавшего срабатывание УКННГ, выявила сход или волочение деталей подвижного состава, то она обязана выяснить состояние подвижного состава, наличие или отсутствие габарита по соседнему пути и немедленно передать эту информацию ДСП (ДНЦ).

Решение об устранении последствий волочения или схода подвижного состава принимает ДНЦ, однако, если есть возможность устранить волочение деталей вагона или локомотива силами локомотивной бригады, то она это выполняет по согласованию с ДНЦ. Если неисправность в поезде не выявлена, то он принимается на станцию при запрещающем показании входного светофора в порядке, установленном Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

Прибывший на станцию поезд осматривается работниками ПТО или другими работниками, на которых согласно приказу начальника дороги, возложены обязанности осмотра вагонов. По результатам осмотра поезда определяется порядок его дальнейшего следования или принимается решение об отцепке вагона на станции. Если неисправность подвижного состава не выявлена на станции, то поезд следует до ближайшего ПТОВ с установленной скоростью.

При срабатывании УКННГ, которое ограждает туннель или мост, на заградительном светофоре или светофоре прикрытия включается красный огонь. Дежурный поста охраны туннеля (моста) сообщает об этом машинисту поезда и ДСП (ДНЦ).

Включение красного огня этих светофоров локомотивная бригада в условиях плохой видимости может определить по переключению АЛС на белый огонь (при автоблокировке или ДЦ) или красно-желтый (при полуавтоматической блокировке). Локомотивная бригада в этом случае принимает меры по предупреждению машиниста встречного поезда, ДСП (ДНЦ), осматривает поезд в указанном выше порядке.

Порядок проследования поездом, остановленным из-за срабатывания УКННГ, заградительного светофора или светофора прикрытия, которые ограждают искусственное ограждение, а также осмотра этого состава определяется приказом начальника дороги.

Локомотив

По книге А. А. Посмитюхи «Пособие локомотивным бригадам по действиям в нестандартных ситуациях»