

Распоряжение ОАО "РЖД" от
04.12.2014 N 2849р
(с изм. от 03.11.2015)

"Об утверждении Положения об
организации расшифровки параметров
движения локомотива, моторвагонного
подвижного состава эксплуатационного
локомотивного (моторвагонного) депо"

**ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО "РОССИЙСКИЕ
ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ"**

РАСПОРЯЖЕНИЕ
от 4 декабря 2014 г. N 2849р

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЯ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ
РАСШИФРОВКИ
ПАРАМЕТРОВ ДВИЖЕНИЯ ЛОКОМОТИВА, МОТОРВАГОННОГО
ПОДВИЖНОГО
СОСТАВА ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО ЛОКОМОТИВНОГО
(МОТОРВАГОННОГО) ДЕПО**

Список изменяющих документов
(с изм., внесенными распоряжением ОАО "РЖД" от
03.11.2015 N 2623р)

В целях улучшения организации расшифровки носителей информации устройств безопасности локомотивов, совершенствования контроля за работой локомотивных бригад:

Распоряжением ОАО "РЖД" от 03.11.2015 N 2623р данный документ дополнен приложением 11.

1. Утвердить и ввести в действие с 15 января 2015 г. прилагаемое "[Положение](#) об организации расшифровки параметров движения локомотива, моторвагонного подвижного состава эксплуатационного локомотивного (моторвагонного) депо" (далее - Положение).

2. Начальникам железных дорог, начальникам региональных дирекций тяги, начальникам региональных дирекций моторвагонного подвижного состава обеспечить в установленном порядке изучение и проверку знаний [Положения](#) причастными работниками.

3. Распоряжение ОАО "РЖД" от 22 марта 2011 г. N 577р "Об утверждении Положения по организации расшифровки лент скоростемеров и электронных носителей информации регистрирующих устройств

локомотивов, моторного подвижного состава и самоходного подвижного состава" считать утратившим силу.

4. Контроль за исполнением настоящего распоряжения возложить на начальника центральной дирекции моторвагонного подвижного состава Сизова С.В., начальника дирекции по ремонту тягового подвижного состава Акулова А.П., первого заместителя начальника Дирекции тяги Кривоносова В.А.

Вице-президент ОАО "РЖД"
А.В.ВОРОТИЛКИН

Утверждено
распоряжением ОАО "РЖД"
от 4 декабря 2014 г. N 2849р

**ПОЛОЖЕНИЕ
ОБ ОРГАНИЗАЦИИ РАСШИФРОВКИ ПАРАМЕТРОВ ДВИЖЕНИЯ
ЛОКОМОТИВА,
МОТОРВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА
ЭКСПЛУАТАЦИОННОГО
ЛОКОМОТИВНОГО (МОТОРВАГОННОГО) ДЕПО**

1. Общие положения

1.1. Положение определяет организацию работы отделения расшифровки параметров движения регистрирующих устройств (носителей информации) локомотива, моторвагонного подвижного состава эксплуатационного локомотивного депо (далее - отделение расшифровки), организацию работы Единого центра расшифровки параметров

движения (ЕЦР), в том числе при внедрении систем автоматической расшифровки данных кассет регистрации локомотивных устройств, порядок работы старшего техника по расшифровке лент скоростемеров (далее - старший техник по расшифровке), техников по расшифровке лент скоростемеров (далее - техников по расшифровке), их обязанности и права, сроки расшифровки и разбора выявленных нарушений командно-инструкторским составом эксплуатационного локомотивного (моторвагонного) депо (далее - депо).

1.2. На основе данных расшифровки носителей информации эксплуатационного локомотивного (моторвагонного) депо за месяц, квартал, год, взятых из автоматизированной системы учета, анализа и расследования нарушений безопасности движения (далее - АСУТ НБД), формируется рейтинговая оценка работы структурного подразделения.

Объективное расследование нарушений в работе локомотивных бригад, зарегистрированных в журнале формы ТУ-133 N 2, 2 "А", последовательность профилактической работы и адекватность принимаемых мер со стороны командно-инструкторского состава формируют положительную оценку работы эксплуатационного локомотивного (моторвагонного) депо.

Повторяемость нарушений, допущенных работниками локомотивных бригад, свидетельствует об отсутствии профилактической работы со стороны командно-инструкторского состава и является неудовлетворительным показателем рейтинговой оценки работы эксплуатационного локомотивного (моторвагонного) депо в целом.

1.3. Скоростемерная лента или файл поездки основного устройства безопасности является основным документом, который позволяет объективно давать оценку работе локомотивных бригад,

эксплуатации тягового подвижного состава, локомотивных устройств безопасности и используется во всех случаях расследований нарушений безопасности движения, случаев задержек поездов, сбоев в работе устройств безопасности, отказов технических средств и событий.

1.4. **Порядок** эксплуатации устройств, регистрирующих параметры движения, работниками локомотивных бригад и дежурным персоналом депо устанавливается согласно Приложению N 1.

1.5. Техник по расшифровке осуществляет проверку соответствия скоростемерных лент и кассет регистрации параметров движения с данными, поступившими из автоматизированной системы АРМ нарядчика в раздел "Журнал явок" автоматизированной системы АСУТ НБД, подраздел "Ленты, не состыкованные с данными "Журнала явок", своевременную и качественную расшифровку параметров, зарегистрированных на носителях информации, ведет учет и регистрацию выявленных нарушений, осуществляет хранение скоростемерных лент (файлов поездок), сопроводительных документов в соответствии с установленными сроками и принимает меры к своевременному уничтожению (утилизации) скоростемерных лент и файлов поездок.

1.6. Количество техников по расшифровке определяется исходя из количества носителей информации, которые необходимо расшифровать за одну смену одним техником по расшифровке, в соответствии с распоряжением ОАО "РЖД" от 4 мая 2012 г. N 884р "Об утверждении нормативов численности работников, занятых расшифровкой параметров движения локомотивов и МВПС".

1.7. В своей работе техник по расшифровке руководствуется: нормативными документами, технологическими инструкциями и настоящим Положением.

1.8. Старший техник по расшифровке и техники по расшифровке находятся в непосредственном подчинении руководителя структурного подразделения дирекции тяги (моторвагонного подвижного состава). При организации расшифровки носителей информации регистрирующих устройств в Единых центрах по расшифровке параметров движения работники центра непосредственно подчиняются начальнику единого центра по расшифровке скоростемерных лент на регионе.

1.9. В структурном подразделении приказом начальника эксплуатационного локомотивного депо должны быть определены работники из числа операторов отделений по расшифровке скоростемерных лент, помощников машиниста, имеющих права управления локомотивом, способные замещать техника по расшифровке на время его отсутствия.

1.10. Контроль качества расшифровки носителей информации проводят старший техник по расшифровке, машинист-инструктор по автотормозам, руководитель подразделения инфраструктуры и его заместители.

1.11. Для практического ознакомления с технологией работы локомотивных бригад старшим техником по расшифровке составляется и утверждается главным инженером депо или начальником единого центра расшифровки параметров движения график проведения ежеквартальных технических занятий на тренажерах, проводимых машинистом-инструктором по обучению или машинистом-инструктором по автотормозам (в случае отсутствия тренажера занятия проводятся машинистом-инструктором по обучению или машинистом-инструктором по автотормозам на действующем локомотиве с проведением и оформлением инструктажа в установленном порядке).

1.12. Ведение всех журналов формы ТУ-133 осуществляется только в электронном виде.

2. Технические термины

АЛС - автоматическая локомотивная сигнализация, состоящая из путевых и локомотивных устройств (релейных и электронных устройств безопасности);

АЛС-ЕН - автоматическая многозначная локомотивная сигнализация;

АЛСН - автоматическая локомотивная сигнализация непрерывного действия;

АСУТ НБД - автоматизированная система учета, анализа и расследования нарушений безопасности движения по результатам расшифровки скоростемерных лент;

АСУТ НБД-2 - автоматизированная система учета и анализа нарушений безопасности движения поездов по результатам автоматической расшифровки кассет регистрации локомотивных устройств;

АСУ-Т - автоматизированная система управления локомотивным хозяйством;

АРМ ТЧР - автоматизированное рабочее место техника-расшифровщика;

БИЛ - блок индикации локомотивный;

БЛОК, БЛОК-М - безопасный локомотивный комплекс;

КЛУБ, КЛУБ-У, КЛУБ-П, КЛУБ-УП - комплексное локомотивное устройство безопасности;

ПТОЛ - пункт технического обслуживания локомотивов;

РПС САУТ - автоматический бортовой регистратор параметров САУТ;

САУТ - система автоматического управления торможением, состоящая из путевых и локомотивных устройств;

СУД-У - стационарное устройство дешифрации;
СЦБ - сигнализация, централизация и блокировка;

Боксование - резкое возрастание частоты вращения тяговой колесной пары по причине нарушения сцепления с рельсами;

Носитель информации - скоростемерная лента механического и электронного скоростемера (типа СЛ-2М, СЛ-3М, ЗСЛ-2М, КЛУБ). Кассета регистрации параметров движения КЛУБ-У, КЛУБ-УП, БЛОК М; модуль памяти КПД-3;

Структурное подразделение инфраструктуры железной дороги - дирекция, локомотивное эксплуатационное депо, локомотивное ремонтное депо, моторвагонное депо, дистанция пути, дистанция электрификации, дистанция связи, дистанция автоматики и блокировки;

Сбой кодов - изменение показания локомотивного светофора (блока индикации КЛУБ в/и) с "Зеленого" или "Желтого" огня на "Белый", а также с "Красно-желтого" на "Красный" при следовании по кодированным путям;

Пропуск предварительной световой или речевой сигнализации -прекращение начавшегося свистка ЭПК, путем нажатия на рукоятку РБС для системы КЛУБ-У, рукоятку РБ для системы САУТ, кнопку КБ для системы УКБМ после предварительной световой или речевой сигнализации от вышеуказанных приборов;

Юз - движение колесной пары (колеса) по рельсам без вращения под действием силы инерции;

ЕЦР -Единый центр расшифровки параметров движения;

ТСКБМ - телемеханическая система контроля бодрствования машиниста;

УСК - устройство считывания кассет регистрации КЛУБ-У;

РПДА - регистратор параметров движения автоматизированный;

УКСПС - устройство контроля схода подвижного состава;

УКБМ - устройство контроля бдительности машиниста;

КТСМ - комплекс технических средств многофункциональный;

УБ - устройства безопасности.

3. Организация работы техника по расшифровке

3.1. Порядок назначения

3.1.1. Назначение (освобождение) на должность техника по расшифровке производится начальником структурного подразделения.

3.1.2. На должность техника по расшифровке назначаются лица:

- окончившие образовательные учреждения высшего или среднего профессионального образования по специальностям, связанным с движением поездов;

- прошедшие медицинское освидетельствование;

- прошедшие стажировку в отделении расшифровки депо (ЕЦР) в течение не менее одного месяца;

- имеющие письменную рекомендацию техника по расшифровке, подготовившего кандидата к самостоятельной работе.

3.1.3. Техник по расшифровке проходит первичную, периодическую и внеочередную аттестации в соответствии с требованиями пунктов 9 - 12 распоряжения ОАО "РЖД" от 26 марта 2013 г. N 731р "О проведении аттестации работников ОАО "РЖД", производственная деятельность, которых

связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования" в комиссии при начальнике депо (комиссии ДМВ).

3.1.4. Техник по расшифровке по кругу своих обязанностей несет прямую ответственность за качество расшифровки и хранение носителей информации. За умышленное сокрытие нарушений, допущенных машинистами, ненадлежащее выполнение должностных обязанностей техник по расшифровке несет дисциплинарную ответственность в соответствии с ТК РФ.

3.2. Обязанности техника по расшифровке

3.2.1. Техник по расшифровке обязан:

- обеспечивать своевременную и качественную расшифровку всех поступивших носителей информации, их регистрацию и сохранность;

- уметь расшифровывать и делать необходимые расчеты параметров движения тягового подвижного состава, зафиксированных на скоростемерных лентах и электронных носителях в соответствии с техническим оснащением локомотивного парка, обслуживаемого локомотивными бригадами депо, руководствуясь [Приложениями N 2 и N 4](#);

- знать функциональные возможности и уметь пользоваться программами АСУТ НБД, СУД-У, АРМ ТЧР, АС ТРА, АСУТ, ГИД (АРМ ДУ-61), САР КПД, АСУ ВОП-2, РПС САУТ.

- вести ежедневный учет выявленных нарушений с отметкой на экране установленной [формы](#) Приложения N 7 (для ТЧПРИГ и ЕЦР ДМВ - старший техник-расшифровщик);

- обеспечить ведение технического формуляра.

При наличии в структурном подразделении смешанного движения каждый техник по расшифровке должен уметь расшифровывать все виды движения

(по принципу взаимозаменяемости).

3.2.2. Расшифровка носителей информации должна быть осуществлена в течение суток после их поступления в отделение расшифровки, но не более трех суток с момента изъятия их из скоростемера или комплексного устройства безопасности локомотива.

В случае использования локомотивных бригад для работы по ремонту пути с использованием турной езды расшифровка носителей информации должна быть осуществлена в течение суток после их поступления в отделение расшифровки, но не более 5 суток с момента изъятия их из скоростемера или комплексного устройства безопасности локомотива.

Порядок сдачи носителей информации в отделение расшифровки устанавливается приказом начальника структурного подразделения о порядке сдачи маршрутных листов машиниста, скоростемерных лент и электронных носителей информации.

3.2.3. В начале рабочей смены техник по расшифровке с использованием АРМ инструктажа и бумажных носителей изучает поступившие нормативные документы, относящиеся к кругу его обязанностей.

3.2.4. Техник по расшифровке проверяет соответствие сданных носителей информации по поступившим маршрутам машиниста с порядком, предусмотренным приказом начальника структурного подразделения.

С переходом на электронный маршрут машиниста данную проверку осуществлять в автоматизированной системе АСУТ НБД-2 по "Журналу явок".

3.2.5. Все носители информации, поступившие в отделение по расшифровке, регистрируются в электронном виде и заверяются электронной цифровой подписью (ЭЦП) в журнале формы ТУ-133

ЭТД ч. 1 в день поступления.

3.2.6. Перед началом расшифровки носителя информации техник по расшифровке изучает пояснения машиниста, обращая особое внимание на регистрацию машинистом приказов, переданных по радиосвязи (по изменению скоростей движения, порядку пропуска поезда, остановкам вне расписания и т.д.).

3.2.7. Техником по расшифровке должны быть выявлены и в день расшифровки зарегистрированы в соответствующие журналы формы ТУ-133 (в соответствии с кодами нарушений, указанных в АСУ НБД) обнаруженные при расшифровке носителей информации нарушения.

В отделении по расшифровке предусмотрено ведение в электронном виде следующих журналов:

- журнал N 1 (журнал регистрации всех скоростемерных лент и электронных носителей информации регистрирующих устройств безопасности);

- журнал N 2 (журнал нарушений для расследования лично начальником депо);

- журнал N 2 "А" формы ТУ-133 (журнал нарушений для расследования заместителем начальника по эксплуатации);

- журнал N 3 формы ТУ-133 (журнал нарушений в работе устройств безопасности, СЦБ и тормозного оборудования);

- журнал N 4 формы ТУ-133 (журнал нарушения режима ведения поезда);

- журнал задержек поездов у входных светофоров станций;

- журнал остановок при разрешающих показаниях светофоров.

3.2.8. В журнале N 2 формы ТУ-133 (журнал нарушений для расследования лично начальником депо) регистрируются следующие выявленные

нарушения:

- проезд или нарушение установленного порядка следования к светофору с запрещающим показанием;

- нарушение установленных скоростей движения;

- случаи автостопных торможений при следовании к светофору с запрещающим сигнальным показанием;

- полное служебное торможение при следовании к светофору с запрещающим сигнальным показанием;

- невыполнение установленного порядка опробования или проверки действия тормозов в пути следования;

- управление локомотивом (МВПС) из задней кабины;

- проезд знака "Остановка первого вагона" (для МВПС);

- прекращение машинистом начавшегося торможения поезда автостопом (выключением ЭПК);

- отправление с выключенными устройствами безопасности;

- вмешательства в записи на носителях информации.

- зажигание белого огня вместо красного кнопкой ВК на кодированных участках;

- отключение ЭПК при следовании к светофору с запрещающим показанием.

3.2.9. В журнале N 2 "А" формы ТУ-133 (журнал нарушений для расследования заместителем начальника по эксплуатации) регистрируются следующие нарушения:

- разрядка или завышение давления в тормозной магистрали более или менее от установленного, с учетом допускаемых погрешностей контрольно-измерительный приборов ([Приложение N](#)

4);

- нарушение порядка отпуска тормозов при контролируемых скоростях движения для соответствующих категорий поездов или времени года;

- превышения времени следования на ступени торможения в грузовом поезде более 2,5 минут;

- следование на пониженном (истощение) давлении в тормозной магистрали и другие нарушения при управлении тормозами;

- случаи оказания помощи вспомогательным локомотивом;

- остановка поезда из-за неисправности тормозного оборудования в составе поезда и на тяговом подвижном составе;

- отказ локомотива или событие;

- пропуск предварительной световой сигнализации 1 раз при "КЖ", 2 раза подряд при разрешающем огне и более 3-х раз за смену;

- несвоевременная сдача поездных документов или носителя информации;

- следование на повышенном давлении в тормозной магистрали (кроме случаев ликвидации сверхзарядного давления после отпуска тормозов;

- остановка без применения автотормозов (кроме случаев, когда остановка пассажирского поезда вызвана его замедлением от предшествующего торможения);

- скатывание в поездном и маневровом режиме,

- юз колесных пар,

- боксование колесных пар с изменением скорости от фактической скорости следования более 20 км/час (независимо от пройденного расстояния) или от 10 до 20 км/час включительно протяженностью более 600 метров;

- нарушение целостности тормозной магистрали;

- нарушение установленного порядка прицепки, отцепки локомотива к поезду;

- нарушение установленного порядка выполнения опробования и проверок тормозов при приемке тягового подвижного состава;

- нарушение установленного порядка выполнения опробования тормозов поезда на станции и проверки их в пути следования;

- нарушение технологии проверки тормозов, выразившееся в нарушении скорости начала торможения от установленной более или менее чем на 5 км/ч при проверке тормозов в пути следования;

- нарушение установленного порядка управления вспомогательным тормозом локомотива;

- совместное применение на локомотиве электрических и пневматических тормозов в пути следования при проверке тормозов на их действие;

- неправильные действия машиниста при срабатывании УКСПС, КТСМ;

- нарушение порядка проследования светофоров с запрещающим или непонятным показанием;

- следование с выключенными или несвоевременно включенными исправными устройствами безопасности;

- следование с неисправными приборами безопасности без регистрируемого приказа ДНЦ;

- неправильные действия машиниста при пользовании приборами безопасности;

- несвоевременная постановка ДЗ в соответствующее положение;

- несвоевременный сброс или установка КЖ при УКБМ;

- следование пассажирского поезда или электропоезда на ПТ вместо ЭПТ, кроме случаев, установленных инструкциями;

- нарушение оформления поездных или

отсутствие сопроводительных документов;

- прочие нарушения действий машиниста, выявленные при расшифровке носителей информации.

3.2.10. В журнале N 3 формы ТУ-133 (журнал нарушений в работе устройств безопасности, СЦБ и тормозного оборудования) регистрируются:

- сбой огней, кроме белого, с кратковременным отключением АЛСН, КЛУБ, КЛУБ-У, УП;

- сбой огней, кроме белого, без отключения АЛСН, КЛУБ-У, КЛУБ-У, УП;

- внезапное появление белого огня на кодированном участке;

- заброс стрелки скоростемера без возврата;

- заброс стрелки скоростемера с возвратом при скорости более 5 км/час;

- запись писца электромагнита на одной линии;

- нарушение в регистрации записи давления ТМ на ЗСЛ-2М;

- нарушение в регистрации параметров на ленте КПД;

- малый ход электромагнитов;

- заедание получасовых спадов;

- отсутствие часовых наколов;

- остановка часов ЗСЛ-2М;

- запись величины давления в ТМ ниже установленного (ЗСЛ-2М);

- нарушение в работе лентопротяжного механизма ЗСЛ-2М, КПД-ЗВ;

- остановка записи писцов ЗСЛ-2М в пути следования;

- непосадка писца скорости на ноль при стоянке более чем на 5 км/час;

- несоответствие длины ленты КПД номограмме участка;

- вибрация писца скорости ЗСЛ-2М свыше 4,5 км/час;

- другие нарушения в работе скоростемера;
- кратковременное отключение АПСН (КЛУБ), КЛУБ-У, УП в пути следования;
- нарушение или отсутствие периодической проверки бдительности;
- нарушение алгоритма периодической проверки бдительности УКБМ;
- отсутствие периодической проверки бдительности УКБМ;
- сбой локомотивной сигнализации при смене огней;
- остановка по срабатыванию УКСПС;
- остановка по показанию КТСМ;
- отсутствие записи параметров в модуле памяти КПД-ЗП, ЗВ;
- параметры движения с модуля памяти КПД не считаны устройством дешифрации;
- нет привязки по АРМ КПД (неправильный ввод диаметров бандажей);
- неправильный ввод постоянных характеристик КПД-З (ремонт);
- отсутствуют отметки блок-участков на позициях регистрации САУТ в КПД;
- кратковременное отключение КПД-ЗВ, ЗП;
- отсутствие записи параметров движения на ленте КПД;
- кратковременное нарушение в регистрации давления ТМ, ТЦ, УР в КПД-З, ЗВ, ЗП;
- кратковременное нарушение в регистрации скорости движения КПД-З, ЗВ, ЗП;
- отсутствие или несоответствие регистрации других дискретных сигналов на КР при КПД-З, ЗВ, ЗП и прочие сбои в работе КПД;
- отсутствие записи параметров КР КЛУБ-У, БЛОК до конца поездки;
- кратковременная потеря географической координаты КЛУБ-У, УП, БЛОК;

- неправильный ввод постоянных характеристик КЛУБ-У, УП, БЛОК

- кратковременное отсутствие записи параметров КР;

- потеря географической координаты КЛУБ-У, УП, БЛОК до конца поездки;

- следование без электронной карты на участке;

- следование с неактуальной электронной картой;

- самопроизвольное переключение направления движения;

- потеря цели из-за ввода машинистом номера пути, отсутствующего в электронной карте;

- потеря цели из-за ввода машинистом несуществующего номера пути;

- несоответствие ординаты объекта в электронной карте фактическому его расположению;

- несоответствие допустимой скорости движения в электронной карте приказу владельца инфраструктуры;

- кратковременное нарушение в регистрации давления ТМ, ТЦ, УР, КЛУБ-У, УП, БЛОК;

- кратковременное нарушение в регистрации скорости движения КЛУБ-У, УП, БЛОК;

- отсутствие регистрации свисток или тифон в течение поездки на КР КЛУБ-У, УП, БЛОК;

- отсутствие или несоответствие регистрации положения КKM при -У, УП, БЛОК;

- отсутствие или несоответствие регистрации других дискретных параметров сигналов на КР при КЛУБ-У, УП, БЛОК;

- параметры движения с КР КЛУБ-У, УП не считаны устройством дешифрации;

- отключение функции служебного торможения в БЛОК;

- нарушение в работе функции контроля бодрствования машиниста в БЛОК;

- сбой в работе устройств САУТ;
- выключенное состояние САУТ на протяжении всего пути;
- выключение САУТ в пути следования до конца поездки;
- отсутствие отметок проследования путевых устройств САУТ на протяжении всего пути на участках, оборудованных САУТ;
- отсутствие записей писцов на скоростемерной ленте;
- прием поездов по приказу (другому разрешению);
- отправление поездов по приказу (другому разрешению);
- проследование маршрутного светофора с запрещающим показанием на станции по приказу (другому разрешению);
- стоянка и проследование установленным порядком проходных светофоров с запрещающим показанием;
- следование поездов при неисправности автоблокировки по путевой записке;
- контрольная проверка тормозов;
- неисправности крана машиниста и тормозного оборудования локомотива (МВПС).

3.2.11. В журнале N 4 формы ТУ-133 (журнал нарушения режима ведения поезда) регистрируются:

- следование по лимитирующим подъемам грузовых поездов с критичным весом со скоростью ниже расчетной;
- остановка на лимитирующих подъемах грузовых поездов без требования вспомогательного локомотива;
- остановка на лимитирующем подъеме с требованием вспомогательного локомотива.

3.2.12. Если на носителе информации выявлены одновременно нарушения, указанные в [пунктах 3.2.8](#),

3.2.9, 3.2.10, 3.2.11, данные носители информации должны регистрироваться одновременно в журналах ТУ-133 N 2, N 2 "А", N 3 и N 4.

3.2.13. По окончании расшифровки техник по расшифровке сохраняет в электронном виде информацию о результатах расшифровки носителей информации.

3.2.14. Все нарушения, выявленные техником по расшифровке при расшифровке носителей информации, должны быть внесены в АРМ ТЧР в соответствии с кодами нарушений в день расшифровки.

3.2.15. При отсутствии в электронном носителе информации данных о выполненной поездке или при ошибке считывания информации техник по расшифровке обязан:

- не очищать электронный носитель информации;
- сделать запись в журнале ТУ-133 N 3.

Для расшифровки при необходимости используются другие источники информации (РПС САУТ, РПДА, РПРТ).

Расследование причин отсутствия записей в электронном носителе информации производится под председательством главного инженера депо.

Неисправный или несчитанный модуль памяти (кассета регистрации) направляются для проверки и ремонта в центр сервисного обслуживания с составлением акта (реестра) от техника-расшифровщика для передачи главному инженеру.

3.2.16. Расшифрованные скоростемерные ленты и протоколы расшифровки электронных носителей информации хранятся в специальных шкафах.

Протоколы расшифровки электронных носителей информации в электронном виде хранятся

в базе данных компьютера или сервера.

Расшифрованные скоростемерные ленты и файлы поездок, занесенные в журнал формы ТУ-133 ЭТД ч. 1, хранятся после окончания текущего месяца в течение 30 дней, ленты и файлы поездок, занесенные в журнал формы ТУ-133 N 2, N 2 "А", N 3, N 4, а также по которым проводилось служебное расследование, - в течение 1 года.

Для недопущения потери информации файлы поездок, занесенные в журнал формы ТУ-133 N 2, N 2 "А", N 3, а также по которым проводилось служебное расследование, по окончании отчетного месяца переносятся на съемный носитель информации для последующего хранения в течение одного года.

Ленты из журнала формы ТУ-133 N 3 с нарушениями:

- отправление или прибытие поезда на станцию при запрещающем показании выходного, входного (маршрутного) светофора;

- проследование проходных светофоров с запрещающим показанием;

Ленты из журнала формы ТУ-133 N 1 с нарушениями:

- наличие мест ограничения скорости 25 км/ч и менее;

- наличие мест, по которым локомотив проследует с опущенным токоприемником;

- проследование маневровых светофоров с запрещающим показанием по устному указанию дежурного по железнодорожной станции;

- движение в обратном направлении при полностью не использованном маневровом маршруте техниками по расшифровке регистрируются соответствующими кодами для последующей отчетности в автоматизированной системе АСУ НБД и хранятся после окончания текущего месяца в течение 30 дней.

3.2.17. Уничтожение (утилизация) носителей информации производится после окончания срока хранения. Порядок утилизации устанавливается приказом начальника структурного подразделения.

3.2.18. Вынос скоростемерных лент из помещения расшифровки запрещается. Персональную ответственность за сохранность расшифрованных скоростемерных лент и протоколов расшифровки кассет регистрации несет старший техник по расшифровке.

В исключительных случаях при необходимости проведения расследования и выноса скоростемерных лент из помещения расшифровки с личного разрешения начальника эксплуатационного локомотивного депо лента заносится в специальный журнал с указанием основания (запрос следственных органов РФ, запрос НИИ и т.п.) и оформлением протокола изъятия. Выдача подтверждается подписью старшего техника по расшифровке, а при его отсутствии - старшего по смене с обязательным указанием основания, даты выдачи, должности, Ф.И.О. и подписи работника, которому передана лента, а при ее возвращении - даты возврата и подписи лица, принявшего ленту и сдавшего. В любом случае в помещении по расшифровке должна остаться копия подробной расшифровки выдаваемой скоростемерной ленты (скоростемерных лент).

3.3. Права техника по расшифровке

Техник по расшифровке имеет право:

- пользоваться в установленном порядке служебной телефонной и телеграфной связью;
- бесплатно обеспечиваться необходимым для работы оборудованием, технической литературой, нормативной документацией и форменной одеждой;
- повышать свой профессиональный уровень в

высших и средних специальных учебных заведениях железнодорожного транспорта по целевому направлению ОАО "РЖД".

4. Организация работы старшего техника по расшифровке

4.1. Порядок назначения

4.1.1. При наличии в штате более трех техников по расшифровке один из них назначается старшим техником по расшифровке.

4.1.2. Перед назначением на должность старший техник по расшифровке проходит проверку знаний нормативных документов, относящихся к кругу его обязанностей, в комиссии под председательством начальника региональной дирекции тяги (моторвагонного подвижного состава).

4.1.3. Старшим техником по расшифровке назначается наиболее опытный техник по расшифровке вне зависимости от стажа работы, категория и разряд которого должен быть выше, чем у других техников по расшифровке.

4.1.4. В каждой смене техников по расшифровке приказом начальника депо из числа наиболее опытных и квалифицированных техников по расшифровке назначаются старшие смены, которые в период отсутствия старшего техника по расшифровке выполняют его обязанности, в соответствии с требованиями Положения.

4.2. Обязанности старшего техника по расшифровке

4.2.1. Основной задачей старшего техника по расшифровке является выполнение комплекса мер, направленных на обеспечение стабильной работы техников по расшифровке носителей информации,

организации их работы, ведение отчетности и анализа по выявляемым нарушениям.

4.2.2. В начале рабочей смены старший техник по расшифровке проходит инструктаж по поступившим нормативным документам, относящимся к кругу его обязанностей, под роспись. Изучение документов, требующих только ознакомления, проводится с использованием АРМ инструктажа.

4.2.3. По журналам N 2, N 2 "А" формы ТУ-133 АСУТ НБД проверяет правильность ввода кода нарушений в АРМ ТЧР по выявленным замечаниям за прошедшие сутки или выходные дни с принятием мер по устранению недостатков.

4.2.4. Старший техник по расшифровке обязан:

- знать обязанности и права техника по расшифровке;

- осуществлять контроль выполнения техниками по расшифровке своих обязанностей;

- размещать на специальном стенде копии фрагментов из носителей информации, где выявлены нарушения режима ведения поезда и управления автотормозами, с указанием даты, фамилий машинистов допустивших нарушения, и принятых к ним мер и квалификации в соответствии с [Приложением N 5](#);

- осуществлять контроль за выполнением установленных сроков расшифровки носителей информации;

- контролировать ведение журналов АСУТ НБД формы ТУ-133 N 1, 2, 2 "А", 3, 4, журнала задержек поездов у входных светофоров станций, журнала остановок при разрешающих показаниях светофоров техниками по расшифровке;

- участвовать в расследовании случаев нарушений, выявленных при расшифровке носителей информации;

- для подготовки приказа о привлечении

работников локомотивных бригад к ответственности, предоставлять инженеру по эксплуатации информацию о выявленных нарушениях и результатах проведенных расследований;

- разрабатывать совместно с инженером по подготовке кадров и машинистом-инструктором локомотивных бригад по автотормозам планы технической учебы техников по расшифровке;

- в соответствии с планом организовывать и принимать участие в проведении технических занятий с техниками по расшифровке, вести журнал проведения технических занятий и учет посещения;

- вести учет рабочего времени техников по расшифровке, составлять и контролировать графики предоставления им отпусков;

- до 5 числа следующего месяца представлять машинисту - инструктору по тормозам и заместителю начальника депо по эксплуатации на согласование справку о количестве нарушений, выявленных каждым техником по расшифровке за прошедший месяц;

- принимать участие в производственных совещаниях с локомотивными бригадами и информировать участников совещания о замечаниях, выявленных при расшифровке носителей памяти (при создании ЕЦР информирование участников производственного совещания о замечаниях возлагается на машиниста-инструктора по автотормозам);

- к отчету машинистов-инструкторов локомотивных бригад, проводимых руководителем структурного подразделения (при создании ЕЦР начальником региональной дирекции тяги, моторвагонного подвижного состава), готовить аналитический материал по соблюдению установленных сроков расследования нарушений командно-инструкторским составом;

- по требованию руководителей депо

производить снятие копий с расшифрованных носителей информации или представлять справку по результатам расшифровки;

- предоставлять до 7 числа месяца, следующего за отчетным, начальнику депо и в дирекцию тяги (моторвагонного подвижного состава) сравнительный анализ расшифровки носителей информации за прошедший месяц и анализ с начала текущего года, в сравнении с тем же периодом прошлого года;

- проверять правильность регистрации выявленных техниками по расшифровке нарушений в установленных журналах;

- ежедневно докладывать начальнику структурного подразделения (ЕЦР) о выявленных техниками по расшифровке грубых нарушениях безопасности движения.

Результаты проверки качества должны формироваться в автоматическом режиме в отчетные формы АСУТ НБД по результатам расследования нарушений по журналам N 1 - 4 в АСУТ НБД и принятым мерам при выявлении ошибочных заключений техника-расшифровщика. Срок расследования нарушений, выявленных по результатам качества расшифровки, должен исчисляться от момента регистрации в данном журнале вводом фильтра "качество расшифровки". По результатам окончательного расследования формируется отчет выявленных нарушений по журналам N 2 - 4, предусматривающий возможность переноса ленты из журналов N 2 - 4 в журнал N 1 и наоборот.

4.2.5. Старший техник по расшифровке по кругу своих обязанностей несет прямую ответственность за организацию работы, качество расшифровки и хранение носителей информации. За умышленное сокрытие нарушений, допущенных машинистами, ненадлежащее выполнение должностных

обязанностей старший техник по расшифровке несет дисциплинарную ответственность в соответствии с ТК РФ.

4.3. Права старшего техника по расшифровке

Старший техник по расшифровке имеет право:

- пользоваться в установленном порядке служебной телефонной и телеграфной связью;
- бесплатно обеспечиваться необходимым для работы оборудованием, технической литературой, нормативной документацией и форменной одеждой;
- повышать свой профессиональный уровень в высших и средних специальных учебных заведениях железнодорожного транспорта по целевому направлению ОАО "РЖД";
- вносить предложения начальнику депо на поощрение техников по расшифровке за безупречное выполнение должностных обязанностей;
- давать предложения по привлечению к ответственности техников по расшифровке за невыполнение ими своих служебных обязанностей в полном объеме;
- при необходимости по согласованию с начальником депо вносить изменения в график работы техников по расшифровке.

5. Контроль работы старшего техника-расшифровщика

Контроль работы старшего техника по расшифровке осуществляется по данным АСУТ НБД и письменным формам (журнал проведения технических занятий, отчеты по работе отдела расшифровки, анализ выявленных нарушений). Работа старшего техника по расшифровке дополнительно оценивается по уровню качества расшифровки носителей информации.

6. Контроль качества расшифровки носителей информации

6.1. Проверка качества расшифровки носителей информации параметров движения тягового подвижного состава проводится в целях поддержания требуемого уровня оценки действий локомотивных бригад и работы приборов безопасности.

Проверки качества расшифровки носителей информации производятся в соответствии с должностными обязанностями и личными нормативами по безопасности движения, которые проводят ревизоры по безопасности, руководители и специалисты дирекций (центров по расшифровке носителей информации), руководители и заместители структурных подразделений.

6.2. Командно-инструкторский состав депо в течение месяца проводит еженедельную проверку качества расшифровки носителей информации по разработанным графикам проверок, утверждаемых начальником эксплуатационного локомотивного депо.

График определяет дни недели проверки качества расшифровки носителей информации начальником, заместителем начальника по эксплуатации (начальником подменного пункта), главным инженером, машинистом-инструктором, специализирующимся по автотормозам, равномерно в течение рабочей недели и с тем учетом, чтобы по итогам месяца:

- машинист-инструктор, специализирующийся по автотормозам, проверяет скоростемерные ленты и электронные носители информации зарегистрированные в журналах формы ТУ-133 N 1, N 2, N 3, с учетом не менее 5-ти лент каждого техника по расшифровке;

- заместитель начальника депо по эксплуатации

ежемесячно проверяет по 5-ть скоростемерных лент и электронных носителей информации за каждым техником по расшифровке;

- главный инженер эксплуатационного локомотивного депо ежемесячно проверяет по 8 скоростемерных лент и электронных носителей информации за каждым техником по расшифровке;

- начальник эксплуатационного локомотивного депо ежемесячно проверяет по 5-ть лент или электронных носителей информации за каждым техником расшифровщиком, из них 3 - 5 лент или электронных носителей информации, проверенных заместителями начальника депо и главным инженером;

- старший техник по расшифровке скоростемерных лент осуществляет общий контроль качества расшифровки скоростемерных лент и электронных носителей информации путем ежедневной проверки не менее 1 - 2 скоростемерных лент и кассет регистрации параметров движения каждого техника по расшифровке рабочей смены;

- в ЦДМВ качество расшифровки проверяется в соответствии с нормативными документами и распоряжениями по безопасности движения.

При наличии в эксплуатационном локомотивном (моторвагонном) депо подвижного состава, оснащенного скоростемерами ЗСЛ-2М и электронными регистраторами параметров движения, проверка качества расшифровки должна осуществляться с пропорциональным охватом всех регистрирующих носителей информации эксплуатируемого парка и равномерной проверкой всех техников по расшифровке.

6.3. На основе обобщенных ежемесячных анализов по приборам безопасности и повторяемости грубых нарушений, выявляемых в результате расшифровки скоростемерных лент (носителей

информации), главным инженером структурного подразделения разрабатываются мероприятия по повышению качества работы отделения по расшифровке и проведению профилактической работы по допущенным нарушениям.

6.4. Проверки качества расшифровки носителей информации осуществляются в помещении отделения по расшифровке носителей информации в присутствии старшего техника по расшифровке или машиниста-инструктора по автотормозам. О времени и цели проверки ревизорским аппаратом должен быть извещен начальник депо, а в его отсутствие - заместитель по эксплуатации или главный инженер.

6.5. Замечания, выявленные при проверке качества расшифровки, ревизорским и командно-инструкторским составом заносятся в АСУТ НБД.

6.6. Ленты скоростемеров и файлы поездок, с выявленными на них замечаниями в процессе проверки качества расшифровки фиксируются в соответствующих журналах и хранятся в отделении по расшифровке согласно установленным срокам.

6.7. При наличии в составе региональной дирекции тяги (моторвагонного подвижного состава) Единого Центра расшифровки носителей параметров движения проверка качества расшифровки носителей информации осуществляется руководителями и специалистами Центра по расшифровке, руководителями и специалистами региональных дирекций тяги, а также лицами ревизорского аппарата в соответствии с должностными нормативами.

6.8. Лицо, проводившее проверку качества расшифровки, заверяет ее результаты на обратной стороне скоростемерной ленты или сопроводительного документа своей росписью с указанием фамилии, должности и даты проверки.

При этом на скоростемерной ленте или на

сопроводительном документе указываются только те нарушения, которые лично выявил проверяющий.

7. Обучение, повышение квалификации техника по расшифровке

7.1. Уровень подготовки техника по расшифровке ежеквартально проверяется по программе автоматизированной системы проверки знаний (АСПТ).

Все протоколы прохождения проверки знаний с помощью АСПТ должны находиться у старшего техника по расшифровке и храниться в течение 1 года.

7.2. Техник по расшифровке один раз в 5 лет в соответствии с требованиями распоряжения ОАО "РЖД" от 26 марта 2013 г. N 731р подлежит периодической аттестации. Объем проверяемых знаний определяется исходя из должностных инструкций, квалификационных характеристик, анализа функций и должностных обязанностей.

7.3. Техник по расшифровке не реже одного раза в три года направляется на курсы повышения квалификации в соответствии со спецификой работы (Т или МВПС).

7.4. В целях повышения технических знаний техников по расшифровке, качества их работы и производительности труда с ними проводится техническая учеба. Обучение организуется в технических кабинетах структурных подразделений с использованием тренажеров, схем, плакатов, компьютерных обучающих программ, системы дистанционного обучения (СДО) и других наглядных пособий. Для закрепления теоретических и практических навыков используется специально создаваемая учебная база данных носителей информации с характерными нарушениями. К проведению занятий привлекаются

машинисты-инструкторы, мастера, технологи и другие специалисты. Все обучающие программы хранятся в электронном виде.

7.5. Технические занятия проводятся один раз в месяц дублированно, в каждой смене продолжительностью не более двух академических часов.

7.6. Единый годовой план технических занятий с техниками по расшифровке разрабатывается специалистами и утверждается главным инженером дирекции тяги (моторвагонного подвижного состава).

Ежеквартально по разработанным годовым планам, с учетом местных условий инженером по подготовке кадров при участии машиниста-инструктора локомотивных бригад по автотормозам и старшего техника по расшифровке составляются планы занятий техников по расшифровке на месяц. Дополнительно в плане технических занятий должны учитываться: поступившие указания, особенности расшифровки, изучение порядка работы с компьютерными программами, изменения и дополнения в кодах нарушений, ошибки, допущенные при расшифровке носителей информации.

7.7. С техником по расшифровке проводится плановая профилактическая работа по вопросам охраны труда. Ответственными за соблюдение установленных сроков и проведение инструктажей являются в подразделении инфраструктуры:

- вводного - инженер по охране труда;
- первичного, повторного, внепланового - заместитель руководителя по эксплуатации;
- стажировке на рабочем месте - старший техник по расшифровке.

8. Требования к оборудованию рабочего места техника по расшифровке

8.1. Помещение расшифровки скоростемерных лент эксплуатационного локомотивного, моторвагонного депо, Единого центра по расшифровке должно соответствовать требованиям промышленной безопасности и санитарным нормам и иметь отдельные оборудованные рабочие места из расчета не менее 9 кв. метров на одно рабочее место:

- техника по расшифровке носителей информации (по количеству работающих в смену);
- старшего техника по расшифровке;
- машиниста-инструктора, специализирующегося по автотормозам;
- машинистов-инструкторов для работы со скоростемерными лентами.

Кроме того должны быть предусмотрены отдельные изолированные помещения для:

- хранения скоростемерных лент;
- бытовых нужд.

8.2. В помещении расшифровки должны быть:

- персональные ПЭВМ, отвечающие требованиям разработчиков программного обеспечения рабочего места техника по расшифровке, с установленным комплексом программ АСУТ НБД (или АСУТ НБД-2), АСУТ, АС ТРА, СУД-У, КПД-3, РПС, САУТ, ГИД, АСУВОП-2, САР КПД, электронной почтой;

- считыватели модулей памяти;
- рабочие столы со специальной стойкой для размещения таблиц и выписок из руководящих документов (по количеству рабочих мест техников по расшифровке в смену) с номограммами для расшифровки скоростемерных лент;

- цветной принтер;
- специальные шкафы с ячейками для хранения скоростемерных лент;

- шаблоны для расшифровки лент скоростемеров ([Приложение 10](#));

- увеличительное стекло;
- инструментальные линейки;
- отсчетный микроскоп;
- факс, сканер, телефон.

8.3. Схемы продольных профилей путей с нанесенными на них мостами, переездами, расположением путевых сигнальных знаков и светофоров, выписки из ТРА и схемы станций обслуживаемых участков.

8.4. Для расшифровки носителей информации техники по расшифровке обеспечиваются выписками из приказов об установленных скоростях движения при поездной и маневровой работах, ведомостями расположения сигналов, расписаниями пассажирских, пригородных и грузовых поездов, а также места пересечения с ЛЭП или другими источниками помех, и перечень ординат коротких рельсовых цепей, утвержденным руководителем подразделения дирекции инфраструктуры, которые не подлежат учету из-за коротких рельсовых цепей.

8.5. В помещении расшифровки должны находиться следующие справочные данные:

- местные распоряжения о порядке проверки тормозов в пути следования с указанием мест, скоростей и расчетных тормозных путей, проходимых поездом при проверке;

- **таблица** зависимости расстояния, проходимого поездом, от скорости, времени и алгоритма работы устройств безопасности, Приложение N 2;

- перечень блок-участков, имеющих расстояние между светофорами менее тормозного пути, утвержденный руководителем подразделения инфраструктуры;

- перечень ординат расположения путевых устройств САУТ, утвержденный руководителем подразделения инфраструктуры;

- шаблон для определения скорости по кривой

писца времени;

- пономерной список тягового подвижного состава и его оснащенность приборами безопасности;

- выписки диаметра бандажей колесных пар эксплуатируемого парка со скоростемерами ЗСЛ-2М по данным АСУТ;

- выписки основных требований из местных инструкций о порядке подъезда к сигналам с запрещающим показанием, особых условий вождения поездов на обслуживаемых участках;

- образцы записи на носителях информации неисправностей тормозного оборудования, неправильного управления тормозами и ведения поезда в электронном виде;

- выписки из приказа владельца инфраструктуры о допустимых скоростях движения специального подвижного состава, а также мест с постоянно действующими ограничениями скорости;

- выписки перегонного времени хода для пассажирских, пригородных и грузовых поездов по данным ГИД.

8.6. Номограммы для расшифровки скоростемерных лент изготавливаются на основе типового программного обеспечения для изготовления номограмм, которые ежегодно, до 1 февраля текущего года должны пересматриваться и утверждаться руководителем структурного подразделения.

При создании Единых Центров расшифровки носителей параметров движения (ЕЦР) работа, связанная с изготовлением и сопровождением номограмм, возлагается на ЕЦР.

Номограммы должны иметь четкое изображение и содержать следующую информацию:

- километры обслуживаемого участка;

- профиль пути;

- обрывные места;

- названия станций;

- ординаты (км, пк, м) расположения светофоров;
- оси станций с указанием входных и выходных стрелок;
- допускаемые скорости движения по перегонам, отдельным километрам и станциям (главный и боковой путь);
- места проверок действия тормозов с указанием начальной скорости торможения и расчетного тормозного пути;
- ординаты расположения путевых устройств САУТ;
- расположение охраняемых и неохраняемых переездов и других искусственных сооружений;
- расположение приборов КТСМ;
- расположение устройств контроля схода подвижного состава, комплексных технических средств;
- нейтральных вставок контактной сети;
- ординат смены частоты АЛСН (50 или 75 Гц).

Номограммы должны обеспечивать возможность оперативного внесения на них дополнений.

8.7. Обязанность по оснащению рабочих мест техников по расшифровке, обеспечению номограммами, необходимым оборудованием и документами возлагается на главного инженера структурного подразделения. Перечень необходимой документации указан в Приложениях.

Главные инженеры структурных подразделений ежеквартально проводят проверки оснащенности отделений по расшифровке. По результатам проверок составляются акты и принимаются меры по устранению недостатков.

8.8. Своевременное обновление справочной информации для техников по расшифровке возлагается на машиниста-инструктора локомотивных

бригад по автотормозам.

8.9. Своевременность предоставления информации об изменениях скоростей движения, ТРА станций, расписания движения поездов, других необходимых нормативных документов возлагается на инженера цеха эксплуатации.

9. Ведение технического формуляра техника по расшифровке

Технический формуляр должен содержать следующие разделы:

- краткое содержание материалов по безопасности движения;
- краткий конспект проведенных технических занятий;
- проводимая работа (меры с записью в формуляр) по результатам проверки качества расшифровки лент оформляется с указанием: даты проверки, выявленного замечания, проведенной работы, должности, фамилии и подписи руководителя выявившего замечание.

10. Расшифровка электронных носителей информации

10.1. Расшифровка электронных носителей информации производится с помощью автоматизированных программ установленного типа устройства с распечаткой итогового протокола (при необходимости). Протокол заверяется личным штампом техника по расшифровке.

10.2. При отсутствии автоматизированной программы расшифровка производится вручную техником по расшифровке путем просмотра всей информации, зафиксированной на носителе.

10.3. Выявленные нарушения техником по расшифровке заносятся в соответствующий журнал

АРМ ТЧР под соответствующим кодом нарушения в день расшифровки.

11. Расшифровка электронных носителей информации с использованием АСУТ НБД-2

11.1. Технология автоматической расшифровки данных кассет регистрации локомотивных устройств (КПД-3, КЛУБ-У, БЛОК, РПС САУТ, РПДА и др.) в рамках АСУТ НБД-2 является опытной и может внедряться в отделениях по расшифровке скоростемерных лент и ЕЦР Дирекций, работающих по технологии Электронного маршрута машиниста.

11.2. Расшифровка электронных носителей информации производится в автоматическом или полуавтоматическом режиме с возможностью "ручного" выявления нарушений, посредством привязки к данным носителя информации данных номограммы, электронного маршрута машиниста, содержания сопроводительных документов.

11.3. Результаты расшифровки автоматически вносятся в соответствующие журналы формы ТУ-133 и поступают для разбора ответственным лицам.

11.4. Техником по расшифровке или специалистом, его замещающим, производится выборочная проверка качества привязки данных носителей информации и номограмм выявления нарушений. Количество маршрутов для проверки определяется руководителем предприятия или ЕЦР. Результаты выборочной проверки рассматриваются и обобщаются руководителем предприятия или ЕЦР и направляются разработчикам программного обеспечения для внесения соответствующих изменений в установленном в ОАО "РЖД" порядке.

11.5. Все случаи отсутствия привязанных к маршрутам, оформленным в электронном виде, данных кассет регистрации заносятся в журнал формы

ТУ-133 N 2 для проведения расследования.

11.6. Выявленные в ходе проверки техником по расшифровке нарушения заносятся в соответствующий журнал АСУТ НБД-2 под соответствующим кодом нарушения в день расшифровки средствами АСУТ НБД-2.

12. Расшифровка бумажных носителей информации

12.1. При расшифровке скоростемерной ленты на ее рабочем поле наносятся:

- станции отправления и прибытия с указанием времени отправления и прибытия;

- промежуточные станции, номера километров на перегоне, на которых имелись остановки;

- время остановки и отправления с промежуточной станции, перегона при стоянке более 20 минут пассажирского поезда или 30 минут грузовых поездов;

- места ограничения скоростей движения, установленные постоянно действующими или временными предупреждениями (отмечать у линии скорости: цифрами максимально допустимую скорость на данном участке, на линии "0" скорости - вертикальными штрихами начало и конец предупреждения с учетом длины поезда);

- данные о проверке действия тормозов в пути следования (скорость и фактический тормозной путь за период снижения скорости на установленную величину) наносить выше записи линии скорости, без пересечения записей писцов скоростемера;

- ординату расположения светофора с запрещающим показанием отмечать вертикальным штрихом на нулевой линии скорости;

- проследование обрывоопасных мест знаком "X" на нулевой линии скоростемерной ленты;

- ординату впереди расположенного и

предыдущего светофора при сбое огней или потере кодов. Отметку делать вертикально штрихом на 0 линии скорости;

- при подъезде к запрещающему сигналу техник-расшифровщик на скоростемерной ленте отмечает у линии скорости: цифрами допустимую скорость и на "0" линии скорости - вертикальный штрих за 500 метров до запрещающего сигнала, аналогичная запись производится и за 100 метров до запрещающего сигнала.

Записи на рабочем поле скоростемерной ленты техник по расшифровке производит карандашом. Названия станций разрешается записывать сокращенно, номера многозначных километров указывать последними тремя цифрами.

В случаях крушения, аварии, проезда запрещающего сигнала, схода, столкновения, при любом событии, отказе технических средств в эксплуатационной работе, приведшим к задержке поезда (поездов), или срыве маневровой работы, невыдержке времени хода, по указанию руководителя структурного подразделения в каждом отдельном случае на рабочем поле может наноситься:

- порядок выполнения каждого торможения с указанием величины разрядки тормозной магистрали и (или) величины давления в тормозном цилиндре для МВПС и ССПС, а также расстояние снижения скорости;

- при расшифровке невыдержки перегонного времени хода необходимо указывать время прохождения всех станций в сравнении с временем, указанным в расписании, или расчетным временем следования;

- при определении тормозного пути и фактического тормозного нажатия на 100 т веса поезда в случаях применения экстренного торможения необходимо: определить фактический тормозной путь

зафиксированный на скоростемерной ленте, затем по тормозным номограммам определить фактическое обеспечение поезда тормозами, после чего сравнить его с расчетным тормозным. Аналогичный порядок сохраняется и при расшифровке электронных носителей информации.

На скоростемерной ленте после окончания расшифровки техник по расшифровке ставит дату, личный штамп.

12.2. При расшифровке ленты поправка на износ бандажа колесной пары не вводится. В необходимых случаях, когда на ленте требуется точно определить место станции, место с ограничением скорости или для проверки места, на котором была записана скорость, вводится поправка на износ бандажа. Справочные данные, необходимые для расчетов, приведены в [Приложении N 3](#).

12.3. При расшифровке лент маневрового движения контролируют:

- технологию проверки или опробования тормозов при маневровых передвижениях в установленных местной инструкцией местах;

- при движении по главным кодируемым путям станций - работу АЛСН, своевременность и правильность переключения частоты и режима работы АЛСН;

- при расшифровке лент локомотивов работающих на сортировочных горках, оборудованных горочной локомотивной сигнализацией, - включение и работу АЛСН, скорости движения при надвиге составов в зависимости от показаний горочных сигналов;

- выполнение скоростного режима, включение и опробование тормозов с вагонами, загруженными опасными грузами, требующими особой осторожности, с вагонами, занятыми людьми;

- правильность регулировки зарядного давления

в тормозной магистрали локомотива и МВ ПС в зависимости от характеристики подвижного состава.

12.4. При расшифровке носителей информации дополнительно контролируется технология подъезда к составу и отцепки от состава, смена кабины управления, управление вспомогательным тормозом, дискретные и аналоговые параметры приборов безопасности.

12.5. В процессе расшифровки носителей информации локомотивов пассажирского движения и моторвагонного подвижного состава должно быть выявлено отправление поезда ранее времени, установленного расписанием, отправление при желтом огне выходного или маршрутного светофора без соответствующего разрешения.

12.6. Во всех спорных случаях правильность записи в маршрутах и на графике исполненного движения может быть определена при расшифровке носителя информации.

13. Порядок расследования выявленных нарушений

13.1. Расследование нарушений, выявленных при расшифровке носителей информации, проводится ответственными руководителями, работниками дирекций тяги (моторвагонного подвижного состава) и дирекций по ремонту тягового подвижного состава, подразделений инфраструктуры, управления перевозок, сервисных компаний, занимающихся ремонтом и обслуживанием тягового подвижного состава, предприятиями-разработчиками, сопровождающими электронные и автоматизированные системы соответствующих подразделений (при необходимости).

В эксплуатационных локомотивных (моторвагонных) депо - машинистами-инструкторами локомотивных бригад, машинистом-инструктором по

автотормозам, главным инженером, заместителем руководителя структурного подразделения, руководителем не позднее 3-суточного срока после расшифровки (не учитывая праздничные и выходные дни).

После проведения расследований или проверок по фильтру принятых мер журналов АСУТ НБД N 2 - N 4 лица, проводившие расследования нарушений, оценивают действия причастных работников и принимают решение с применением мер со ссылкой на номер пункта и инструкции (приказа), а в необходимых случаях проводится оценка работы устройств или технических средств. Лицо, проводившее расследование, заверяет результаты расследования своей электронной цифровой подписью (ЭЦП) в электронном журнале.

Аналогичная запись производится на обратной стороне скоростемерной ленты или сопроводительного документа.

При организации расшифровки в ЕЦР лицо, проводившее расследование, на основании полученных результатов расшифровки проводит расследование с рассмотрением файла поездки и отметкой результатов расследования в соответствующем электронном журнале автоматизированной системы АСУТ НБД.

13.2. Машинист-инструктор принимает участие в расследовании всех нарушений, выявленных на носителях информации машинистов прикрепленной колонны, зафиксированных в журналах АСУТ НБД N 2 - 4, журнале остановок поездов у запрещающих сигналов, а также производит оценку действий локомотивных бригад колонны при расследовании срабатывания устройств диагностики КТСМ, ДИСК, УКСПС, нарушений и сбоев в работе локомотивных устройств безопасности, тормозного оборудования и СЦБ, зафиксированных в журнале формы ТУ-133 N 3.

Машинист-инструктор по автотормозам проводит расследование всех нарушений, выявленных на носителях информации машинистов, зафиксированных в журналах АСУТ НБД N 2, 2 "А", 4, а также производит оценку действий закрепленных локомотивных бригад при расследовании срабатывания устройств диагностики КТСМ, ДИСК, УКСПС, нарушений и сбоев в работе устройств безопасности, тормозного оборудования, СПБ, зафиксированных в журнале ТУ-133 N 3.

13.3. Руководитель структурного подразделения лично расследует нарушения зарегистрированные по АСУТ НБД в журнале N 2

Порядок расследования случаев нарушений при ведении поезда, выявленных техниками по расшифровке оборотных депо, местах дислокации и подменных пунктах, устанавливает руководитель структурного подразделения своим распоряжением (приказом).

13.4. Заместитель руководителя структурного подразделения лично расследует нарушения, зарегистрированные по АСУТ НБД в журнале N 2 "А".

13.5. Главный инженер структурного подразделения проводит расследование в работе приборов безопасности и действий локомотивных бригад при неисправностях и сбоях в их работе, зарегистрированных в журнале N 3, контролирует их устранение на тяговом подвижном составе приписанном к данному структурному подразделению, и, обобщая сведения, закрывает расследование в АСУТ НБД в установленные сроки.

13.6. Главный инженер ремонтного подразделения инфраструктуры, в которое прибыл тяговый подвижной состав для проведения технического обслуживания, планового ремонта, а также других видов ремонта организует расследование и устранение неисправностей и сбоев

в работе локомотивных устройств безопасности согласно внесенных в АСУТ НБД нарушений, выявленных при расшифровке носителей информации и записи машинистов в журнале ТУ-152.

13.7. Порядок проведения служебного расследования учета и анализа сбоев в работе устройств АПС и САУТ определяется действующим нормативными документами ОАО "РЖД".

14. Центр расшифровки носителей параметров движения (ЕЦР)

Основная задача ЕЦР - осуществление независимого контроля за работой локомотивных бригад при управлении тяговым подвижным составом, выявление и предупреждение возникновения рисков связанных с безопасностью движения, анализ работы приборов безопасности, разработка корректирующих мероприятий по этим вопросам.

Единый Центр расшифровки носителей параметров движения обеспечивает изготовление, оперативное внесение изменений в номограммы для расшифровки скоростемерных лент.

Организация работы Единого Центра расшифровки носителей параметров движения, далее по тексту - ЕЦР, осуществляется в соответствии с требованиями "Положения о Центре дешифрации носителей информации" разработанного и утвержденного ОАО РЖД, а также нормативными документами пригородного комплекса.

Штатное расписание ЕЦР разрабатывается и утверждается руководителем дирекции тяги (моторвагонного подвижного состава).

В своей деятельности ЕЦР руководствуется приказами и другими нормативными документами ОАО "РЖД", Дирекции тяги - филиала ОАО "РЖД", Центральной дирекции моторвагонного подвижного

состава - филиала ОАО "РЖД", дирекции тяги структурного подразделения Дирекции тяги - филиала ОАО "РЖД", дирекции моторвагонного подвижного состава структурного подразделения Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава - филиала ОАО "РЖД".

- Структура Единого Центра расшифровки носителей параметров движения должна включать в себя: экспертно-административную, аналитическую группы и отделение по расшифровке скоростемерных лент и электронных носителей информации.

Штат работников ЕЦР должен предусматривать в своем составе: сменных инженеров экспертно-административной группы и инженеров аналитической группы, инженера сопровождающего программное обеспечение и ведение номограмм для расшифровки скоростемерных лент, старших смены (сменных старших техников-расшифровщиков), сменных техников-расшифровщиков по расшифровке численностью в соответствии с настоящим Положением, руководителя центра.

Для ЦДМВ структура и штат ЕЦР определяется соответствующими нормативными документами и распоряжениями по безопасности движения в пригородном комплексе.

Начальник ЕЦР непосредственно подчиняется начальнику дирекции тяги (моторвагонного подвижного состава).

Организация доставки скоростемерных лент с удаленных подразделений и участков определяется приказом руководителя дирекции тяги (моторвагонного подвижного состава) и должна обеспечивать соблюдение установленных сроков расшифровки скоростемерных лент в соответствии с требованиями настоящего Положения ([Приложение 1](#)).

До организации центров автоматизированной расшифровки скоростемерных лент (АСУТ НБД-2)

образование центров проводится на основе укрупнения отделений по расшифровке.

Приложение N 1

ПОРЯДОК ЭКСПЛУАТАЦИИ УСТРОЙСТВ, РЕГИСТРИРУЮЩИХ ПАРАМЕТРЫ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДА, РАБОТНИКАМИ ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД И ДЕЖУРНЫМ ПЕРСОНАЛОМ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

В соответствии с требованиями регламентов работы подразделений инфраструктуры установить:

1. Ответственность за правильность эксплуатации систем безопасности несет непосредственно машинист. Установку, снятие кассет регистрации (модулей памяти), лент скоростемеров (КПД) и заправку писцов (механического скоростемера) производит машинист подвижного состава. Заправку ленты производить с учетом достаточности ее длины для обслуживаемого плеча, смены маневрового, хозяйственного, вывозного (далее - смены) и других видов движения. Снятие ленты (кассеты регистрации, модуля памяти) производить по окончании поездки, смены.

2. Во всех случаях наезда на препятствие, несанкционированного проезда светофора с запрещающим показанием, аварии, крушения или события в работе, связанного с нарушением безопасности движения, когда для расследования необходимо использовать имеющиеся на ленте

скоростемера (кассете регистрации, модуле памяти) записи, машинисту запрещается снимать скоростемерную ленту (кассету регистрации, модуль памяти).

В этих случаях скоростемерная лента (кассета регистрации, модуль памяти) снимается должностными лицами дирекции (тяги, пригородного движения) или ревизорами по безопасности движения, прибывшими для расследования, в присутствии машиниста подвижного состава, о чем в маршруте машиниста (на обратной стороне бланка ДУ-61) делается отметка по форме: "Скоростемерная лента (кассета регистрации, модуль памяти) снята с регистрирующего устройства (тип, номер) в __ час. __ мин. в присутствии (фамилии и должности прибывших руководителей или ревизоров и их подписи, а также фамилия и подпись машиниста)".

В случаях угрозы сохранности ленты (кассеты регистрации, модуля памяти) (пожар и т.п.), ее снятие производит машинист.

3. Локомотивной бригаде перед началом работы дежурный персонал вместе с маршрутным листом выдает необходимое количество кассет регистрации КЛУБ, РПД, модули памяти, скоростемерную ленту для подвижного состава, оборудованного механическим скоростемером ЗСЛ-2М.

Выдачу (приемку) кассет регистрации машинистам дежурный персонал производит с записью в журнале учета "Приемки - сдачи кассет регистрации - машинистами" и в соответствующем разделе маршрута машиниста с указанием номера(ров) выданной КР.

Подробный порядок должен быть отражен в приказе руководителя подразделения инфраструктуры.

При организации работы в структурном подразделении с электронным маршрутом машиниста

порядок получения и сдачи носителей информации, их считывание определяется в соответствии с инструктивными указаниями по организации эксплуатационной работы в условиях функционирования технологии автоматического формирования электронного маршрута машиниста.

4. В приказе руководителя структурного подразделения должны быть отражены обязанности локомотивной бригады в части контроля за:

- порядком маневровых передвижений, порядка опробования тормозов, технологических обходов подвижного состава помощником машиниста (порядок устанавливается местной инструкцией).

- работой скоростемеров и их приводов. Валы привода должны вращаться свободно, не задевая за посторонние предметы и оборудование;

- качеством записи писцов и работы лентопротяжного механизма скоростемера. В случае обнаружения некачественной записи на скоростемерной ленте заменить писцы, а при обнаружении обрыва произвести перезаправку ленты;

- работой регистрирующего устройства;

- получением скоростемерных лент (кассет регистрации, модулей памяти) на удаленных станциях (мест явки/сдачи).

5. По окончании работы машинист производит снятие скоростемерной ленты (кассеты регистрации, модуля памяти). После снятия скоростемерной ленты машинист обязан проверить на ней качество записей. На чистом поле ленты поставить штамп установленной формы (Приложение N 3) и заполнить данные поездки. На обратной стороне ленты указать выявленные неисправности скоростемера, сбои в работе приборов безопасности, пропуск по боковым путям, информацию о маневровой работе при следовании под запрещающий сигнал по указанию ДСП и другие нестандартные ситуации данной

поездки.

При сдаче кассеты регистрации (модуля памяти) штамп установленной формы и записи производить на обратной стороне бланка ДУ-61.

6. Машинист вместе с маршрутом, поездными документами (бланк предупреждения, справку о тормозах, разрешения на бланках установленных форм, регистрируемые приказы поездного диспетчера и дежурных по станции) сдает скоростемерную ленту (кассету регистрации, модуль памяти) дежурному персоналу структурного подразделения.

Дежурный персонал, получив от машиниста вышеперечисленные документы, проверяет соответствие скоростемерной ленты и маршрута машиниста и подтверждает сдачу скоростемерной ленты (кассет регистрации, модулей памяти) отметкой в соответствующем разделе маршрутного листа с указанием количества принятых лент (кассет регистрации, модулей памяти) заверяя личной подписью и штампом.

7. Хранение сданных скоростемерных лент (кассет регистрации, модулей памяти) осуществляется в специальном ящике, обеспечивающем сохранность. Ключ от ящика находится у старшего техника по расшифровке или старшего по смене техника по расшифровке.

8. Случаи несвоевременной сдачи скоростемерных лент (кассет регистрации, модулей памяти) маршрутов машиниста и другой поездной документации расследуются заместителем руководителя подразделения инфраструктуры по эксплуатации. Разбор производит руководитель структурного подразделения.

9. При выполнении локомотивными бригадами ремонтно-путевых работ на незакрепленных участках обслуживания, порядок доставки и расшифровки скоростемерных лент (кассет регистрации, модулей

памяти), поездной документации и маршрутов машиниста устанавливается приказом руководителя структурного подразделения.

Приложение N 2

ТАБЛИЦА ЗАВИСИМОСТИ РАССТОЯНИЯ,
ПРОХОДИМОГО ПОЕЗДОМ,
ОТ СКОРОСТИ, ВРЕМЕНИ И АЛГОРИТМА РАБОТЫ
УСТРОЙСТВ БЕЗОПАСНОСТИ

| км/ч | ЭПК | КОН | АЛСН | | УКБМ | | |
|-----------------------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|
| | 5,5 - 8,5 (с) | 10 - 14 (с) | 30 - 40 (с) | 60 - 90 (с) | 20 - 30 (с) | 70 - 90 (с) | 90 - 120 (с) |
| Пройденный путь поезда (в метрах) | | | | | | | |
| | 8 - 12 | 15 - 21 | 45 - 60 | 90 - 135 | 30 - 45 | 105 - 135 | 135 - 180 |
| 0 | 10 - 15 | 18 - 25 | 54 - 72 | 108 - 162 | 36 - 54 | 126 - 162 | 162 - 216 |
| 5 | 22 - 34 | 40 - 56 | 120 - 160 | 240 - 360 | 80 - 120 | 280 - 360 | 360 - 480 |
| 0 | 30 - 47 | 55 - 77 | 165 - 220 | 330 - 495 | 110 - 165 | 385 - 495 | 495 - 660 |
| 5 | 38 - 59 | 70 - 98 | 210 - 280 | 560 - 630 | 140 - 210 | 490 - 630 | 630 - 840 |
| 0 | 45 - 68 | 80 - 112 | 240 - 320 | 480 - 720 | 160 - 240 | 560 - 720 | 720 - 960 |
| 5 | 53 - 82 | 97 - 136 | 291 - 388 | 582 - 873 | 194 - 291 | 679 - 875 | 875 - 1166 |

| | | | | | | | |
|---|-----------|-----------|-----------|-------------|-----------|-------------|-------------|
| 0 | 61 - 94 | 110 - 155 | 333 - 444 | 667 - 1000 | 222 - 333 | 778 - 1000 | 1000 - 1333 |
| 5 | 69 - 106 | 125 - 175 | 375 - 500 | 750 - 1125 | 250 - 375 | 875 - 1125 | 1125 - 1500 |
| 0 | 76 - 118 | 139 - 194 | 416 - 555 | 833 - 1249 | 278 - 416 | 972 - 1249 | 1249 - 1666 |
| 5 | 84 - 130 | 153 - 214 | 459 - 612 | 918 - 1377 | 306 - 459 | 1071 - 1377 | 1377 - 1836 |
| 0 | 92 - 142 | 167 - 233 | 500 - 666 | 1000 - 1499 | 333 - 500 | 1166 - 1499 | 1499 - 1999 |
| 5 | 99 - 153 | 180 - 252 | 540 - 720 | 1080 - 1620 | 360 - 540 | 1260 - 1620 | 1620 - 2160 |
| 0 | 107 - 165 | 194 - 272 | 583 - 778 | 1166 - 1750 | 389 - 583 | 1361 - 1750 | 1750 - 2333 |

| | | | | | | | |
|----|-----------|-----------|------------|-------------|-----------|-------------|-------------|
| 5 | 114 - 177 | 208 - 291 | 624 - 832 | 1248 - 1872 | 416 - 624 | 1456 - 1872 | 1872 - 2496 |
| 0 | 122 - 189 | 222 - 311 | 666 - 888 | 1332 - 1998 | 444 - 666 | 1554 - 1998 | 1998 - 2664 |
| 5 | 130 - 201 | 236 - 330 | 708 - 944 | 1416 - 2124 | 472 - 708 | 1652 - 2124 | 2124 - 2832 |
| 0 | 137 - 212 | 250 - 350 | 750 - 1000 | 1500 - 2250 | 500 - 750 | 1750 - 2250 | 2250 - 3000 |
| 5 | 145 - 224 | 264 - 369 | 791 - 1055 | 1583 - 2374 | 528 - 791 | 1847 - 2374 | 2374 - 3166 |
| 00 | 153 - 236 | 278 - 389 | 833 - 1111 | 1666 - 2499 | 555 - 833 | 1944 - 2499 | 2499 - 3332 |
| 05 | 160 - 248 | 292 - 408 | 875 - 1166 | 1750 - 2624 | 583 - 875 | 2041 - 2624 | 2624 - 3499 |

| | | | | | | | |
|----|-----------|-----------|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|
| 10 | 168 - 260 | 305 - 428 | 916 - 1222 | 1833 - 2749 | 611 - 916 | 2138 - 2749 | 2749 - 3666 |
| 15 | 176 - 271 | 319 - 447 | 958 - 1278 | 1916 - 2875 | 639 - 958 | 2236 - 2875 | 2875 - 3833 |
| 20 | 183 - 283 | 333 - 466 | 999 - 1332 | 1998 - 2997 | 666 - 999 | 2331 - 2997 | 2997 - 3996 |
| 25 | 191 - 295 | 347 - 486 | 1041 - 1388 | 2082 - 3123 | 694 - 1041 | 2429 - 3123 | 3123 - 4164 |
| 30 | 198 - 306 | 360 - 504 | 1080 - 1440 | 2160 - 3240 | 720 - 1080 | 2520 - 3240 | 3240 - 4320 |
| 35 | 206 - 319 | 375 - 525 | 1125 - 1500 | 2250 - 3375 | 750 - 1125 | 2625 - 3375 | 3375 - 4500 |
| 40 | 214 - 330 | 389 - 544 | 1166 - 1555 | 2333 - 3499 | 778 - 1166 | 2721 - 3499 | 3499 - 4666 |

| | | | | | | | |
|----|-----------|-----------|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|
| 45 | 221 - 342 | 403 - 564 | 1208 - 1611 | 2416 - 3624 | 805 - 1208 | 2819 - 3624 | 3624 - 4832 |
| 50 | 229 - 354 | 417 - 583 | 1250 - 1666 | 2500 - 3749 | 833 - 1250 | 2916 - 3749 | 3749 - 4999 |
| 55 | 236 - 365 | 430 - 602 | 1290 - 1720 | 2580 - 3870 | 860 - 1290 | 3010 - 3870 | 3870 - 5160 |
| 60 | 244 - 378 | 444 - 622 | 1333 - 1778 | 2666 - 4000 | 889 - 1333 | 3111 - 4000 | 4000 - 5333 |

Приложение N 3

ОБРАЗЕЦ ШТАМПА ДЛЯ ОФОРМЛЕНИЯ
СКОРОСТЕМЕРНОЙ ЛЕНТЫ

Дата работы _____
Депо _____
подвижной состав серии _____
(приписка) _____ N _____
Машинист _____ таб. N _____ ТЧМП
_____ таб. N _____
Маршрут N _____ Направление _____
Поезд N _____ Номер скоростемера _____
Вес брутто/количество осей _____
Время отправления _____ Время
прибытия _____
Подписи: Машинист _____
ТЧД _____ Расшифровщик _____

Приложение N 4

СПРАВОЧНЫЕ ДАННЫЕ ДЛЯ РАСШИФРОВКИ
ПАРАМЕТРОВ ДВИЖЕНИЯ

Таблица N 1

| Устройство | Измерение | Диапазон измерения | Погрешность измерения |
|------------|-----------|--------------------|-----------------------|
| ЗСЛ-2М | Скорость | 0 - 150 км/час | +/- 4,5 км/час |
| ЗСЛ-2М | Скорость | 0 - 225 км/час | +/- 6,6 км/час |
| КЛУБ-У | Скорость | 0 - 80 км/час | +/- 1 км/час |
| КЛУБ-У | Скорость | 81 - 250 км/час | +/- 2 км/час |
| КПД | Скорость | 0 - 150 км/час | +/- 1,5 км/час |
| САУТ | Скорость | 0 - 160 км/час | +/- 5% |
| ЗСЛ-2М | Давление | 0 - 0,6 МПа | +/- 0,02 МПа |
| ЗСЛ-2М | Давление | 0 - 0,8 МПа | +/- 0,015 МПа |
| КЛУБ-У | Давление | 0 - 1,0 МПа | +/- 0,02 МПа |

| | | | |
|--------|----------|-----------------|--------------|
| КПД | Давление | 0 - 1,0 МПа | +/- 0,5% |
| САУТ | Давление | 0 - 1,0 МПа | +/- 5% |
| КЛУБ-У | Путь | 0 - 80 км/час | 30 - 50 м |
| КЛУБ-У | Путь | 81 - 250 км/час | 50 - 150 м |
| КПД | Путь | 20000 м | +/- 100 м |
| САУТ | Путь | 0 - 9999 м | +/- 50 м |
| ЗСЛ-2М | Время | 0 - 30 мин | +/- 0,5 мин |
| КЛУБ-У | Время | При включении | 4 - 6 мин |
| КПД | Время | 0 - 30 мин | +/- 0,05 мин |
| САУТ | Время | 0 - 24 ч | +/- 5 с |

Примечание: справочные данные для расшифровки скоростемерных лент применяются при проведении дополнительных исследований и не являются допустимой погрешностью превышения скорости от значений показаний стрелки скоростемера или блока индикации при управлении подвижным составом.

1. При включении электромагнита скоростемера ЗСП-2М писец опускается на 2 - 2,8 мм.

2. Масштаб скорости:

- скоростемера со шкалой 150 км/час - в 1 мм - 3,75 км/час;

- скоростемера со шкалой 225 км/час - в 1 мм - 5,62 км/час. Вибрация писца скорости допускается в пределах 4,5 км/час. Ширина линии записи скорости не более 1,2 мм для всех скоростемеров.

3. Запись огней скоростемера на ленте отмечается по линии:

К - 20 - 25 мин.; КЖ - 10 - 15 мин.; ЭЭ - 5 - 10 мин.; Ж - 0 мин. - 150 км/час; САУТ - 90 - 100 км/час; ПЗХ - 0 - 10 км/час.

4. Запись давления в тормозной магистрали при

- индикаторе давления (8 кгс/см)- 5,0 кгс/кв. см - по линии 109 км/час.

- индикаторе давления (6 кгс/см)- 5,0 кгс/кв. см - запись по линии 128 км/час.

5. Часовые наколы находятся на расстоянии по вертикальной линии 1,25 мм и 6 мм влево от минутного спада.

6. Погрешность лентопротяжного механизма (а):

определяется математическим делением расстояния между 20 наколами на скоростемерной ленте в (мм) на 20. $a = 5 \pm 0,1$ (лента может расшифровываться без дополнительных средств при $a = 4,8$ до 5,5).

7. Действительное расстояние, пройденное локомотивом, на скоростемерной ленте определяется:

$$S = X \times 1000 : a,$$

где:

X - расстояние на скоростемерной ленте в мм,

a - погрешность лентопротяжного механизма.

8. Определение действительной скорости прохождения поезда на скоростемерной ленте по времени:

$$S = 60 \times [S : (a \times X \times T)],$$

где:

S - участок на скоростемерной ленте, пройденный поездом с равномерной скоростью в мм,

a - погрешность лентопротяжного механизма,

T - время прохождения участка на ленте с равномерной скоростью (сек).

9. При расшифровке скоростемерных лент учитывается время до появления зеленого, желтого, красного с желтым и красного огней локомотивного светофора при смене показаний после проезда путевого светофора, а также при смене огней или на белый составляет 5 - 6 с, а при смене белого огня локомотивного светофора на зеленый, желтый или красный с желтым - 15 - 20 с.

10. Погрешность износа бандажа рассчитывается математическим делением значений диаметра (мм) расчетного бандажа локомотива к фактическому:

$$K = D_p : \text{Дизн.}$$

Фактическая скорость движения локомотива в зависимости от погрешности на износ бандажа:

$U_{\text{ф}} = U$ на ленте (км/час) : К.

Фактический путь, пройденный локомотивом, в зависимости от погрешности на износ бандажа:

$S_{\text{ф}} = S$ на ленте (м) : К.

11. Перевод скорости движения, измеряемой в км/час, в данные м/сек

$\text{м/сек} = U (\text{км/час}) \times 1000 : 360.$

Таблица 2

РАСЧЕТНЫЕ ДИАМЕТРЫ БАНДАЖЕЙ

| Тип подвижного состава | Диаметр нового бандажа (мм) | Передаточное число привода скоростемера | Расчетный диаметр бандажа (мм) |
|------------------------|-----------------------------|---|--------------------------------|
| Электровозы | 1250 1220 1200 | 9 | 1180 |
| Тепловозы | 1050 | 10,5 | 1010 |
| АЧ | 950 | 11,5 | 920 |
| Электropоезда | 950 | 11,5 | 920 |

КЛАССИФИКАЦИЯ
ОСНОВНЫХ НАРУШЕНИЙ, ВЫЯВЛЯЕМЫХ ПРИ РАСШИФРОВКЕ
НОСИТЕЛЕЙ ИНФОРМАЦИИ

| Характер нарушения | Классификация нарушений |
|--|-------------------------|
| Несанкционированный проезд запрещающего сигнала | Грубое |
| Нарушение технологии подъезда к запрещающему сигналу | Грубое |
| Превышение установленных скоростей движения для перегона и станции, постоянно или временно действующего предупреждения | Грубое |
| Превышение допустимых скоростей движения на желтый, КЖ, красный огонь | Грубое |
| Автостопное торможение по причине неподтверждения | Грубое |

| | |
|--|--------|
| машинистом бдительности, срыв КОН, срыв ЭПК | |
| Проезд сигнального знака "Остановка первого вагона" | Грубое |
| Отсутствие установленных проверок действия тормозов в пути следования | Грубое |
| Несвоевременное включение и несанкционированное выключение исправнодействующих устройств безопасности движения | Грубое |
| Автостопное, экстренное или полное служебное торможение, выполненное при следовании на запрещающий сигнал по вине локомотивной бригады | Грубое |
| Прерывание автостопного торможения | Грубое |
| Истощение тормозной магистрали | Грубое |
| Следование с установленной скоростью при выявлении недостаточного тормозного нажатия | Грубое |

| | |
|---|-----------|
| Исправление и вмешательство в записи на носителе информации | Грубое |
| Включение белого огня вместо красного с помощью кнопки ВК на кодированных участках, когда это не предусмотрено инструкцией | Грубое |
| Нарушение технологии опробования тормозов | Нарушение |
| Нарушение установленных проверок действия тормозов в пути следования | Нарушение |
| Нарушения при управлении пневматическими и ЭПТ тормозами | Нарушение |
| Несвоевременное применение экстренного торможения при перекрытии напольного сигнала на запрещающее показание, срыве стоп-крана в поезде | Нарушение |
| Неправильные действия при внезапной потере кодов (появлении белого или красного огня на локомотивном светофоре) | Нарушение |

| | |
|---|-----------|
| Отсутствие контрольной проверки тормозов | Нарушение |
| Неправильные действия машиниста при самопроизвольном срабатывании тормозов | Нарушение |
| Нарушение порядка действий при срабатывании приборов контроля габарита подвижного состава, КТСМ | Нарушение |
| Следование с неисправными устройствами безопасности без приказа поездного диспетчера | Нарушение |
| Нарушение порядка проследования светофора с запрещающим или непонятным показанием | Нарушение |
| Отпуск тормозов поездным положением РКМ в пути следования | Нарушение |
| Юз колесных пар ТПС | Нарушение |
| Наличие боксования колесных пар | Нарушение |
| Несвоевременный "сброс/установка" КЖ при УКБМ | Нарушение |

| | |
|--|-----------|
| Пропуски периодических проверок бдительности машиниста (два и более раз подряд или 3 и более за смену/поездку) | Нарушение |
| Несвоевременная сдача носителя информации | Нарушение |

Для исключения непроизводительного использования рабочего времени техников по расшифровке и командно-инструкторского состава депо не учитывать нарушением:

- смещение рисунка на скоростемерной ленте на один мм в одну из сторон.

Порядок использования команды К799 для перехода на белый огонь при маневровых передвижениях по кодированным путям указать в местных распоряжениях.

Приложение N 6

ТРЕБОВАНИЯ К АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЕ УЧЕТА РЕЗУЛЬТАТОВ РАСШИФРОВКИ НОСИТЕЛЕЙ ИНФОРМАЦИИ ЛОКОМОТИВНЫХ УСТРОЙСТВ БЕЗОПАСНОСТИ И РЕЗУЛЬТАТОВ РАССЛЕДОВАНИЯ, ВЫЯВЛЕННЫХ ПРИ ЭТОМ НАРУШЕНИЙ (АСУТ НБД)

АСУТ НБД должна обеспечивать:

- учет нарушений в работе локомотивных бригад, УСБ, инфраструктуры и их объединение в группы нарушений, связанные между собой определенными общими признаками;

- получение всей внесенной в АСУТ НБД информации по каждому выявленному нарушению, входящему в состав группы нарушений;

- оперативную (после внесения результатов расшифровки) передачу информации о выявленных

нарушениях в работе локомотивных бригад, УСБ, инфраструктуры подразделениям, причастным к расследованию этого нарушения на всем полигоне обращения локомотивов, а также прием и обработку результатов расследования от них;

- жесткую причинно-следственную связь между нарушениями и их причинами, т.е. выбор (по результатам расследования) по каждому из нарушений только возможных причин и ответственных;

- систематизацию причин нарушений и ответственности за них по группам или отдельным видам нарушений в работе локомотивных бригад, УСБ, инфраструктуры;

- контроль взаимодействия между АРМ нарядчика и АРМ техника-расшифровщика. При наличии постановки машиниста в наряд и отсутствия сданной после поездки скоростемерной ленты или кассеты регистрации автоматически вводит логический запрет на постановку локомотивной бригады в поездку с отражением в автоматизированной программе АСУТ НБД "Журнале явок" и АРМ нарядчика.

АСУТ НБД должна систематизировать результаты расшифровки носителей информации, а также внесенные по результатам расследования причины и ответственность за нарушения, выявленные при этом, и в автоматическом режиме формировать отчетные формы:

- о видах и количестве нарушений в работе локомотивных бригад, УСБ, инфраструктуры, в т.ч. по группам нарушений;

- о принятых к локомотивным бригадам мерам по нарушениям (группам нарушений);

- о повторяемости аналогичных или подобных нарушений (групп нарушений) по машинистам, локомотивам, УСБ и его блокам, местам;

- о видах и количестве нарушений (групп нарушений) в работе УСБ и по каждому блоку системы в отдельности с разделением причин на техническую составляющую и нарушения правил эксплуатации, разделением ответственности по хозяйствам и структурным подразделениям ОАО "РЖД", заводам изготовителям и разработчикам УСБ;

- о соблюдении сроков, полноте и качестве расследования причастными подразделениями нарушений в работе локомотивных бригад, УСБ, инфраструктуры.

Отчетные формы должны содержать обобщенную и сгруппированную информацию в разрезе локомотивных (моторвагонных) депо, входящих в состав дирекций. Также должна быть обеспечена возможность получения в полном объеме отчетных форм, предназначенных для депо.

Отчетные формы должны содержать обобщенную и сгруппированную информацию в целом по сети и в разрезе региональных дирекций. Также должна быть обеспечена возможность получения в полном объеме отчетных форм депо.

Цели: повышение качества и объективности системы учета, проведения служебного расследования и анализа причин нарушений при обслуживании персоналом, эксплуатирующим тяговый подвижной состав, а также мониторинга вопросов работы локомотивных устройств и систем безопасности движения АПСН, КЛУБ, КЛУБ-У, БЛОК, САУТ-Ц, ЦМ, КПД-ЗВ, ЗП, ЗСЛ-2М, ТСКБМ, УКБМ, Л-116, Л-143, Л-159, Л-168, КОН (УСБ), выявление "узких" мест в их эксплуатации и техническом обслуживании для разработки и реализации корректирующих мер, направленных на устранение недостатков, а также упорядочение вопросов содержания и расследования причин нарушений в работе систем безопасности.

Для формирования отчетных форм по работе систем безопасности должны использоваться классификатор нарушений АСУТ НБД, выявляемых по результатам расшифровки скоростемерных лент и электронных носителей информации. Классификатор должен обеспечивать возможность применения разных фильтров по нарушениям одного расследования, отказам и причинам, приоритет виновности по первопричине, вызвавшей нарушение, формирование отчетных форм в итоговый отчет по выполненной работе участками, проводившими расследование (при рассмотрении нарушения в АСУТ НБД ТЧЭ, ТЧЭЗ, ТЧМИ проверка данной скоростемерной ленты должна отражаться в АСУТ АРМ ТЧМИ в формуляре работника локомотивной бригады, в отчете командно-инструкторского состава по проверке скоростемерных лент или в журнале проверки качества расшифровки скоростемерных лент и т.д.).

Альбомы отчетных форм должны содержать систематизированную информацию в различных видах автоматически формируемой отчетности, которая необходима руководителям и специалистам всех уровней для оперативной работы, для проведения ежемесячных, квартальных, годовых или за определенный период анализов и разборов.

Отчетные формы для депо по работе локомотивных бригад должны содержать систематизированную информацию:

- о видах и количестве нарушений, в т.ч. по группам нарушений;

- о повторяемости по каждому машинисту подобных или аналогичных нарушений (группы нарушений) за определенный период;

- о повторяемости нарушений в эксплуатации систем безопасности по работникам локомотивных бригад по каждой из систем;

- о нарушениях в работе систем безопасности, вызванных несоблюдением правил их эксплуатации, с детальным разложением причин (невыполнение требований определенных пунктов инструкций по эксплуатации этих систем);

- о несоблюдении сроков и неполном проведении расследования причастными лицами по каждому из нарушений в работе локомотивных бригад, а также в работе инфраструктуры (проследование входных запрещающих по приказу, прием, отправление и проследование поездов при запрещающем сигнале светофора, остановки поездов по показаниям УКСПС, сбои в работе устройств инфраструктуры, вызывающие нарушение графика движения поездов и т.д.), в т.ч. по группам нарушений.

Отчетные формы для депо по работе систем безопасности должны содержать систематизированную информацию:

- о видах и количестве нарушений в работе по каждому из УСБ с указанием групп причин и ответственных, установленных в ходе расследования;

- о критичности нарушений (отказов и сбоев) в работе УСБ с точки зрения их влияния на безопасность движения поездов;

- о соблюдении сроков, полноте и качестве расследования причин нарушений в работе УСБ.

Отчетные формы для ремонтных депо по работе систем безопасности должны содержать систематизированную информацию о нарушениях в работе систем безопасности, вызванных технической неисправностью:

- с разделением неисправностей по каждому блоку и узлу УСБ с указанием причин и ответственности за возникновение технической неисправности, в т.ч. на завод-изготовитель УСБ;

- о повторяемости на локомотивах подобных или аналогичных нарушений (группы нарушений) по

каждому УСБ за определенный период;

- о повторяемости нарушений, в т.ч. групп нарушений, связанных между собой определенными общими признаками, по отдельным блокам УСБ.

Отчетные формы для региональных дирекций тяги и МВПС должны содержать обобщенную и сгруппированную информацию в разрезе эксплуатационных локомотивных депо, входящих в состав дирекций. Также должна быть обеспечена возможность получения в полном объеме отчетных форм, предназначенных для депо.

Отчетные формы для региональных дирекций по ремонту тягового подвижного состава должны содержать обобщенную и сгруппированную информацию, указанную в разрезе ремонтных локомотивных (моторвагонных) депо, входящих в состав дирекций. Также должна быть обеспечена возможность получения в полном объеме отчетных форм ремонтных депо.

Отчетные формы для Дирекции тяги (Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава) должны содержать обобщенную и сгруппированную информацию, указанную в целом по сети и в разрезе региональных дирекций. Также должна быть обеспечена возможность получения в полном объеме отчетных форм региональных дирекций и депо.

Отчетные формы для ЦТР должны содержать обобщенную и сгруппированную информацию, указанную в целом по сети и в разрезе региональных дирекций. Также должна быть обеспечена возможность получения в полном объеме отчетных форм региональных дирекций и ремонтных депо.

Методики формирования отчетных форм должны обеспечивать:

Учет каждого нарушения в работе локомотивных бригад, в т.ч. их объединение

(суммирование) в группы нарушений, связанные между собой определенными общими признаками:

- нарушения установленных скоростей движения;

- нарушения технологии опробования тормозов;

- нарушения при управлении тормозами в пути следования;

- нарушение порядка подъезда к запрещающему сигналу;

- прием, отправление и проследование поездов при запрещающем сигнале светофора и т.д.

Получение необходимой информации по каждому конкретному выявленному нарушению, входящему в состав группы нарушений (дата, время, номер локомотива и номер секции локомотива, номер скоростемера, номер поезда, вес поезда, фамилия машиниста, место нарушения (станция, блок-участок, километр, пикет, маршрут следования, показание локомотивного светофора, скорость фактическая и допустимая, краткое описание нарушения в работе локомотивных бригад).

Выбор (по результатам расследования нарушений) и систематизацию причин и ответственности по группам или отдельным видам нарушений в работе локомотивных бригад с разбивкой по депо и Дирекциям.

Учет каждого случая нарушения в работе систем безопасности с возможностью объединения их в определенные группы нарушений, связанных между собой общими признаками как по отдельным системам, так и по видам нарушений:

- несвоевременное включение или следование с отключенными УСБ (всего, в т.ч. по каждому из УСБ);

- нарушения в работе основных УСБ, требующие взятия приказа, с отключением и без отключения устройств (всего, в т.ч. по каждому из УСБ);

- отсутствие или несоответствие регистрации параметров движения КЛУБ-У, КПД, ЗСЛ-2М;

- несоответствие электронной карты КЛУБ-У, базы данных САУТ.

Выбор по результатам расследования по каждому из нарушений в работе

УСБ (из классификатора нарушений) только возможных причин (из классификатора причин нарушений) и ответственных, а также систематизацию их по группам или отдельным видам. При этом результаты расследования должны предусматривать жесткую связь, позволяющую закрепить за каждым видом нарушения причины, возникновения нарушения и виновное (ответственное) предприятие.

Выделение из причин нарушений в работе УСБ отдельно технической составляющей и нарушения правил эксплуатации с указанием ответственности как по хозяйствам и структурным подразделениям ОАО "РЖД", так и по каждому устройству или по блоку системы в отдельности.

Получение необходимой информации по каждому выявленному нарушению в работе УСБ (дата, время, номер локомотива и номер секции локомотива, номер скоростемера, номер поезда, вес поезда, фамилия машиниста, место нарушения (станция, блок-участок, километр, пикет, маршрут следования), показание локомотивного светофора, скорость фактическая и допустимая, вид нарушения в работе УСБ).

Систематизацию нарушений в работе УСБ, допущенных по вине локомотивных бригад, по каждой системе или виду нарушения.

Систематизацию нарушений в работе УСБ по критичности отказов и сбоев с точки зрения безопасности движения поездов.

Формирование отчетов о полноте внесения причастными лицами результатов расследования и

нарушениях установленных сроков расследования.

Формирование информации о повторяемости на одном и том же локомотиве подобных или аналогичных нарушений (группы нарушений) в работе УСБ за определенный период.

Формирование информации о повторяемости по отдельным блокам УСБ нарушений, в т.ч. групп нарушений, связанных между собой определенными общими признаками.

Для формирования отдельных отчетных форм должно быть обеспечено взаимодействие:

- с АСУ ЦТР "Ведение рекламационной работы" (отнесение ответственности за нарушения в работе УСБ на заводы ЖДРМ, разработчиков и изготовителей УСБ);

- с модулем устройств безопасности электронного паспорта локомотива (повторяемость нарушений по отдельным блокам УСБ).

Анализ нарушений в работе УСБ по сети железных дорог ОАО "РЖД" должен содержать:

Наименования, а также абсолютное и относительное количество нарушений в работе каждого УСБ с разделением их на группы по критичности (нарушения, связанные с взаимодействием локомотивной и напольной аппаратуры АЛСН, САУТ, нарушения функции регистрации параметров движения, и т.д.).

Общую динамику или тенденцию изменения абсолютного и относительного количества нарушений в работе УСБ по сети дорог, а также Дирекции и локомотивных депо, у которых данные показатели значительно отличаются по сравнению с остальными.

Анализ причин технических неисправностей УБ с указанием общих по сети и с разбивкой по дорогам абсолютных и относительных показателей, характеризующих качество обслуживания и ремонта каждого из УСБ, с указанием ремонтных локомотивных

депо, прикрепленных к ним центров (ЦТО) или контрольно-ремонтных пунктов (КРП), осуществляющих периодические регламентные работы и ремонт блоков, после проведения которых происходит увеличение количества неисправностей.

Регламент взаимодействия структурных подразделений локомотивного комплекса в вопросах организации проведения расследования причин нарушений в работе локомотивных устройств безопасности должен определять перечень ответственных лиц, порядок и сроки проведения служебного расследования по каждому из нарушений (группам нарушений), выявленному при расшифровке носителей информации.

Программное обеспечение к автоматизированным рабочим местам дешифрации электронных носителей информации (далее - АРМ) должно обеспечивать:

- функциональное взаимодействие АРМ ТЧР и АРМ нарядчика для автоматического оповещения причастных работников о несоответствии времени отправления и прибытия поезда более 5 минут, по данным маршрута машиниста и расшифровки.

- хранение файлов поездок на едином сервере структурного подразделения;

- автоматическую передачу файла поездки на сервер после его считывания на клиентском рабочем месте с выдачей информации клиенту об успешном считывании файла поездки и сохранении его на сервере;

- автоматическое обновление баз данных по участкам при внесении изменений в базу данных сервера, по локомотивам при внесении изменений в картотеку ТПС АСУТ, по машинистам при внесении изменений в ЕК АСУТР по персоналу предприятия;

- поиск необходимого файла на сервере по одному из нескольких заданных параметров (номеру

локомотива, номеру носителя информации, табельному номеру машиниста, номеру поезда, участку или перегону, входящему в состав искомой поездки, дате поездки и т.д.);

- автоматизированную привязку базы данных АРМа дешифрации к базам данных локомотива после их обновления по единому номеру баз данных;

- автоматизированную привязку к автоматизированной системе учета выдачи и отмены предупреждений АСУ ВОП-2 с возможностью корректировки данного предупреждения при его использовании в случаях внесения изменений установленным порядком;

- автоматизированную передачу выявленных, подтвержденных оператором и зарегистрированных в АРМе нарушений в АРМ ТЧР и АСУТ НБД;

- автоматизированное выявление нарушений безопасности движения согласно перечня.

Приложение N 7

Экран

учета нарушений, выявленных техниками
по расшифровке депо ____ в _____ месяце ____ г.

Старший техник по расшифровке
_____ Смирнова А.А.

1. Экран учета нарушений, выявленных техниками по расшифровке, ежедневно заполняется лично техником по расшифровке, выявившем нарушения по окончании рабочей смены.

2. В графе отработанной смены с нарастающим итогом, через дробь записывается общее количество расшифрованных скоростемерных лент и кассет регистрации, количество выявленных нарушений и сумма дополнительного премирования техника по расшифровке за выявленные нарушения.

3. В случае лишения техника по расшифровке дополнительного премирования за некачественную расшифровку носителя старшим техником по расшифровке вносится информация по учету дополнительного премирования со дня лишения премии.

Приложение 8

ПЕРЕЧЕНЬ
ОСНОВНЫХ ИНСТРУКЦИЙ, ПРИКАЗОВ И УКАЗАНИЙ
ДЛЯ РУКОВОДСТВА В РАБОТЕ ТЕХНИКА ПО
РАСШИФРОВКЕ

- "[Правила](#) технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации", утвержденные Приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. N 286;

- "[Инструкция](#) по эксплуатации тормозов

подвижного состава железных дорог" ЦТ-ЦВ-ЦЛ-ВНИИЖТ/277 (до 1 января 2015 г.), " [Правила](#) технического обслуживания и управления тормозами железнодорожного подвижного состава", утвержденные Советом по железнодорожному транспорту государств-участников содружества (протокол от 6 - 7 мая 2014 г. N 60); (с 1 января 2015 г.);

- "[Инструкция](#) о порядке пользования автоматической локомотивной сигнализацией непрерывного типа (АЛСН) и устройствами контроля бдительности машиниста" от 25 октября 2001 г. N ЦШ-ЦТ/889;

- "Инструкция по ремонту и эксплуатации локомотивных скоростемеров ЗСЛ-2М" от 15 августа 1980 г. N ЦТ/3921;

- [Положение](#) "О порядке расследования, учета и анализа неисправностей технических средств, приведших к нарушениям нормальной работы устройств СЦБ, САУТ, АЛС" от 12 апреля 2001 г. N М-630у;

- "Инструкция по эксплуатации комплексов средств сбора и регистрации данных КПД-3 и расшифровке диаграммных лент" от 15 июня 1996 г. N ЦТ-397;

- "[Инструкция](#) по эксплуатации комплексного локомотивного устройства безопасности" от 25 апреля 2002 г. N ЦШ-ЦТ-907;

- Инструкция по расшифровке стационарного устройства дешифрации СУД-У;

- "Инструкция о порядке пользования локомотивной аппаратурой системы автоматического управления торможением поездов САУТ-Ц" от 17 мая 2002 г. N ЦТ-901;

- "Руководство по эксплуатации САУТ-ЦМ" от 8 января 2002 г. N ЦМ-485;

- "Руководство по эксплуатации ТСКБМ" от мая

2007 г. N НКРМ.424313.003 РЭ;

- "Инструкция по размещению, установке и эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда" от 20 мая 1999 г. N ЦВ-ЦШ-453;

- "О совершенствовании организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины" от 5 августа 2012 г. N 1704р;

"Инструкция о порядке пересылки локомотивов и МВПС" от 26 августа 2011 г. N 1873р;

- Расписания движения пассажирских, пригородных и грузовых поездов;

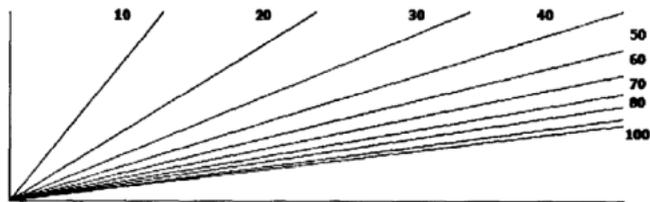
- Действующие дорожные и деповские приказы об установлении порядка обслуживания автоматических тормозов;

- Режимные карты и местные инструкции по вождению поездов на обслуживаемых участках;

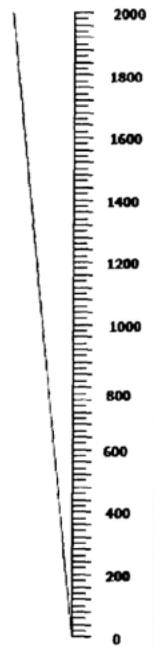
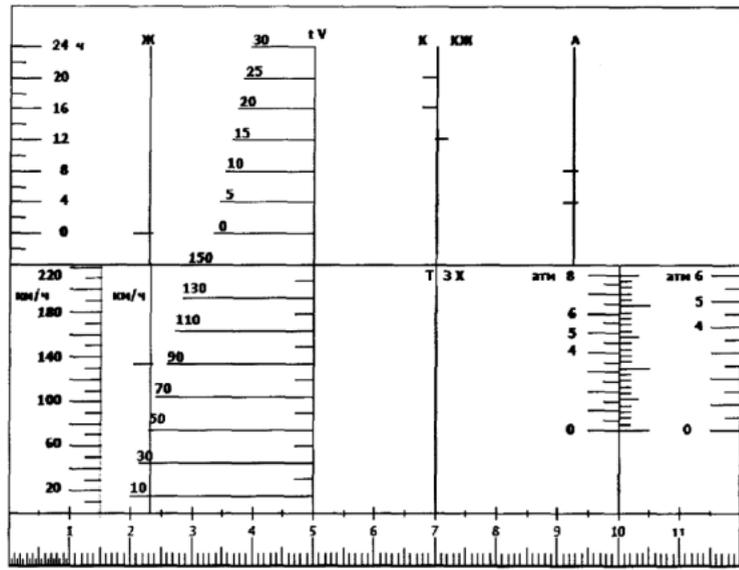
- Приказ владельца инфраструктуры "Об установленных скоростях движения".

Приложение N 9

<...>



СКОРОСТИ
 3,75 км/ч(150)
 5,62км/ч(225)
 1мм подъема пясца ТД
 0,32 кгс/см² (8)
 0,24 кгс/см² (6)



Приложение N 10

ШАБЛОН ДЛЯ РАСШИФРОВКИ СКОРОСТЕМЕРНЫХ ЛЕНТ

Масштаб:

5мм = 1км

1мм подъема писца

скорости

3,75 км/ч (150)

5,62 км/ч (225)

1мм подъема писца ТД

0,32 кгс/см² (8)

0,24 кгс/см² (6)

