



МІНІСТЭРСТВА ТРАНСПОРТУ І КАМУНІКАЦЫЙ
РЭСПУБЛІКІ БЕЛАРУСЬ

ДЗЯРЖАЎНАЕ АБ'ЯДНАННЕ
БЕЛАРУСКАЯ
ЧЫГУНКА

ЗАГАД

20.07.2020 № 586 ЖЗ

г. Мінск

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ
РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБЪЕДИНЕНИЕ
БЕЛОРУССКАЯ
ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

ПРИКАЗ

г. Минск

Об утверждении Инструкции по
заполнению маршрута машиниста

В целях совершенствования учета работы локомотивов, моторвагонного подвижного состава, времени работы локомотивных бригад, расхода электроэнергии и дизельного топлива на тягу поездов
ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить прилагаемую Инструкцию по заполнению маршрута машиниста (далее – Инструкция).

2. Руководителям структурных подразделений Управления Белорусской железной дороги, организаций, входящих в состав Белорусской железной дороги, и их обособленных структурных подразделений организовать изучение причастными работниками требований Инструкции.

3. Начальникам служб локомотивного хозяйства, перевозок, статистики, отделений Белорусской железной дороги, РУП «Главный расчетный информационный центр» БЖД обеспечить контроль за применением причастными работниками положений Инструкции.

4. Начальникам отделений Белорусской железной дороги начиная с 01.09.2020 обеспечить ведение и оформление маршрутов машиниста в соответствии с требованиями Инструкции.

5. Контроль за исполнением приказа возложить на начальника службы локомотивного хозяйства Гольнева Д.П.

Заместитель Начальника
Белорусской железной дороги

А.Л.Якобсон

17 Гергусь 225 45 46
27 Кучерук 225 05 59

Рассылается: всем НОД, ИРЦ – по ППП «Канцлер», Д, РБ, Т, НЧ, НОТ.
Всего: 5 экз.

У № 003910

УТВЕРЖДЕНО

Приказ заместителя
Начальника Белорусской
железной дороги
20.07.2020 № 586 #3

ИНСТРУКЦИЯ по заполнению маршрута машиниста

Глава 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Инструкция по заполнению маршрута машиниста (далее – Инструкция) устанавливает порядок заполнения маршрута машиниста формы ТУ-3 и ТУ-3а на Белорусской железной дороге (далее – БЖД).

2. Маршрут машиниста является основным документом для учета работы локомотивов, моторвагонного подвижного состава (далее – МВПС), расхода электроэнергии и топлива на тягу поездов, времени работы локомотивных бригад.

3. Маршрут машиниста формы ТУ-3 (приложение 1) выдается локомотивной бригаде при работе на электровозе, тепловозе, дизель-поезде, электропоезде в пассажирском, грузовом, хозяйственном видах движения в голове поезда; в одиночном следовании, в двойной тяге, в подталкивании; при смешанной работе – маневровой и с вывозными, передаточными поездами в грузовом движении; при замене работника локомотивной бригады или смене локомотива, а также при следовании бригады «пассажиром».

4. Маршрут машиниста формы ТУ-3а (приложение 2) выдается локомотивной бригаде при маневровой и прочей работе.

5. При сменном обслуживании локомотивов (МВПС) бригаде выдается на каждую поездку два маршрута машиниста: один до пункта смены локомотивной бригады при поездке «туда» и второй для возвращения «обратно».

6. При работе с поездами региональных линий экономкласса, вывозными, передаточными поездами в грузовом движении, маневровой, поездной и других видах сменной работы выдается отдельный маршрут на каждое дежурство.

7. При работе локомотивных бригад (по обороту) на электровозах или электропоездах за пределами БЖД им выдаются два маршрута машиниста на поездки «туда» и «обратно».

8. Данные о времени (время местное) записываются в часах и минутах, дата – по календарным суткам.



Нули в часах и минутах проставляются следующим образом: 00 ч 30 мин, 5 ч 00 мин, полночь – 23 ч 59 мин.

9. Бланки маршрута машиниста, выдаваемые локомотивным бригадам, нумеруются с начала месяца нарядчиком или дежурным по депо.

Глава 2 ПОРЯДОК ЗАПОЛНЕНИЯ МАРШРУТА МАШИНИСТА ФОРМЫ ТУ-3

Раздел 1. Сведения о локомотиве и составе локомотивной бригады

10. Раздел заполняется нарядчиком или дежурным по депо или пункту оборота.

11. При смене локомотивных бригад на станционных путях сведения о серии, заводском номере локомотива, номера моторных и прицепных вагонов МВПС заполняются машинистом.

12. При обслуживании одной локомотивной бригадой двух или трех локомотивов, соединенных по системе многих единиц (далее – СМЕ), заполняется один маршрут машиниста. Серии и заводские номера тягового подвижного состава (один под другим) проставляются в строгом порядке их соединения.

При работе на отдельной секции локомотива, кроме того, указывается индекс этой секции.

13. При работе дизель-поездов или электропоездов в составе нескольких секций с обслуживанием их одной локомотивной бригадой выдается один маршрут машиниста, в котором указываются заводские номера моторных и прицепных вагонов. При работе сдвоенного сцепа – записываются через дробь заводские номера каждого дизель-поезда, электропоезда, с указанием всех заводских номеров моторных и прицепных вагонов.

Раздел 2. Следование «пассажиром» локомотивной бригады к месту работы или обратно

14. Графы «Дата, № поезда», «Станция отправления», «Время отправления», «Станция назначения», «Время прибытия» раздела заполняются дежурным по станции или другим уполномоченным работником станции отправления при наличии в маршруте машиниста записей, заверенных дежурным по депо: число, месяц и год выдачи маршрута машиниста, фамилии и инициалы каждого члена локомотивной бригады.

15. Графы «Экспортная станция» и «Дата и время проследования» заполняются машинистом. В графе «Экспортная станция» указывается



наименование экспортной станции. В графе «Дата и время проследования» указывается дата (по календарным суткам) и время проследования экспортной станции.

16. При следовании локомотивной бригады к месту работы из депо приписки все сведения заполняются по строке «туда», а при возвращении бригады в депо – по строке «обратно».

Раздел 3. Сведения о рабочем времени локомотивной бригады

17. Раздел заполняется нарядчиком или дежурным по депо, а при смене локомотивных бригад на станционных путях – машинистом.

18. Время явки на работу отмечается по моменту фактической явки.

19. В случае возвращения локомотивной бригады (без отдыха в пункте оборота) на другом локомотиве (МВПС) заполняется второй маршрут машиниста, в котором «время явки на работу» должно совпадать со «временем окончания работы бригады» на первом локомотиве (МВПС).

20. Время начала приемки локомотива (МВПС) и время окончания сдачи локомотива (МВПС) после поездки отмечается дежурным по депо по моменту фактического начала приемки и окончания сдачи локомотива (МВПС).

21. При работе локомотивов (МВПС) на участках обращения большой протяженности с несколькими пунктами смены локомотивных бригад на станционных путях записи о времени приемки и сдачи локомотива (МВПС) производят машинисты.

22. Графы «Время сдачи локомотива (МВПС) предыдущей бригадой» и «Дата сдачи локомотива (МВПС) предыдущей бригадой» заполняются машинистом, согласно журналу технического состояния локомотива (МВПС) формы ТУ-152.

При обслуживании одной локомотивной бригадой двух или трех локомотивов (МВПС), соединенных по СМЕ, заполняются графы «Время сдачи локомотива (МВПС) предыдущей бригадой» и «Дата сдачи локомотива (МВПС) предыдущей бригадой» в строгом порядке их соединения.

23. В графе «Время окончания работы локомотивной бригады» указывается время с учетом окончания оформления маршрута машиниста, но не более установленной нормы на проход локомотивной бригады от места сдачи локомотива (МВПС) на станционных (деповских) путях к месту оформления маршрута машиниста.

Внесенные в 3-й раздел маршрута машиниста сведения заверяются подписью дежурного по депо с расшифровкой фамилии.

24. Время проследования контрольного поста при выходе из депо и при заходе в депо заполняется машинистом локомотива (МВПС) по указанию дежурного по депо, переданному по радиосвязи. Время



преследования контрольного поста должно соответствовать времени, зафиксированному напольным считывающим устройством системы автоматической идентификации подвижного состава, установленным в депо.

Раздел 4. Сведения о работе локомотива (МВПС) в подталкивании, двойной тяге, пересылке, СМЕ

25. Раздел заполняется дежурным по депо. Если локомотив, участвующий в подталкивании, двойной тяге или пересылке, начинает работу на станции, этот раздел заполняется машинистом.

При участии локомотива в подталкивании или двойной тяге с обслуживанием каждого локомотива отдельной локомотивной бригадой сведения о совместно работающих локомотивах включаются в раздел 4 маршрутов машиниста каждой локомотивной бригады.

В графе «Вид следования» обязательно указывается наименование работ, выполненных локомотивной бригадой:

подталкивание;

двойная тяга;

пересылка с бригадой без участия в вождении;

пересылка без бригады;

СМЕ.

26. При работе локомотивов в подталкивании в маршруте машиниста ведущего локомотива в графе «Вид следования» необходимо записать «Подталкивание», далее заполняется серия и заводской номер вспомогательного локомотива, начальная и конечная станции подталкивания. В маршруте машиниста вспомогательного локомотива в графе «Вид следования» указывается «Подталкивание» и заполняется серия и заводской номер ведущего локомотива, начальная и конечная станции подталкивания.

27. Двойной тягой считается работа вспомогательных локомотивов, находящихся в поезде после головного (ведущего) локомотива и управляемых самостоятельными локомотивными бригадами.

При следовании локомотивов двойной тягой в маршруте машиниста ведущего локомотива в графе «Вид следования» записывается «Двойная тяга», далее указывается серия и заводской номер вспомогательного локомотива, начальная и конечная станция следования двойной тягой. В маршруте машиниста вспомогательного локомотива в графе «Вид следования» записывается «Двойная тяга», далее указывается серия и заводской номер ведущего локомотива, начальная и конечная станция следования двойной тягой.

28. Пересылка локомотивов, находящихся в эксплуатируемом парке:

28.1. при пересылке локомотивов «с бригадой без участия

в вождении» в маршруте машиниста ведущего локомотива в графе «Вид следования» записывается «Пересылка с бригадой», далее указывается серия и заводской номер пересылаемого локомотива, начальная и конечная станция пересылки;

Локомотивной бригаде, сопровождающей пересылаемый локомотив, выдается маршрут машиниста, заполненный установленным порядком. В графе «Вид следования» записывается «Пересылка без участия в вождении», далее указывается серия и заводской номер ведущего локомотива, «От станции» и «До станции».

28.2. При пересылке локомотива «без бригады» в маршруте машиниста ведущего локомотива дежурным по депо или машинистом на основании сведений из журнала технического состояния локомотива формы ТУ-152 в графу «Вид следования» заносится запись «Пересылка без бригады», заполняется серия и заводской номер пересылаемого локомотива, начальная и конечная станция пересылки, дата и время сдачи пересылаемого локомотива предыдущей бригадой.

Вес локомотивов, пересылаемых с бригадой и без бригады, в вес поезда брутто не включается.

29. При неисправности (повреждении) локомотива или МВПС в пути следования (на перегоне, промежуточной станции или станции смены локомотивных бригад) с момента затребования вспомогательного локомотива в маршруте машиниста неисправного (поврежденного) локомотива, МВПС в графе «Вид следования» необходимо записать «Неисправность» («Повреждение»), серию и заводской номер вспомогательного локомотива, ближайшую станцию или остановочный пункт, где произошла остановка поезда по причине неисправности, а также указать дату и время.

30. При работе по «СМЕ» в маршруте машиниста проставляется в графе «Серия и заводской номер вспомогательного локомотива» серию и номер локомотива, работающего по СМЕ. В графах «От станции» «До станции» указываются наименования начальной и конечной станции следования по СМЕ, а в последней графе – «дата» и «время» сдачи предыдущей бригадой.

Раздел 5. Сведения о движении, нумерации, весе и составе поезда

31. В графе «Наименование станций, остановочных пунктов или перегонов» ставится штемпель станции с ясным оттиском или вписывается машинистом от руки название остановочного пункта или километра (ближайшего остановочного пункта).

Если между двумя станциями или отдельными пунктами существует обводная ветка или несколько параллельных путей, то при проследовании данного участка поездом без остановок, необходимо

в маршруте машиниста указать дополнительно любую станцию на этом участке, кроме конечных станций.

32. Графы «Время прибытия или начала маневровой работы» и «Время отправления или окончания маневровой работы» заполняются машинистом. Время, внесенное в данные графы должно совпадать с показаниями устройств безопасности (КЛУБ-У, КЛУБ-УП, КПД, скоростемера ЗСЛ2М и др.), которыми оборудованы локомотивы и МВПС. Машинист несет ответственность за своевременную синхронизацию данных текущего времени скоростемера, которая осуществляется с использованием средств радиосвязи, путем запрашивания значения точного времени у дежурного по станции (или поездного диспетчера) перед отправлением, а также в пути следования и заблаговременно перед прибытием на станцию назначения.

Время фактического отправления и прибытия поезда или одиночного локомотива записывается только по отдельным пунктам, на которых была остановка.

Наименование и время проследования без остановки межотделенческого стыкового пункта (далее – МОСП) или стыковой станции между отделениями БЖД указывается машинистом в графах «Наименование станций, остановочных пунктов или перегонов» и «Время прибытия или начала маневровой работы». Командно-инструкторский состав депо обязан обеспечить машинистов перечнем таких пунктов и стыковых станций.

По пассажирским поездам, следующим по расписанию, фактическое время прибытия и отправления с промежуточных станций не указывается, но обязательно делается отметка о проследовании МОСП, стыковой станции между отделениями БЖД или экспортной станции. При наличии в расписании технических стоянок на станциях, по которым по распоряжению диспетчера поезда следуют без остановки, необходимо указывать время проследования станции.

В случае простоя МВПС или локомотива с пассажирскими поездами на промежуточных станциях более или менее времени предусмотренного расписанием указывается наименование станции, время фактического прибытия и отправления поездов в соответствующих графах.

33. При наличии маневровой работы на станции машинистом локомотива отдельной строкой записывается наименование станции, в графах «Время прибытия или начала маневровой работы» и «Время отправления или окончания маневровой работы» записывается время начала и время окончания маневровой работы на станции, в графах «Простой на промежуточной станции» и «Маневры на промежуточной станции» время простоев и маневров, в графах «Номер поезда» – «Условная длина» указывается подробный вид маневровой работы.



Сведения о маневрах, простоях и прочей работе заверяются руководителем работ, дежурным по станции или другим уполномоченным работником станции с проставлением штампа станции.

34. В графе «Продолжительность вынужденных остановок у запрещающих сигналов» указывается время простоя у светофора. В графе «Наименование станций, остановочных пунктов или перегонов» указывается номер (литер) светофора.

35. Графа «Номер поезда» заполняется машинистом локомотива (МВПС) по указанию дежурного по станции.

36. В маршруте машиниста локомотивной бригады, сопровождающей локомотив, пересылаемый без участия в вождении, машинист по указанию дежурного по депо (станции) проставляет номер поезда одиночного следования в соответствии с видом движения, под который пересылается этот локомотив. При этом номер поезда, в составе которого пересылается локомотив, указывается в разделе 11 «Замечания».

37. При неисправности (повреждении) локомотива или МВПС в маршруте машиниста вспомогательного локомотива, после прицепки его к неисправному (поврежденному) локомотиву или МВПС, указываются сведения о номере поезда, с которым следовал неисправный (поврежденный) локомотив или МВПС, данные о фактическом количестве вагонов и весе поезда, а также дата и время прицепки.

Пример. В маршруте машиниста вспомогательного локомотива (после его прицепки к неисправному дизель-поезду или электропоезду) указывается: в разделе 5 в графе «Номер поезда» – номер поезда МВПС; в графе «Пассажирские вагоны рабочего парка» – фактическое количество вагонов (количество вагонов поврежденного (неисправного) дизель-поезда, электропоезда); в графе «Вес поезда в тоннах брутто» – фактический вес поезда брутто, с которым следовал поврежденный (неисправный) МВПС с наличием пассажиров и багажа.

38. В маршруте машиниста вспомогательного локомотива (после его прицепки к электропоезду при отсутствии напряжения в контактной сети на участке движения электропоезда (работы в «окно», действия обстоятельств непреодолимой силы и т.д.)) указывается: в разделе 5 в графе «Номер поезда» – номер поезда, соответствующий диапазону номеров хозяйственных поездов для перевозки работников пути, контактной сети и т.д. к месту работы и обратно в моторвагонном или специальном самоходном подвижном составе, в графе «Прочие пассажирские вагоны рабочего парка» – фактическое количество вагонов электропоезда; в графе «Вес поезда в тоннах брутто» – фактический вес поезда брутто, с которым следовал электропоезд.

39. При формировании соединенного грузового поезда и проследовании его от станции соединения до станции разъединения без

изменения веса и состава указываются «измененные» номера поездов. При этом порядок присвоения нумерации головному поезду и второму должен соответствовать «Системе нумерации поездов».

Например, если головному (первому) поезду присваивается номер 9201, то второму – 9251, если головному поезду присвоен номер 9217, то номер последующего поезда будет 9267.

После разъединения поездов, входивших в состав соединенного поезда, им возвращается прежняя нумерация, если при этом они не прибыли на участковую (сортировочную) станцию, на которой заканчивается действие расписания.

40. Графа «Вес поезда в тоннах нетто» и графа «Вес поезда в тоннах брутто» заполняются машинистом на основании данных натурального листа грузового поезда формы ДУ-1 и пассажирского поезда – ДУ-1Л, а для МВПС – исходя из сведений о его серии.

Примечание. В хозяйственных поездах и МВПС данные о весе поезда заполняются только в графе «Вес поезда в тоннах брутто».

40.1. Вес поезда должен быть указан для всех поездов, кроме одиночно следующих локомотивов.

40.2. Данные о весе и составе поезда в маршруте машиниста заверяются личной подписью ответственного лица (с наложением штампа) на промежуточных станциях в случаях, когда на них происходили какие-либо изменения состава поезда (отцепка и/или прицепка вагонов).

41. В графах 10–13 указывается количество вагонов пассажирского парка в физических единицах.

42. В графах 15–24 указывается количество грузовых вагонов рабочего парка в физических единицах, с учетом состояния вагона: груженный или порожний.

43. В графе «Итого грузовых вагонов рабочего парка» указывается сумма граф с 15 по 20.

44. В графах 26, 27 «Нерабочий парк в физических единицах» указывается наличие в составе поезда вагонов нерабочего парка. Включаются в нерабочий парк вагоны неисправные, выделенные для спецтехнадобностей и используемые для остальных надобностей. Данные о весе этих вагонов учитываются только в графе «Вес поезда в тоннах брутто».

45. В графе 28 указывается наличие в составе поезда недействующих локомотивов, тендеров, автомотрис, а также вагонов-механизмов, специальных вагонов рефрижераторных поездов и секций (дизель-, электросекций и машинных отделений), следующих как «груз на своих осях». Данные о весе этих вагонов указываются только в графе 9 «Вес поезда в тоннах брутто».



46. Графы 15-30 заполняются машинистом на основании данных итоговой части натурального листа грузового поезда формы ДУ-1.

47. При использовании поездного локомотива на прочих видах работы, как например: дезинфекция и промывка вагонов, снабжение водой и прогрев составов пассажирских поездов, подогрев цистерн, опробование тормозов, тушение пожаров и т.п., в графах 10–28 делаются об этом записи с указанием времени, затраченного на каждый вид работы отдельно. Вид работы указывается конкретно, обобщающие записи, как например, «хозяйственная работа», не допускаются.

48. При работе локомотивов в двойной тяге соблюдается следующий порядок заполнения:

в маршруты машиниста ведущего и вспомогательного локомотивов заносятся сведения о времени следования и маневров (если они производились), номере поезда, пунктах следования, весе нетто и брутто, составе поезда в осях, условной длине (в вагонах).

49. При работе локомотивов на подталкивании соблюдается следующий порядок заполнения.

В маршруте машиниста подталкивающего локомотива (с «хвоста» или с «голова») в разделе 5 указывается время следования и маневров (подталкивание), номер толкача согласно «Системе нумерации поездов», начальный и конечный пункты подталкивания, только вес брутто подталкиваемого поезда и количество осей в составе подталкиваемого поезда, условная длина (в вагонах).

Изменения в работе подталкивающего локомотива (его переход с одиночного следования на подталкивание или обратно) должны быть отмечены соответствующей нумерацией одиночного следования от (к) подталкивания или номером поезда-толкача, согласно «Системе нумерации поездов»

При использовании подталкивающего локомотива на поездной работе ему присваивается соответствующая поездная нумерация, а графы веса нетто, брутто и состава поезда заполняются установленным порядком для поездных локомотивов.

Время маневровой работы подталкивающего локомотива на промежуточных станциях вносится в графу 5.

Время маневровой работы подталкивающего локомотива на начальных и конечных станциях записывается по графам 10–30 «Маневры _____ часов». Запись заверяется дежурным по станции с наложением штемпеля станции.

50. Время, затраченное на технические операции локомотива (снабжение водой, песком, смазочными, обтирочными и другими материалами, очистка и обмывка локомотива и т.д.) при работе с передаточными, вывозными поездами и при работе толкачей,

записывается в отдельной строке раздела 5 маршрута машиниста: начало в графе 2, окончание – в графе 3; место производства технических операций записывается в графе 1 с указанием в последующих графах слов «Технические операции» и заверяется дежурным по депо при производстве технических операций с заходом локомотива (МВПС) в депо.

51. При работе локомотива на колее 1435 мм с грузовыми вагонами 12-значной системы нумерации в маршруте машиниста, выданном локомотивной бригаде, разделы 1–4 заполняются в установленном порядке. В разделе 5 «Сведения о движении, нумерации, весе и составе поезда» заполняется графа «Вес поезда в тоннах брутто», графа «Недействующие локомотивы, механизмы и другие», графа «Количество осей в составе поезда».

Раздел 6. Простой сверх расписания на станциях, перегонах, нагон и опоздания

52. Раздел заполняется машинистом локомотива (МВПС) для пассажирских и грузовых поездов и сверяется по радиосвязи с дежурным по станции или поездным диспетчером. Время простоя сверх расписания на станциях или перегонах, а также время нагона или опоздания, проставленное в маршруте машиниста, контролируются по лентам скоростемеров и данным электронных носителей информации техниками-расшифровщиками, и заверяется подписью в графе «Фамилия и подпись расшифровщика».

53. В графе «Наименование станции и перегона» записывается наименование станции, перегона, на которых была остановка локомотива (МВПС) сверх расписания.

54. В графе «Причины простоя поездов или отметка о нагоне или опоздании» указываются причины опозданий и остановок. В этой же графе делается отметка для пассажирских поездов о нагоне.

55. В графе «Номер поезда» указывается номер поезда, с которым локомотив (МВПС) простаивал на станции, перегоне сверх расписания.

56. В графе «Продолжительность (ч, мин)» отмечается продолжительность простоя в часах и минутах.

57. Графа «Фамилия и подпись ДСП или машиниста» предназначена для подписи дежурного по станции или машиниста, удостоверяющих правильность записей в разделе 6 маршрута.

Раздел 7. Сведения о наборе и расходе топлива, электроэнергии и масла, жидких реагентов

58. Сведения подраздела 7.1. «Набор топлива и масла» заполняются



по дизельному топливу, маслам, жидким реагентам в килограммах (кг).

59. Пункт 7.1.1 «База топлива локомотивного депо, дата и время набора топлива и масла» заполняется работниками базы топлива при отпуске машинистам с указанием наименования локомотивного депо, номера ведомости формы ФМУ-24, даты набора, времени начала набора и времени окончания набора, фамилии отпустившего и принявшего.

60. В пунктах 7.1.2 «Набор топлива» и 7.1.3 «Набор масла» работником базы топлива указывается количество, плотность, температура набранного топлива и масел в килограммах (кг), а также указывается марка масел и номер ведомости формы ФМУ-24.

При снабжении дизель-поезда реагентом AdBlue количество набранного реагента записывается в пункте 7.1.3 «Набор масла». В строке марка масла указывается «AdBlue», а в столбцах помечаются номера вагонов «А», «D», «E», «B».

Данные о наборе топлива, масел и реагента заверяются подписями работника базы топлива и машиниста локомотива (МВПС) и должны точно соответствовать записям в ведомостях формы ФМУ-24.

61. Пункт 7.1.4 «Показания при пересечении госграницы» заполняется машинистом при пересечении госграницы по показаниям счетчиков электроэнергии, отопления и рекуперации.

62. В подразделах 7.2-7.6 записи производятся дежурным по депо или машинистом-приемщиком и машинистом, а при смене бригад на станционных путях – сдающим и принимающим машинистами. Записи подтверждаются подписями всех причастных лиц в обоих маршрутах машиниста.

63. При работе локомотивов (МВПС) по СМЕ с обслуживанием их одной локомотивной бригадой сведения о наборе и расходе топлива, масла или электроэнергии по каждому локомотиву (МВПС) записываются по секциям в порядке расположения их номеров.

64. В пункте 7.2 «Принято от машиниста при постановке локомотива (МВПС) в депо после работы» указывается количество топлива или показания счетчика расхода электроэнергии, принятое машинистом-приемщиком от бригады при постановке локомотива (МВПС) в депо после работы. Эти записи производятся на основании журнала технического состояния локомотива (МВПС) ТУ-152 по каждой секции локомотива (МВПС). Если не было захода локомотива (МВПС) в депо, записи в пункте 7.2 не производятся.

65. В пункте 7.3 «Расход в депо без бригады (на горячий простой)» машинист-приемщик, дежурный по депо или другое ответственное за прогрев локомотива (МВПС) лицо записывает расход топлива или электроэнергии за время простоя локомотива (МВПС) в депо без бригады («горячий простой»), также необходимо указать температуру воздуха, время



простоя локомотива (МВПС). Данная запись заверяется подписью лица, производившего запись, с расшифровкой фамилии. Определение количества израсходованного топлива или электроэнергии за время простоя, как в основном, так и в обратном депо, производится для локомотивов (МВПС) во всех случаях по фактическому расходу по данным замера баков или показаниям электросчетчиков.

66. В пункте 7.4 «Расход на технологические нужды (по актам)» записывается количество топлива или электроэнергии, израсходованного в депо на технологические нужды (ремонт КР, СР-1, СР-2, ТР-1, ТР-2, ТР-3, техническое обслуживание ТО-3, ТО-4, и их ожидание). Этот расход в обязательном порядке оформляется актом, который прилагается к маршруту машиниста локомотивной бригады, выезжающей на данном локомотиве (МВПС) из депо.

При сливе дизельного топлива из бака тепловоза (МВПС) перед постановкой в ремонт на основании фактического замера составляется акт в двух экземплярах за подписью ответственных лиц. Один экземпляр акта хранится в центре оперативно-технического учета, второй экземпляр – в бухгалтерии локомотивного депо.

67. Дизельное топливо и электроэнергия, израсходованные на открывание дверей МВПС или на прочие собственные нужды за время «перемещения неисправных/исправных» локомотивов и МВПС, находящихся в неэксплуатируемом парке, оформляются актом, который подписывается машинистом, прибывшим на этом локомотиве или МВПС в депо ремонта, мастером цеха ТО-2 и дежурным по депо.

68. В пункте 7.5 «Принято машинистом от депо или при смене на станционных путях» локомотивная бригада, принимающая локомотив (МВПС), указывает фактическое количество топлива или показания приборов учета электроэнергии на локомотиве (МВПС) по каждой секции во время приемки его в депо или при смене на станционных путях. Записи в обязательном порядке заверяются подписями сдающего и принимающего лица с разборчивой расшифровкой фамилии и должности.

Примечания: 1. Количество топлива или электроэнергии в пункте 7.5 должно соответствовать результату, указанному в пункте 7.2 за вычетом топлива или электроэнергии, указанных в пунктах 7.3 и 7.4 или прибавлением данных подпункта 7.1.2 пункта 7.1.

2. Если не было расхода или набора топлива или электроэнергии за время простоя в депо (перед поездкой), то количество должно соответствовать данным пункта 7.2.

69. В пункте 7.6 «Сдано после поездки» записывается количество топлива или показания приборов учета электроэнергии, сданное машинистом при заходе локомотива (МВПС) в депо или при смене на станционных путях и определяется по данным замера, произведенного причастными работниками смены дежурного по депо. Это же количество

топлива (электроэнергии) записывается в книге формы ТХУ-5 для учета расхода топлива (электроэнергии) в депо.

Записи о количестве принятого и сданного топлива, а также показания электросчетчиков заверяются подписями сдающего и принимающего машинистов с разборчивой расшифровкой фамилии.

Показания электросчетчиков электровозов (на каждую секцию) записываются в целых числах.

70. Расход электроэнергии на отопление пассажирских поездов и рекуперация при наличии на электровозах специальных дополнительных счетчиков отражается в соответствующих графах и заполняется машинистом.

Раздел 8. Работа в организации (заказчик)

71. Раздел заполняется представителем организации (заказчик). В разделе записывается наименование организации, для которой выделен локомотив, продолжительность работ и подписывается с указанием должности и фамилии заказчика.

72. При выдаче маршрута машиниста локомотивным бригадам для работы локомотивов на путях необщего пользования в соответствии с договором на оказание услуг организациям, не входящим в состав БЖД, запись производится дежурным по депо. Эта работа учитывается согласно Коду шифров №1 как маневры на путях необщего пользования и операторы центров оперативно-технического учета работы локомотивных депо (далее – ЦОТУ) вносят как «ВЫД».

Раздел 9. Нахождение в доме отдыха

73. В данном разделе дежурным по депо отмечается время отдыха локомотивных бригад в пунктах оборота по норме и фактически, причем фактическое время окончания отдыха учитывается по моменту явки к месту работы по расписанию, наряду или вызову по телефону.

Причины непредоставления отдыха полностью и частично должны быть указаны дежурным по оборотному депо или пункту подмены.

Раздел 10. Предупреждения

74. В раздел «Предупреждения» машинист вносит данные о местах начала и окончания участка движения поезда с ограничением скорости, скорость движения и протяженность участка, на котором производилось снижение скорости в соответствии с выданным локомотивной бригаде бланком предупреждений формы ДУ-61. Достоверность данных записей проверяет техник-расшифровщик, заверяя личной подписью с указанием фамилии.



Раздел 11. Замечания

75. Раздел предназначен для данных, не предусмотренных в других разделах маршрута, например:

- о нарушении установленной нормы времени на экипировку и осмотр локомотива (МВПС) при нахождении его на станционных путях;
- о содержании приказа начальника отделения БЖД на увеличение непрерывной продолжительности работы локомотивной бригады (номер приказа, дата, время его передачи и краткое содержание);
- о прохождении предрейсового (предсменного) медицинского осмотра;
- о работе соединенного поезда.

Сведения о вынужденных остановках на перегонах и задержках у светофоров записываются машинистом по каждой остановке с указанием причин.

Такие записи в обязательном порядке должны заверяться подписью лица, ответственного за эти данные.

При наличии записи об увеличении времени на сдачу локомотива, данные заверяются подписью машиниста приемщика и печатью дежурного по депо.

При наличии записи об увеличении станционного времени до проследования контрольного поста данные должны быть заверены подписью и печатью дежурного по депо.

76. Внизу оборотной стороны маршрута предусмотрены две подписи – машиниста и лица, принявшего маршрут машиниста после работы (дежурный по депо или нарядчик), которые обязаны удостоверить полноту и правильность записей всех разделов маршрута машиниста.

Глава 3

ПОРЯДОК ЗАПОЛНЕНИЯ МАРШРУТА МАШИНИСТА ФОРМЫ ТУ-3А

77. Маршрут машиниста формы ТУ-3а выдают локомотивной бригаде при маневровой и прочей работе.

78. Раздел 1 маршрута машиниста заполняется дежурным по депо или нарядчиком аналогично разделу 1 маршрута машиниста формы ТУ-3.

79. Раздел 2 «Сведения о рабочем времени бригады» заполняется аналогично разделу 3 маршрута машиниста формы ТУ-3 машинистом и заверяется дежурным по станции или другим уполномоченным работником станции, дежурным по депо.

80. Раздел 3 «Сведения о наборе и расходе топлива или электроэнергии и масла» заполняется аналогично разделу 7 маршрута формы ТУ-3.



81. Раздел 4 «Замечания» предназначен для записи сведений, не предусмотренных в других разделах маршрута машиниста.

82. Раздел 5 «Сведения о маневровой работе» заполняется согласно графам машинистом. Достоверность сведений о маневрах, количестве переработанных вагонов, простоях и прочей работе заверяется руководителем работ, дежурным по станции или другим уполномоченным работником станции с проставлением штампа станции.

В случае выполнения маневровой работы для организаций, не входящих в состав БЖД, достоверность данных, указанных в маршруте машиниста, заверяется подписью работника, назначенного приказом заказчика.

При выполнении маневровым локомотивом поездной работы, последняя оформляется маршрутом машиниста формы ТУ-3.

Глава 4

ОКОНЧАНИЕ ОФОРМЛЕНИЯ И СДАЧА МАРШРУТА МАШИНИСТА

83. Все локомотивные бригады по всем видам тяги сдают маршруты в депо своей приписки, независимо от того на локомотиве (МВПС) приписки своего или другого депо производилась поездка. В случае временного прикомандирования локомотивной бригады к другому депо, маршрут машиниста сдается в депо, к которому была прикомандирована локомотивная бригада.

84. Маршруты машиниста поездных локомотивов (МВПС) должны сдаваться машинистами в день прибытия из поездки и сдачи локомотива (МВПС).

Машинисты, выполнявшие сменную работу на передаточных и вывозных поездах, маневровых и диспетчерских локомотивах, толкачах, должны сдавать маршруты в депо сразу же после окончания смены.

Маршруты машиниста на локомотивы, работающие на станциях, где имеется оборотное депо, или на промежуточных станциях, пересылаются через дежурного по оборотному депо или дежурного по станции в депо приписки локомотивных бригад после окончания каждой смены.

85. После сдачи локомотива (МВПС) машинист подписывает маршрут машиниста и передает его дежурному по депо или нарядчику, которые обязаны проверить правильность, аккуратность и четкость записей данных о бригаде, времени прохода локомотивом (МВПС) контрольного поста и сдачи локомотива (МВПС).

Особенно тщательно должны проверяться следующие данные:

номер и вес поезда – нетто и брутто;

состав поезда в физических вагонах;



прием, набор и сдача топлива, показания электросчетчиков;
следование двойной тягой и подталкивание;
время непрерывной работы локомотивной бригады;
время отправления, прибытия, стыковой станции между
отделениями БЖД, МОСП или экспортная станция.

86. В случае обнаружения в заполненном маршруте машиниста неточностей дежурный по депо или нарядчик обязаны потребовать от машиниста исправления по документам неправильно сделанных записей.

Всякие исправления в маршруте должны быть обязательно заверены подписью лица, сделавшего их.

При этом запрещаются подчистки и подтирки.

Ошибочно записанные сведения или данные должны быть перечеркнуты одной нежирной чертой, а вместо них проставлены другие – достоверные.

87. После проверки маршрутов машиниста дежурный по депо или нарядчик, на которых возлагается контроль за своевременностью сдачи маршрутов машиниста локомотивными бригадами, передает их в расшифровку для проверки данных разделов 6 и 10 маршрута машиниста формы ТУ-3. После проверки маршруты сдаются в ЦОТУ.

При необходимости вносятся изменения, которые заверяются подписью с расшифровкой фамилии лица, внесшего изменения.

В ЦОТУ маршруты машиниста обрабатываются в соответствии с установленным порядком.

88. Ответственность за правильное заполнение, ведение и оформление маршрутов машиниста в депо возлагается на дежурного по депо и нарядчика, а в пути следования – на машиниста.

89. Дежурные по депо, начальники ЦОТУ, нарядчики, машинисты-инструктора несут ответственность за проведение соответствующих инструктажей и осуществление контроля в части правильного заполнения и оформления работниками локомотивных бригад маршрута машиниста.

90. Специалисты служб локомотивного хозяйства, перевозок, статистики, отделений БЖД, начальники станций, локомотивных депо обязаны обеспечить контроль за исполнением требований инструкции.

91. Срок хранения отработанных маршрутов машиниста – 3 года.

Хранение запасных бланков маршрутов в депо возлагается на главного бухгалтера депо, а хранение бланков маршрутов текущего расхода – на нарядчиков локомотивных бригад, которые ответственны как за сохранность маршрутов машиниста, так и за правильность их использования.

Бланки формы ТУ-3 и ТУ-3а, изготовленные в соответствии с требованиями приказа Начальника Белорусской железной дороги



от 22.08.2011 № 302Н (с изменениями и дополнениями), считаются действительными для поездок на локомотивах и дизель-поездах, до их полного использования.

