

Контактные данные преподавателя:

[e-mail: sergey\\_696921@mail.ru](mailto:sergey_696921@mail.ru)

WhatsApp: 89242689904

**Лекция № 6.**

## **ИНСТРУКЦИЯ**

**по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте**

**Российской Федерации**

**Законспектировать выделенное. Изучить тему . Ответить на вопросы.**

- 1. Кем назначаются восстановительные , пожарные поезда и вспомогательные локомотивы?**
- 2. Что является разрешением машинисту вспомогательного локомотива на закрытый перегон для оказания помощи?**
- 3. Как производится осаживание ранее отправленного поезда при атоблокировке, если хвост поезда не вышел за пределы станции?**
- 4. В каких случаях запрещается осаживать поезд?**
- 5. С какой скоростью допускается осаживание поездов?**

**ПРИЛОЖЕНИЕ № 7**

**к Инструкции по движению  
поездов и маневровой работе  
на железнодорожном  
транспорте Российской  
Федерации**

**Движение восстановительных, пожарных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава и вспомогательных локомотивов**

1. Восстановительные и пожарные поезда, специальный самоходный железнодорожный подвижной состав и вспомогательные локомотивы назначаются на основании требования о помощи (письменного, переданного по телефону или радиосвязи), полученного от машиниста (помощника машиниста) остановившегося в пути на перегоне поезда, а также по требованию работников подразделений пути, электроснабжения, СЦБ и связи.

Вызов восстановительных и пожарных поездов производится в соответствии с действующими положениями об этих поездах. Отправление и следование восстановительных и пожарных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава и вспомогательных локомотивов к месту назначения осуществляются по приказу ДНЦ.

2. При затребовании помощи машинист (помощник машиниста) остановившегося на перегоне поезда обязан сообщить ДСП станции или ДНЦ, на каком километре и пикете находится голова поезда, в связи с чем требуется помощь и время ее затребования. В исключительных случаях, при отсутствии телефонной и радиосвязи с ДСП станции или ДНЦ для доставки на железнодорожную станцию письменного требования может быть использован поездной локомотив. Отцеплять локомотив от состава разрешается лишь после закрепления вагонов от ухода укладкой под колеса вагонов тормозных башмаков и приведения в действие ручных тормозов. Перед отцепкой локомотива от состава должны быть приведены в действие также и автотормоза оставляемых вагонов (полным открытием концевого крана). Не разрешается использование локомотива пассажирского поезда для доставки требования на железнодорожную станцию.

Если по условиям профиля пути, на котором расположен состав остановившегося поезда, имеющихся средств для закрепления вагонов недостаточно, отцеплять локомотив от состава запрещается. При необходимости на двухпутных перегонах для доставки ДСП станции письменного требования о помощи разрешается использовать локомотивную бригаду встречного поезда.

3. Получив требование о высылке восстановительного и (или) пожарного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава или вспомогательного локомотива, ДСП станции немедленно докладывает об этом ДНЦ. Требование, полученное по телефону или радиосвязи, записывается в журнал диспетчерских распоряжений с последующей отметкой в журнале движения поездов (напротив номера поезда, в графе «Примечание» указывается время и место остановки поезда, например: «12-00 148 км 5 пк»).

4. ДНЦ, получив требование об оказании помощи, немедленно докладывает об этом уполномоченному работнику владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Уполномоченный работник владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования и ДНЦ совместно определяют, с какой из ограничивающих перегон железнодорожных станций должна быть оказана помощь и на какую железнодорожную станцию при необходимости будут выводиться вагоны.

При наличии поездной радиосвязи намеченный порядок оказания помощи ДНЦ (непосредственно или через ДСП станции) должен сообщить машинисту остановившегося поезда и ДСП станций, ограничивающих перегон.

ДНЦ обязан обеспечить быстрое продвижение восстановительных, пожарных поездов и вспомогательных локомотивов и при наличии соответствующих сведений информировать начальников восстановительных (пожарных) поездов о положении на месте происшествия для подготовки поездов к работе.

5. Восстановительные и пожарные поезда, специальный самоходный железнодорожный подвижной состав и вспомогательные локомотивы во всех случаях отправляются на перегон, закрываемый для движения всех других поездов, в порядке, предусмотренном в пункте 10 приложения № 10 к настоящей Инструкции. Машинисту локомотива выдается разрешение на бланке формы ДУ-64, а при диспетчерской централизации отправление производится по регистрируемому приказу ДНЦ. В них на основании требования и в зависимости от того, с какой стороны (с головы или хвоста поезда) оказывается помощь, должно быть указано место (километр и пикет), до которого должен следовать восстановительный, пожарный поезд или вспомогательный локомотив.

Если помощь оказывается со стороны хвоста поезда, километр и пикет, указанный в требовании о помощи, изменяется с учетом длины поезда.

Разрешение на бланке формы ДУ-64 выдается машинисту и в тех случаях, когда у места препятствия для движения поездов на перегоне открывается временный пост. При этом движение восстановительных, пожарных поездов и вспомогательных локомотивов производится по предварительному согласованию ДСП станций, ограничивающих перегон, с ДСП поста.

Порядок отправления вспомогательных локомотивов на участки, оборудованные диспетчерской централизацией, предусмотрен в пункте 8 приложения № 2 к настоящей Инструкции.

6. Машинист восстановительного, пожарного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава за два километра от места, указанного в разрешении на бланке формы ДУ-64, обязан принять меры к снижению скорости и следовать далее с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться перед препятствием.

Машинист вспомогательного локомотива должен следовать на перегон:

1) при движении по неправильному железнодорожному пути для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с головы состава со скоростью не более 60 км/ч, а после остановки на расстоянии не менее 2 км до места, указанного в разрешении на бланке формы ДУ-64 – со скоростью не более 20 км/ч;

2) при движении по правильному железнодорожному пути для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с хвоста состава по сигналам автоблокировки, а после остановки у проходного светофора с запрещающим показанием – со скоростью не более 20 км/ч;

3) при движении по правильному железнодорожному пути для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с хвоста состава при полуавтоматической блокировке, со скоростью не более 60 км/ч, а после остановки на расстоянии не менее 2 км до места, указанного в разрешении на бланке формы ДУ-64 – со скоростью не более 20 км/ч;

4) порядок следования вспомогательных локомотивов при электрожелезной системе и телефонных средствах связи аналогичен следованию при полуавтоматической блокировке.

Не доезжая до поезда, с которого затребована помощь, или до места, где необходимо выполнить работы по восстановлению движения (потушить пожар, разобрать завал и т.п.), машинист должен остановить поезд и действовать в дальнейшем по указанию лица, руководящего восстановлением нормального движения. Машинист вспомогательного локомотива по прибытии к месту назначения согласовывает свои действия с машинистом остановившегося поезда.

7. Время отправления восстановительного, пожарного поезда, вспомогательного локомотива, специального самоходного железнодорожного подвижного состава на перегон, а также время возвращения с перегона ДСП станции обязан отметить в журнале движения поездов и немедленно сообщить ДСП соседней станции, ограничивающей перегон, и ДНЦ.

8. Перегон или соответствующий железнодорожный путь открывается для движения поездов приказом ДНЦ на основании уведомления (письменного, переданного по телефону или радиосвязи) работника подразделения пути, руководившего работами по ликвидации возникших препятствий, о возможности возобновления движения поездов по перегону.

Уведомление об устранении повреждений контактной сети передается энергодиспетчером на основании сообщения работника подразделения электроснабжения, руководившего восстановительными работами.

На перегонах, оборудованных автоблокировкой, если ее устройства были повреждены, ДНЦ для открытия движения поездов по автоблокировке должен получить соответствующее уведомление от электромеханика СЦБ.

Если схода железнодорожного подвижного состава с рельсов и повреждений каких-либо устройств на перегоне не было, движение открывается после доклада машиниста вспомогательного локомотива или работника, руководившего оказанием помощи, о выводе железнодорожного подвижного состава и свободности перегона.

На двухпутных перегонах, оборудованных автоблокировкой, соответствующий железнодорожный путь перегона может быть открыт после сообщения машиниста вспомогательного локомотива по радиосвязи о начале вывода состава остановившегося поезда по правильному железнодорожному пути.

9. При разъединении (разрыве) поезда на перегоне машинист обязан:

1) немедленно сообщить о случившемся по радиосвязи машинистам поездов, следующих по перегону, и ДСП станций, ограничивающих перегон, которые немедленно докладывают об этом ДНЦ. При отсутствии или неисправности радиосвязи сообщение передается по другим видам связи, в соответствии с пунктом 103 приложения № 6 к Правилам;

2) через помощника машиниста проверить состояние состава и сцепных приборов у разъединившихся вагонов и при их исправности сцепить состав поезда. Осаживать разъединившиеся части состава для сцепления следует с особой осторожностью, чтобы при соударении вагонов скорость не превышала 3 км/ч;

3) поврежденные тормозные рукава заменить запасными или снятыми с хвостового вагона и у переднего бруса локомотива.

Во всех случаях, когда операции по соединению разъединившихся частей состава поезда не могут быть выполнены в течение 20 минут, машинист обязан принять меры к тому, чтобы оставшаяся без локомотива часть поезда была закреплена тормозными башмаками и ручными тормозами.

После сцепления разъединившихся частей помощник машиниста по номеру хвостового вагона и наличию на нем поездного сигнала должен убедиться в целостности состава. Перед возобновлением движения должны быть отпущены ручные тормоза, произведено сокращенное опробование автотормозов, изъятые тормозные башмаки из-под вагонов.

10. Не допускается соединять части поезда на перегоне:

1) во время тумана, метели и при других неблагоприятных условиях, когда сигналы трудно различимы;

2) если отцепившаяся часть находится на уклоне круче 0,0025 и от толчка при соединении может уйти в сторону, обратную направлению движения поезда.

В исключительных случаях для соединения с отцепившейся частью состава может быть использован локомотив сзади идущего поезда в порядке, предусмотренном в пункте 22 настоящего приложения.

11. Если соединить поезд невозможно, машинист должен затребовать вспомогательный локомотив или восстановительный поезд в порядке, предусмотренном в пункте 2 настоящего приложения, указав дополнительно в заявке ориентировочное расстояние между разъединившимися частями поезда.

В исключительных случаях, предусмотренных в пункте 2 настоящего приложения, для доставки на железнодорожную станцию письменного требования о помощи может быть использован поездной локомотив (с вагонами или без них). Хвост такого локомотива должен быть обозначен в порядке, предусмотренном в пункте 90 приложения № 7 к Правилам.

Не допускается оставлять на перегоне без охраны составы, в которых имеются вагоны с людьми и опасными грузами класса 1 (ВМ).

12. Машинист поезда, следующий на железнодорожную станцию с требованием о помощи, обязан:

1) на перегонах, оборудованных автоблокировкой, руководствоваться показаниями путевых светофоров;

2) на перегонах с полуавтоматической блокировкой, имеющих путевые посты (блок-посты), на первом по пути следования блок-посту остановиться и сообщить о случившемся ДНЦ. ДСП поста отправляет такой локомотив по разрешающему показанию проходного сигнала, но блокировочного сигнала проследования не подает. ДСП остальных постов на перегоне действуют в порядке, предусмотренном в пункте 17 приложения № 3 к настоящей Инструкции. На перегонах, оборудованных электрожелезнодорожной системой, жезл перегона, где оставлен состав поезда, машинист, прибывший на железнодорожную станцию с требованием о помощи, передает ДСП станции. Впредь до освобождения перегона и восстановления нормального движения ДСП станции должен хранить жезл, не вкладывая в аппарат.

13. Закрытие перегона и отправление локомотива или поезда для оказания помощи поезду, остановившемуся на перегоне, производится в порядке, предусмотренном в пункте 5 настоящего приложения. При оказании помощи с хвоста поезда, если место нахождения хвостовой части неизвестно, машинисту вспомогательного локомотива (восстановительного поезда), кроме разрешения на бланке формы ДУ-64, выдается предупреждение:

«Место нахождения разъединившихся на перегоне вагонов неизвестно».

При наличии такого предупреждения машинист поезда, оказывающего помощь, должен следовать по перегону с особой бдительностью и с такой скоростью, которая обеспечивала бы своевременную остановку перед препятствием.

### **Возвращение поезда с перегона на железнодорожную станцию**

14. Если после остановки на перегоне поезд не может продолжать движение вперед и его необходимо вернуть на железнодорожную станцию отправления, машинист лично, через кондуктора главного или работника локомотивной бригады должен сообщить об этом (письменно, по телефону или радиосвязи) ДСП станции или ДНЦ. В соответствии с требованиями пункта 107 приложения № 6 к Правилам поезд может быть возвращен с перегона только по распоряжению ДСП этой станции.

Получив такое сообщение, ДНЦ закрывает перегон (соответствующий железнодорожный путь перегона) и устанавливает порядок возвращения поезда на железнодорожную станцию отправления.

15. Как правило, возвращение поезда с перегона должно производиться вспомогательным локомотивом.

В исключительных случаях остановившийся поезд (за исключением пассажирского поезда) может быть осажжен до входного сигнала железнодорожной станции или до сигнального знака «Граница станции». Осаживание производится после закрытия приказом ДНЦ перегона (или железнодорожного пути перегона) для движения всех поездов и передачи машинисту остановившегося поезда регистрируемого приказа ДСП станции в соответствии с пунктом 18.1 таблицы № 2 приложения № 20 к настоящей Инструкции.

При отсутствии радиосвязи или телефонной связи осаживание поезда после приказа ДНЦ о закрытии перегона производится после вручения (через нарочного) машинисту остановившегося поезда разрешения на бланке формы ДУ-64.

На перегонах, оборудованных автоблокировкой, приказ о возможности осаживания поезда или разрешение на бланке формы ДУ-64 могут быть переданы машинисту остановившегося поезда лишь при свободности от других поездов участка железнодорожного пути между остановившимся поездом и входным светофором железнодорожной станции или сигнальным знаком «Граница станции».

Если на перегоне, оборудованном автоблокировкой, отправившийся поезд остановился, не освободив первого блок-участка, то осаживание поезда до входного светофора или до сигнального знака «Граница станции» может быть произведено без закрытия перегона по разрешению ДСП станции в соответствии с пунктом 18.2 таблицы № 2 приложения № 20 к настоящей Инструкции.

16. Скорость осаживания остановившегося на перегоне поезда до входного светофора железнодорожной станции отправления или до сигнального знака «Граница станции» должна быть не более 5 км/ч. На первой по движению специальной подножке (на переходной площадке, тамбуре) вагона осаживаемого по перегону поезда должен находиться работник локомотивной бригады, кондуктор или другой работник по указанию машиниста, а при отсутствии специальной подножки, переходной площадки или тамбура вагона указанный работник, находясь на безопасном расстоянии, может идти по обочине железнодорожного пути впереди осаживаемого состава поезда, поддерживая постоянную связь с машинистом поезда через носимую радиостанцию.

Осаживание с перегона мотор-вагонных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава и одиночных локомотивов производится со скоростью, обеспечивающей остановку в пределах видимости светофоров и железнодорожного подвижного состава; машинист мотор-вагонного поезда переходит в другую (головную по направлению осаживания) кабину управления.

Если хвост отправленного поезда еще не вышел за границу железнодорожной станции, то осаживание такого поезда при необходимости производится маневровым порядком по устному указанию ДСП станции со скоростью не более 5 км/ч. На переходной площадке или специальной подножке первого по ходу движения вагона осаживаемого поезда должен находиться работник локомотивной бригады или кондуктор, другой работник по указанию ДСП станции, поддерживающий постоянную связь с машинистом поезда или ДСП станции через носимую радиостанцию.

17. Прием возвращаемых с перегона поездов на железнодорожную станцию производится по разрешающему показанию входного светофора или при запрещающем показании входного светофора в порядке, установленном в пункте 30 приложения № 9 к настоящей Инструкции.

При готовности маршрута для приема на железнодорожную станцию осаживаемого поезда, предусмотренное в пункте 15 настоящего приложения, разрешение на осаживание по перегону может быть совмещено с приказом о приеме поезда на железнодорожную станцию. В этом случае, в зависимости от наличия входного светофора и условий приема, текст разрешения на осаживание дополняется словами, например: «и следовать на ... путь. Входной светофор открыт»; «и следовать на ... путь при запрещающем показании входного светофора. Маршрут приема готов»; «и следовать на ... путь. Маршрут приема готов».

#### **Оказание помощи остановившемуся на перегоне поезду локомотивом сзади идущего поезда**

18. На участках, оборудованных автоблокировкой и поездной радиосвязью, в условиях хорошей видимости для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду можно использовать:

- 1) одиночный локомотив, следующий по перегону за остановившимся поездом;
- 2) локомотив, отцепленный от состава грузового поезда, следующего по перегону за остановившимся поездом;
- 3) сзади идущий грузовой поезд без отцепки от него ведущего локомотива.

Тот или иной способ оказания помощи осуществляется по регистрируемому приказу ДНЦ, передаваемому машинистам обоих локомотивов после всесторонней оценки им создавшейся обстановки.

Запрещается для оказания помощи отцеплять локомотив от людского поезда и поезда, в котором есть вагоны с опасными грузами класса 1 (ВМ). Такие поезда нельзя также использовать для оказания помощи без отцепки локомотива от состава.

19. Если помощь оказывается одиночным локомотивом, следующим по перегону за остановившимся поездом, ДНЦ передает приказ следующего содержания:

«Машинисту локомотива поезда № .... Окажите помощь остановившемуся впереди поезду № .... ДНЦ ...».



При оказании помощи одиночным локомотивом, отцепляемым от состава сзади идущего грузового поезда, ДНЦ передает приказ следующего содержания:

«Машинисту поезда № ... Закрепите состав поезда, отцепитесь от него и окажите помощь остановившемуся впереди поезду № ... ДНЦ ...».

До передачи такого приказа ДНЦ обязан убедиться в том, что состав поезда, от которого необходимо отцепить локомотив, расположен на благоприятном профиле и может быть закреплен в порядке, предусмотренном в пункте 2 настоящего приложения. Машинисту локомотива запрещается отцеплять локомотив от состава поезда без закрепления вагонов от ухода.

20. Машинистам локомотивов, используемых для оказания помощи, после получения приказа ДНЦ разрешается проследовать на занятый блок-участок и продолжить движение со скоростью, обеспечивающей остановку у впереди стоящего поезда. Не доезжая до состава этого поезда, машинист должен остановиться, лично осмотреть автосцепку хвостового вагона, автосцепку локомотива закрепить в положении «на буфер» и только после этого осторожно подъехать к составу. Толкание начинается по сигналу (указанию), подаваемому машинистом первого поезда, а в дальнейшем машинисты обоих локомотивов обязаны по радио поддерживать связь друг с другом и согласовывать свои действия. По миновании надобности в оказании помощи второй локомотив по сигналу (указанию) с ведущего локомотива прекращает подталкивание. Если помощь оказывалась одиночным локомотивом, следовавшим за остановившимся поездом, то после прекращения подталкивания он продолжает движение, самостоятельно руководствуясь сигналами автоблокировки.

При оказании помощи локомотивом, отцепленным от сзади идущего поезда, этот локомотив после прекращения подталкивания возвращается к оставленному составу, причем если этот локомотив в процессе оказания помощи вместе с поездом прибывает на впереди находящуюся железнодорожную станцию, возвращение его к оставленному на перегоне составу производится после закрытия перегона (железнодорожного пути перегона) приказом ДНЦ по указанию ДСП станции с вручением разрешения на бланке формы ДУ-64, а при диспетчерской централизации – по регистрируемому приказу ДНЦ. Не доезжая оставленного состава, машинист останавливает локомотив и лично убеждается в готовности автосцепки к сцеплению. Дальнейшее движение локомотива для прицепки к составу производится с особой осторожностью.

После прицепки локомотива и зарядки тормозной воздушной магистрали до установленного давления производится сокращенное опробование автотормозов, а затем работниками локомотивной бригады или главным кондуктором извлекаются из-под колес вагонов тормозные башмаки и отпускаются ручные тормоза.

21. Оказание помощи остановившемуся на перегоне поезду сзади идущим поездом без отцепки от него ведущего локомотива производится в исключительных случаях, лишь на участках, устанавливаемых владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования и при условии, что вес и длина поезда, используемого для оказания помощи, не превышает установленных норм. Одновременно с установлением участков и перегонов, где такой способ оказания помощи разрешается

применять, владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования должен быть определен порядок действий работников (ДНЦ, машинистов поездных локомотивов, ДСП станций) при выполнении указанной операции.

22. Оказание помощи для соединения частей расцепившегося на перегоне состава грузового поезда производится в случаях, предусмотренных в пункте 10 настоящего приложения, только по просьбе машиниста поезда, в котором произошло разъединение. Помощь может быть оказана одиночным локомотивом, следующим за расцепившимся поездом или идущим за ним грузовым поездом, без отцепки от него ведущего локомотива.

Об оказании помощи в этих случаях ДНЦ передает приказ следующего содержания:

«Машинисту локомотива поезда № .... Соединитесь с хвостовыми вагонами, отцепившимися от остановившегося впереди поезда № ..., и окажите помощь при соединении этих вагонов с головной частью состава. ДНЦ ...».

Вне зависимости от того, осуществляется ли помощь одиночным локомотивом или локомотивом вместе с составом сзади идущего поезда, должно производиться сцепление локомотива, оказывающего помощь, с последним вагоном отцепившейся части поезда. Дальнейшие действия производятся по указанию машиниста первого поезда после выполнения им требований, предусмотренных в пункте 9 настоящего приложения, при этом в зависимости от расстояния между расцепившимися вагонами, количества вагонов в головной и отцепившейся частях состава, профиля пути и др. соединение может осуществляться или путем осаживания головной части первого поезда, или путем надвига отцепившихся вагонов до соединения их с головной частью первого поезда. После соединения расцепленных частей помощник машиниста второго поезда отцепляет локомотив от последнего вагона и оба поезда продолжают движение самостоятельно, руководствуясь сигналами автоблокировки.

23. При остановке на перегоне, оборудованном автоблокировкой, одиночного локомотива или специального самоходного железнодорожного подвижного состава, когда дальнейшее самостоятельное их движение невозможно, вывод их с перегона до ближайшей железнодорожной станции может быть произведен сзади идущим поездом без отцепки локомотива от состава этого поезда. Это осуществляется также по приказу ДНЦ, передаваемому машинистам обоих локомотивов и ДСП впереди расположенной станции. В этом случае производится сцепление остановившегося локомотива (специального самоходного железнодорожного подвижного состава) с локомотивом сзади идущего поезда. Скорость дальнейшего следования до ближайшей железнодорожной станции на железнодорожных путях общего пользования не должна превышать 25 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – 15 км/ч.

Возможность применения такого порядка на участках устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования в зависимости от плана и профиля железнодорожного пути.

24. Если грузовой поезд, следовавший по перегону, оборудованному автоблокировкой, остановился на подъеме и для возможности дальнейшего движения его необходимо осадить на более легкий профиль железнодорожного пути, то это может быть

осуществлено только по регистрируемому приказу ДНЦ, передаваемому машинисту поезда и ДСП позади лежащей станции, при свободности от поездов участка железнодорожного пути от хвоста поезда до железнодорожной станции:

«Машинисту поезда № ... разрешаю осадить состав на более легкий профиль, участок пути до входного сигнала (сигнального знака «Граница станции») станции ... свободен от поездов. Перегон ... для движения закрыт. ДНЦ ...».

25. При вынужденной остановке мотор-вагонного поезда на перегоне и когда его дальнейшее самостоятельное движение невозможно, разрешается прицеплять к нему вслед идущий мотор-вагонный поезд для вывода с перегона до первой попутной железнодорожной станции сдвоенным составом. Автотормоза обоих поездов должны быть включены в общую магистраль.

Соединение составов производится по регистрируемому приказу ДНЦ, передаваемому машинистам обоих поездов (с использованием для этой цели всех имеющихся средств связи):

«Машинисты поездов № ... и № ... соедините поезда и сдвоенным составом следуйте до станции .... ДНЦ ...».

При невозможности управления соединенным моторвагонным поездом из головной кабины первого поезда, управление поездом и тормозами производится из головной кабины второго поезда, причем скорость следования в этом случае должна быть не более 25 км/ч. В головной кабине первого поезда должен находиться машинист, который обязан следить за движением и при необходимости принимать меры к остановке экстренным торможением.

Порядок действий локомотивных бригад обоих поездов при соединении и следовании сдвоенными составами устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования в зависимости от местных условий.

26. При вынужденной остановке на перегоне пассажирского поезда, когда его дальнейшее самостоятельное движение невозможно, помощь этому поезду может быть оказана как с головы, так и с хвоста поезда вспомогательным локомотивом, соответственно с выводом пассажирского поезда на впереди или позади расположенную железнодорожную станцию. Машинист вспомогательного локомотива обязан предупредить о направлении предстоящего движения машиниста пассажирского поезда, который, в свою очередь, предупреждает об этом начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда и проводников.