МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

П Р И К А З

4 июня 2012 г. Москва № 162

Министерство юстиции Российской Федерации
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО
Регистрационный № 24735
от "28" июня 2012

О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286

В соответствии с пунктом 5.2.37 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, № 32, ст. 3342; 2006, № 15, ст. 1612, № 24, ст. 2601, № 52 (ч. III), ст. 5587; 2008, № 8, ст. 740, № 11 (ч. I), ст. 1029, № 17, ст. 1883, № 18, ст. 2060, № 22, ст. 2576, № 42, ст. 4825, № 46, ст. 5337; 2009, № 3, ст. 378, № 4, ст. 506, № 6, ст. 738, № 13, ст. 1558, № 18 (ч. II), ст. 2249, № 32, ст. 4046, № 33, ст. 4088, № 36, ст. 4361, № 51, ст. 6332; 2010, № 6, ст. 650, № 6, ст. 652, № 11, ст. 1222, № 12, ст. 1348, № 13, ст. 1502, № 15, ст. 1805, № 25, ст. 3172, № 26, ст. 3350, № 31, ст. 4251; 2011, № 14, ст. 1935, № 26, ст. 3801, ст. 3804, № 32, ст. 4832, № 38, ст. 5389, № 46, ст. 6526, № 47, ст. 6660, № 48, ст. 6922; 2012, № 6, ст. 686, № 14, ст. 1630, № 19, ст. 2439), п р и к а з ы в а ю:

1. Внести в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286 (зарегистрирован Минюстом России 28 января 2011 г., регистрационный № 19627), с учетом изменений, внесенных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 августа 2011 г. № 210 (зарегистрирован Минюстом России 8 сентября 2011 г, регистрационный № 21758), следующие изменения:

1) главу I Правил дополнить пунктами 9^1 и 9^2 в следующей редакции:

«9^1. Единая система видимых и звуковых сигналов для передачи приказов и указаний, относящихся к движению поездов и маневровой работе, а также типы сигнальных приборов, при помощи которых эти сигналы подаются на железнодорожном транспорте, устанавливается Инструкцией по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации в соответствии с приложением № 7 к настоящим Правилам.

9^2. Правила движения поездов и маневровой работе устанавливаются Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации в соответствии с приложением № 8 к настоящим Правилам»;

2) абзац пятьдесят первый пункта 10 главы II Правил изложить в следующей редакции:

«поезд пассажирский скоростной – пассажирский поезд, маршрутная скорость движения которого составляет более 91 км/час»;

3) пункт 10 главы II Правил дополнить абзацами в следующей редакции:

«поезд грузовой повышенной массы – грузовой поезд массой более шести тысяч тонн с одним или несколькими действующими локомотивами – в голове состава, в голове и хвосте, в голове и последней трети состава;

«поезд грузовой тяжеловесный – грузовой поезд, масса которого для соответствующих серий локомотивов на 100 тонн и более превышает установленную графиком движения весовую норму на участке следования этого поезда»;

4) абзац второй пункта 17 главы IV Правил после слова «экологической» дополнить словами «и пожарной»;

5) пункт 31 главы IV Правил дополнить абзацем следующего содержания:

«На железнодорожных станциях в местах выполнения грузовой работы должны быть устройства посекционного отключения напряжения в контактной сети железнодорожного пути для проведения осмотра грузовых поездов в коммерческом отношении»;

6) Правила дополнить приложением № 7 «Инструкция по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации» и приложением № 8 «Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации» согласно приложениям № 1 и № 2 к настоящему приказу.

2. Внести в приложения к Правилам следующие изменения:

1) в абзаце втором пункта 19 приложения № 1 к Правилам слова «нормами и правилами» заменить словами «требованиями пункта 62 приложения № 7 к настоящим Правилам»;

2) последний абзац пункта 1 приложения № 3 к Правилам изложить в следующей редакции:

«Проследование закрытого, в том числе с непонятным показанием или погасшего светофора, допускается в соответствии с порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации»;

3) в абзаце первом пункта 3 приложения № 3 к Правилам слова «нормами и правилами» заменить словами «в приложении № 7 к Правилам»;

4) в абзаце втором пункта 3 приложения № 3 к Правилам слова «устанавливаются нормами и правилами» заменить словами «установлены в приложении № 7 к Правилам»;

5) в абзаце четвертом пункта 3 приложения № 3 к Правилам слова «устанавливается нормами и правилами» заменить словами «установлен в главе XI приложения № 7 к Правилам»;

6) в абзаце пятом пункта 39 приложения № 3 к Правилам слова «устанавливается нормами и правилами» заменить словами «установлен в пункте 21 приложения № 2 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации»;

7) пункт 7 приложения № 5 к Правилам дополнить абзацем в следующей редакции:

«Эксплуатация грузовых вагонов допускается без табличек завода-изготовителя с указанием даты и места постройки с нанесением трафарета с обозначением кода завода-изготовителя и даты постройки вагона»;

8) абзац первый пункта 10 приложения № 5 к Правилам изложить в следующей редакции:

«Железнодорожный подвижной состав должен быть оборудован устройством, обеспечивающим автоматическую идентификацию бортового номера. Грузовые вагоны, не оборудованные устройством, обеспечивающим автоматическую идентификацию бортового номера при изготовлении до момента вступления в силу настоящего приказа оборудуются ими при проведении планового капитального ремонта. Эксплуатация грузовых вагонов до проведения планового капитального ремонта допускается без устройств, обеспечивающих автоматическую идентификацию бортового номера»;

9) в абзаце одиннадцатом пункта 27 приложения № 5 к Правилам слова «нормами и правилами» заменить словами «главой IV приложения № 7 к настоящим Правилам»;

10) в абзаце седьмом пункта 30 приложения № 5 к Правилам после слов «переходных площадок» дополнить словами «помоста и поручня помоста крыши»;

11) в абзаце третьем пункта 4 приложения № 6 к Правилам слова «до 150 км» заменить словами «до 200 км»;

12) в абзаце десятом пункта 27 приложения № 6 к Правилам слова «порядком, установленным нормами и правилами» заменить словами «пунктом 47 приложения № 11 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации»;

13) в третьем предложении пункта 29 приложения № 6 к Правилам слова «устанавливается нормами и правилами» заменить словами «установлен в приложении № 11 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации»;

14) в абзаце пятом пункта 32 приложения № 6 к Правилам слова «нормами и правилами» заменить словами «пунктами 30 – 41 приложения № 11 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации»;

15) в абзаце шестом пункта 32 приложения № 6 к Правилам слова «устанавливается нормами и правилами» заменить словами «установлен в пунктах 30 – 41 приложения № 11 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации»;

16) в абзаце четвертом пункта 33 приложения № 6 к Правилам слова «нормами и правилами» заменить словами «приложением № 15 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации»;

17) в абзаце десятом пункта 34 приложения № 6 к Правилам слова «нормами и правилами» заменить словами «приложением № 11 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации»;

18) в абзаце втором пункта 44 приложения № 6 к Правилам слова «нормами и правилами» заменить словами «Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации»;

19) во втором предложении пункта 46 приложения № 6 к Правилам слова «нормами и правилами» заменить словами «в пункте 7 приложения № 11 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации»;

20) в абзаце втором пункта 57 приложения № 6 к Правилам слова «нормами и правилами» заменить словами «приложением № 8 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации»;

21) в абзаце десятом пункта 66 приложения № 6 к Правилам слова «устанавливается нормами и правилами» заменить словами «установлен в приложении № 8 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации»;

22) в абзаце первом пункта 68 приложения № 6 к Правилам слова «нормами и правилами» заменить словами «в Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации»;

23) в абзаце шестом пункта 69 приложения № 6 к Правилам слова «устанавливается нормами и правилами» заменить словами «установлен в Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации»;

24) в абзаце четвертом пункта 72 приложения № 6 к Правилам слова «нормах и правилах» заменить словами «в Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации»;

25) в абзаце втором пункта 73 приложения № 6 к Правилам слова «устанавливается нормами и правилами» заменить словами «установлен в пункте 14 Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации»;

26) в абзаце пятом пункта 74 приложения № 6 к Правилам слова «устанавливается нормами и правилами» заменить словами «установлен в приложении № 8 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации»;

27) в абзаце шестом пункта 75 приложения № 6 к Правилам слова «устанавливается нормами и правилами» заменить словами «установлен в Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации»;

28) в абзаце шестом пункта 78 приложения № 6 к Правилам слова «устанавливается нормами и правилами» заменить словами «установлен в пункте 18 приложения № 10 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации»;

29) в абзаце седьмом пункта 85 приложения № 6 к Правилам слова «устанавливается нормами и правилами» заменить словами «установлен в Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации»;

30) в абзаце пятом пункта 89 приложения № 6 к Правилам слова «устанавливается нормами и правилами» заменить словами «установлен в приложении № 6 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации»;

31) в абзаце одиннадцатом пункта 91 приложения № 6 к Правилам слова «порядком, установленным нормами и правилами» заменить словами «приложением № 12 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации»;

32) в абзаце втором пункта 92 приложения № 6 к Правилам слова «норм и правил» заменить словами «Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации»;

33) в абзаце третьем пункта 93 приложения № 6 к Правилам слова «устанавливаются нормами и правилами» заменить словами «установлены в Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации»;

34) в абзаце пятом пункта 104 приложения № 6 к Правилам слова «устанавливается нормами и правилами» заменить словами «установлен в главе IV приложения № 7 к Правилам»;

35) в пункте 107 приложения № 6 к Правилам слова «порядком, установленным нормами и правилами» заменить словами «пунктами 14 – 17 приложения № 7 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации»;

36) в абзаце первом пункта 108 приложения № 6 к Правилам слова «порядком, установленным нормами и правилами» заменить словами «пунктами 18 – 26 приложения № 7 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации»;

37) в абзаце втором пункта 109 приложения № 6 к Правилам слова «устанавливаются нормами и правилами» заменить словами «установлены в приложении № 7 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации».

3. Установить, что настоящий приказ вступает в силу с 1 сентября 2012 г.

Министр М.Ю. Соколов

Верно:
Главный специалист-эксперт
отдела документационного обеспечения
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ * АДМИНИСТРАТИВНЫЙ ДЕПАРТАМЕНТ
О.С. Колушкина

ПРИЛОЖЕНИЕ №1
к приказу Минтранса России
от 04.06.2012 № 162

«ПРИЛОЖЕНИЕ № 7
к Правилам технической
эксплуатации железных дорог
Российской Федерации

ИНСТРУКЦИЯ
по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации

I. Общие положения

1. Выполнение требований сигналов, установленных настоящим приложением, обеспечивает бесперебойность и безопасность движения поездов и маневровой работы.

2. Все нормативные и технические документы, относящиеся к сигнализации на железнодорожном транспорте, должны соответствовать требованиям настоящего приложения.

II. Сигналы на железнодорожном транспорте

3. Сигналы на железнодорожном транспорте служат для обеспечения безопасности движения, а также для четкой организации движения поездов и маневровой работы.

По способу восприятия сигналы подразделяются на видимые и звуковые.

4. Видимые сигналы выражаются цветом, формой, положением и числом сигнальных показаний. Для подачи видимых сигналов служат сигнальные приборы такие, как светофоры, семафоры, диски, щиты, фонари, флаги, сигнальные указатели и сигнальные знаки.

Видимые сигналы по времени их применения подразделяются на следующие типы:

1) круглосуточные, подаваемые одинаково в светлое и темное время суток; такими сигналами служат огни светофоров установленных цветов, маршрутные и другие световые указатели, постоянные диски уменьшения скорости, квадратные щиты желтого цвета (обратная сторона зеленого цвета), красные диски со светоотражателем для обозначения хвоста грузового поезда, сигнальные указатели и знаки;

2) дневные, подаваемые в светлое время суток; для подачи таких сигналов служат диски, щиты, флаги, крылья семафоров и сигнальные указатели (стрелочные, путевого заграждения, устройств сбрасывания и гидравлических колонок);

3) ночные, подаваемые в темное время суток; такими сигналами служат огни установленных цветов в ручных и поездных фонарях, фонарях на шестах, крыльях семафоров и сигнальных указателях.

Ночные сигналы должны применяться и в дневное время при тумане, метели и других неблагоприятных условиях, когда видимость дневных сигналов остановки менее норм, установленных для светофоров в соответствии с пунктом 4 приложения № 3 к Правилам.

В железнодорожных тоннелях применяются только ночные или круглосуточные сигналы.

5. Звуковые сигналы выражаются числом и сочетанием звуков различной продолжительности. Значение их днем и ночью одно и то же.

Для подачи звуковых сигналов служат свистки локомотивов, моторвагонных поездов и специального самоходного железнодорожного подвижного состава, ручные свистки, духовые рожки, сирены, гудки и петарды.

Взрыв петарды требует немедленной остановки поезда.

III. Светофоры на железнодорожном транспорте

6. Светофоры по назначению подразделяются на следующие типы:

1) входные – разрешающие или запрещающие поезду следовать с перегона на железнодорожную станцию;

2) выходные – разрешающие или запрещающие поезду отправиться с железнодорожной станции на перегон;

3) маршрутные – разрешающие или запрещающие поезду проследовать из одного района железнодорожной станции в другой;

4) проходные – разрешающие или запрещающие поезду проследовать с одного блок-участка (межпостового перегона) на другой;

5) прикрытия – для ограждения мест пересечений железнодорожных путей в одном уровне другими железнодорожными путями, трамвайными путями и троллейбусными линиями, разводных мостов и участков, проходимых с проводником;

6) заградительные – требующие остановки при опасности для движения, возникшей на железнодорожных переездах, крупных искусственных сооружениях и обвальных местах, а также при ограждении составов для осмотра и ремонта вагонов на станционных железнодорожных путях;

7) предупредительные – предупреждающие о показании основного светофора (входного, проходного, заградительного и прикрытия);

8) повторительные – для оповещения о разрешающем показании выходного, маршрутного, въездного (выездного), технологического и о показании горочного, маневрового светофоров, когда по местным условиям видимость основного светофора не обеспечивается;

9) локомотивные – для разрешения или запрещения поезду следовать по перегону с одного блок-участка на другой, а также предупреждения о показании путевого светофора, к которому приближается поезд;

10) маневровые – разрешающие или запрещающие производство маневров;

11) горочные – разрешающие или запрещающие роспуск вагонов с горки;

12) въездные (выездные) – разрешающие или запрещающие въезд железнодорожного подвижного состава в производственное помещение и выезд из него на железнодорожных путях необщего пользования;

13) технологические – разрешающие или запрещающие подачу или уборку железнодорожного подвижного состава при обслуживании объектов, расположенных на железнодорожных путях необщего пользования (вагоноопрокидывателей, вагонных весов, устройств для восстановления сыпучести грузов, сливо-наливных устройств и др.).

Один светофор может совмещать несколько назначений (входной и выходной, выходной и маневровый, выходной и маршрутный и др.).

7. В качестве источников света в светофорах используют светоизлучающие диоды или лампы накаливания. Светофоры применяются линзовые или прожекторные; по расположению они подразделяются на мачтовые, карликовые, а также устанавливаемые на мостиках, консолях, фермах мостов, стенах тоннелей, а на железнодорожных путях необщего пользования также на стенах производственных помещений.

Сигнальные огни на светофорах применяются: непрерывно горящие, нормально негорящие, немигающие и мигающие (периодически загорающиеся и гаснущие).

Нормально негорящие сигнальные огни проходного светофора на участках, оборудованных автоблокировкой, загораются при вступлении поезда на блок-участок перед ним и гаснут после выхода поезда с этого блок-участка.

На светофоре должна быть предусмотрена литерная табличка, содержащая его обозначение. Проходные светофоры автоблокировки обозначаются цифрами, все остальные светофоры – буквами или буквами и цифрами. На двухпутных и многопутных перегонах вновь оборудуемых постоянно действующими устройствами для организации движения по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивных светофоров литерная табличка должна быть предусмотрена в том числе и на обратной стороне мачт проходных светофоров.

8. Основные значения сигналов, подаваемых светофорами (независимо от места установки и их назначения), следующие:

1) один зеленый огонь – разрешается движение с установленной скоростью; следующий светофор открыт;

2) один желтый мигающий огонь – разрешается движение с установленной скоростью; следующий светофор открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью;

3) один желтый огонь – разрешается движение с готовностью остановиться; следующий светофор закрыт;

4) два желтых огня, из них верхний мигающий – разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор открыт;

5) два желтых огня – разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью и готовностью остановиться у следующего светофора; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу;

6) один красный огонь – стой! Запрещается проезжать сигнал;

7) один лунно-белый огонь – разрешается маневровому составу проследовать маневровый светофор и далее руководствоваться показаниями попутных светофоров или указаниями (сигналами) руководителя маневров;

8) один синий огонь – запрещается маневровому составу проследовать маневровый светофор.

Применение перечисленных сигналов на светофорах различного назначения предусматривается в соответствующих пунктах настоящего приложения. Порядок применения этих сигналов в других не предусмотренных настоящим приложением случаях с соблюдением их сигнального значения устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

На железнодорожных путях необщего пользования, оборудованных двузначной сигнализацией, допускается устанавливать значения показаний светофоров (кроме заградительных и светофоров прикрытия) владельцу железнодорожных путей необщего пользования.

9. Входными светофорами подаются сигналы:

1) один зеленый огонь – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию по главному железнодорожному пути с установленной скоростью; следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт (рис. 1);

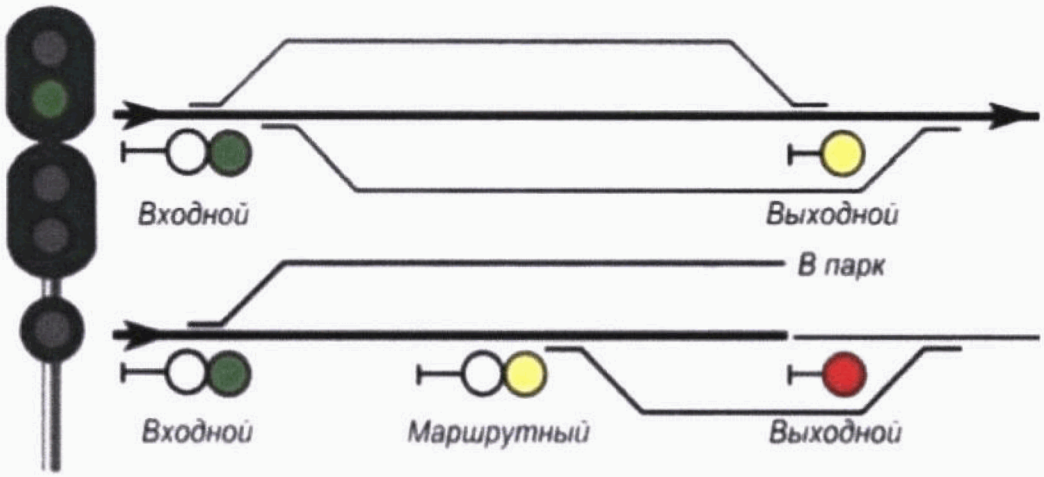


Рис. 1

2) один желтый мигающий огонь – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию по главному железнодорожному пути с установленной скоростью; следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью (рис. 2);

3) один желтый огонь – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию по главному железнодорожному пути с готовностью остановиться; следующий светофор (маршрутный или выходной) закрыт (рис. 3);

4) два желтых огня, из них верхний мигающий – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с уменьшенной скоростью на боковой железнодорожный путь; следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт (рис. 4);

5) два желтых огня – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с уменьшенной скоростью на боковой железнодорожный путь и готовностью остановиться; следующий светофор закрыт (рис. 5);

6) один красный огонь – стой! Запрещается проезжать сигнал (рис. 6).

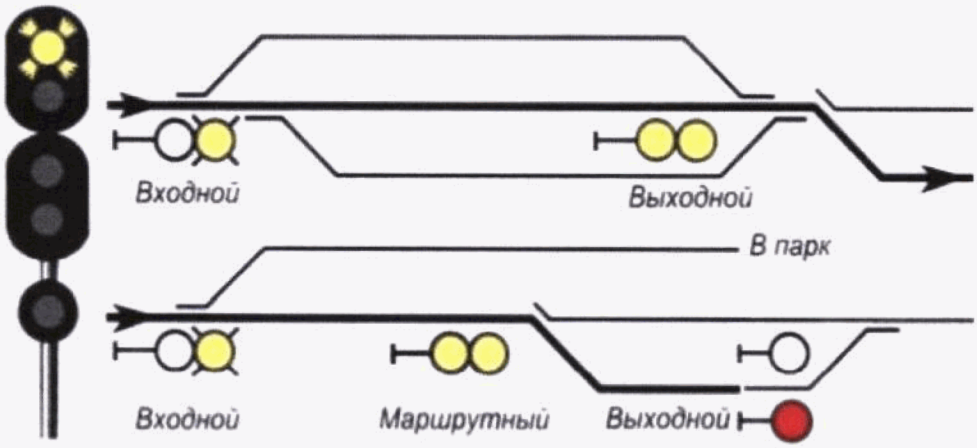


Рис. 2

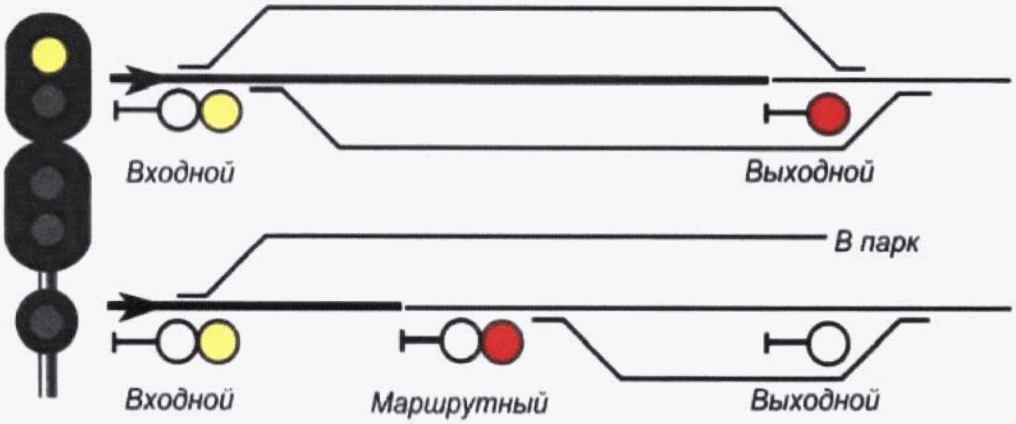


Рис. 3

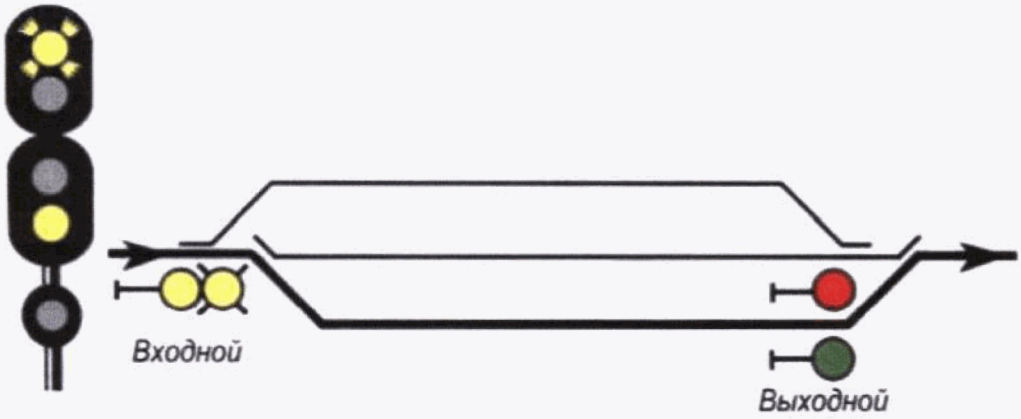


Рис. 4

Сигнализация входного светофора для приема поездов на железнодорожную станцию с неправильного железнодорожного пути двухпутного (многопутного) перегона должна соответствовать сигнализации входного светофора для приема с правильного железнодорожного пути.

Допускается до реконструкции устройств сигнализации, централизации и блокировки (далее – СЦБ) для приема поездов на железнодорожную станцию с неправильного железнодорожного пути двухпутного (многопутного) перегона подавать сигналы:

1) два желтых огня – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с уменьшенной скоростью и готовностью остановиться у следующего выходного (маршрутного) светофора или предельного столбика;

2) один красный огонь – стой! Запрещается проезжать сигнал.

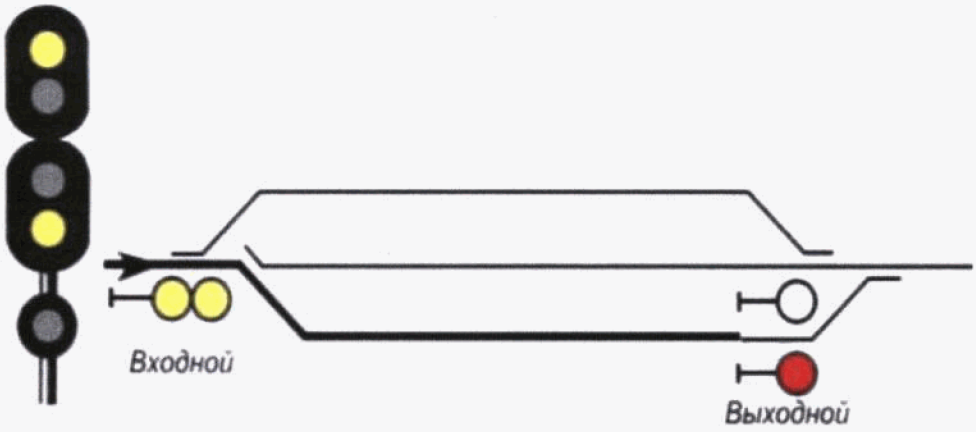


Рис. 5

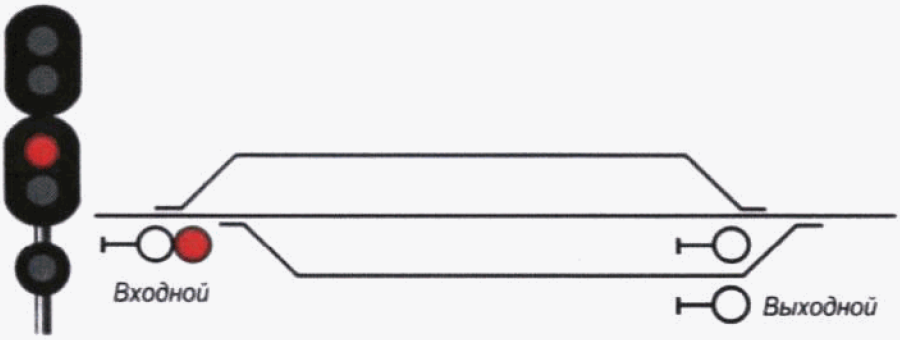


Рис. 6

На железнодорожных путях необщего пользования в дополнение к сигналам входных светофоров, указанных в настоящем пункте, может подаваться сигнал: один лунно-белый огонь – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию при погашенных основных огнях светофора до первого попутного маневрового светофора с дальнейшим движением маневровым порядком на железнодорожный путь, частично занятый железнодорожным подвижным составом или к объекту, расположенному на железнодорожных путях необщего пользования, с особой бдительностью и готовностью остановиться (рис. 7).

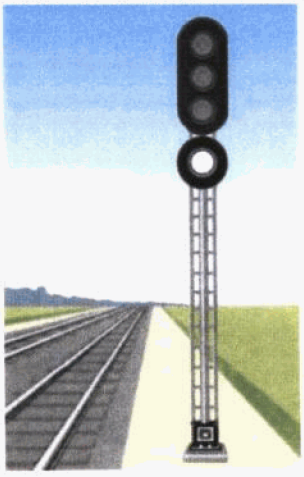


Рис. 7

10. На входных и маршрутных светофорах железнодорожных путей общего пользования при приеме поездов на боковые железнодорожные пути по стрелочным переводам с крестовинами пологих марок применяются сигналы:

1) один зеленый мигающий и один желтый огни и одна зеленая светящаяся полоса – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию со скоростью не более 80 км/ч на боковой железнодорожный путь; следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его со скоростью не более 80 км/ч (рис. 8);

2) два желтых огня, из них верхний мигающий, и одна зеленая светящаяся полоса – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию со скоростью не более 80 км/ч на боковой железнодорожный путь; следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью (рис. 9);

3) два желтых огня и одна зеленая светящаяся полоса – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию со скоростью не более 60 км/ч на боковой железнодорожный путь и готовностью остановиться; следующий светофор закрыт (рис. 10);

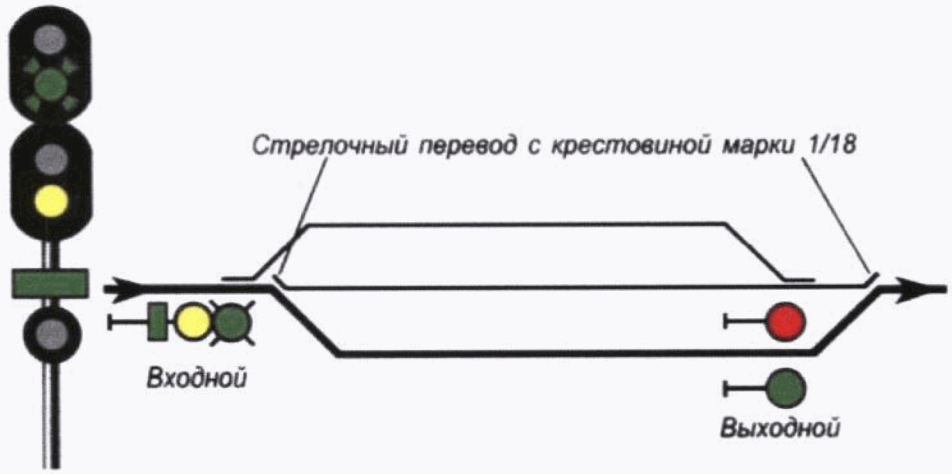


Рис. 8

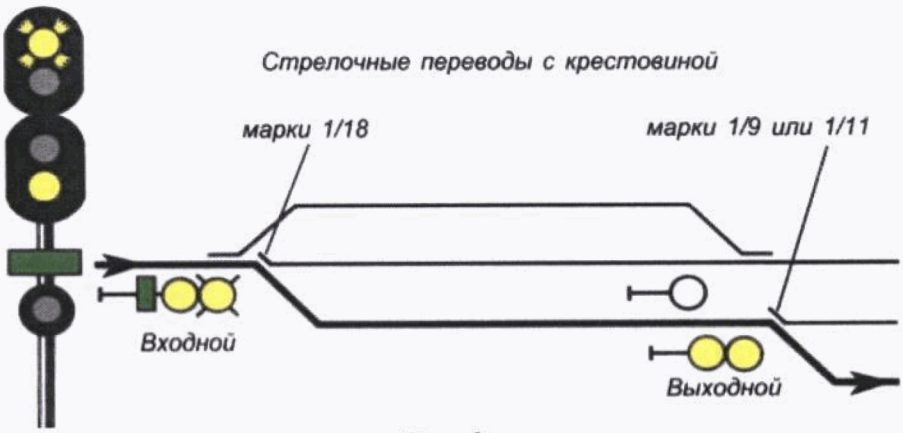


Рис. 9

4) один зеленый мигающий и один желтый огни и две зеленые светящиеся полосы – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию со скоростью не более 120 км/ч на боковой железнодорожный путь; следующий светофор открыт и разрешает проследование его с установленной скоростью (рис. 11);

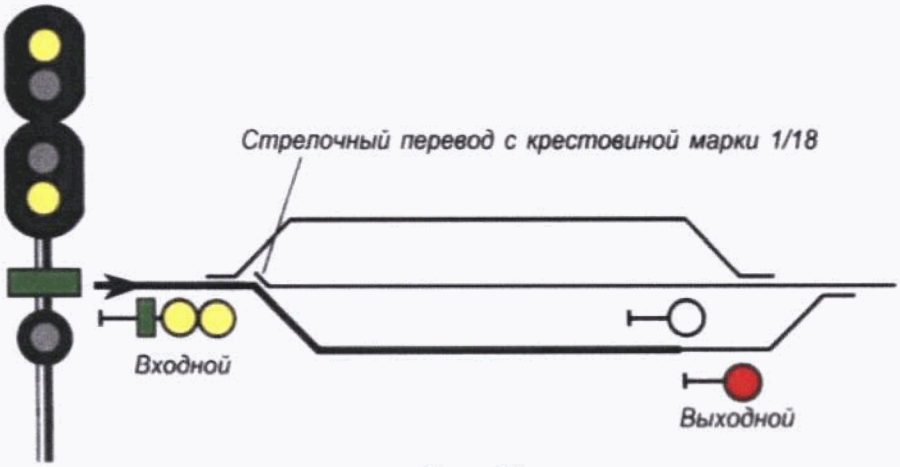


Рис. 10

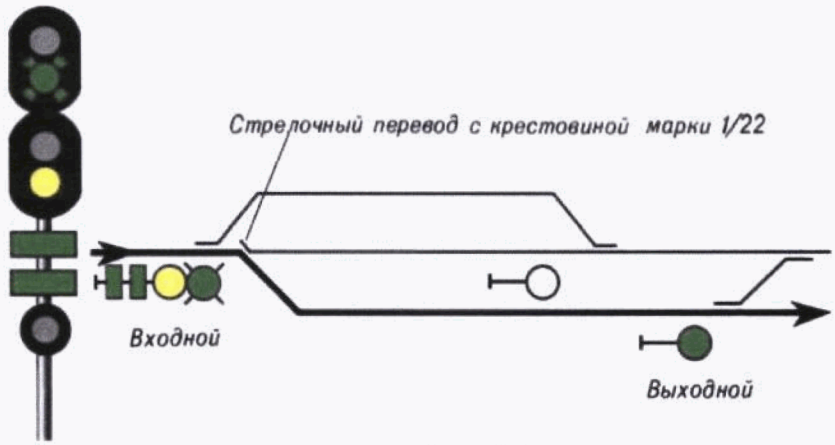


Рис. 11

5) два желтых огня, из них верхний мигающий, и две зеленые светящиеся полосы – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию со скоростью не более 80 км/ч на боковой железнодорожный путь; следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью (рис. 12);

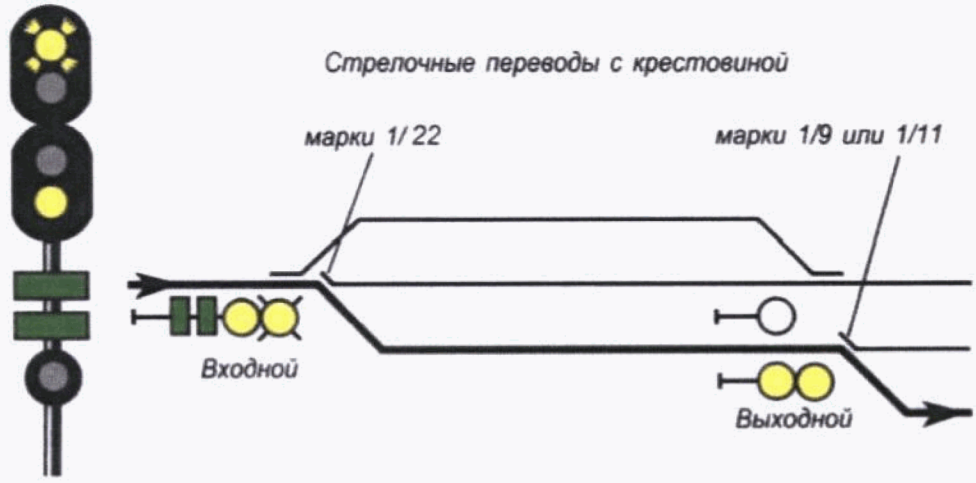


Рис. 12

6) два желтых огня и две зеленые светящиеся полосы – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию со скоростью не более 60 км/ч на боковой

железнодорожный путь и готовностью остановиться; следующий светофор закрыт (рис. 13).

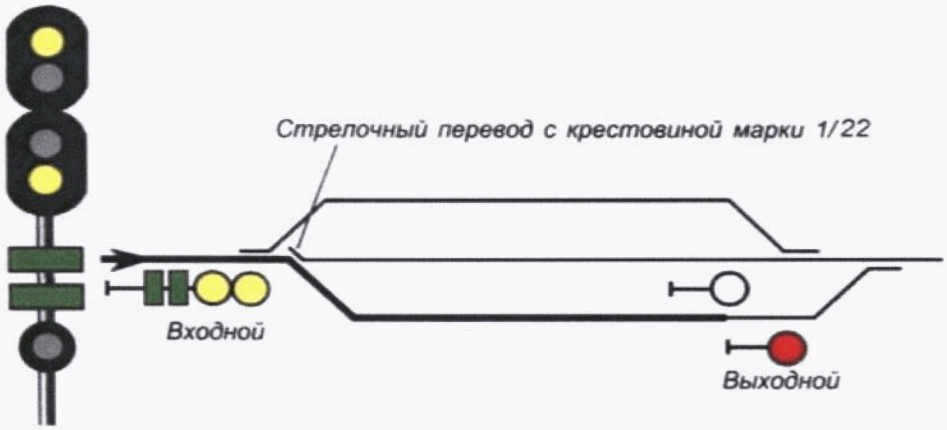


Рис. 13

В необходимых случаях на входных и маршрутных светофорах может применяться сигнал: один зеленый мигающий огонь – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию по главному железнодорожному пути с установленной скоростью; следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его со скоростью не более 60 км/ч (рис. 14).

На отдельных железнодорожных станциях в случаях, предусмотренных пунктом 66 приложения № 6 к Правилам, на входных и маршрутных светофорах может применяться сигнал: три желтых огня – разрешается локомотиву, моторвагонному поезду, мотовозу, дрезине следовать на свободный участок железнодорожного пути с особой осторожностью и со скоростью на железнодорожных путях общего пользования – не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, до маршрутного светофора с красным огнем (рис. 15).

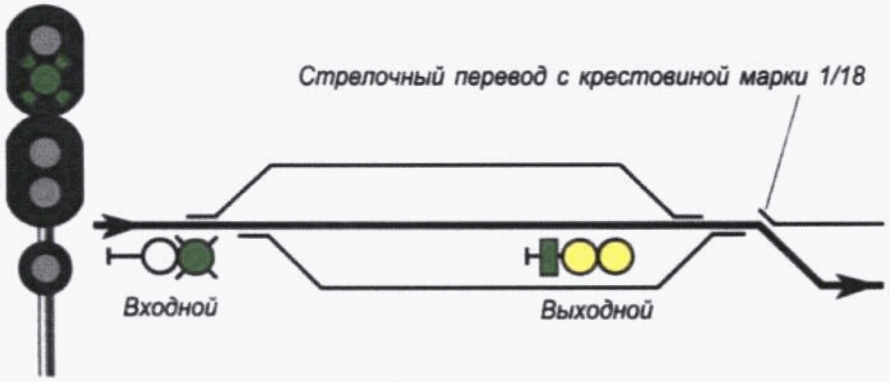


Рис. 14

11. Пригласительный сигнал – один лунно-белый мигающий огонь разрешает поезду проследовать светофор с красным (или погасшим) огнем и продолжать движение до следующего светофора (или до предельного столбика при приеме на железнодорожный путь без выходного светофора) со скоростью на железнодорожных путях общего пользования – не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения (рис. 16, 17).

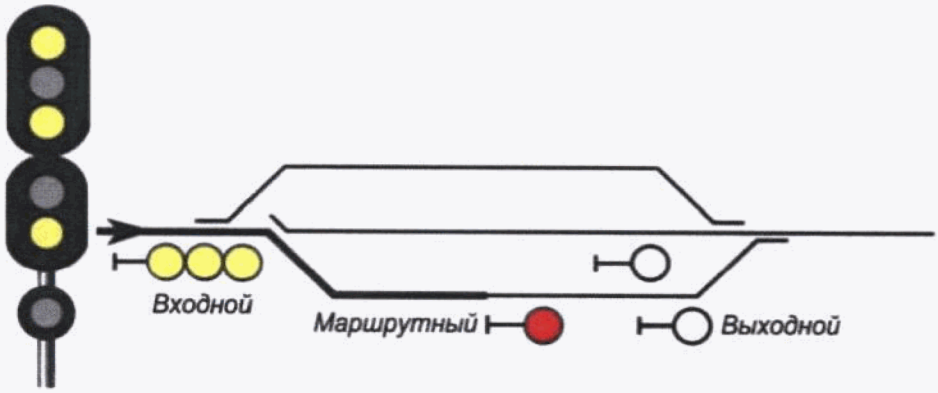


Рис. 15

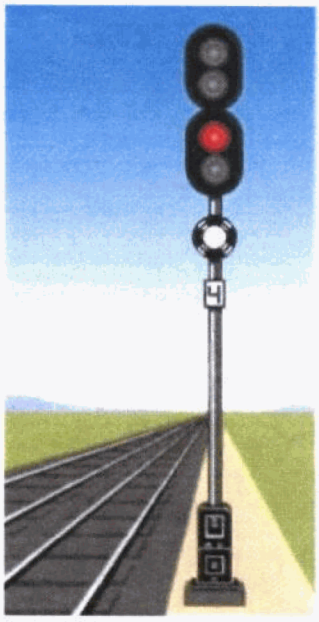


Рис. 16

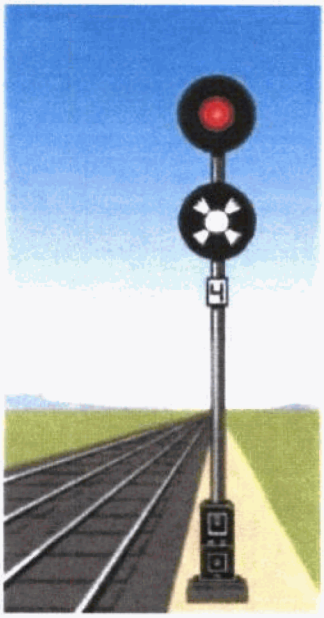


Рис. 17

Этот сигнал применяется на входных, а также маршрутных и выходных (кроме групповых) светофорах.

Отправление по пригласительному сигналу выходного светофора разрешается только по правильному железнодорожному пути двухпутного (многопутного) перегона, оборудованного автоблокировкой.

На железнодорожных путях необщего пользования допускается до реконструкции устройств СЦБ применение на входных светофорах пригласительных сигналов с одним лунно-белым немигающим огнем.

12. Выходными светофорами на участках, оборудованных автоблокировкой, подаются сигналы:

1) один зеленый огонь – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции и следовать с установленной скоростью; впереди свободны два или более блок-участка (рис. 18);

2) один желтый огонь – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции и следовать с готовностью остановиться; следующий светофор закрыт (рис. 19);

3) два желтых огня, из них верхний мигающий – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор открыт (рис. 20);

4) два желтых огня – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор закрыт (рис. 21);

5) один красный огонь – стой! Запрещается проезжать сигнал (рис. 22, 23).

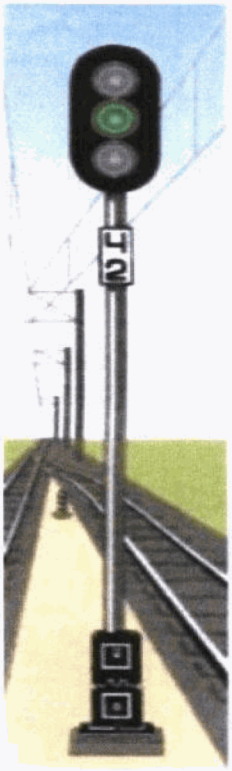


Рис. 18

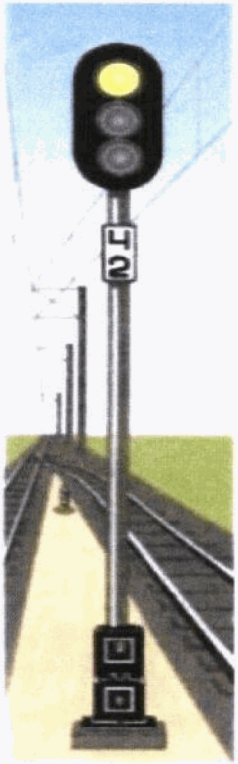


Рис. 19

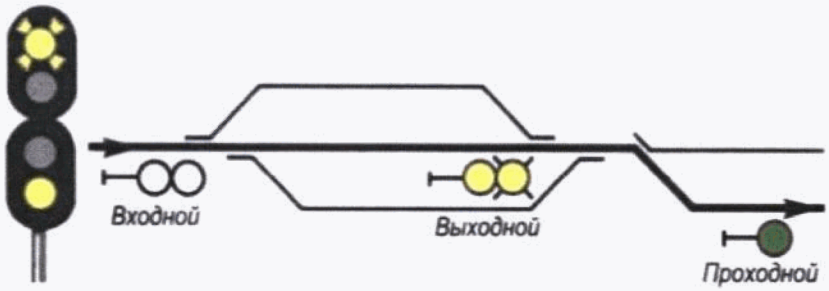


Рис. 20

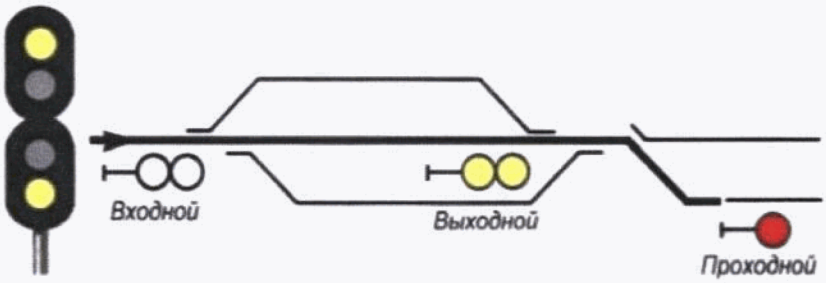


Рис. 21

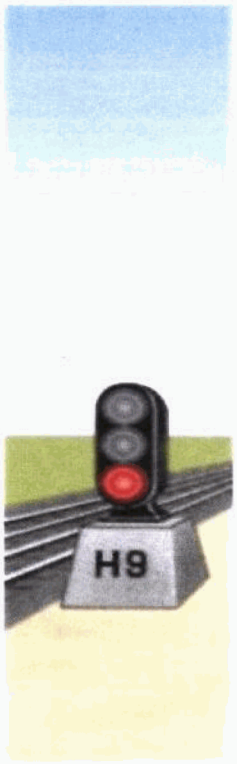


Рис. 22

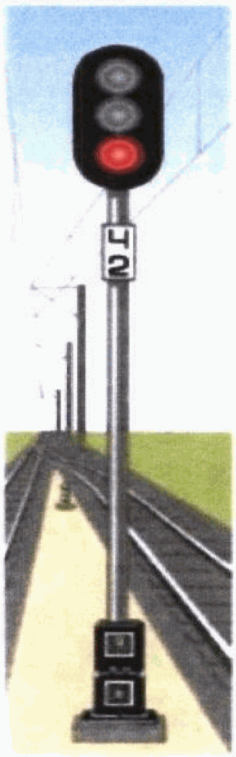


Рис. 23

13. Выходными светофорами на участках, оборудованных автоблокировкой, при отправлении поездов с отклонением по стрелочным переводам с крестовинами пологих марок подаются сигналы:

1) один зеленый мигающий и один желтый огни и одна зеленая светящаяся полоса – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 80 км/ч; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор открыт (рис. 24);

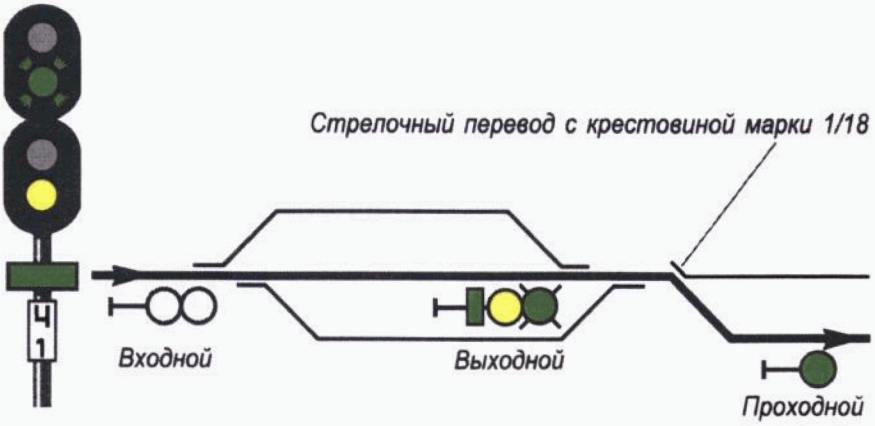


Рис. 24

2) два желтых огня и одна зеленая светящаяся полоса – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 60 км/ч; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор закрыт (рис. 25);

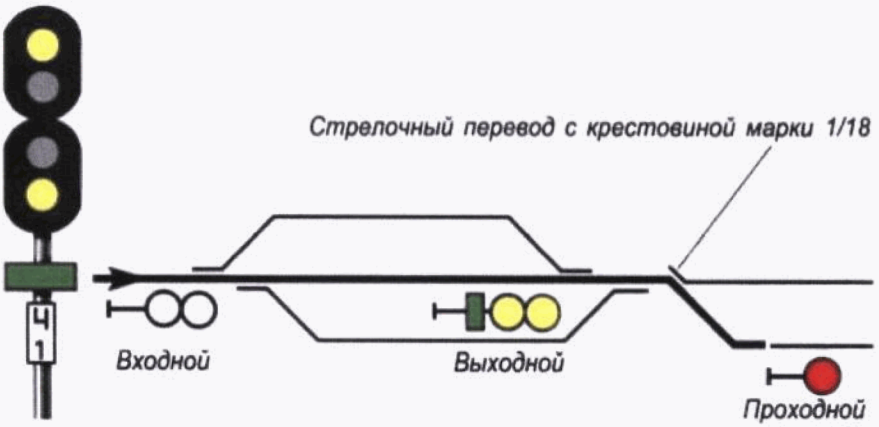


Рис. 25

3) один зеленый мигающий и один желтый огни и две зеленые светящиеся полосы – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 120 км/ч; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор открыт (рис. 26);

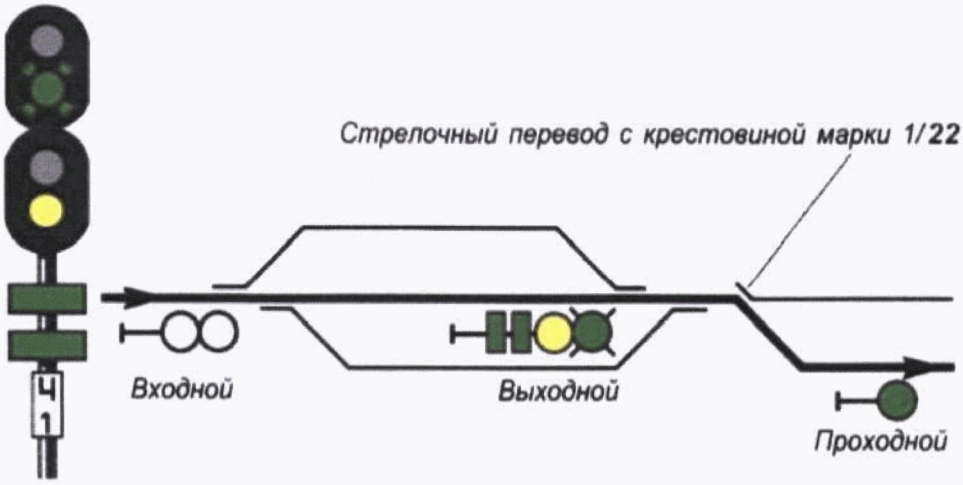


Рис.26

4) два желтых огня и две зеленые светящиеся полосы – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 60 км/ч; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор закрыт (рис. 27).



Рис. 27

14. Выходными светофорами на участках, оборудованных полуавтоматической блокировкой, подаются сигналы:

1) один зеленый огонь – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции и следовать с установленной скоростью; перегон до следующей железнодорожной станции (путевого поста) свободен (рис. 28);

2) один красный огонь – стой! Запрещается проезжать сигнал (рис. 29);



Рис. 28

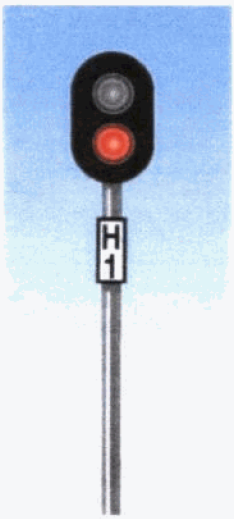


Рис. 29

3) два желтых огня – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; перегон до следующей железнодорожной станции (путевого поста) свободен (рис. 30);

4) два желтых огня, из них верхний мигающий – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; перегон до следующей железнодорожной станции (путевого поста) свободен; входной светофор следующей железнодорожной станции открыт (рис. 30а).



Рис. 30



Рис. 30а

15. На участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, и участках, оборудованных постоянно действующей двухсторонней автоблокировкой для движения по неправильному железнодорожному пути по показаниям локомотивных светофоров, выходными светофорами подаются сигналы:

1) один зеленый и один лунно-белый огни – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции, впереди свободны два или более блок-участка (рис. 31);



Рис. 31

2) один желтый и один лунно-белый огни – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции, впереди свободен один блок-участок (рис. 32);



Рис. 32

3) два желтых, из них верхний мигающий и один лунно-белый огни – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; впереди свободны два и более блок-участка;

4) два желтых и один лунно-белый огни – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; впереди свободен один блок-участок;

5) один зеленый мигающий, один желтый, один лунно-белый огни и одна зеленая светящаяся полоса – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 80 км/ч; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу марки 1/18; впереди свободны два и более блок-участка;

6) два желтых, один лунно-белый огни и одна зеленая светящаяся полоса – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 60 км/ч; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу марки 1/18; впереди свободен один блок-участок;

7) один зеленый мигающий, один желтый, один лунно-белый огни и две зеленые светящиеся полосы – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 120 км/ч; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу марки 1/22; впереди свободны два и более блок-участка;

8) два желтых, один лунно-белый огни и две зеленые светящиеся полосы – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 60 км/ч; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу марки 1/22; впереди свободен один блок-участок;

9) один красный огонь – стой! Запрещается проезжать сигнал.

16. При наличии ответвления, оборудованного путевой блокировкой, а также для указания железнодорожного пути, на который отправляется поезд на многопутных участках, оборудованных путевой блокировкой, и на двухпутных участках, оборудованных двусторонней автоблокировкой, огни выходного светофора в необходимых случаях, установленных владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, дополняются соответствующим показанием маршрутного указателя.

При отсутствии маршрутного указателя допускается до реконструкции устройств СЦБ применение сигнала: два зеленых огня на выходном светофоре – при отправлении поезда на ответвление или на железнодорожный путь многопутного участка, или по неправильному железнодорожному пути при двусторонней автоблокировке, что указывает на свободность не менее двух блок-участков при автоблокировке, на свободность перегона до следующей железнодорожной станции (путевого поста) – при полуавтоматической блокировке (рис. 33).

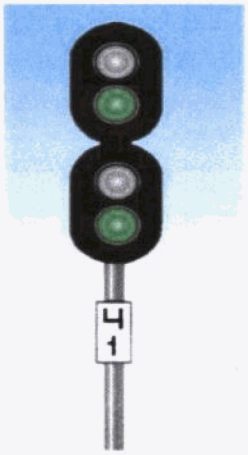


Рис. 33

На двухпутных участках, где движение по правильному железнодорожному пути осуществляется по сигналам автоблокировки, а по неправильному железнодорожному пути – по показаниям локомотивных светофоров, а также на двухпутных участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, выходными светофорами при отправлении с железнодорожной станции на неправильный железнодорожный путь допускается подавать сигнал: один желтый мигающий и один лунно-белый огни – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции и далее следовать по неправильному железнодорожному пути по показаниям локомотивного светофора (рис. 34).

При включении временных устройств организации движения по неправильному железнодорожному пути двухпутных и многопутных перегонов по сигналам локомотивных светофоров на период производства ремонтных,

строительных и восстановительных работ допускается отправление поездов на неправильный железнодорожный путь по сигналам, установленным для правильного железнодорожного пути.

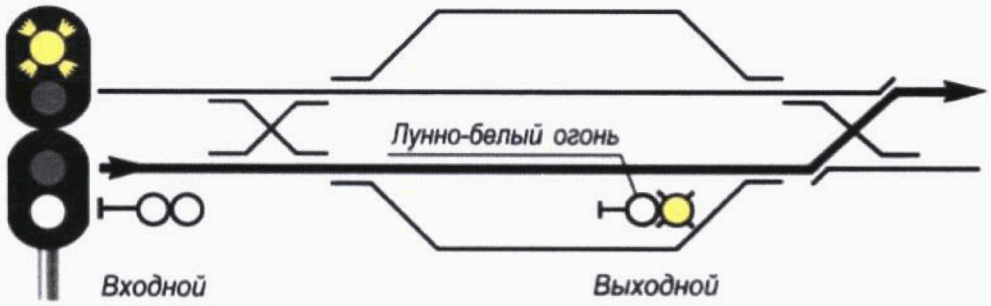


Рис. 34

Скорость движения при отправлении на неправильный железнодорожный путь на двухпутных (многопутных) участках, оборудованных постоянно действующей двухсторонней автоблокировкой для движения по неправильному железнодорожному пути по показаниям локомотивного светофора, устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

17. На железнодорожных станциях, имеющих выходные светофоры, при наличии ответвления, не оборудованного путевой блокировкой, готовность маршрута отправления на ответвление указывается одним лунно-белым огнем выходного светофора; поезда отправляются на ответвление с выдачей машинисту ключа-жезла или бланка ДУ-50 (далее – Путевая записка) при лунно-белом огне и погашенном красном огне выходного светофора (рис. 35).

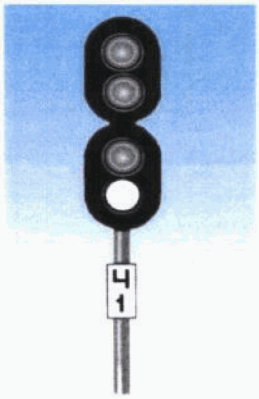


Рис. 35

На железнодорожных станциях железнодорожных путей необщего пользования, имеющих выходные светофоры, при наличии ответвления, не оборудованного путевой блокировкой для указания готовности маршрута отправления на ответвление, выходные светофоры могут дополняться соответствующими показаниями, значения которых устанавливаются владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

При наличии на железнодорожных станциях маневровой сигнализации, при готовности маршрута отправления на ответвление сигнал один лунно-белый огонь дополняется показанием маршрутного указателя.

На железнодорожных станциях, где отправление поездов производится с железнодорожных путей, не имеющих достаточной длины, когда голова поезда находится за выходным (маршрутным) светофором, на его обратной стороне устанавливается повторительная головка, сигнализирующая зеленым огнем при открытом выходном (маршрутном) светофоре и свободности впереди двух и более блок-участков (рис. 36).



Рис. 36

18. Маршрутными светофорами в зависимости от места их установки подаются сигналы:

1) один зеленый огонь – разрешается движение с установленной скоростью; следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт;

2) один желтый огонь – разрешается движение с готовностью остановиться; следующий светофор (маршрутный или выходной) закрыт;

3) один желтый мигающий огонь – разрешается проследование светофора с установленной скоростью; следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью;

4) два желтых огня, из них верхний мигающий – разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью; поезд следует на боковой железнодорожный путь; следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт;

5) два желтых огня – разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью и готовностью остановиться на железнодорожной станции; поезд следует на боковой железнодорожный путь; следующий светофор закрыт;

6) один красный огонь – стой! Запрещается проезжать сигнал.

19. Проходными светофорами на участках, оборудованных автоблокировкой, подаются сигналы:

1) один зеленый огонь – разрешается движение с установленной скоростью; впереди свободны два или более блок-участка (рис. 37);

2) один желтый огонь – разрешается движение с готовностью остановиться; следующий светофор закрыт (рис. 38);

3) один красный огонь – стой! Запрещается проезжать сигнал (рис. 39).

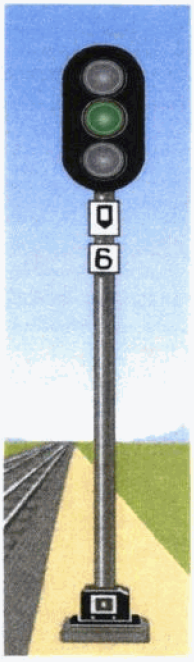


Рис. 37

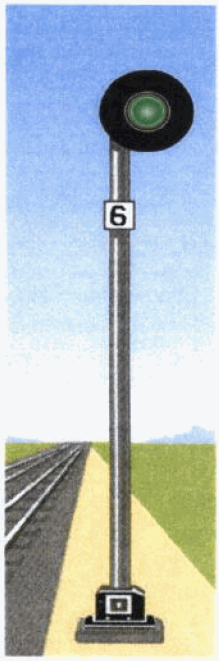


Рис. 38

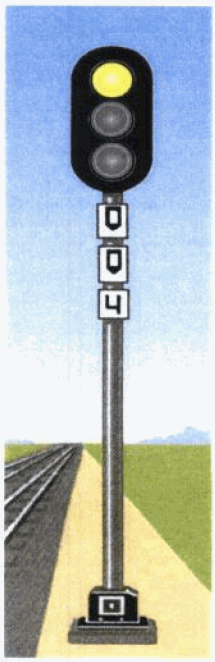


Рис. 39

20. На участках, оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, на светофоре (входном, маршрутном, выходном или проходном), ограждающем на главном железнодорожном пути блок-участок длиной менее требуемого тормозного пути, устанавливается световой указатель белого цвета в виде двух вертикальных стрел (рис. 38), а на предупредительном к нему светофоре – такой же указатель в виде одной стрелы (рис. 37).

Допускается применение на светофоре (входном, маршрутном), ограждающем на главном железнодорожном пути железнодорожной станции блок-участок длиной менее требуемого тормозного пути, сигнала – один зеленый и один желтый огни – разрешается движение с уменьшенной скоростью, при введении которого световые указатели не устанавливаются.

Световые указатели сохраняют сигнальные значения и в погашенном состоянии.

21. На участках, оборудованных автоблокировкой с четырехзначной сигнализацией, проходными, входными, маршрутными по главному железнодорожному пути и выходными светофорами подаются сигналы:

1) один зеленый огонь – впереди свободны три или более блок-участка;

2) один желтый и один зеленый огни – впереди свободны два блок-участка (рис. 40);

3) один желтый огонь – впереди свободен один блок-участок;

4) один красный огонь – стой! Запрещается проезжать сигнал.



Рис. 40

22. На участках, оборудованных автоблокировкой с трехзначной или четырехзначной сигнализацией, на проходных светофорах, расположенных перед входными светофорами (предвходных), применяются, кроме того, сигналы:

1) один желтый мигающий огонь – разрешается движение с установленной скоростью; входной светофор открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью; поезд принимается на боковой железнодорожный путь железнодорожной станции (рис. 41);

2) один зеленый мигающий огонь – разрешается движение с установленной скоростью; входной светофор открыт и требует проследования его со скоростью не более 80 км/ч; поезд принимается на боковой железнодорожный путь железнодорожной станции (рис. 42). При движении по стрелочным переводам, допускающим следование на боковой железнодорожный путь железнодорожной станции со скоростью до 120 км/ч, на предвходном светофоре также подается сигнал – один зеленый мигающий огонь.

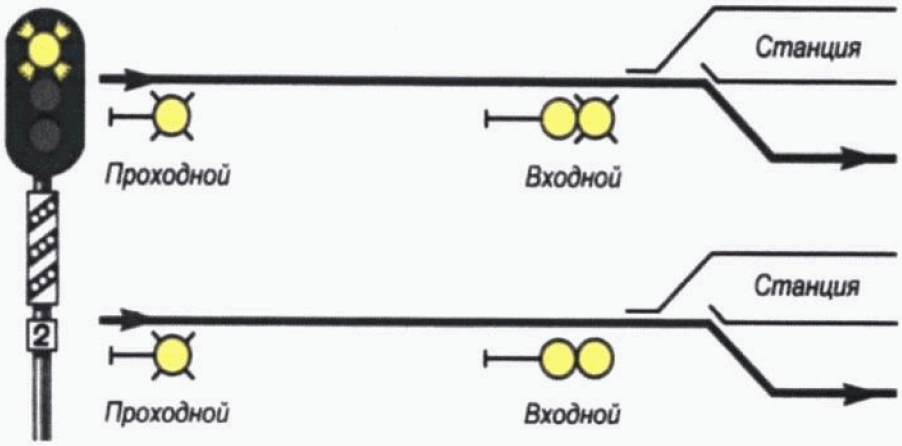


Рис. 41

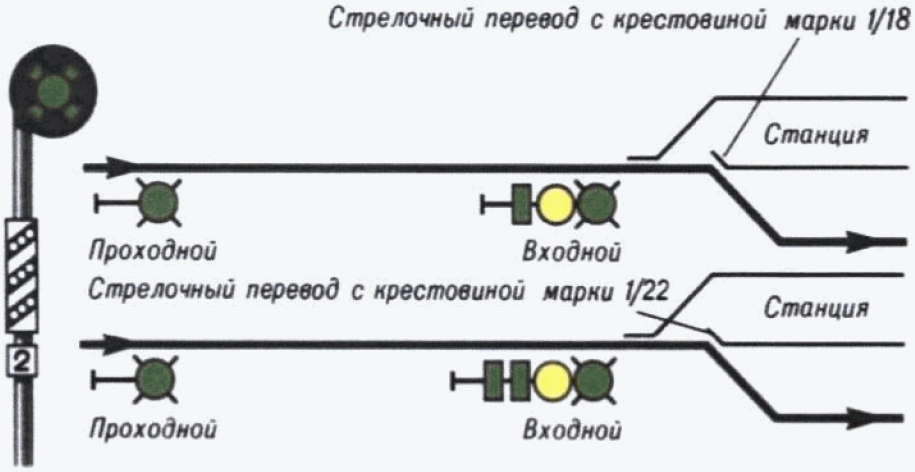


Рис. 42

На мачте предвходного светофора устанавливается оповестительная табличка в виде трех наклонных полос с отражателями на них, которая размещается между нижним краем фонового щита и литерной табличкой (рис. 41, 42).

Аналогичная табличка устанавливается на обратной стороне мачты светофора, который является предвходным при следовании по неправильному железнодорожному пути.

23. Проходными светофорами на участках, оборудованных полуавтоматической блокировкой, подаются сигналы:

1) один зеленый огонь – разрешается движение с установленной скоростью; перегон до следующей железнодорожной станции (путевого поста) свободен (рис. 43);

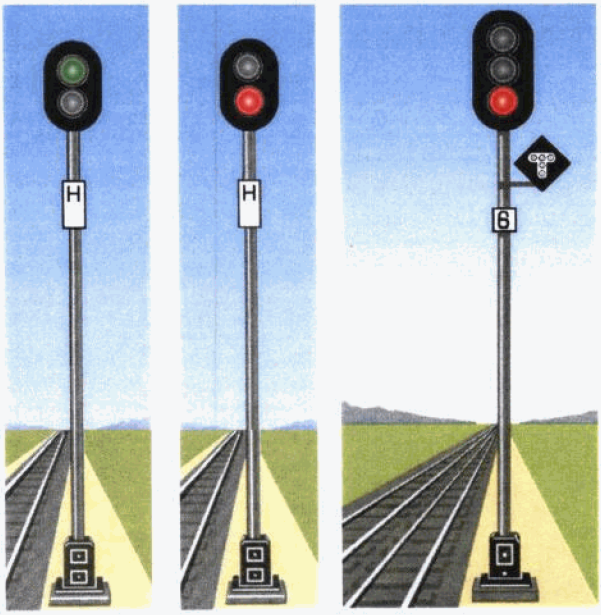


Рис. 43 Рис. 44 Рис. 45

2) один красный огонь – стой! Запрещается проезжать сигнал (рис. 44).

24. На участках с автоблокировкой условно-разрешающий сигнал проходного светофора, расположенного на затяжном подъеме, подаваемый знаком в виде буквы «Т» прозрачно-белого цвета с отражателями, нанесенным на щите, закрепляемым на опоре светофора (рис. 45), разрешает грузовому поезду проследование светофора с

красным огнем со скоростью на железнодорожных путях общего пользования – не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

25. Светофорами прикрытия подаются сигналы:

1) один зеленый огонь – разрешается движение с установленной скоростью (рис.46);

2) один красный огонь – стой! Запрещается проезжать сигнал (рис. 47).

Не допускается совмещение светофоров прикрытия с другими светофорами.

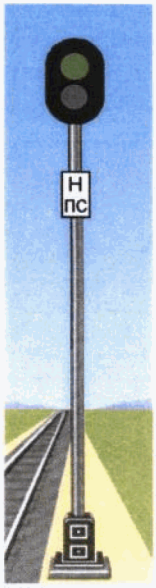


Рис. 46

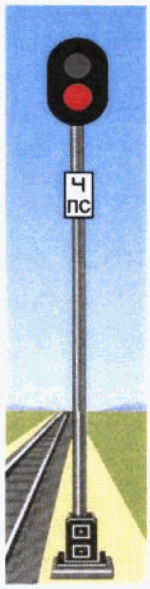


Рис. 47

26. Заградительными светофорами подается сигнал: один красный огонь – стой! Запрещается проезжать сигнал (рис. 48).



Рис. 48

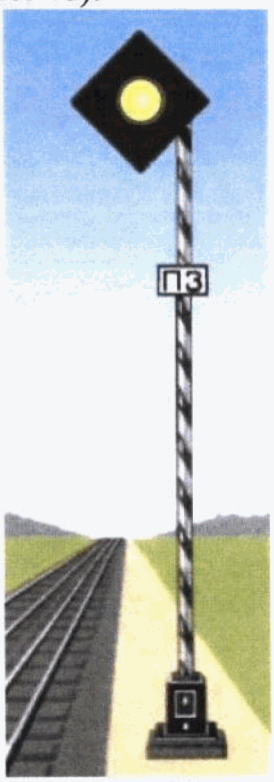


Рис. 49



Рис. 50

Предупредительными светофорами перед заградительными подается сигнал один желтый огонь – разрешается движение с готовностью остановиться; основной заградительный светофор закрыт (рис. 49).

Нормально сигнальные огни заградительных светофоров и предупредительных к ним не горят (рис. 50), и в этом положении светофоры сигнального значения не имеют. В отдельных случаях по решению владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования могут применяться заградительные и предупредительные к ним светофоры с непрерывно горящими сигнальными огнями.

Мачты заградительных светофоров имеют отличительную окраску – чередующиеся черные и белые наклонные полосы.

Заградительные светофоры могут быть совмещены с маневровыми светофорами, в том числе карликового типа.

27. Предупредительными светофорами перед входными, проходными и светофорами прикрытия на участках, не оборудованных автоблокировкой, подаются сигналы:

1) один зеленый огонь – разрешается движение с установленной скоростью; основной светофор открыт (рис. 51);

2) один желтый огонь – разрешается движение с готовностью остановиться; основной светофор закрыт (рис. 52);

3) один желтый мигающий огонь – разрешается движение с установленной скоростью; входной светофор открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью; поезд принимается на боковой железнодорожный путь железнодорожной станции.

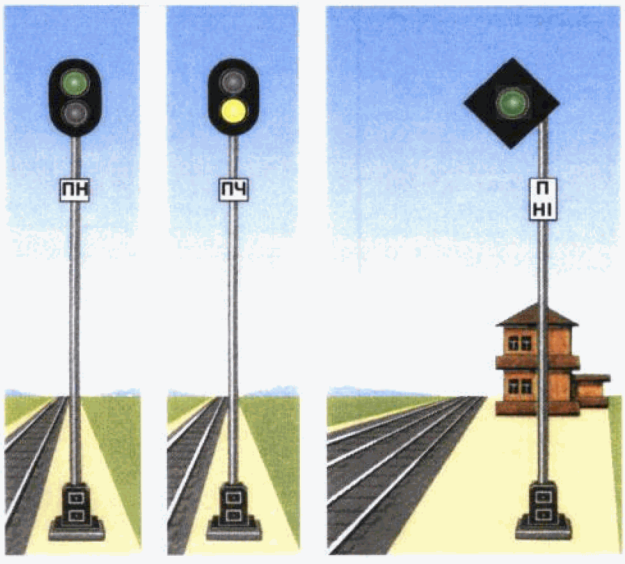


Рис. 51 Рис.52 Рис.53

28. Повторительный светофор с одним зеленым огнем указывает, что выходной или маршрутный светофор открыт (рис. 53).

На железнодорожных путях необщего пользования могут применяться повторительные светофоры, подающие сигналы:

1) один лунно-белый огонь – маневровый светофор открыт (рис. 54);

2) один желтый огонь – въездной (выездной), технологический светофор открыт (рис. 55).

Нормально сигнальные огни повторительных светофоров не горят, и в этом положении светофоры сигнального значения не имеют.

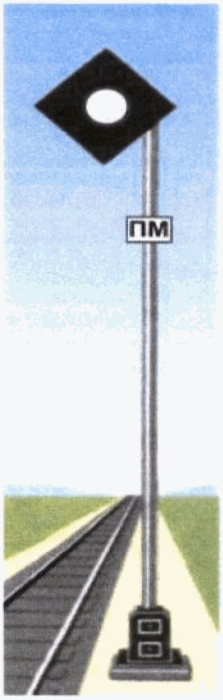


Рис. 54

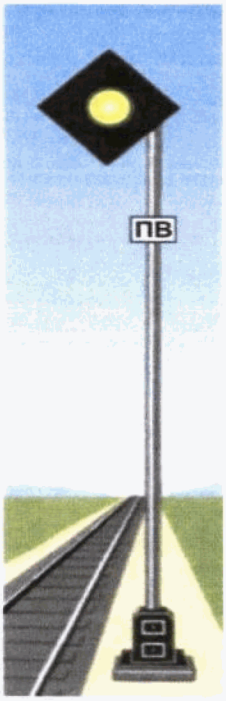


Рис. 55

Пассажирские поезда, имеющие остановку на железнодорожной станции с такими светофорами, могут быть приведены в движение только при наличии зеленого огня на повторительном светофоре. Порядок проезда неисправного повторительного светофора (или выходного) светофора устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации в соответствии с приложением № 8 к настоящим Правилам.

29. На участках, оборудованных автоблокировкой и автоматической локомотивной сигнализацией, локомотивными светофорами подаются сигналы:

1) зеленый огонь – разрешается движение; на путевом светофоре, к которому приближается поезд, горит зеленый огонь (рис. 56);



Рис. 56

2) желтый огонь – разрешается движение; на путевом светофоре, к которому приближается поезд, горит один или два желтых огня (рис. 57);

3) желтый огонь с красным – разрешается движение с готовностью остановиться; на путевом светофоре, к которому приближается поезд, горит красный огонь (рис. 58);

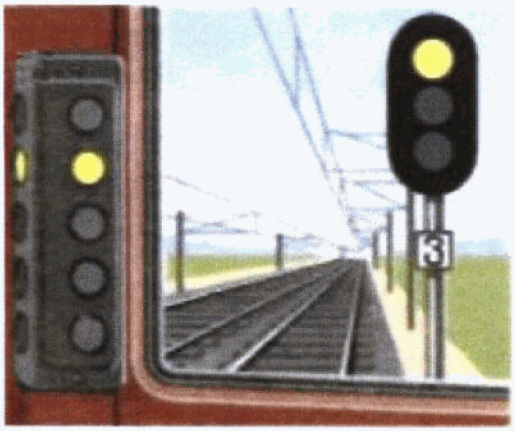


Рис. 57

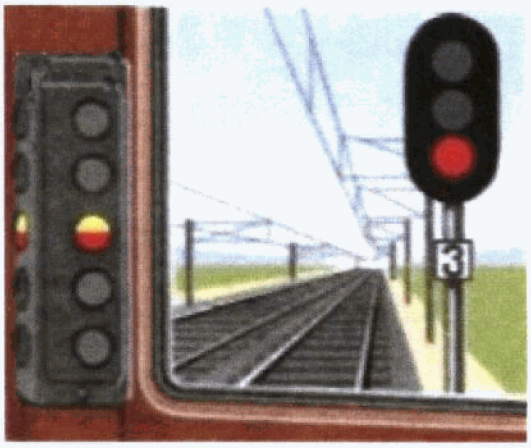


Рис. 58

4) красный огонь – загорается в случае проезда путевого светофора с красным огнем (рис. 59).

Белый огонь на локомотивном светофоре (рис. 60) указывает, что локомотивные устройства включены, но показания путевых светофоров на локомотивный светофор не передаются и машинист должен руководствоваться только показаниями путевых светофоров.

Локомотивный светофор также сигнализирует:

1) зеленым огнем – о приближении поезда к путевому светофору с одним желтым мигающим огнем, с одним зеленым мигающим огнем или с одним желтым и одним зеленым огнями и другими сигнальными показаниями, при которых допускается проследование светофора с установленной скоростью;

2) желтым огнем – о приближении поезда к путевому светофору с одним желтым и одним зеленым огнями, ограждающему блок-участок, на котором не обеспечивается требуемая длина тормозного пути, с двумя желтыми огнями, из них верхний мигающий, а также с другими сигнальными показаниями, при которых требуется проследование светофора с уменьшенной скоростью.

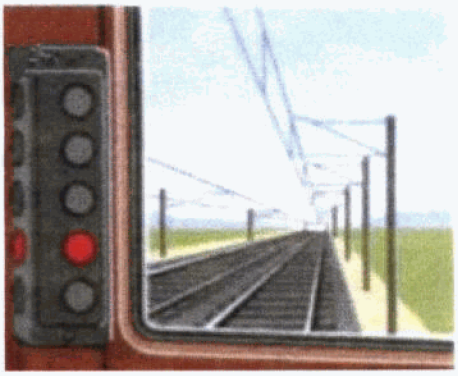


Рис. 59

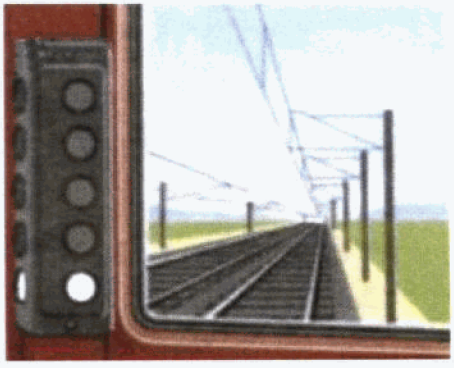


Рис. 60

30. На участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство сигнализации и связи при движении поездов, локомотивными светофорами подаются сигналы:

1) зеленый огонь – разрешается движение с установленной скоростью, впереди свободны два или более блок-участка;

2) желтый огонь – разрешается движение с уменьшенной скоростью, впереди свободен один блок-участок;

3) желтый огонь с красным – разрешается движение с готовностью остановиться; следующий блок-участок занят.

В случае вступления поезда на занятый блок-участок на локомотивном светофоре загорается красный огонь.

Белый огонь указывает, что локомотивные устройства включены, сигналы с железнодорожного пути на локомотив не передаются.

При подходе к путевым светофорам локомотивные светофоры подают сигналы, указанные в пункте 31 настоящего приложения.

На участках, оборудованных автоблокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи при движении поездов, могут применяться устройства многозначной автоматической локомотивной сигнализации (рис. 61). Порядок их применения устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

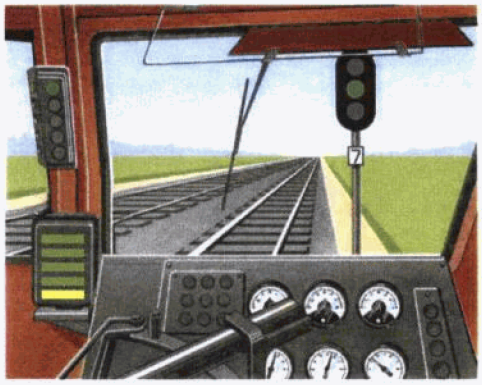


Рис. 61

31. На железнодорожных путях необщего пользования въездными (выездными) светофорами подаются сигналы:

1) один желтый огонь – разрешается въезд в производственное помещение (или выезд из него) (рис. 62);

2) красный огонь – стой! Въезд в производственное помещение (или выезд из него) запрещен (рис. 63).

Технологическими светофорами подаются сигналы:

1) один желтый огонь – разрешается подача вагонов к объекту, расположенному на железнодорожных путях необщего пользования, с готовностью остановиться (рис. 64);

2) красный огонь – стой (рис. 65);

3) один лунно-белый огонь, установленный на обратной стороне светофора – убрать вагоны с объекта, расположенного на железнодорожном пути необщего пользования (рис. 66).

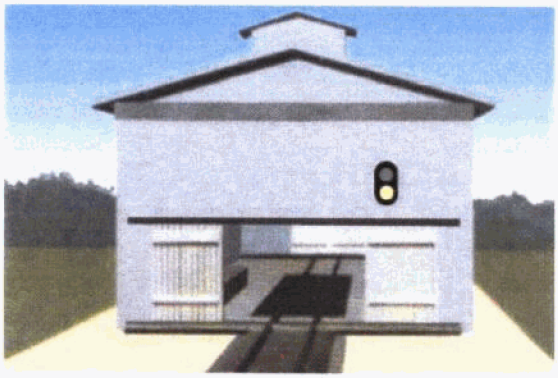


Рис. 62

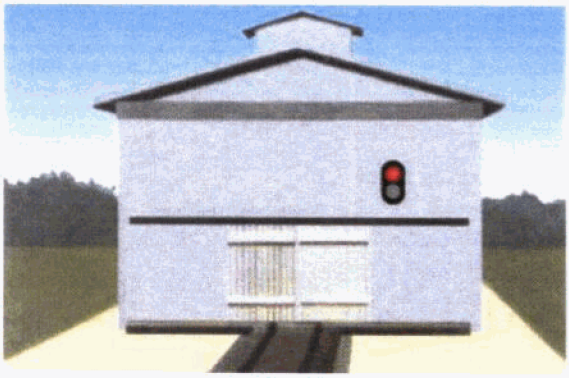


Рис. 63

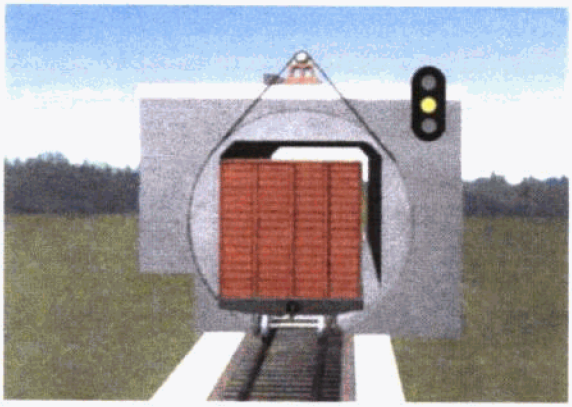


Рис. 64

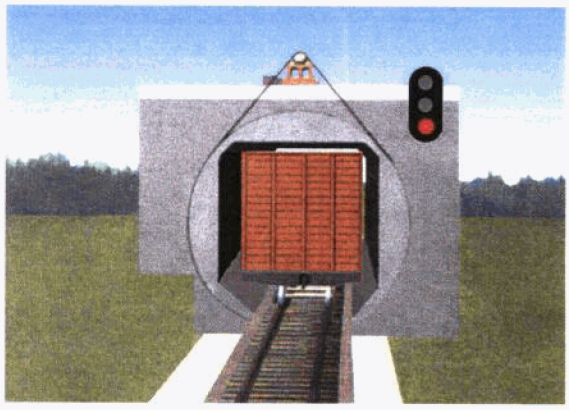


Рис. 65

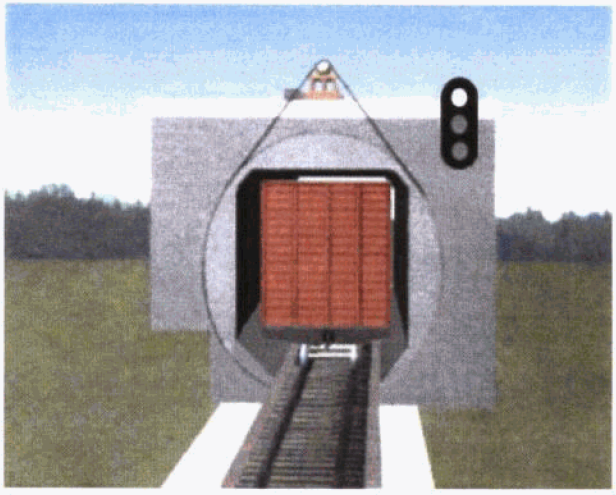


Рис. 66

На железнодорожном пути необщего пользования допускается применение сигнала: один лунно-белый огонь, горящий одновременно с красным огнем – убрать вагоны с объекта.

Показания въездных (выездных) и технологических светофоров дополняются звуковыми и световыми сигналами, порядок подачи и управления которыми устанавливается владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

32. Недействующие светофоры должны быть закрещены двумя планками, а сигнальные огни на них погашены (рис. 67).

Порядок временного включения огней недействующих светофоров для их проверки устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

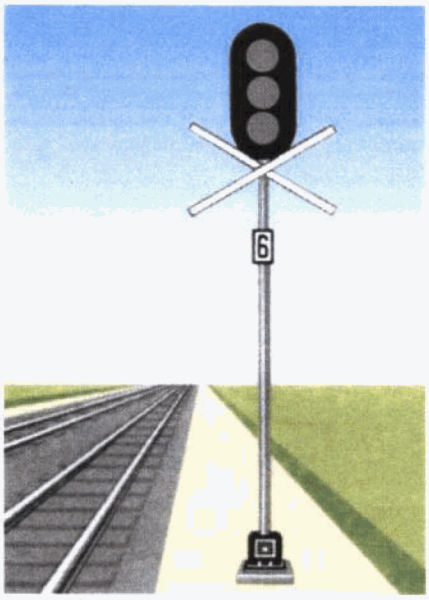


Рис. 67

IV. Сигналы ограждения на железнодорожном транспорте

33. Диском желтого цвета (рис. 68) подается сигнал – разрешается движение с уменьшением скорости и готовностью проследовать опасное место, огражденное сигнальными знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места» (рис. 95, 96), со скоростью, установленной владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования».

Диском зеленого цвета (рис. 69) – поезд проследовал опасное место. На однопутных участках машинист видит такой сигнал с левой стороны по направлению движения.



Рис. 68



Рис. 69

Места, устанавливаемые владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования и требующие постоянного уменьшения скорости, ограждаются с обеих сторон на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования – 15 м от границ опасного места постоянными сигнальными знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места». От этих сигнальных знаков на расстоянии А, указанном в графе 3 таблицы 1, в зависимости от руководящего спуска и максимальной допускаемой скорости движения поездов на железнодорожных путях общего пользования устанавливаются постоянные сигналы уменьшения скорости, а на железнодорожных путях необщего пользования на расстоянии величины тормозного пути, определяемой и устанавливаемой владельцем железнодорожных путей необщего пользования (далее – расстояние «Т») – сигналы уменьшения скорости.

В таблице 1 и на всех схемах, указанных в настоящем приложении, расстояния даны в метрах.

Таблица 1

№ п/п	Руководящий спуск и максимальная допускаемая скорость движения поездов на перегоне	Расстояние от сигнальных знаков «Начало опасного места» и «Конец опасного места» до сигналов уменьшения скорости А	Расстояние от переносных красных сигналов и от места внезапно возникшего препятствия до первой петарды Б
1	На перегонах, где имеются руководящие спуски менее 0,006, при скорости движения: грузовых поездов – не более 80 км/ч, пассажирских и рефрижераторных поездов – не более 100 км/ч	800	1000
	рефрижераторных поездов 100…120 км/ч, пассажирских поездов 100…140 км/ч	1000	1200
	грузовых поездов 80…90 км/ч	1100	1300
	пассажирских поездов 140…160 км/ч	1400	1600
2	На перегонах, где имеются руководящие спуски 0,006 и круче, но не более 0,010, при скорости движения: грузовых поездов – не более 80 км/ч, пассажирских и рефрижераторных поездов – не более 100 км/ч	1000	1200
	рефрижераторных поездов 100…120 км/ч, пассажирских поездов 100…140 км/ч	1100	1300
	грузовых поездов 80…90 км/ч	1300	1500
	пассажирских поездов 140…160 км/ч	1500	1700
3	На перегонах, где имеются руководящие спуски круче 0,010	Устанавливается владельцем инфраструктуры	

Схемы установки постоянных дисков уменьшения скорости и сигнальных знаков «Начало опасного места» и «Конец опасного места» владельца инфраструктуры на однопутном участке указаны на рис. 70, на одном из железнодорожных путей двухпутного участка – на рис. 71, на обоих железнодорожных путях двухпутного участка – на рис. 72, на железнодорожных путях необщего пользования – соответственно на рис. 73, 74, 75.

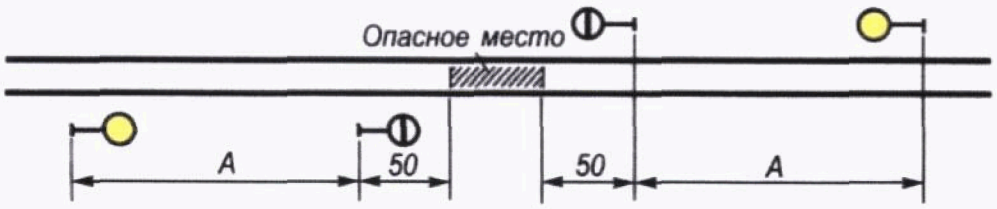


Рис. 70



Рис. 71

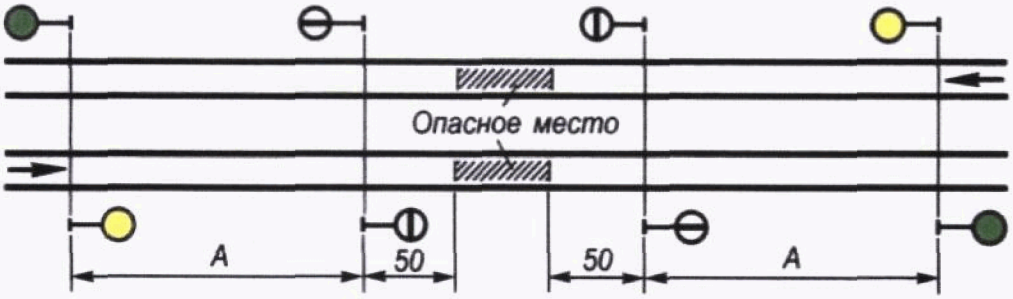


Рис. 72

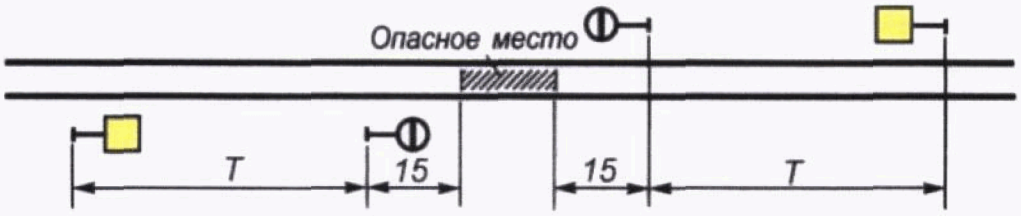


Рис. 73

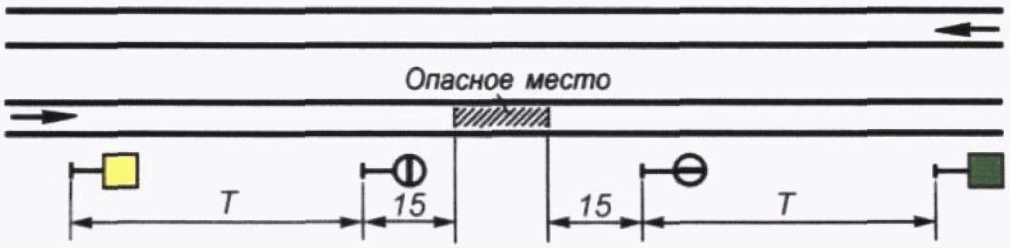


Рис. 74

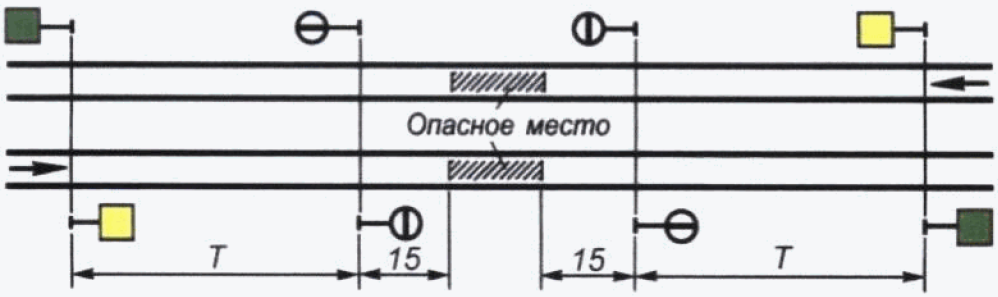


Рис. 75

34. К переносным сигналам относятся:

1) щиты прямоугольной формы красного цвета с обеих сторон или с одной стороны красного, а с другой – белого цвета;

2) квадратные щиты желтого цвета (обратная сторона зеленого цвета);

3) фонари на шестах с красным огнем и красные флаги на шестах.

35. Переносными сигналами предъявляются требования:

1) прямоугольный щит красного цвета (или красный флаг на шесте) днем и красный огонь фонаря на шесте ночью – стой! Запрещается проезжать сигнал (рис. 76);

2) квадратный щит желтого цвета днем и ночью (рис. 77) при расположении опасного места:

на перегоне – разрешается движение с уменьшением скорости, впереди опасное место, требующее остановки или проследования с уменьшенной скоростью;

на главном железнодорожном пути железнодорожной станции – разрешается движение с уменьшением скорости, впереди опасное место, требующее проследования с уменьшенной скоростью;

на остальных станционных железнодорожных путях – разрешается проследование сигнала со скоростью, указанной в предупреждении, а при отсутствии его – на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 25 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – со скоростью не более 15 км/ч.

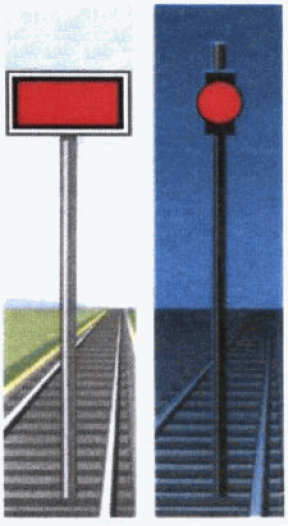


Рис. 76

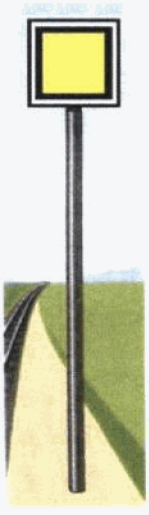


Рис. 77

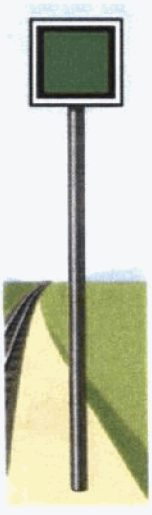


Рис. 78

Обратная сторона квадратного щита (зеленого цвета) днем и ночью (рис. 78) на перегоне и на главном железнодорожном пути железнодорожной станции указывает на то, что машинист поезда имеет право повысить скорость до установленной после проследования опасного места всем составом.

36. Всякое препятствие для движения поездов на перегоне должно быть ограждено сигналами остановки независимо от того, ожидается поезд или нет.

Места производства работ на перегоне, требующие остановки поездов, ограждаются так же, как и препятствия.

Препятствия на перегоне ограждаются с обеих сторон на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования — 15 м от границ ограждаемого участка переносными красными сигналами. На железнодорожных путях общего пользования от этих сигналов на расстоянии Б, указанном в графе 4 таблицы 1, в зависимости от руководящего спуска и максимальной допускаемой скорости движения поездов на перегоне, укладывается по три петарды и на расстоянии 200 м от первой, ближней к месту работ петарды, в направлении от места работ, а на железнодорожных путях необщего пользования на расстоянии «Т» устанавливаются переносные сигналы уменьшения скорости.

На железнодорожных путях необщего пользования при движении вагонами вперед расстояние установки переносных сигналов увеличивается на длину поезда, обращающегося на конкретном участке.

Схемы ограждения препятствий и мест производства работ на железнодорожных путях общего пользования на однопутном участке приведены на рис. 79, на одном из железнодорожных путей двухпутного участка – на рис. 80, на обоих железнодорожных путях двухпутного участка – на рис. 81, а на железнодорожных путях необщего пользования – соответственно на рис. 82, 83, 84.

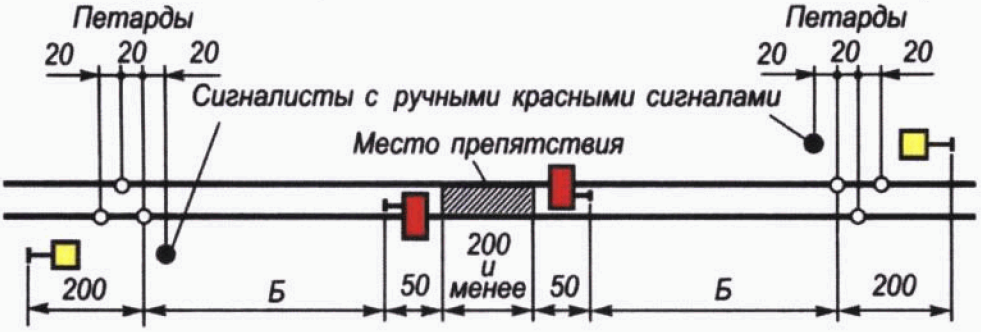


Рис. 79



Рис. 80

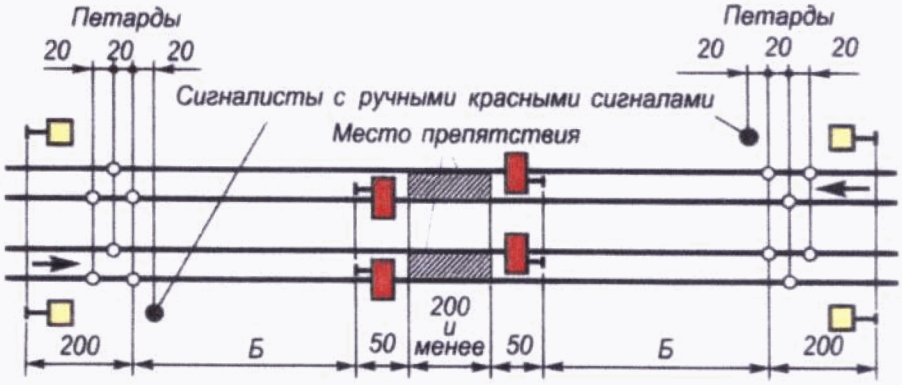


Рис. 81

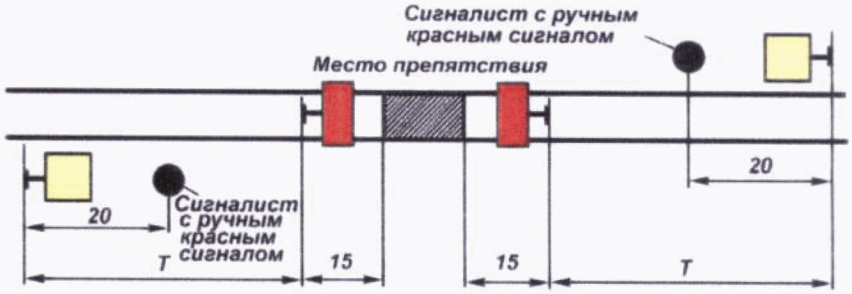


Рис. 82

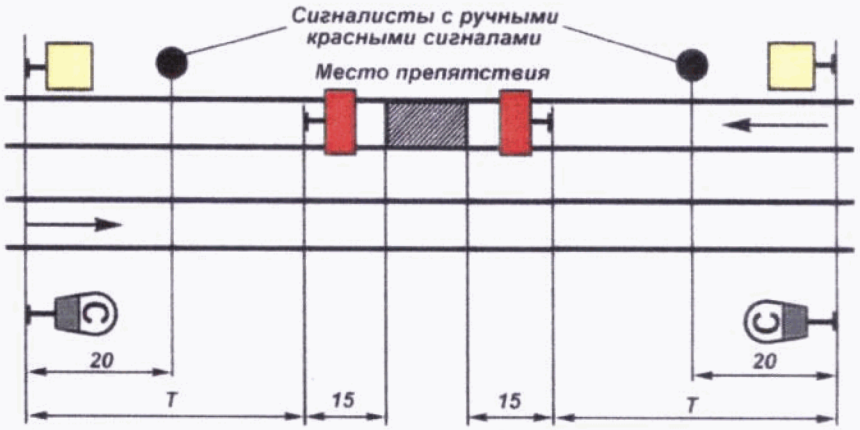


Рис. 83

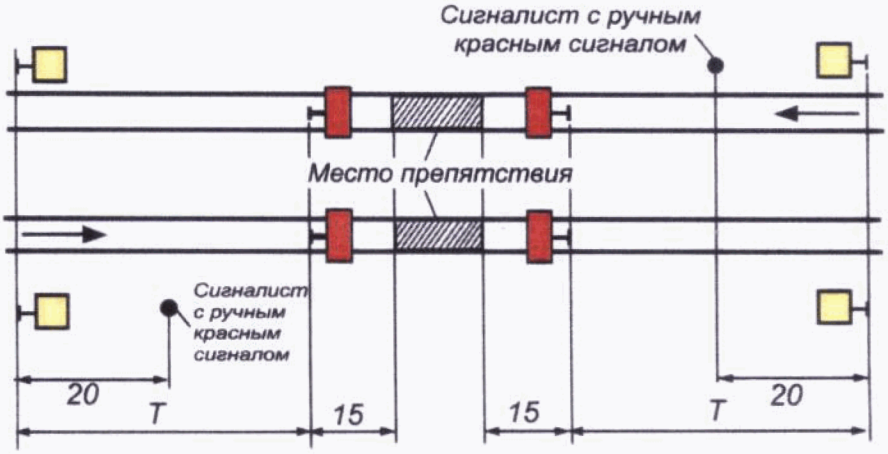


Рис. 84

На железнодорожных путях общего пользования переносные сигналы уменьшения скорости и петарды должны находиться под охраной сигналистов,

стоящих с ручными красными сигналами в 20 м от первой петарды, а на железнодорожных путях необщего пользования – от сигналов уменьшения скорости в сторону места работ (места препятствия). Переносные красные сигналы должны находиться под наблюдением руководителя работ.

При производстве работ развернутым фронтом (более 200 м) места работ ограждаются в порядке, указанном на рис. 85. На железнодорожных путях общего пользования переносные красные сигналы, установленные на расстоянии 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования – 15 м от границ участка, требующего ограждения, должны находиться под охраной стоящих около них сигналистов с ручными красными сигналами.

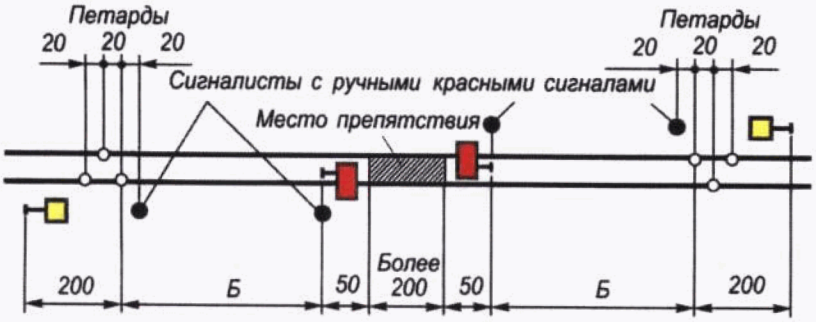


Рис. 85

Если место препятствия или производства работ на перегоне находится вблизи железнодорожной станции и оградить это место в установленном порядке невозможно, то со стороны перегона оно ограждается так, как указано в настоящем пункте, а со стороны железнодорожной станции переносной красный сигнал устанавливается на оси железнодорожного пути против входного светофора (или сигнального знака «Граница станции»). При этом на железнодорожных путях общего пользования с укладкой трех петард, охраняемых сигналистом (рис. 86), а для железнодорожных путей необщего пользования без укладки петард (рис. 87). Если место препятствия или производства работ расположено на расстоянии менее 60 м от входного светофора (или сигнального знака «Граница станции»), то петарды со стороны железнодорожной станции не укладываются, а на железнодорожных путях необщего пользования не устанавливаются переносные сигналы уменьшения скорости. Схема ограждения препятствия перед входным светофором на железнодорожных путях общего пользования приведена на рис. 86, а на железнодорожных путях необщего пользования – на рис. 87.

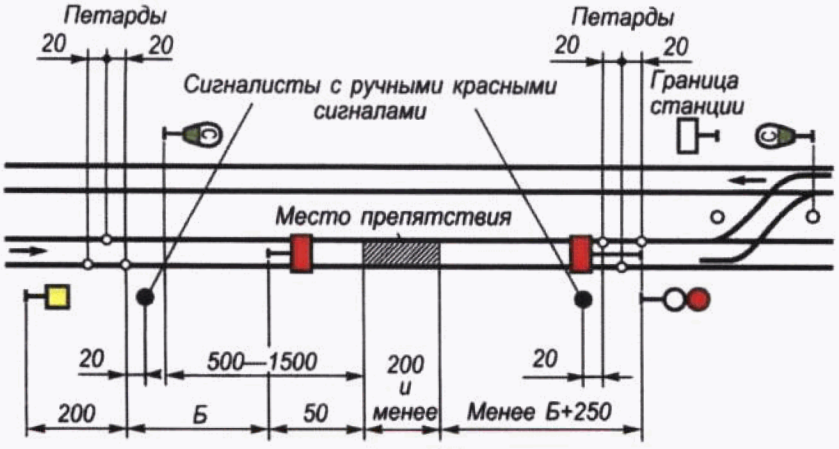


Рис. 86

На железнодорожных путях необщего пользования место препятствия для производства работ на перегонах, требующее следования поездов с уменьшенной скоростью, ограждается на расстоянии «Т» от границ ограждаемого участка переносными сигналами уменьшения скорости.

Схема установки сигнала уменьшения скорости на однопутном перегоне приведена на рис. 88, на одном из железнодорожных путей двухпутного перегона – на рис. 89, на обоих железнодорожных путях двухпутного перегона – на рис. 90.

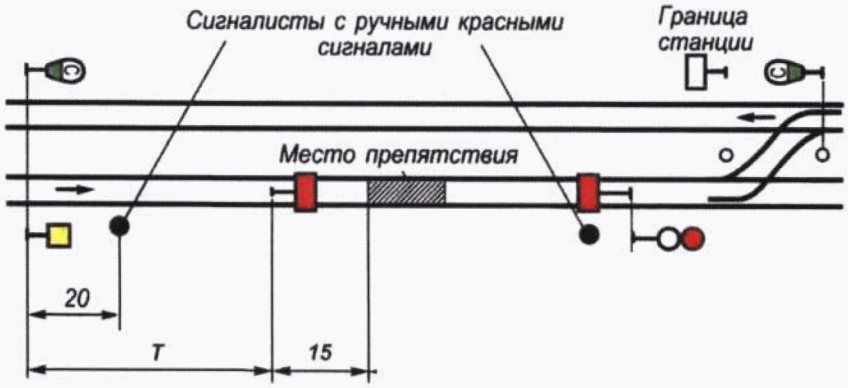


Рис. 87

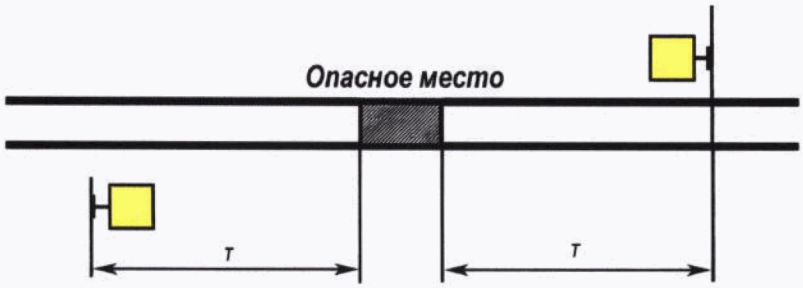


Рис. 88

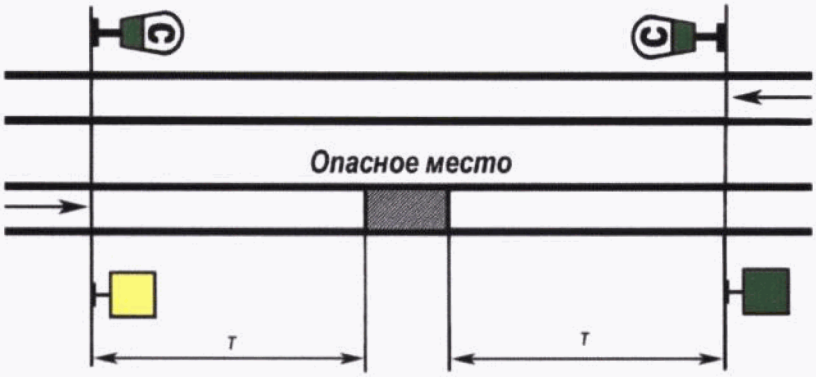


Рис. 89

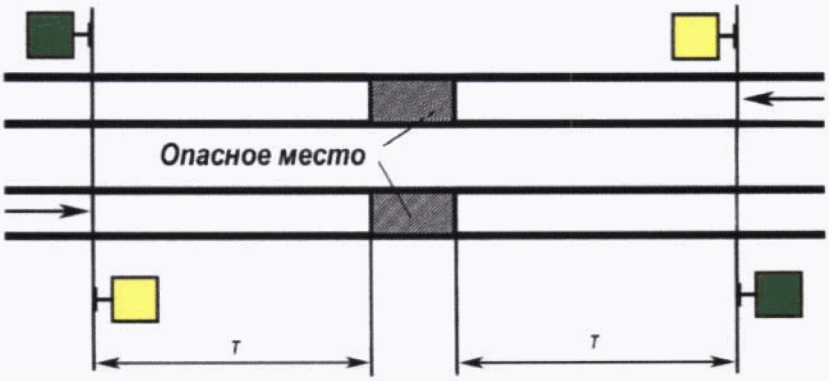


Рис. 90

При подходе поезда к переносному желтому сигналу машинист обязан подать один длинный свисток локомотива, моторвагонного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава, а при подходе к сигналисту с ручным красным сигналом подать сигнал остановки и принять меры к немедленной остановке поезда, чтобы остановиться, не проезжая переносного красного сигнала.

Сигналисты для отличия от других работников железнодорожного транспорта должны носить головной убор с верхом желтого цвета.

Места препятствий для движения поездов и места производства работ на многопутных перегонах ограждаются в соответствии с порядком, установленным владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

37. При внезапном возникновении препятствия на перегоне и отсутствии необходимых переносных сигналов следует немедленно на месте препятствия установить сигнал остановки (рис. 91): днем – красный флаг, ночью – фонарь с красным огнем и с обеих сторон на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии Б, указанном в графе 4 таблицы 1, в зависимости от руководящего спуска и максимальной допускаемой скорости движения поездов на перегоне уложить по три петарды, а на железнодорожных путях необщего пользования установить сигнал остановки со стороны ожидаемого поезда – на расстоянии «Т».

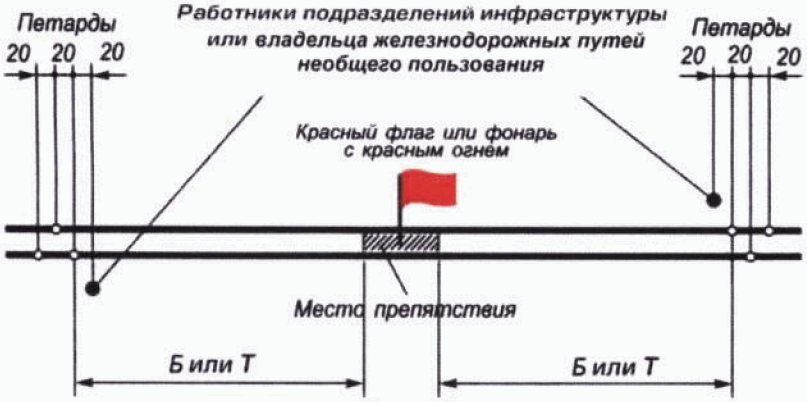


Рис. 91

Петарды должны охраняться работниками подразделений владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, которые обязаны стоять с ручными красными сигналами на расстоянии 20 м от первой петарды в сторону места препятствия.

Сигналы устанавливаются в первую очередь со стороны ожидаемого поезда. На однопутных участках, если неизвестно с какой стороны ожидается поезд, сигналы устанавливаются в первую очередь со стороны спуска к ограждаемому месту, а на площадке – со стороны кривой или выемки.

Детальный порядок действий работников при ограждении внезапно возникших препятствий определяется владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

38. Места, через которые поезда могут проходить только с проводником (со скоростью менее 15 км/ч), а также сплетения железнодорожных путей на двухпутных участках в одном уровне ограждаются как место препятствия для движения, но без укладки петард. Об установке этих сигналов на поезда выдаются письменные предупреждения.

При необходимости пропустить с проводником поезд, на который не выдано предупреждение, укладка петард обязательна.

Если пропуск поездов с проводником устанавливается на продолжительное время, то переносные красные сигналы допускается заменять светофорами прикрытия, оставляемыми в закрытом положении, с установкой впереди них предупредительных светофоров (рис. 92).

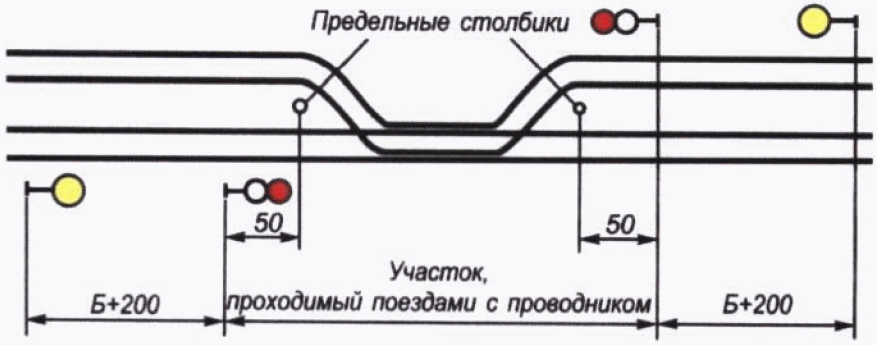


Рис. 92

Места установки светофоров прикрытия определяются владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

При открытии с обеих сторон ограждаемого места путевых постов движение поездов между этими постами производится по одному из применяемых средств сигнализации и связи без проводника. В отдельных случаях при этом для наблюдения за следованием поезда по огражденному месту с установленной скоростью может назначаться и проводник.

39. Петарды во всех случаях укладываются в количестве трех штук: две на правом рельсе железнодорожного пути по ходу поезда и одна на левом (рис. 91). Расстояние между петардами должно быть по 20 м.

40. Переносные сигналы уменьшения скорости и сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места» устанавливаются на железнодорожных путях общего пользования по схемам, указанным на рис. 70, 71, 72, а на железнодорожных путях необщего пользования – на рис. 73, 74, 75.

Если место, требующее уменьшения скорости на перегоне, расположено вблизи железнодорожной станции и оградить его в установленном порядке невозможно, то со стороны перегона оно ограждается так, как указано в настоящем пункте, а со стороны железнодорожной станции на железнодорожных путях общего пользования – в порядке, указанном на рис. 93, а на железнодорожных путях необщего пользования – на рис. 94.

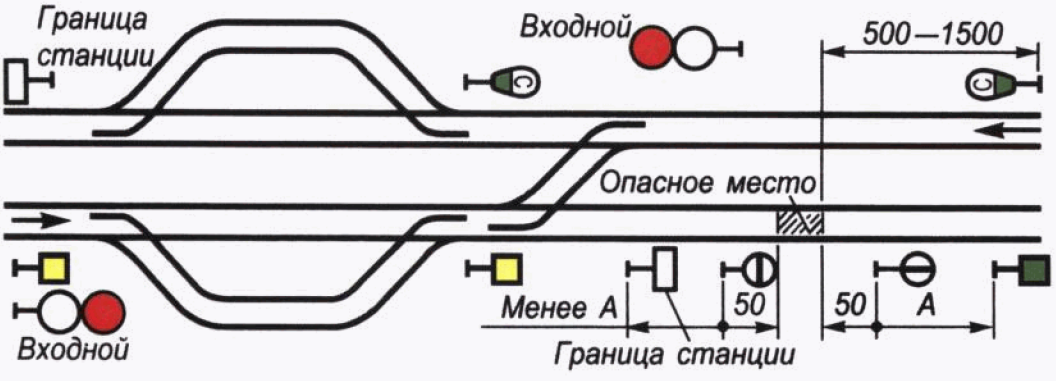


Рис. 93

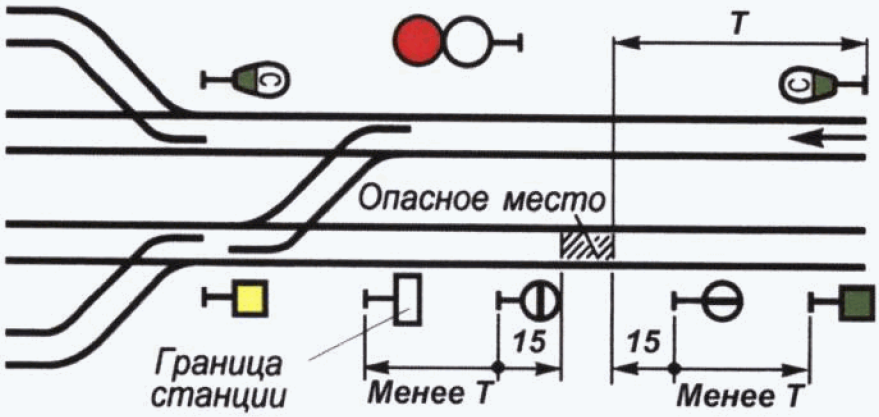


Рис. 94

При подходе к переносному желтому сигналу машинист локомотива, моторвагонного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава обязан подать один длинный свисток и вести поезд так, чтобы проследовать место, огражденное переносными сигнальными знаками «Начало опасного места» (рис. 95) и «Конец опасного места» (рис. 96), со скоростью, указанной в предупреждении, а при отсутствии предупреждения на железнодорожных путях общего пользования – со скоростью не более 25 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.

Сигнальный знак «Конец опасного места» помещается на обратной стороне знака «Начало опасного места».

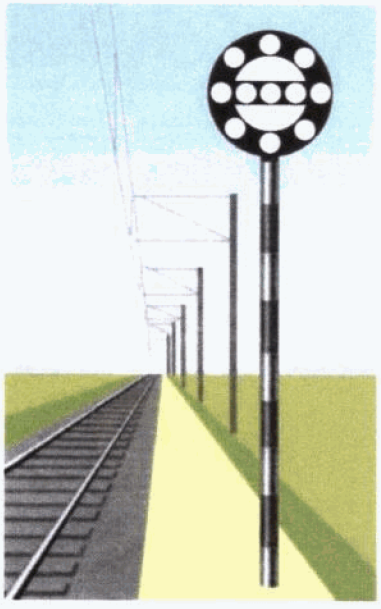


Рис. 95

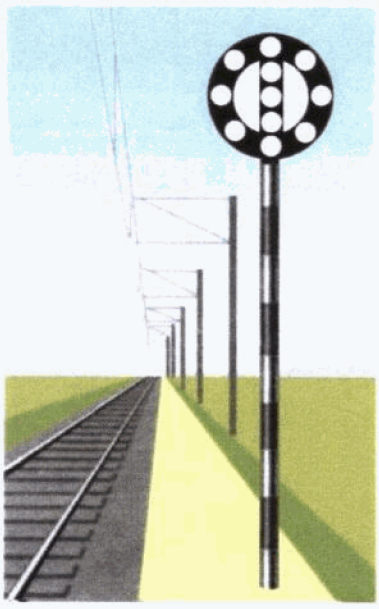


Рис. 96

Переносные сигналы уменьшения скорости и сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места» на станционных железнодорожных путях и многопутных перегонах могут применяться с укороченными шестами.

41. Места производства работ на железнодорожном пути, не требующие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, но требующие

предупреждения работающих о приближении поезда, ограждаются переносными сигнальными знаками «С» – подача свистка, которые устанавливаются у железнодорожного пути, где производятся работы, а также у каждого смежного главного железнодорожного пути. Расстановка сигнальных знаков «С» показана на рис. 97, где для железнодорожных путей необщего пользования расстояние от места работ до сигнального знака «С» равно расстоянию «Т».

Переносные сигнальные знаки «С» устанавливаются таким же порядком у смежных главных железнодорожных путей и при производстве работ, огражденных сигналами остановки (рис. 80, 86 – 90) или сигналами уменьшения скорости.

На перегонах, где обращаются поезда со скоростью более 120 км/ч, переносные сигнальные знаки «С» устанавливаются на расстоянии 800 – 1500 м от границ участка работ.

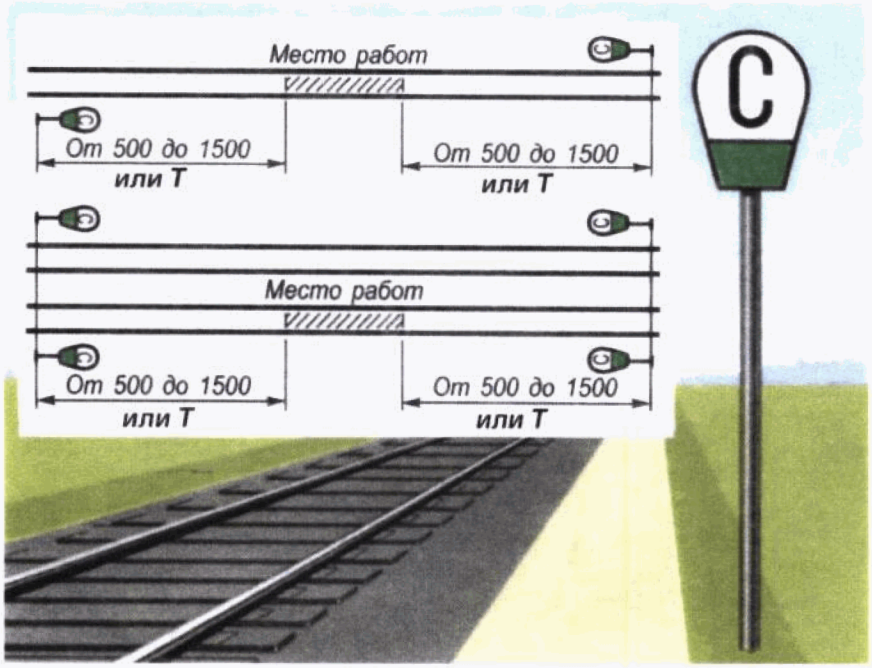


Рис. 97

42. Всякое препятствие для движения по станционным железнодорожным путям и стрелочным переводам должно быть ограждено сигналами остановки независимо от того, ожидается поезд (маневровый состав) или нет.

При ограждении на станционном железнодорожном пути места препятствия или производства работ сигналами остановки все ведущие к этому месту стрелки устанавливаются в такое положение, чтобы на него не мог выехать железнодорожный подвижной состав, и запираются или зашиваются костылями. На месте препятствия или производства работ на оси железнодорожного пути устанавливается переносной красный сигнал (рис. 98).

Если какие-либо из этих стрелок направлены остряками в сторону места препятствия или производства работ и не дают возможности изолировать железнодорожный путь, такое место с обеих сторон ограждается переносными красными сигналами, устанавливаемыми на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования – 15 м от границ места препятствия или производства работ (рис. 99). В

том случае, когда остряки стрелок на железнодорожных путях общего пользования расположены ближе чем на 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования – ближе чем на 15 м от места препятствия или производства работ, между остряками каждой такой стрелки устанавливается переносной красный сигнал (рис. 100).



Рис. 98

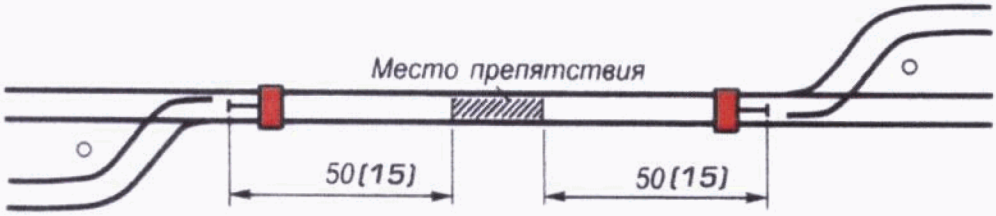


Рис. 99

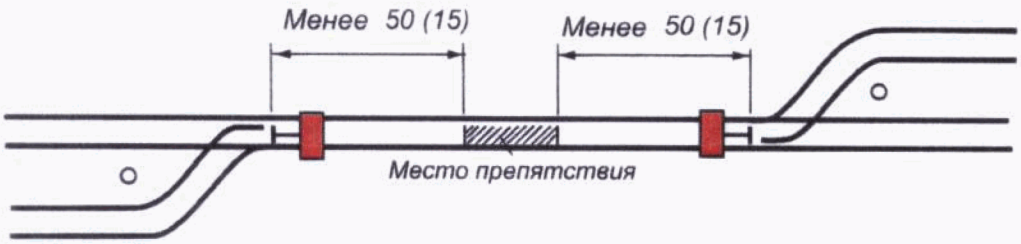


Рис. 100

При ограждении переносными красными сигналами места препятствия или производства работ на стрелочном переводе сигналы устанавливаются: со стороны крестовины – против предельного столбика на оси каждого из сходящихся железнодорожных путей; с противоположной стороны на железнодорожных путях общего пользования – в 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования – в 15 м от острякa стрелки (рис. 101).



Рис. 101

Если вблизи от стрелочного перевода, подлежащего ограждению, расположена другая стрелка, которую можно поставить в такое положение, что на стрелочный перевод, где имеется препятствие, не может выехать железнодорожный подвижной состав, то стрелка в таком положении запирается или зашивается. В этом случае переносной красный сигнал со стороны такой изолирующей стрелки не ставится (рис. 102).



Рис. 102

Когда стрелку в указанное положение поставить нельзя, то на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования – 15 м от места препятствия или производства работ в направлении к этой стрелке устанавливается переносной красный сигнал (рис. 101).

Если место препятствия или производства работ находится на входной стрелке, то со стороны перегона оно ограждается закрытым входным сигналом, а со стороны железнодорожной станции – переносными красными сигналами, устанавливаемыми на оси каждого из сходящихся железнодорожных путей против предельного столбика (рис. 103).



Рис. 103

Когда место препятствия или производства работ находится между входной стрелкой и входным сигналом, то со стороны перегона оно ограждается закрытым входным сигналом, а со стороны железнодорожной станции – переносным красным сигналом, установленным между остряками входной стрелки (рис. 104).

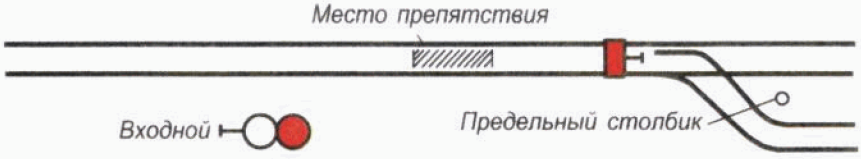


Рис. 104

Дежурный стрелочного поста, обнаруживший препятствие на стрелочном переводе, должен немедленно установить один переносной красный сигнал на месте

препятствия (до начала работ по ремонту) и доложить об этом дежурному по железнодорожной станции.

43. Место, требующее уменьшения скорости, расположенное на главном железнодорожном пути железнодорожной станции, ограждается переносными сигналами уменьшения скорости и сигнальными знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места», как показано на рис. 105 и 106.

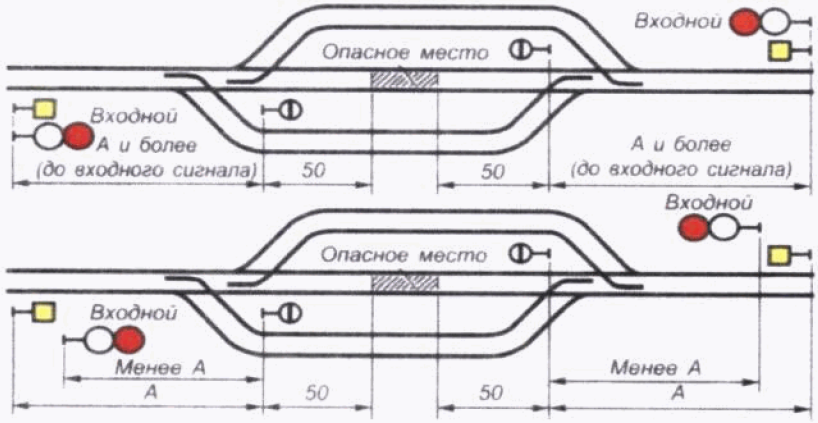


Рис. 105

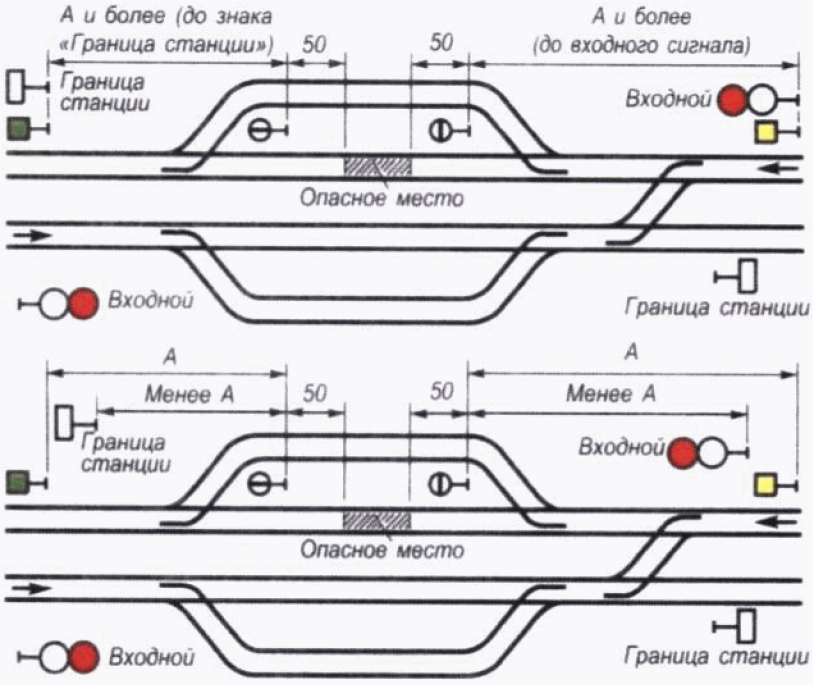


Рис. 106

Если место, требующее уменьшения скорости, расположено на остальных станционных железнодорожных путях, то оно ограждается только переносными сигналами уменьшения скорости. Порядок установки этих сигналов указан на рис. 107.

На железнодорожных станциях железнодорожных путей необщего пользования, не оборудованных устройствами электрической централизации стрелок и светофоров, в случае остановки поезда в горловине железнодорожной станции и отсутствии прохода (установленного расстояния между осями станционных железнодорожных путей) по смежным железнодорожным путям, все

выходы с этих железнодорожных путей ограждаются сигналами остановки (рис. 108).

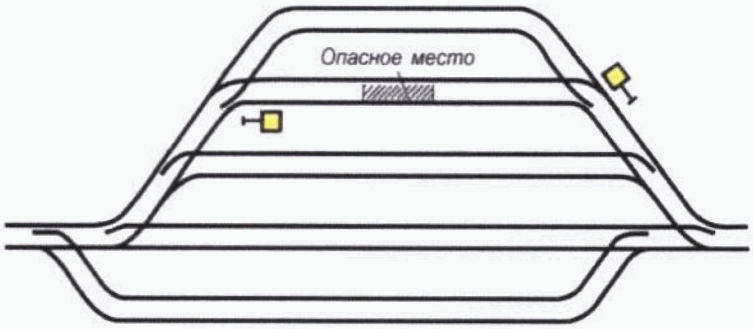


Рис. 107

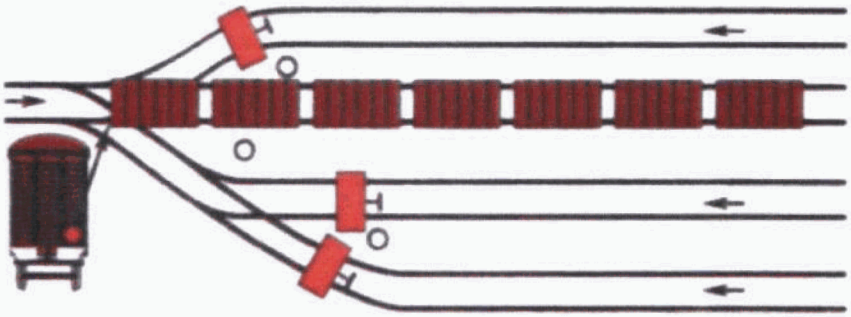


Рис. 108

44. Вагоны, ремонтируемые на станционных железнодорожных путях, и вагоны с опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами), пассажирские вагоны, стоящие на отдельных железнодорожных путях, ограждаются переносными красными сигналами, устанавливаемыми на железнодорожных путях общего пользования на оси железнодорожного пути на расстоянии не менее 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования – не менее 15 м (на сквозных железнодорожных путях – с обеих сторон, а на тупиковых железнодорожных путях – со стороны стрелочного перевода).

Если в этом случае крайний вагон на железнодорожных путях общего пользования находится от предельного столбика менее чем на 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования – менее 15 м, то переносной красный сигнал с этой стороны устанавливается на оси железнодорожного пути против предельного столбика.

На железнодорожных станциях железнодорожных путей необщего пользования, оборудованных устройствами электрической централизации стрелок и светофоров, железнодорожные пути, на которых производится очистка вагонов, устранение коммерческих неисправностей, безотцепочный ремонт и техническое обслуживание вагонов оборудуются устройствами ограждения, исключающими въезд железнодорожного подвижного состава.

При техническом обслуживании и ремонте вагонов могут применяться устройства и централизованного ограждения составов, при этом порядок ограждения составов или отдельных групп вагонов при их техническом обслуживании и ремонте в зависимости от местных условий устанавливается

владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

45. При вынужденной остановке на перегоне пассажирского поезда ограждение производит проводник последнего пассажирского вагона по указанию машиниста в случаях:

1) затребования восстановительного или пожарного поезда, а также вспомогательного локомотива, если помощь оказывается с хвоста;

2) если поезд был отправлен при перерыве действия всех средств сигнализации и связи по правильному железнодорожному пути на двухпутный перегон или однопутный перегон с извещением об отправлении за ним другого поезда.

Проводник последнего пассажирского вагона, ограждающий остановившийся поезд, должен привести в действие ручной тормоз, уложить на расстоянии 800 м от хвоста поезда петарды, после чего отойти от места уложенных петард обратно к поезду на 20 м и показывать ручной красный сигнал в сторону перегона (рис. 109).

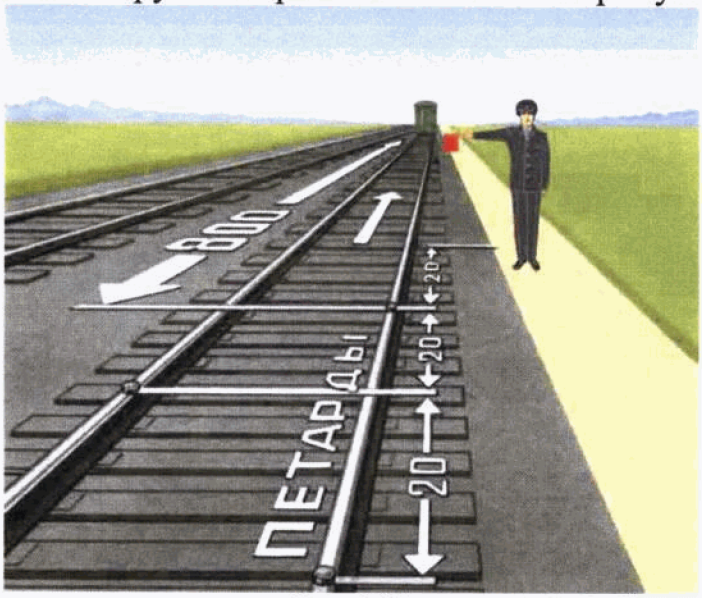


Рис. 109

При вынужденной остановке на перегоне других поездов они ограждаются в случаях, когда отправление было произведено в условиях перерыва действия всех средств сигнализации и связи по правильному железнодорожному пути на двухпутный перегон или однопутный перегон с выдачей извещения об отправлении за ним другого поезда. При этом ограждение производится помощником машиниста, который должен немедленно после остановки перейти в хвост поезда, проверить наличие поездного сигнала, внимательно наблюдать за перегоном и в случае появления следом идущего поезда принять меры к его остановке.

Если помощь остановившемуся поезду оказывается с головы, машинист ведущего локомотива при приближении восстановительного или пожарного поезда или вспомогательного локомотива должен подавать сигнал общей тревоги; ночью и днем при плохой видимости включить прожектор.

46. Проводник вагона, ограждающий хвост остановившегося на перегоне пассажирского поезда, возвращается к составу только после подхода и остановки восстановительного или пожарного поезда или вспомогательного локомотива или при передаче ограждения другому работнику, подошедшему к месту остановки пассажирского поезда.

Помощник машиниста, находящийся у хвоста поезда, отправленного при перерыве действия всех средств сигнализации и связи, возвращается на локомотив только после подхода и остановки следом идущего поезда или по сигналу машиниста, подаваемому свистком локомотива, если миновала надобность в ограждении.

47. На участках, оборудованных автоблокировкой, при остановке на перегоне пассажирского поезда проводник последнего пассажирского вагона обязан проверить видимость поездных сигналов, внимательно наблюдать за перегоном и в случае появления следом идущего поезда принять меры к его остановке.

48. При вынужденной остановке поезда на двухпутном или многопутном перегоне вследствие схода с рельсов, столкновения, развалившегося груза и т.п., когда требуется оградить место препятствия для движения поездов, возникшее на смежном железнодорожном пути, машинист должен подавать сигнал общей тревоги.

При этом в случае остановки пассажирского поезда ограждение производится со стороны головы поезда помощником машиниста, а с хвоста – проводником последнего пассажирского вагона укладкой петард на расстоянии 1000 м от головы и хвоста поезда, как указано на рис. 110.

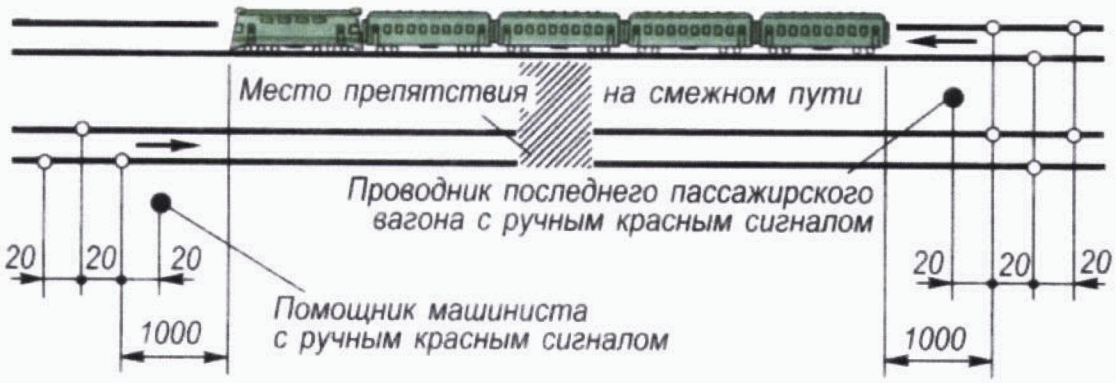


Рис. 110

Кроме того, машинист пассажирского поезда сообщает о случившемся с использованием имеющихся средств связи диспетчеру поездному или дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, а также машинисту локомотива, следующего по смежному железнодорожному пути.

На железнодорожных путях необщего пользования, если поезд сопровождается составителем, ограждение места препятствия производится со стороны головы поезда – помощником машиниста, а с хвоста – составителем, которые отходят на расстояние «Т», и показывают ручной красный сигнал в сторону перегона соответственно с головы и хвоста поезда. Если поезд не сопровождается составителем, ограждение места препятствия на смежном железнодорожном пути производится помощником машиниста со стороны ожидаемого поезда на расстоянии «Т». В случае получения машинистом поезда сообщения об отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути, он должен свистком локомотива вызвать помощника машиниста для ограждения препятствия с противоположной стороны.

При остановке остальных поездов ограждение производится помощником машиниста укладкой петард на смежном железнодорожном пути со стороны ожидаемого по этому железнодорожному пути поезда на расстоянии 1000 м от места препятствия (рис. 111). Если голова поезда находится от места препятствия на расстоянии более 1000 м, петарды на смежном железнодорожном пути укладываются напротив локомотива. Если машинистом поезда будет получено сообщение о том, что по смежному железнодорожному пути отправлен поезд в неправильном направлении, он должен по радиосвязи или свистком локомотива вызвать помощника машиниста для укладки петард на таком же расстоянии от места препятствия с противоположной стороны, а на железнодорожных путях необщего пользования для ограждения препятствия с противоположной стороны.

На участках, где обращаются пассажирские поезда со скоростью свыше 120 км/ч, расстояния, на которые необходимо укладывать петарды, устанавливаются владельцем инфраструктуры.

После укладки петард помощник машиниста и проводник вагона должны отойти от места уложенных петард обратно к поезду на 20 м и показывать красный сигнал в сторону возможного приближения поезда.

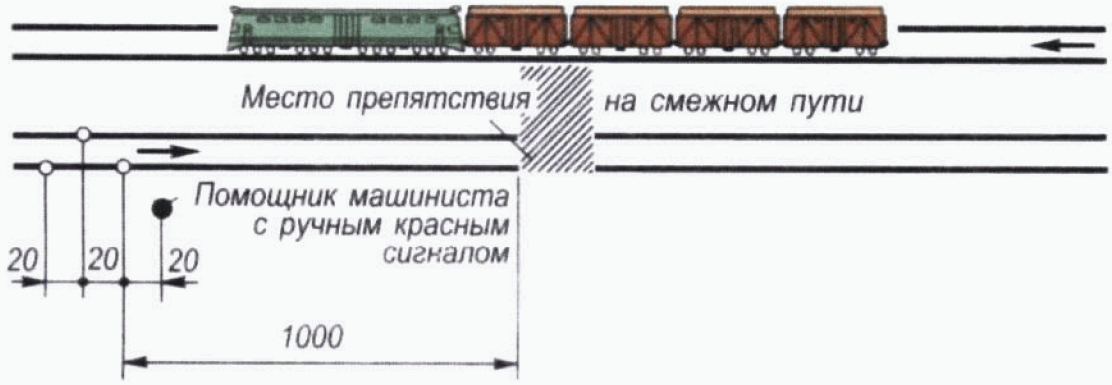


Рис. 111

49. К ограждению хвоста и головы поезда, имеющего вынужденную остановку на перегоне, а также мест препятствий для движения поездов на смежном железнодорожном пути двухпутного или многопутного перегона по распоряжению машиниста ведущего локомотива могут быть привлечены работники локомотивной бригады, проводники пассажирских вагонов, кондукторы.

К ограждению хвоста и головы поезда, имеющего вынужденную остановку на перегоне, а также мест препятствий для движения поездов на смежном железнодорожном пути двухпутного или многопутного перегона могут привлекаться и иные работники, установленные приказом соответственно владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

При обслуживании локомотивов пассажирских поездов одним машинистом ограждение поезда при вынужденной остановке на перегоне производится начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и проводниками вагонов по указанию машиниста, передаваемому по радиосвязи.

При обслуживании локомотивов грузовых поездов одним машинистом ограждение поезда при вынужденной остановке на перегоне производится в соответствии с порядком, устанавливаемым владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

V. Ручные сигналы на железнодорожном транспорте

50. Ручными сигналами предъявляются требования:

1) красным развернутым флагом днем и красным огнем ручного фонаря ночью – стой! Движение запрещено (рис. 112).

При отсутствии днем красного флага, а ночью ручного фонаря с красным огнем сигналы остановки подаются: днем – движением по кругу желтого флага, руки или какого-либо предмета; ночью – движением по кругу фонаря с огнем любого цвета (рис. 113);



Рис. 112

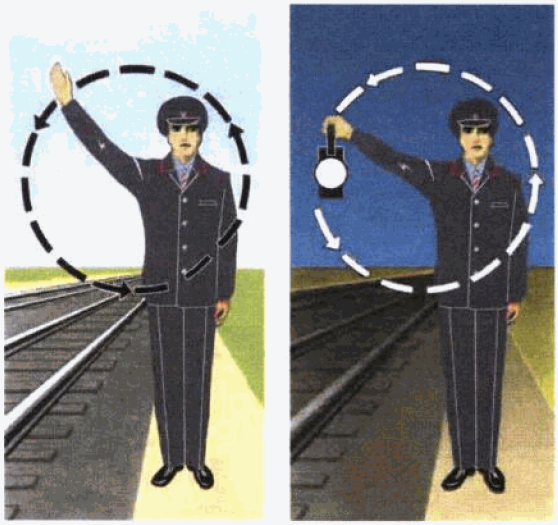


Рис. 113

2) желтым развернутым флагом днем и желтым огнем ручного фонаря ночью – разрешается движение со скоростью, указанной в предупреждении или в распоряжении владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования, а при отсутствии этих указаний на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 25 км/ч, на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч (рис. 114).

Желтый огонь ручного фонаря может применяться только в пределах железнодорожных станций. При отсутствии ночью ручного фонаря с желтым огнем сигнал уменьшения скорости на железнодорожной станции может подаваться медленным движением вверх и вниз ручного фонаря с прозрачно-белым огнем (рис. 115).

Сигнал уменьшения скорости на перегоне ночью во всех случаях должен подаваться только медленным движением вверх и вниз ручного фонаря с прозрачно-белым огнем (рис. 115).



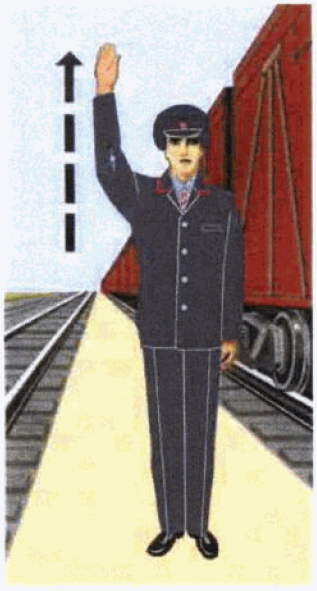


Рис. 114 Рис. 115

51. При опробовании автотормозов подаются сигналы:

1) требование машинисту произвести пробное торможение (после устного предупреждения): днем – поднятой вертикально рукой, ночью – поднятым ручным фонарем с прозрачно-белым огнем (рис. 116). Машинист отвечает одним коротким свистком локомотива и приступает к торможению;

2) требование машинисту отпустить тормоза: днем – движениями руки перед собой по горизонтальной линии, ночью – такими же движениями ручного фонаря с прозрачно-белым огнем (рис. 117). Машинист отвечает двумя короткими свистками локомотива и отпускает тормоза.



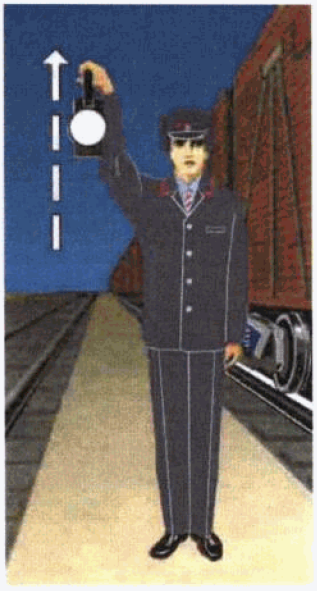
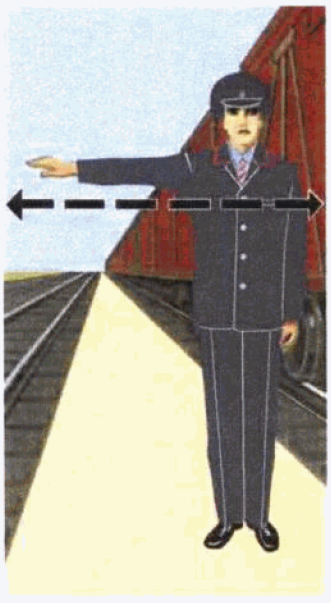


Рис. 116



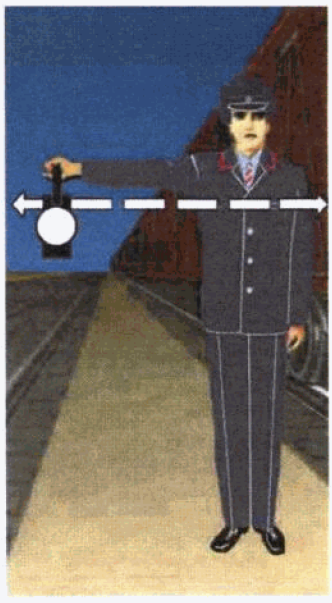


Рис. 117

Для передачи указания при опробовании автотормозов могут применяться радиосвязь или устройства двусторонней парковой связи.

52. Дежурный по железнодорожной станции, где ему вменено в обязанность провожать поезда, при отправлении или проходе поезда по железнодорожной станции без остановки показывает: днем – поднятый вертикально в вытянутой руке ручной диск, окрашенный в белый цвет с черным окаймлением, или свернутый желтый флаг; ночью – поднятый ручной фонарь с зеленым огнем (рис. 118).



Рис. 118

Это означает, что поезд может отправиться с железнодорожной станции (с железнодорожных путей, не имеющих выходных сигналов, при наличии соответствующего разрешения на занятие перегона) или следовать безостановочно со скоростью, установленной для прохода по железнодорожной станции. Указанный сигнал при следовании поезда без остановки показывается до прохода локомотива прибывающего поезда мимо дежурного по железнодорожной станции.

Для остановки пассажирского, почтово-багажного и грузопассажирского поезда, не имеющего ее по расписанию, дежурный по железнодорожной станции, где ему вменено в обязанность встречать поезда, должен показывать: днем – ручной красный диск или развернутый красный флаг; ночью – красный огонь ручного фонаря (рис. 119).



Рис. 119

Дежурный по железнодорожной станции встречает поезд, прибывающий на графиковую стоянку: днем – поднятый вертикально в вытянутой руке ручной диск, окрашенный в белый цвет с черным окаймлением, или свернутый желтый флаг; ночью – поднятый ручной фонарь с белым огнём.

На железнодорожных станциях, где рабочее место дежурного по железнодорожной станции вынесено на стрелочный пост, дежурный по железнодорожной станции в случае приема поезда на боковой железнодорожный путь или с остановкой на железнодорожной станции (вне зависимости от расписания) показывает: днем – развернутый желтый флаг; ночью – желтый огонь ручного фонаря.

Дежурный по железнодорожной станции должен встречать и провожать поезда в головном уборе с верхом красного цвета.

53. Сигналисты и дежурные стрелочных постов встречают поезда:

1) в случае пропуска по главному железнодорожному пути без остановки на железнодорожной станции: днем – со свернутым желтым флагом; ночью – с прозрачно-белым огнем ручного фонаря (рис. 120);

2) в случае приема поезда на боковой железнодорожный путь или с остановкой на железнодорожной станции: днем – с развернутым желтым флагом; ночью – с желтым огнем ручного фонаря (рис. 121).

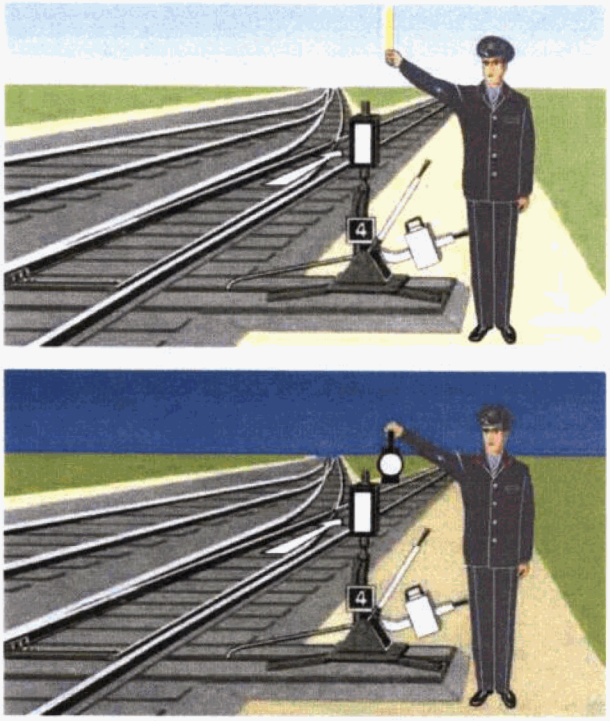


Рис. 120

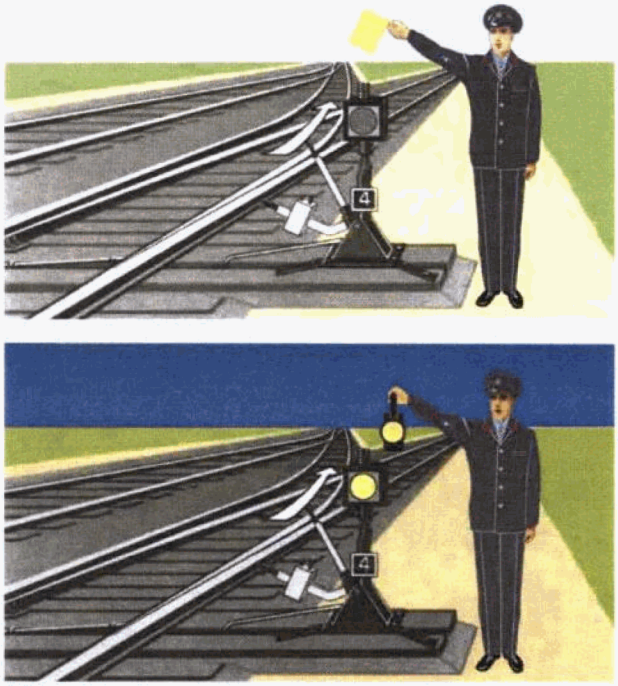


Рис. 121

54. Сигналисты и дежурные стрелочных постов провожают поезда, отправляющиеся с железнодорожных станций, во всех случаях со свернутым желтым флагом днем и прозрачно-белым огнем ручного фонаря ночью.

55. Сигнал остановки с поезда подается машинисту локомотива: днем – развернутым красным флагом; ночью – красным огнем ручного фонаря.

56. При отправлении пассажирского поезда с железнодорожной станции после остановки проводники пассажирских вагонов с радиокупе (штабного) и хвостового

(кроме случаев отправления поездов с тупиковых железнодорожных путей) должны показывать в сторону пассажирской платформы (до конца платформы): днем – свернутый желтый флаг; ночью – ручной фонарь с прозрачно-белым огнем.

Это указывает на благополучное следование пассажирского поезда. Проводники остальных вагонов при трогании поезда закрывают боковые двери вагона и наблюдают через тамбурное окно за возможной подачей сигналов при следовании вдоль пассажирской платформы.

При наличии в пассажирском поезде систем автоматического закрытия боковых дверей вагонов и системы контроля закрытого положения дверей проводники вагонов после автоматического закрытия дверей и начала движения поезда наблюдают через тамбурное окно за возможной подачей сигналов при следовании вдоль пассажирской платформы.

57. На перегонах обходчики железнодорожных путей и искусственных сооружений и дежурные по железнодорожным переездам при свободности железнодорожного пути встречают поезда: днем – со свернутым желтым флагом; ночью – с прозрачно-белым огнем ручного фонаря (рис. 122).

В местах, огражденных сигналами уменьшения скорости или остановки, они встречают поезда днем или ночью с сигналами, соответствующими установленным на железнодорожном пути.

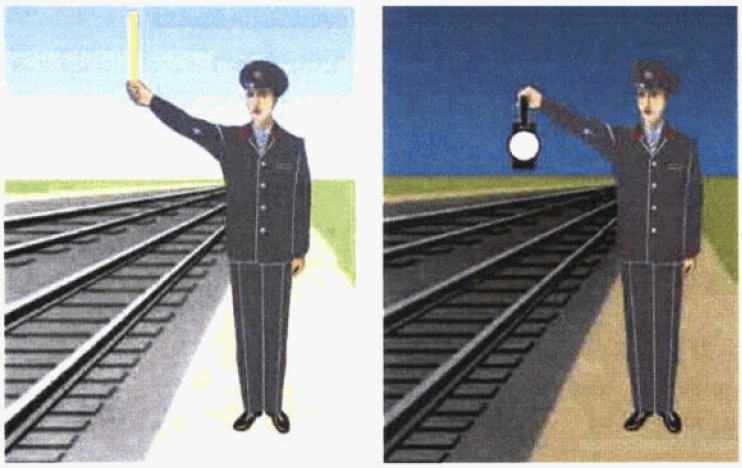


Рис. 122

VI. Сигнальные указатели и знаки на железнодорожном транспорте

58. В тех случаях, когда необходимо указать железнодорожный путь приема или направление следования поезда или маневрового состава, применяются маршрутные световые указатели направления белого цвета (цифровые, буквенные или положения), помещаемые на мачтах светофоров или на отдельной мачте (рис. 123).

Для указания номера железнодорожного пути, с которого разрешено движение поезду, на групповых выходных и маршрутных светофорах устанавливаются маршрутные световые указатели зеленого цвета (рис. 124).

Эти указатели могут использоваться и для указания номера железнодорожного пути, с которого разрешено движение маневрового состава при наличии на выходном или маршрутном светофоре лунно-белого огня.

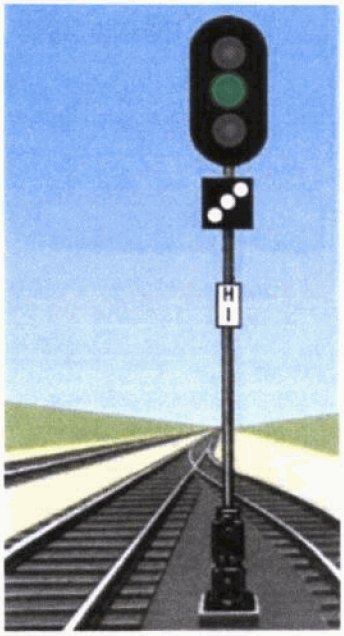


Рис. 123

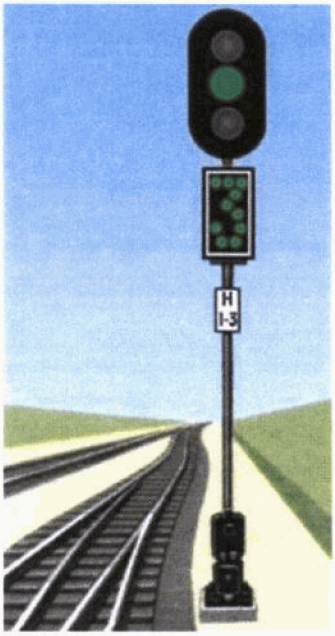


Рис. 124

59. Освещаемые стрелочные указатели одиночных стрелок в обе стороны показывают:

1) стрелка установлена по прямому железнодорожному пути – днем белый прямоугольник узкой стороны указателя; ночью – молочно-белый огонь (рис. 125);

2) стрелка установлена на боковой железнодорожный путь – днем широкая сторона указателя; ночью – желтый огонь (рис. 126).

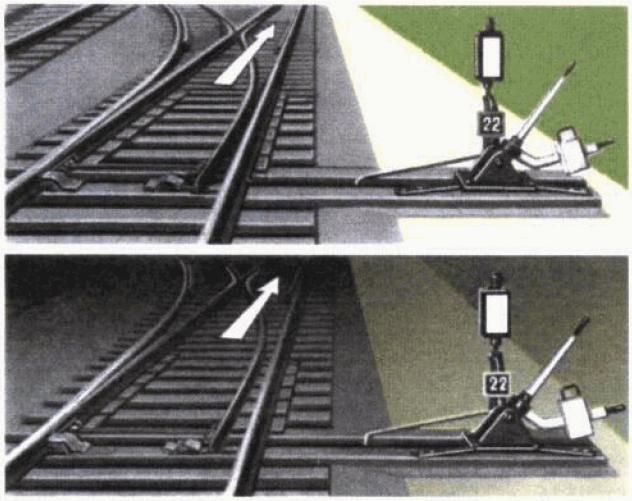


Рис. 125

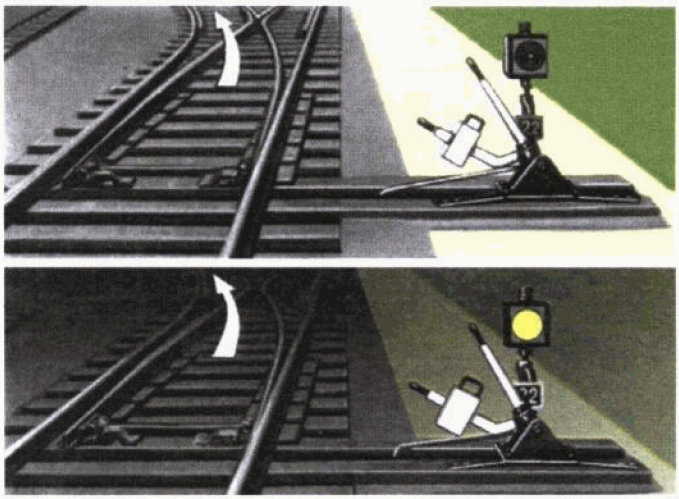


Рис. 126

60. Положение перекрестных стрелок обозначается двумя обычными стрелочными указателями, которые показывают, что стрелки установлены:

1) по прямому железнодорожному пути – днем на обоих указателях белые прямоугольники узкой стороны указателей; ночью – молочно-белые огни (рис. 127);

2) с пересечением прямого железнодорожного пути – днем на обоих указателях широкие стороны указателей; ночью – желтые огни (рис. 128);

3) с прямого на боковой железнодорожный путь – днем на ближнем указателе видна широкая сторона указателя; ночью – желтый огонь, а на дальнем – днем виден

белый прямоугольник узкой стороны указателя; ночью – молочно-белый огонь (рис. 129);

4) с бокового на прямой железнодорожный путь – днем на ближнем указателе виден белый прямоугольник узкой стороны указателя; ночью – молочно-белый огонь, а на дальнем – днем видна широкая сторона указателя; ночью – желтый огонь (рис. 130).

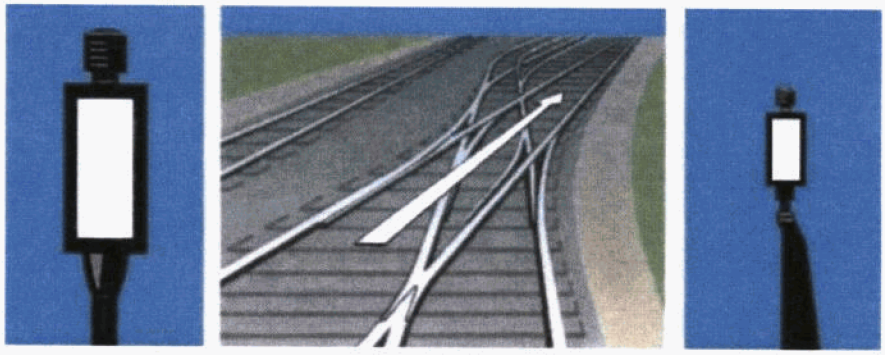


Рис. 127

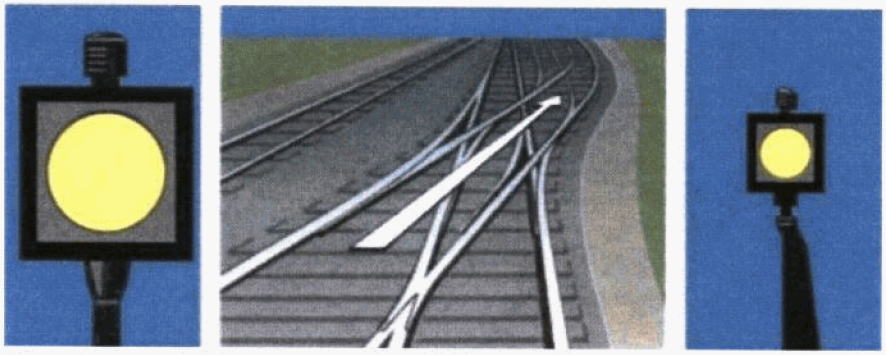


Рис. 128

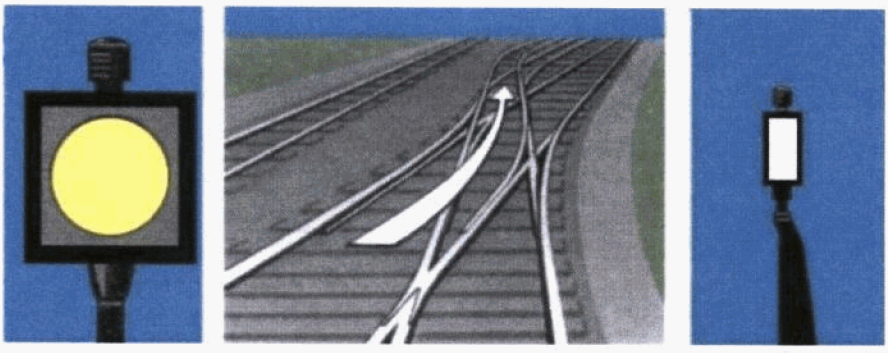


Рис. 129

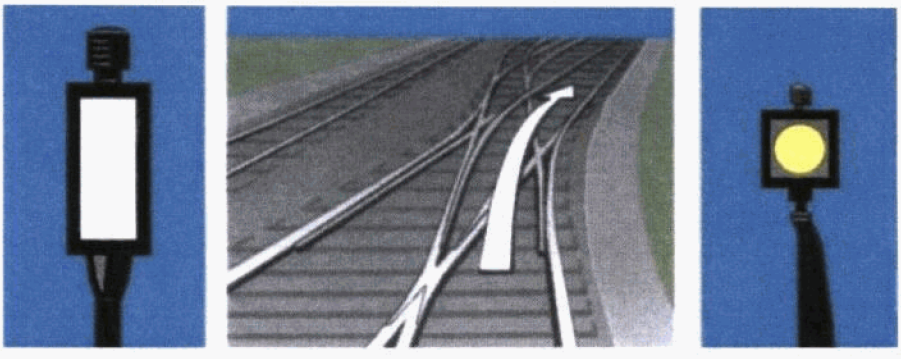


Рис. 130

На железнодорожных путях необщего пользования положение стрелок, управляемых с локомотива, определяется стрелочными указателями, которые показывают:

1) стрелка установлена для движения по прямому железнодорожному пути – днем и ночью молочно-белый огонь (рис. 125);

2) стрелка установлена на боковой железнодорожный путь – днем и ночью желтый огонь (рис. 126).

61. Неосвещаемые стрелочные указатели показывают:

1) стрелка установлена по прямому железнодорожному пути – стреловидный указатель направлен ребром вдоль железнодорожного пути (рис. 131);

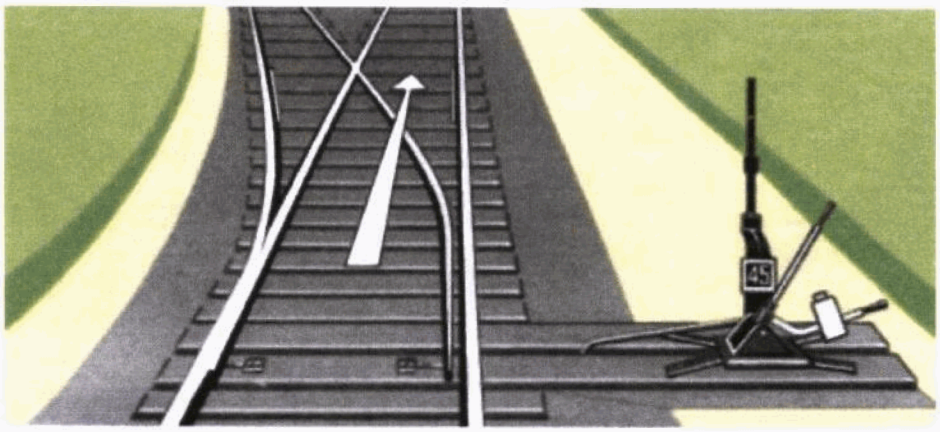


Рис. 131

2) стрелка установлена на боковой железнодорожный путь – стреловидный указатель направлен в сторону бокового железнодорожного пути (рис. 132).

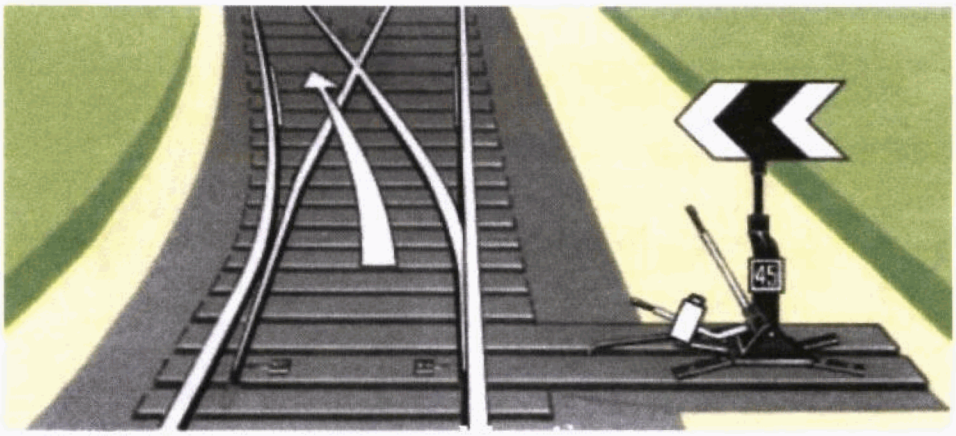


Рис. 132

62. Указатели устройств сбрасывания и путевого заграждения показывают:

1) железнодорожный путь огражден – днем виден белый круг с горизонтальной черной полосой; ночью – молочно-белый огонь с той же черной полосой (рис. 133);

2) заграждение с железнодорожного пути снято – днем виден белый круг или прямоугольник с вертикальной черной полосой; ночью – молочно-белый огонь с той же черной полосой (рис. 134).

Места установки устройств сбрасывания (сбрасывающих башмаков, сбрасывающих остряков или сбрасывающих стрелок) оборудуются указателями в тех случаях, когда эти устройства не включены в централизацию и не имеют контроля заграждающего положения.

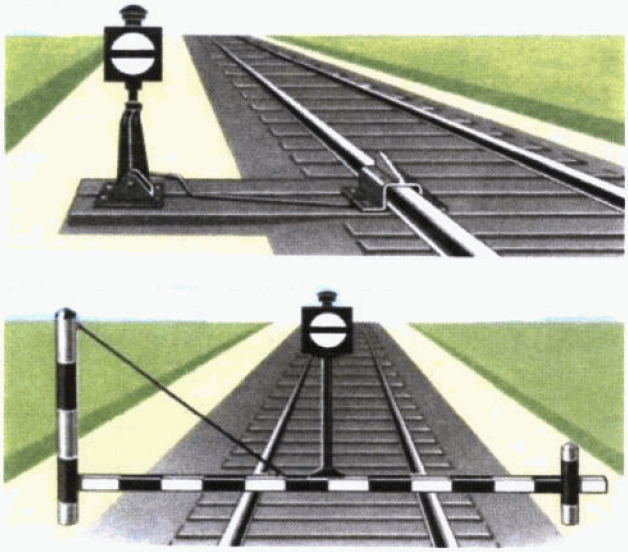


Рис. 133

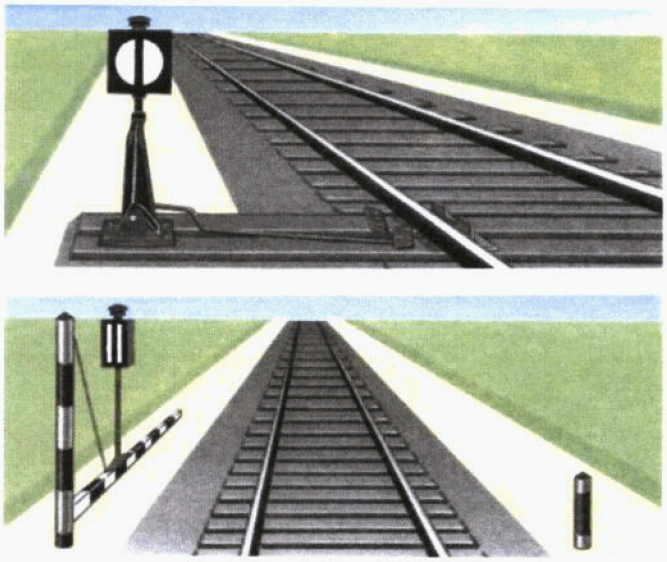


Рис. 134

Указатели путевого заграждения на упорах устанавливаются на правом конце бруса и дают сигнальное показание только в сторону железнодорожного пути (рис. 135). Эти указатели могут быть освещаемые и неосвещаемые, что определяется технически-распорядительным актом железнодорожной станции.

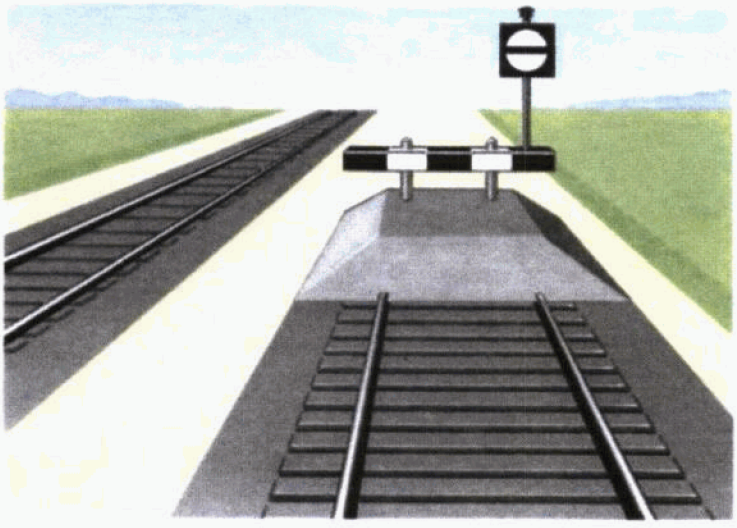


Рис. 135

В качестве сигнальных приборов путевого заграждения разрешается использовать типовые стрелочные фонари.

63. Указатель гидравлической колонки – фонарь – показывает ночью красный огонь в обе стороны, если поворачивающаяся часть колонки установлена поперек железнодорожного пути; днем видна сама поворачивающаяся часть колонки, окрашенная в красный цвет, – сигнал «Стой!» (рис. 136).

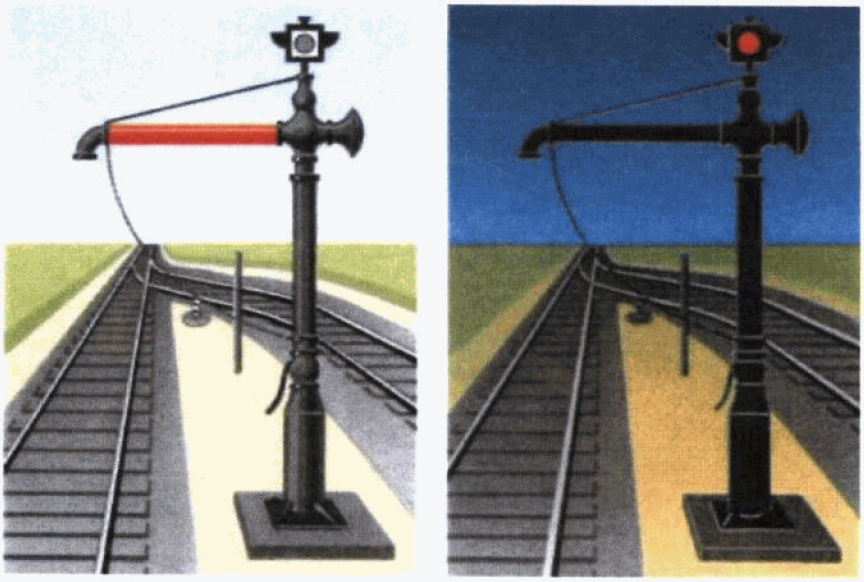


Рис. 136

Если поворачивающаяся часть колонки установлена вдоль железнодорожного пути, ночью виден в обе стороны прозрачно-белый огонь.

64. На участках железнодорожных путей, где установлены средства автоматического контроля технического состояния железнодорожного подвижного состава на ходу поезда применяются сигнальные световые указатели, помещаемые на опорах контактной сети или отдельных мачтах (рис. 137) или речевые информаторы.

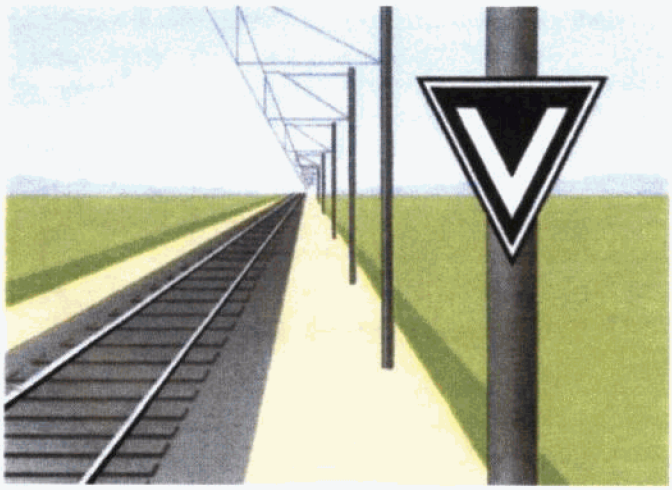


Рис. 137

Нормально сигнальные указатели не освещаются и сигнального значения не имеют.

При появлении на сигнальном указателе светящихся полос прозрачно-белого цвета, сигнализирующих о наличии неисправных вагонов в составе поезда, или получении соответствующего сообщения речевого информатора, а также при получении по радиосвязи от дежурного по железнодорожной станции (диспетчера поездного) указания о возможности следования поезда на железнодорожную

станцию или о необходимости немедленной его остановки на перегоне, машинист обязан:

1) принять меры к плавному снижению скорости до 20 км/ч и следовать с особой бдительностью, наблюдая за составом, на железнодорожный путь приема железнодорожный станции с остановкой независимо от показаний выходного сигнала;

2) остановить поезд служебным торможением на перегоне, сообщить об этом машинистам поездов, находящихся на перегоне, осмотреть неисправные вагоны и доложить дежурному по железнодорожной станции (диспетчеру поездному) о возможности следования с поездом на железнодорожную станцию или затребования к составу осмотрщиков вагонов.

Дежурный по железнодорожной станции (диспетчер поездной) при этом принимает дополнительные меры, обеспечивающие безопасный пропуск поездов: информирует машинистов поездов, следующих по смежным железнодорожным путям и при необходимости задерживает отправление поездов с железнодорожной станции.

65. На участках железнодорожных путей общего пользования, где применяется автоматическая локомотивная сигнализация как самостоятельное средство сигнализации и связи с фиксированными блок-участками, на границах таких блок-участков устанавливаются указатели границы блок-участков со светоотражателями и цифровыми литерными табличками для обоих направлений движения (рис. 138).

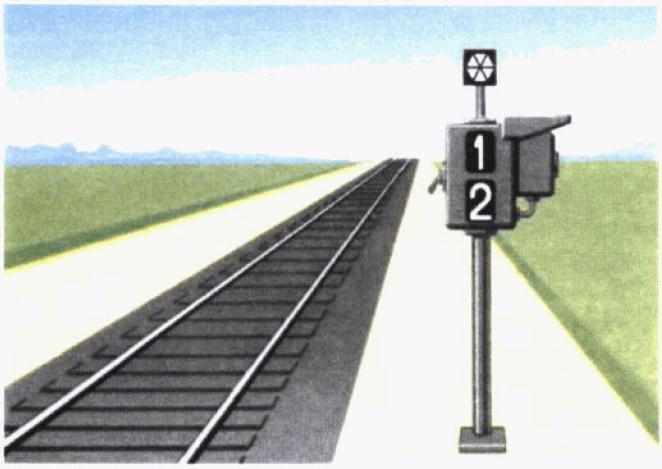


Рис. 138

На участках железнодорожных путей общего пользования, оборудованных автоматической блокировкой, где движение поездов по неправильному железнодорожному пути осуществляется по показаниям автоматической локомотивной сигнализации, границей блок-участков являются проходные светофоры, установленные для движения по правильному железнодорожному пути. На таких светофорах с обратной стороны устанавливаются дополнительные литерные знаки, соответствующие знакам, установленным на светофоре для движения по правильному железнодорожному пути (рис. 139).

На светофоре, являющимся предвходным, устанавливается литерный знак и оповестительная табличка в виде трех наклонных полос с отражателями белого цвета.

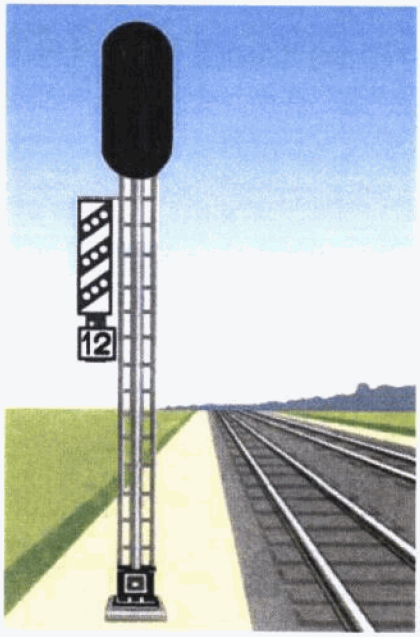


Рис. 139

66. На электрифицированных участках постоянного тока перед воздушными промежутками, где в случае внезапного снятия напряжения в одной из секций контактной сети не допускается проход электроподвижного состава с поднятыми токоприемниками, применяются сигнальные световые указатели «Опустить токоприемник», помещаемые на опорах контактной сети или отдельных мачтах (рис. 140).



Рис. 140

При появлении на сигнальном указателе мигающей светящейся полосы прозрачно-белого цвета машинист обязан немедленно принять меры к проследованию ограждаемого воздушного промежутка с опущенными токоприемниками.

Нормально сигнальные полосы указателей не горят и в этом положении указатели сигнального значения не имеют.

67. Постоянные сигнальные знаки «Газ» и «Нефть» (рис. 141, 142) устанавливаются в местах пересечения железнодорожных путей с нефте-, газо-,

продуктопроводами непосредственно на опорах контактной сети или отдельных столбах и указывают на необходимость следования к месту пересечения с повышенным вниманием (бдительностью).



Рис. 141



Рис. 142

Постоянные сигнальные знаки «Начало карстоопасного участка» и «Конец карстоопасного участка» (рис. 143, 144) устанавливаются в местах прохождения железнодорожных путей в закарстованных зонах непосредственно на опорах контактной сети или отдельных столбах и указывают на проследование огражденного участка с повышенным вниманием (бдительностью).



Рис. 143



Рис. 144

68. Постоянные сигнальные знаки «Начало торможения» (рис. 145) и «Конец торможения» (рис. 146) указывают машинисту локомотива места проверки действия автотормозов в пути следования.

Порядок расстановки таких сигнальных знаков утверждается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

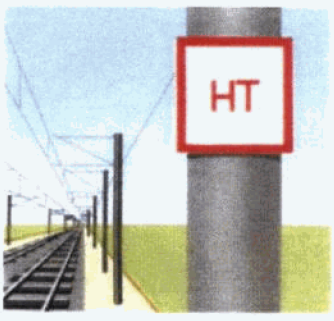


Рис. 145

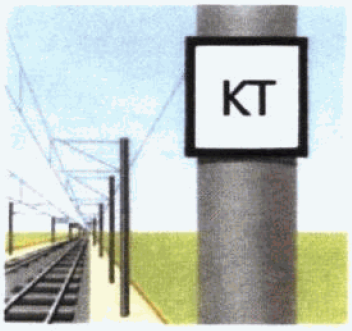


Рис. 146

69. В случае применения сигнальных указателей «Опустить токоприемник» перед ним устанавливается постоянный сигнальный знак с отражателями «Внимание! Токораздел» (рис. 147).

Постоянный сигнальный знак «Поднять токоприемник» с отражателями на нем устанавливается за воздушным промежутком в направлении движения (рис. 148).

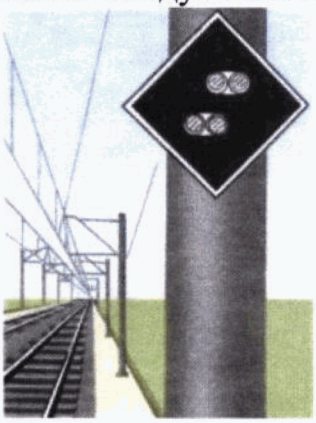


Рис. 147

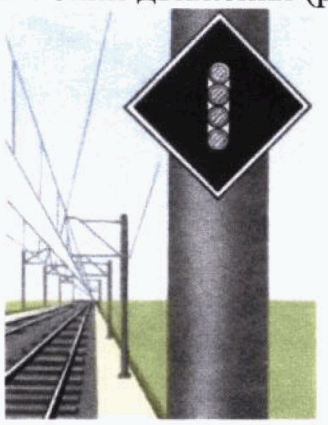


Рис. 148

Схема установки сигнальных указателей «Опустить токоприемник» и постоянных сигнальных знаков «Поднять токоприемник» и «Внимание! Токораздел» на железнодорожных путях общего пользования приведена на рис. 149, а на железнодорожных путях необщего пользования – на рис. 150. Размещение их не должно ухудшать видимость и восприятие постоянных сигналов.

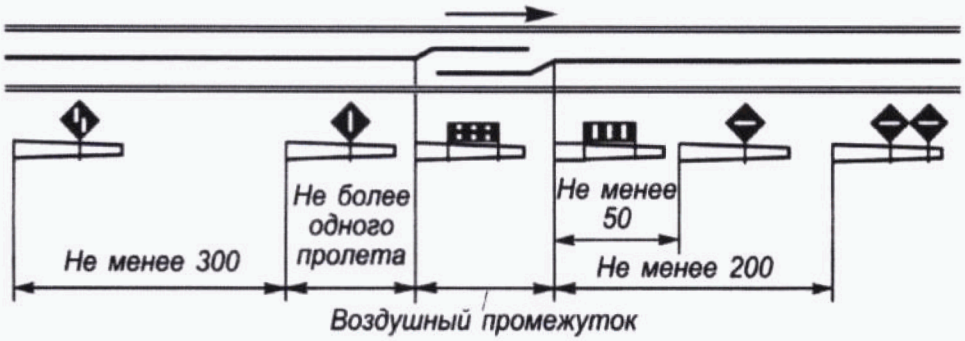


Рис. 149

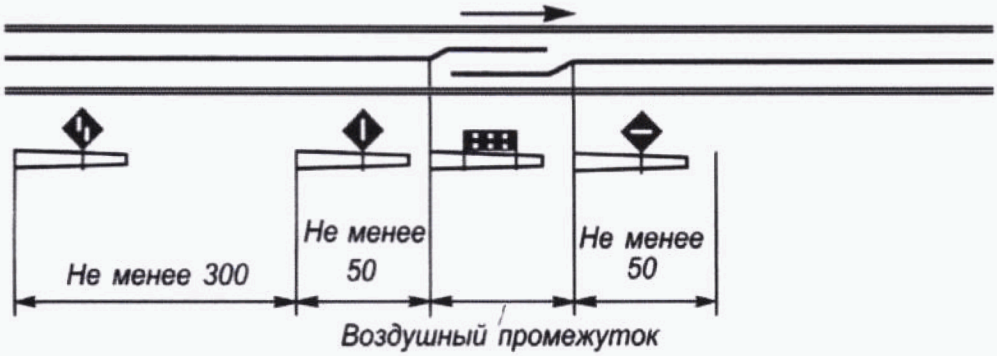


Рис. 150

При обращении 12-вагонных электропоездов расстояние от воздушного промежутка до постоянного знака «Поднять токоприемник» должно быть не менее 250 м.

70. Опоры контактной сети, ограничивающие воздушные промежутки, должны иметь отличительный знак – чередующиеся четыре черные и три белые горизонтальные полосы. Первая опора по направлению движения поезда, кроме того, дополнительно обозначается вертикальной черной полосой (рис. 151).

Знаки могут наноситься непосредственно на опоры или щиты, закрепляемые на опорах (рис. 152). На многопутных участках допускается установка указанных знаков на конструкциях контактной сети над осью железнодорожного пути. Остановка электроподвижного состава с поднятыми токоприемниками между этими опорами (знаками) запрещается.

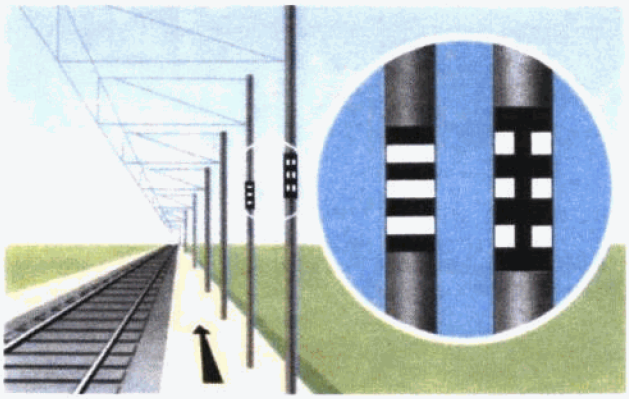


Рис. 151

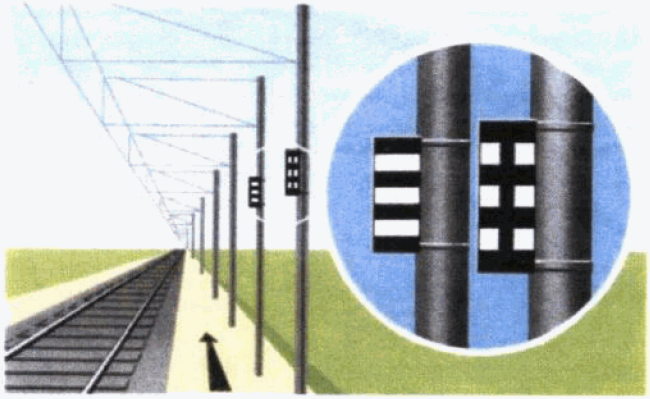


Рис. 152

На железнодорожных станциях стыкования разного рода электрической тяги для безостановочного пропуска поездов применяются сигнальные указатели и знаки. Порядок их применения устанавливается владельцем инфраструктуры.

71. Предельные столбики указывают место, далее которого на железнодорожном пути нельзя устанавливать железнодорожный подвижной состав в направлении стрелочного перевода или глухого пересечения (рис. 153, 154). Предельные столбики у главных и приемо-отправочных железнодорожных путей должны иметь отличительную окраску (рис. 154).

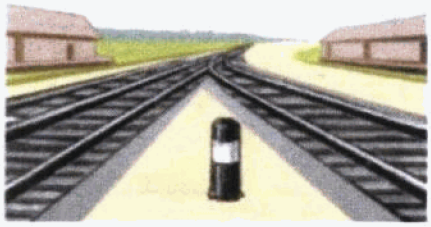


Рис. 153

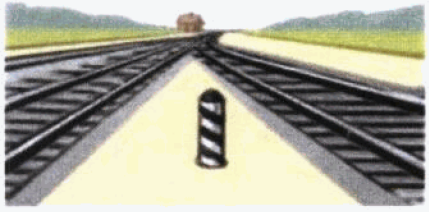


Рис. 154

72. Знак «Граница станции» (рис. 155) указывает границу железнодорожной станции на двухпутных и многопутных участках. Надпись на знаке должна быть с обеих сторон.

73. Постоянные сигнальные знаки «Начало опасного места» (рис. 156) и «Конец опасного места» (рис. 157) с отражателями на них указывают границы участка, требующего проследования его поездами с уменьшенной скоростью. Сигнальный знак «Конец опасного места» помещается на обратной стороне знака «Начало опасного места».

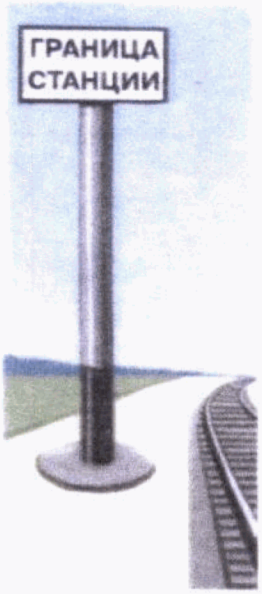


Рис. 155



Рис. 156

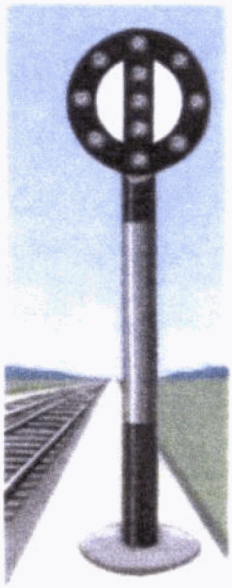


Рис. 157

74. Предупредительные сигнальные знаки:

1) знак «С» – подача свистка – устанавливается перед тоннелями, мостами, железнодорожными переездами и т.п. (рис. 158);

2) «Остановка локомотива» – устанавливается в местах, определяемых владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования (рис. 159).

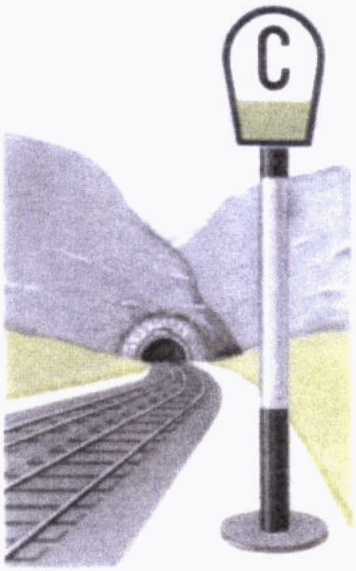


Рис. 158



Рис. 159

75. Предупредительные сигнальные знаки с отражателями устанавливаются на электрифицированных участках:

1) «Отключить ток» (рис. 160) – перед нейтральной вставкой;

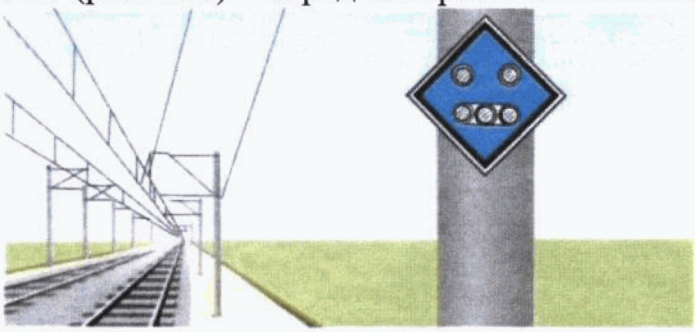


Рис. 160

2) «Включить ток на электровозе» (рис. 161), «Включить ток на электропоезде» (рис. 162) – за нейтральной вставкой.

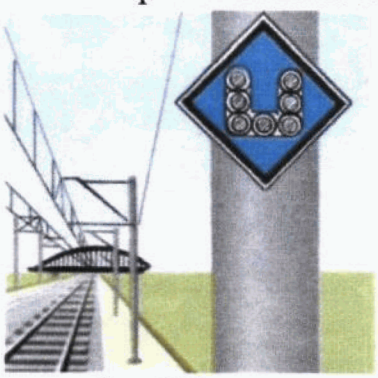


Рис. 161

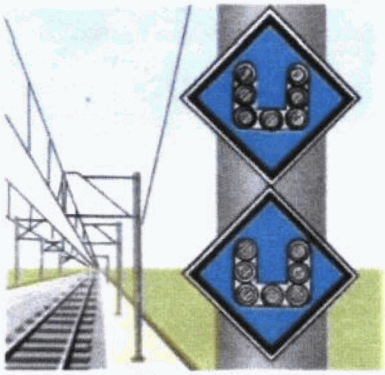


Рис. 162

Схема установки этих знаков приведена на рис. 163, 164.

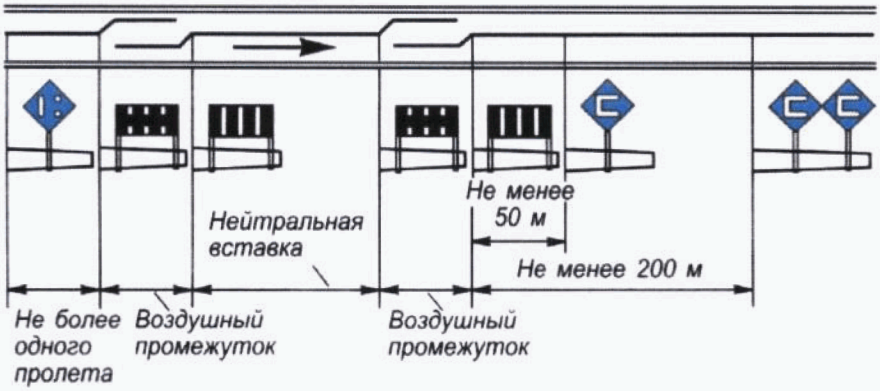


Рис. 163 (на железнодорожных путях общего пользования)



Рис.164 (на железнодорожных путях необщего пользования)

Сигнальный знак «Конец контактной подвески» (рис. 165) устанавливается на контактной сети в местах, где оканчивается рабочая зона контактного провода.



Рис. 165

На железнодорожных путях необщего пользования в местах, устанавливаемых владельцем железнодорожных путей необщего пользования, применяются предупредительные сигнальные знаки:

1) «Переход на боковую контактную сеть» – рис. 166;

2) «Переход на центральную контактную сеть» – рис. 167.



Рис. 166



Рис. 167

76. Предупредительный сигнальный знак «Остановка первого вагона» (рис. 168) устанавливается на пассажирских платформах, где обращаются моторвагонные поезда.



Рис. 168

77. В местах, не допускающих проследования электроподвижного состава с поднятыми токоприемниками (при неисправности контактной сети, производстве

плановых ремонтных и строительных работ, когда при следовании поездов необходимо опускать токоприемники), устанавливаются временные сигнальные знаки с отражателями, которые показывают:

1) «Подготовиться к опусканию токоприемника» (рис. 169);
2) «Опустить токоприемник» (рис. 170);
3) «Поднять токоприемник» (рис. 171).



Рис. 169



Рис. 170

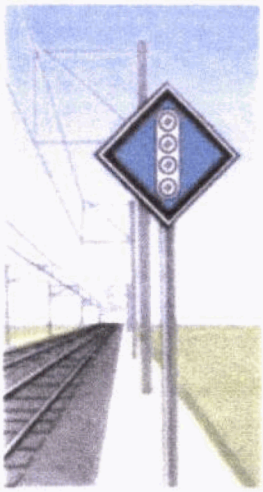


Рис. 171

Схема установки этих знаков на железнодорожных путях общего пользования указана на рис. 172, а на железнодорожных путях необщего пользования – на рис. 173.

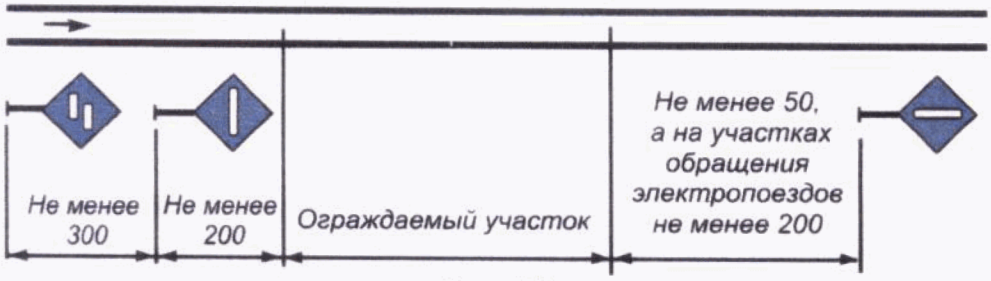


Рис. 172

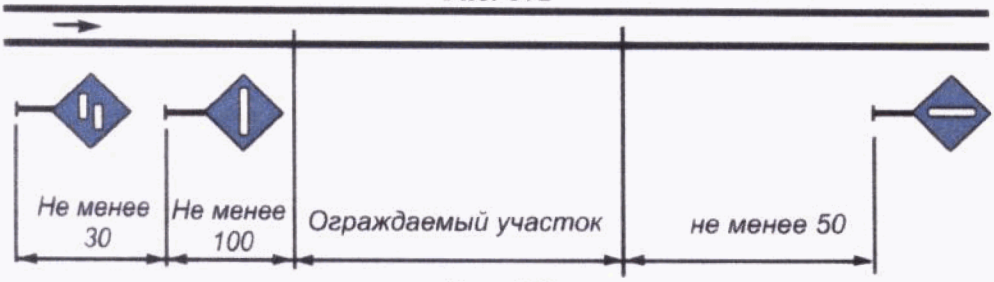


Рис. 173

Если на двухпутном участке ведутся плановые ремонтные путевые и строительные работы с пропуском поездов по одному из железнодорожных путей и укладкой временных съездов, не оборудованных контактной сетью, сигнальный знак «Опустить токоприемник» устанавливается на расстоянии не менее 100 м от ограждаемого участка. Остальные сигнальные знаки устанавливаются по указанной на рис. 172 схеме.

В случае внезапного обнаружения повреждения контактной сети, не допускающего проследования электроподвижного состава с поднятыми токоприемниками, работник дистанции электроснабжения, обнаруживший эту неисправность, обязан отойти на 500 м в сторону ожидаемого поезда и подавать машинисту приближающегося поезда ручной сигнал «Опустить токоприемник» (рис. 174):

днем – повторными движениями правой руки перед собой по горизонтальной линии при поднятой вертикально левой руке;

ночью – повторными вертикальными и горизонтальными движениями фонаря с прозрачно-белым огнем.

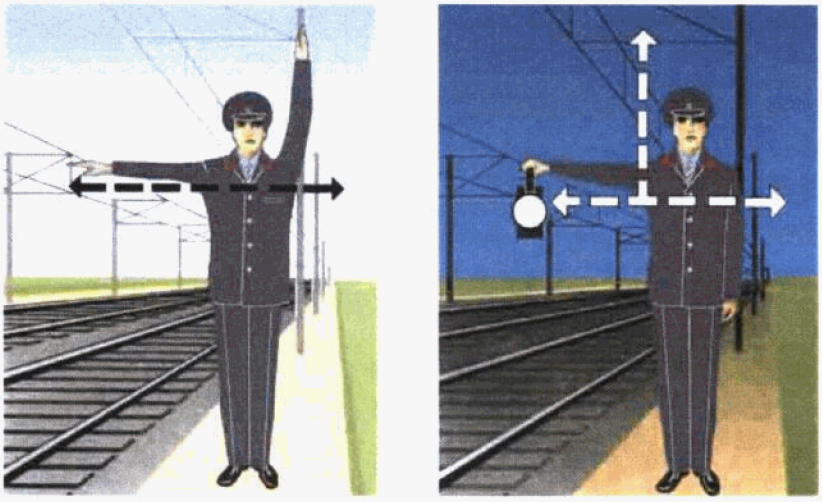


Рис. 174

Машинист обязан: подать оповестительный сигнал, при обесточенной электрической цепи опустить токоприемники и с особой бдительностью проследовать место повреждения, убедившись в исправности контактной сети, поднять токоприемники и продолжить движение.

78. На участках, где работают снегоочистители, устанавливаются временные сигнальные знаки:

1) «Поднять нож, закрыть крылья» – перед препятствием (рис. 175);

2) «Опустить нож, открыть крылья» – после препятствия (рис. 176).

На участках, где работают скоростные снегоочистители, перед знаками «Поднять нож, закрыть крылья» устанавливаются, кроме того, временные сигнальные знаки «Подготовиться к поднятию ножа и закрытию крыльев» (рис. 177).

Схемы установки знаков на участках, где работают снегоочистители, приведены на рис. 178, а где работают скоростные снегоочистители – на рис. 179.

При двух близко расположенных препятствиях, когда между ними работа снегоочистителя невозможна, на шесте помещаются два знака один под другим (рис. 180).

На участках железнодорожных путей общего пользования, где применяются счетчики осей и устройства контроля схода железнодорожного подвижного состава,

для обозначения места их установки должны размещаться временные сигнальные знаки с соответствии с порядком, устанавливаемым владельцем инфраструктуры.



Рис. 175

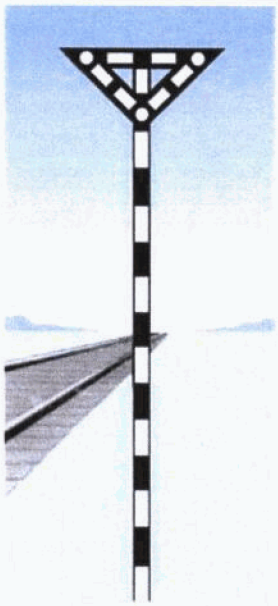


Рис. 176

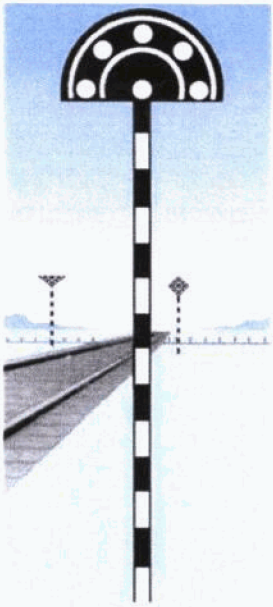


Рис. 177

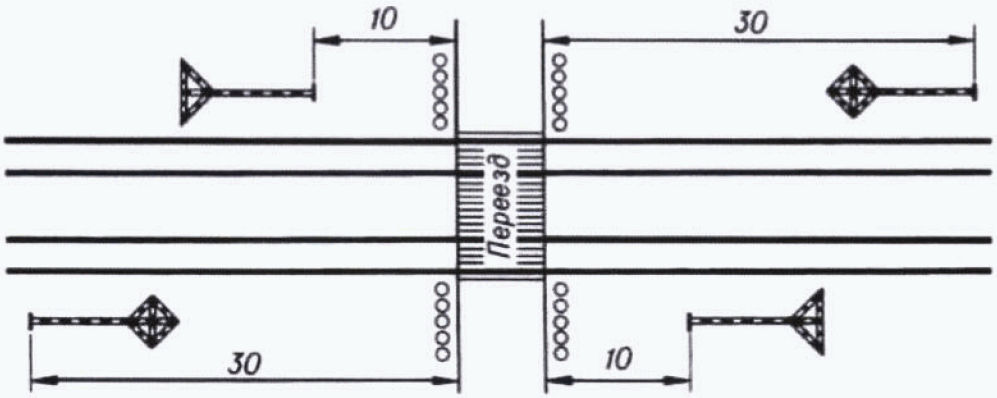


Рис. 178

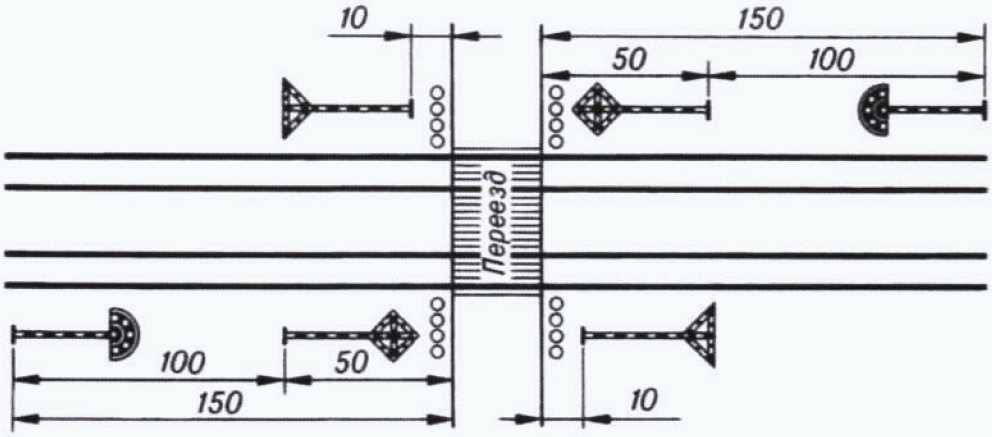


Рис. 179

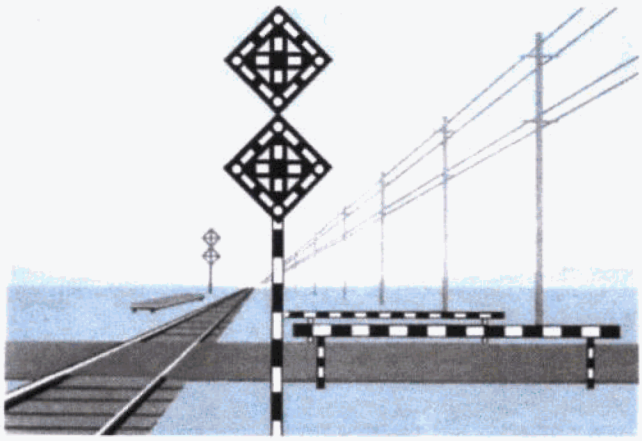


Рис. 180

79. Отражатели, устанавливаемые на сигнальных знаках, должны изготовляться из прозрачно-белого стекла, а на отдельных сигнальных знаках в соответствии с техническими требованиями могут применяться отражатели из светоотражающего материала белого цвета.

Сигнальные знаки могут быть световыми или освещаемыми.

VII. Сигналы, применяемые при маневровой работе

80. Маневровыми светофорами подаются сигналы:

1) один лунно-белый огонь – разрешается маневровому составу проследовать маневровый светофор и далее руководствоваться показаниями попутных светофоров или указаниями (сигналами) руководителя маневров (рис. 181);

2) один синий огонь – запрещается маневровому составу проследовать маневровый светофор (рис. 182).

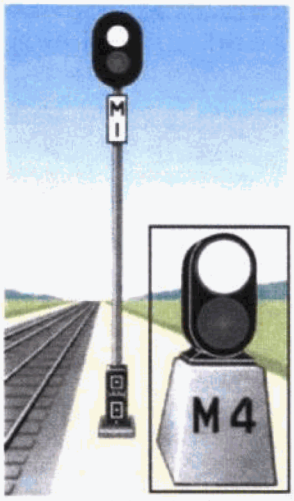


Рис. 181

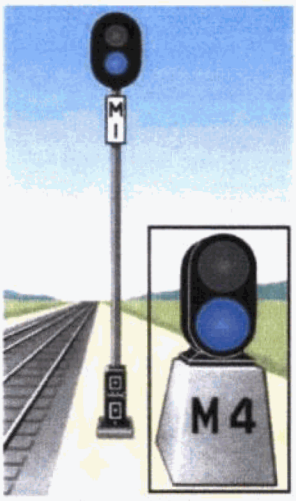


Рис. 182

Разрешение на производство маневровых передвижений может подаваться выходными и маршрутными светофорами с показанием: один лунно-белый огонь при погашенном красном огне.

На железнодорожных станциях однопутных линий, а также двухпутных, оборудованных автоматической блокировкой для двустороннего движения по

каждому железнодорожному пути, на маневровом светофоре, расположенном на мачте входного светофора со стороны железнодорожной станции, может применяться сигнал: один лунно-белый огонь — разрешается выход маневрирующего состава за границу железнодорожной станции.

Групповым маневровым светофором, разрешающим маневры в определенном районе железнодорожной станции, подаются сигналы в одну или обе стороны.

С железнодорожных путей, по которым не предусматривается прием и отправление поездов, из тупиков, а также для приема маневровым порядком с железнодорожных путей необщего пользования на железнодорожные пути общего пользования должны устанавливаться маневровые сигналы с красным огнем.

В необходимых случаях для приема на свободные участки станционных железнодорожных путей подталкивающих локомотивов, локомотивов, следующих в расположенное на железнодорожной станции депо, локомотивов, следующих из депо под составы поездов, восстановительных, хозяйственных (при производстве работ с закрытием перегона) и пожарных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава при запрещающем показании входного светофора на мачте входного светофора может применяться сигнал: один лунно-белый огонь – разрешается прием указанных локомотивов или поездов на свободные участки станционных железнодорожных путей.

81. Горочными светофорами подаются сигналы (рис. 183):

1) один зеленый огонь – разрешается роспуск вагонов с установленной скоростью;

2) один желтый огонь – разрешается роспуск вагонов с уменьшенной скоростью;

3) один желтый и один зеленый огни – разрешается роспуск вагонов со скоростью, промежуточной между установленной и уменьшенной;

4) один лунно-белый огонь – разрешается горочному (маневровому) локомотиву проследовать через горб горки в подгорочный парк и производить маневры на железнодорожном пути сортировочного парка;

5) один красный огонь – стой! Запрещается роспуск;

6) буква «Н» белого цвета на световом указателе, горящая одновременно с красным огнем, или при погашенном красном огне – осадить вагоны с горки назад.

Скорость роспуска вагонов на сортировочных горках по одному зеленому огню, одному желтому и одному зеленому огням и одному желтому огню горочных светофоров устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

В тех случаях, когда видимость сигналов горочного светофора не обеспечивается, для информации машиниста о показании горочного светофора применяются повторительные светофоры или горочная автоматическая локомотивная сигнализация. Повторительные и локомотивные светофоры должны сигнализировать теми же огнями, что и основной горочный светофор. На повторительных горочных светофорах, расположенных в середине железнодорожных путей парка приема, вместо красного огня может устанавливаться синий.

Для разрешения подачи составов до горочного светофора на железнодорожных путях парка приема, а также для сигнализации на подгорочных железнодорожных путях могут применяться маневровые светофоры.

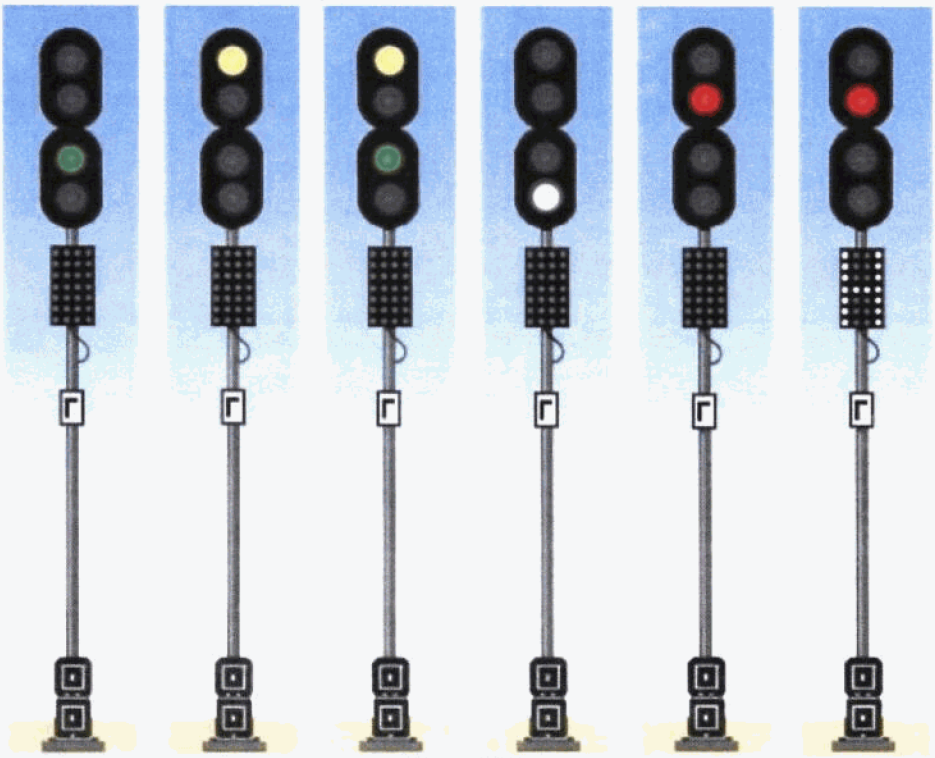


Рис. 183

82. При отсутствии маневровых светофоров проезд выходных и маршрутных светофоров с красным огнем при маневрах разрешается дежурным по железнодорожной станции или по его указанию руководителем маневров лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи или по сигналу, подаваемому ручным сигнальным прибором.

83. При маневрах подаются ручные и звуковые сигналы:

1) разрешается локомотиву следовать управлением вперед – днем движением поднятой вверх руки с развернутым желтым флагом; ночью – ручного фонаря с прозрачно-белым огнем (рис. 184) или одним длинным звуком;



Рис. 184

2) разрешается локомотиву следовать управлением назад – днем движением опущенной вниз руки с развернутым желтым флагом; ночью – ручного фонаря с прозрачно-белым огнем (рис. 185) или двумя длинными звуками;

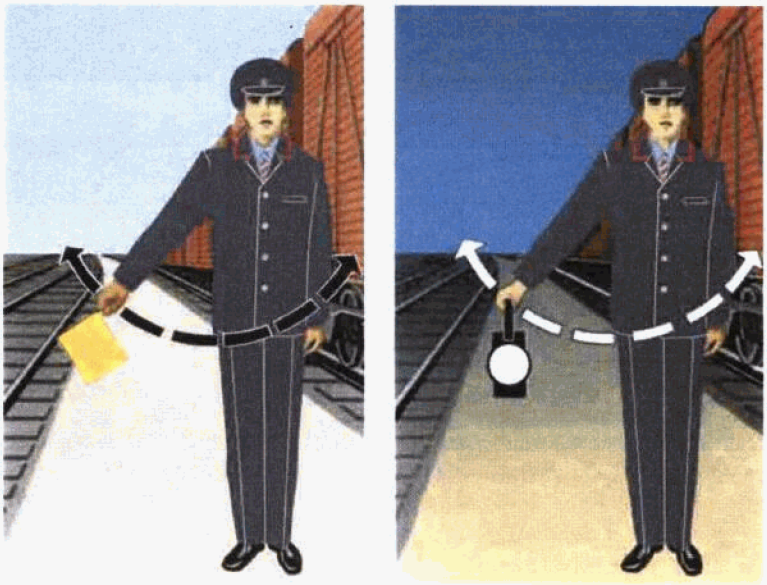


Рис. 185

3) тише – днем медленными движениями вверх и вниз развернутого желтого флага; ночью – ручного фонаря с прозрачно-белым огнем (рис. 186) или двумя короткими звуками;

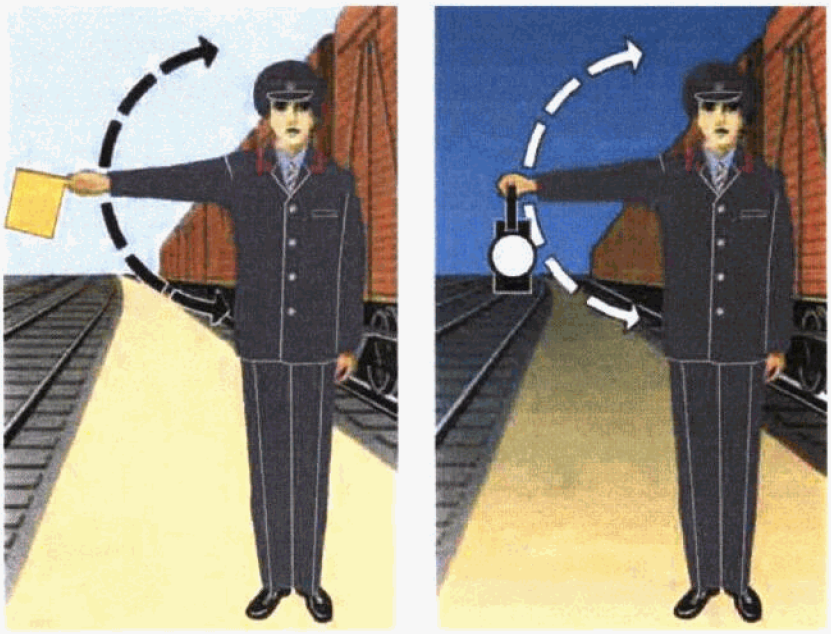


Рис. 186

4) Стой! – днем движениями по кругу развернутого красного или желтого флага; ночью – ручного фонаря с любым огнем (рис. 187) или тремя короткими звуками.

Звуковые сигналы при маневрах подаются ручным свистком или духовым рожком.

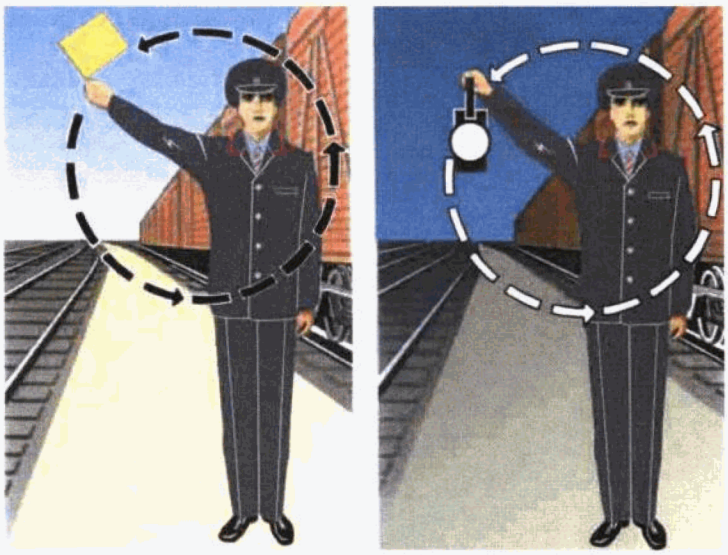


Рис. 187

84. Сигналы при маневрах должны повторяться свистками локомотива, моторвагонного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава, подтверждающими принятие их к исполнению.

Задание сигналисту или дежурному стрелочного поста установить стрелку на тот или иной железнодорожный путь может подаваться звуками различной продолжительности (свистками локомотивов и свистками руководителей маневров) или другими средствами в зависимости от технического оснащения железнодорожной станции в соответствии с порядком, установленным технико-распорядительным актом железнодорожной станции.

Порядок применения сигнальных устройств большой и малой громкости устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

VIII. Сигналы, применяемые для обозначения поездов, локомотивов и другого железнодорожного подвижного состава

85. В этой главе все указания по размещению сигналов с правой или левой стороны даны по направлению движения.

86. Голова поезда при движении на однопутных и по правильному железнодорожному пути на двухпутных участках обозначается: днем – одним прозрачно-белым огнем прожектора; ночью дополнительно обозначается двумя прозрачно-белыми огнями фонарей у буферного бруса (рис. 188).

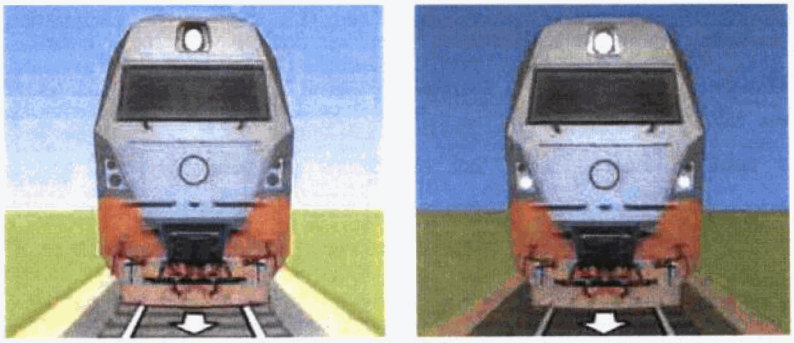


Рис. 188

Голова поезда при движении по неправильному железнодорожному пути обозначается: днем и ночью – красным огнем фонаря с левой стороны, с правой стороны – прозрачно-белым огнем фонаря (рис. 189).

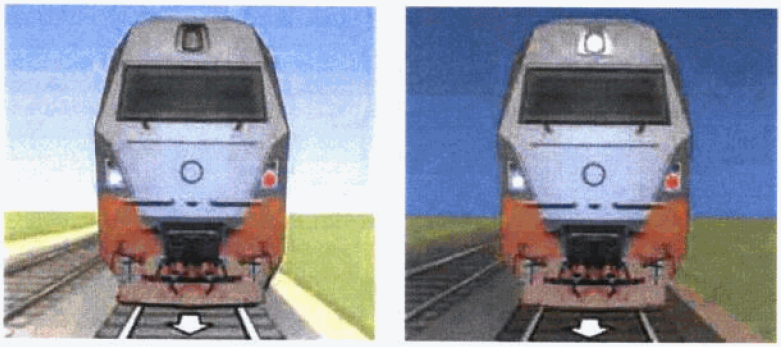


Рис. 189

На локомотиве, следующем в голове поезда или без вагонов, моторвагонном поезде при движении по железнодорожным путям общего пользования на однопутных и по правильному и неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках днем и ночью должен быть включен сигнальный прозрачно-белый огонь прожектора. Голова моторвагонного поезда ночью может обозначаться и одним прозрачно-белым огнем прожектора.

87. Голова грузового поезда при движении вагонами вперед на однопутных и по правильному железнодорожному пути на двухпутных участках днем сигналами не обозначается, ночью обозначается прозрачно-белым огнем фонаря у буферного бруса (рис. 190).

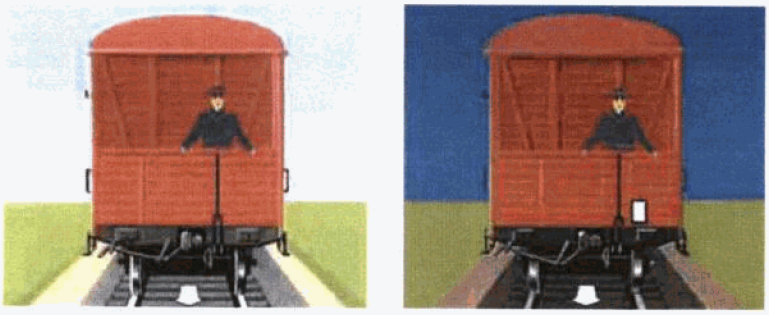


Рис. 190

При движении вагонами вперед по неправильному железнодорожному пути голова грузового поезда обозначается: днем – развернутым красным флагом, показываемым с левой стороны сопровождающим поезд работником, находящимся на передней переходной площадке; ночью – прозрачно-белым огнем фонаря у буферного бруса и красным огнем ручного фонаря, показываемым с левой стороны сопровождающим поезд работником (рис. 191).

88. Хвост поезда при движении на однопутных и по правильному и неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках обозначается:

1) грузового и грузопассажирского днем и ночью – красным диском со светоотражателем у буферного бруса с правой стороны (рис. 192);

2) пассажирского и почтово-багажного днем и ночью – тремя красными огнями (рис. 193).

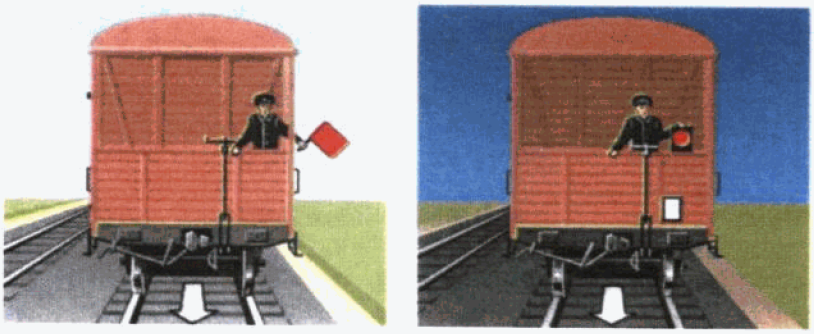


Рис. 191

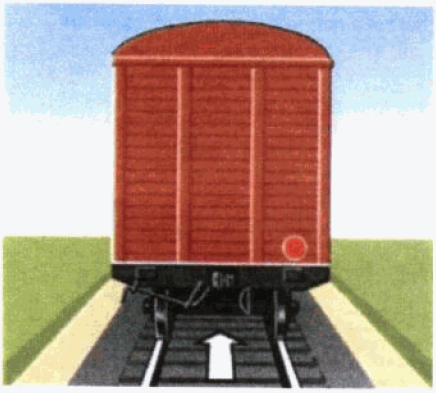


Рис. 192

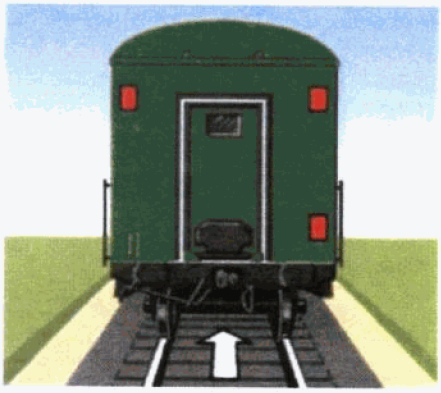


Рис. 193

Локомотив, находящийся в хвосте грузового поезда, а также локомотив, следующий без вагонов, сзади обозначаются: днем и ночью – красным огнем фонаря у буферного бруса с правой стороны (рис. 194).

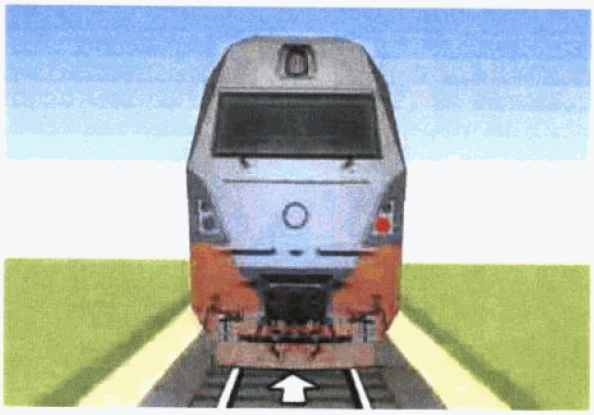


Рис. 194

Порядок обозначения сигналами поездов при движении вагонами вперед и не сопровождаемых составителем, обеспечивающий при этом безопасность движения поездов и безопасность работников организаций железнодорожного транспорта, устанавливается владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

На железнодорожных путях необщего пользования специализированные поезда (вертушки), обращающиеся на открытых горных разработках при движении на однопутных, двухпутных и многопутных участках при движении локомотивом вперед и вагонами вперед обозначаются:

1) голова поезда:

днем – локомотив сигналами не обозначается, а вагон обозначается диском красного цвета у буферного бруса вагона с правой стороны (рис.195);

ночью – двумя прозрачно-белыми огнями фонарей у буферного бруса локомотива (рис. 188) или одним прозрачно-белым огнем у буферного бруса вагона с правой стороны, при этом головной вагон дополняется устройством звуковой сигнализации;

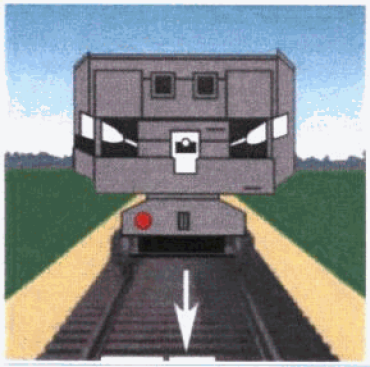


Рис. 195

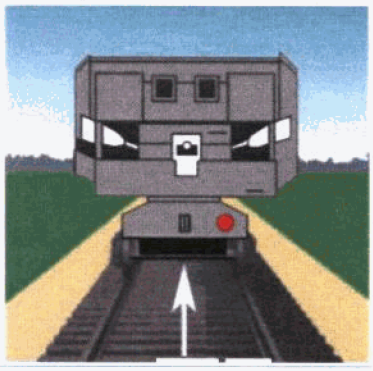


Рис.196

2) хвост поезда:

днем – диском красного цвета у буферного бруса вагона с правой стороны (рис. 196), локомотив в хвосте поезда сигналами не обозначается;

ночью – одним прозрачно-белым огнем фонаря на буферном брусе вагона с правой стороны (рис. 197) или двумя красными огнями на буферном брусе локомотива (рис. 198).

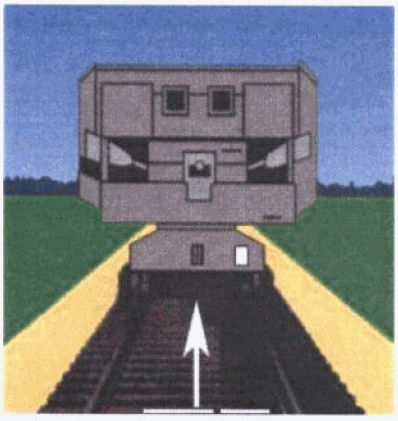


Рис. 197



Рис. 198

89. Подталкивающий локомотив и специальный самоходный железнодорожный подвижной состав обозначаются сигналами так же, как и локомотив без вагонов.

Подталкивающий локомотив и хозяйственный поезд при возвращении с двухпутного перегона по неправильному железнодорожному пути обратно на железнодорожную станцию отправления обозначаются сигналами следования по неправильному железнодорожному пути.

90. В случае разрыва на перегоне грузового поезда хвост части поезда, отправляемой на железнодорожную станцию, обозначается: днем – развернутым

желтым флагом у буферного бруса с правой стороны; ночью – желтым огнем фонаря (рис. 199).

Последняя убираемая часть поезда обозначается так же, как хвост грузового поезда.

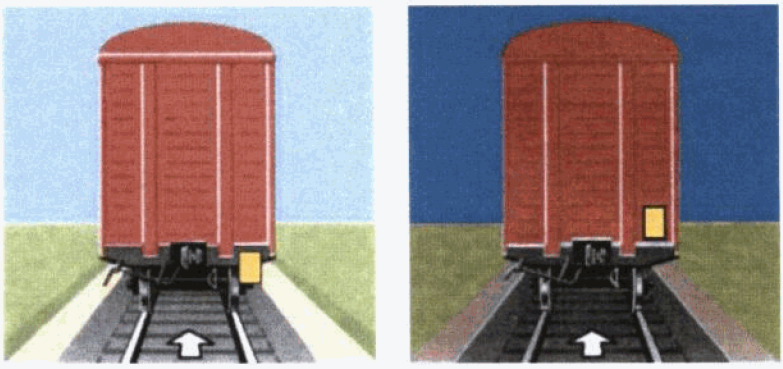


Рис. 199

91. Поезда на многопутных участках обозначаются так же, как на однопутных и двухпутных в зависимости от установленного порядка движения по одному или другому железнодорожному пути многопутного участка.

92. Снегоочиститель при движении на однопутных и по правильному железнодорожному пути на двухпутных участках обозначается:

1) если в голове снегоочиститель:

днем – два желтых развернутых флага на боковых крюках;

ночью – два желтых огня боковых фонарей, а в сторону локомотива – два прозрачно-белых контрольных огня (рис. 200);

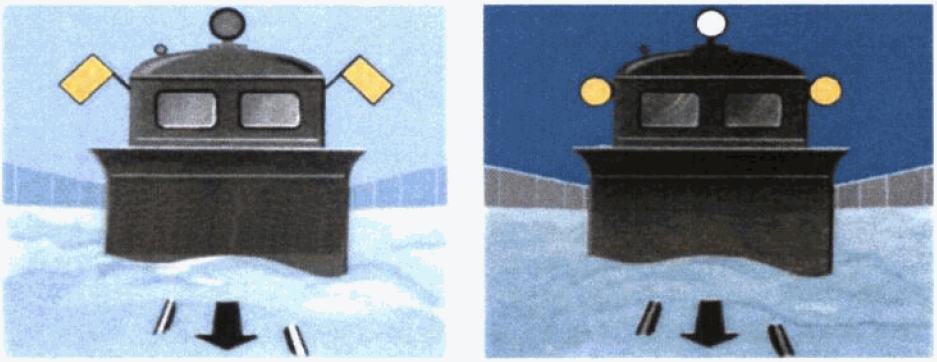


Рис. 200

2) если в голове локомотив:

днем – два желтых развернутых флага у буферных фонарей;

ночью – два желтых огня буферных фонарей (рис. 201).

Хвост снегоочистителя обозначается как хвост одиночно следующего локомотива.

93. Снегоочистители при движении их в голове по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках обозначаются:

днем – два желтых развернутых флага и красный развернутый флаг под желтым слева на боковых крюках;

ночью – соответственно два желтых и один красный огни фонарей, а в сторону локомотива – три прозрачно-белых контрольных огня (рис 202).

Если в голове локомотив, то он обозначается так же, как снегоочиститель при движении в голове (рис. 202).

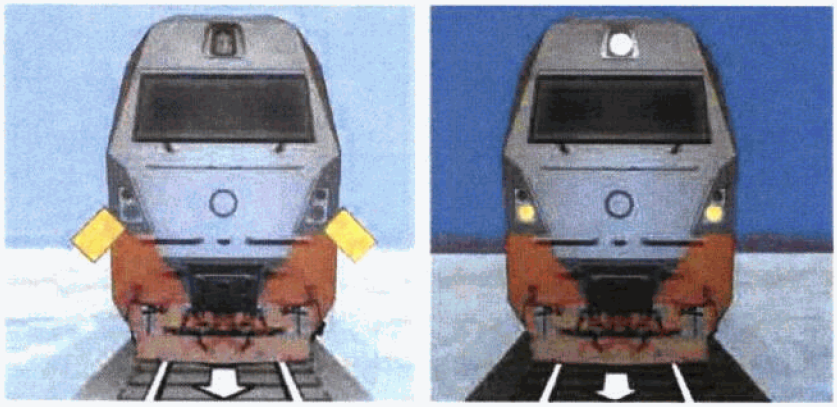


Рис. 201

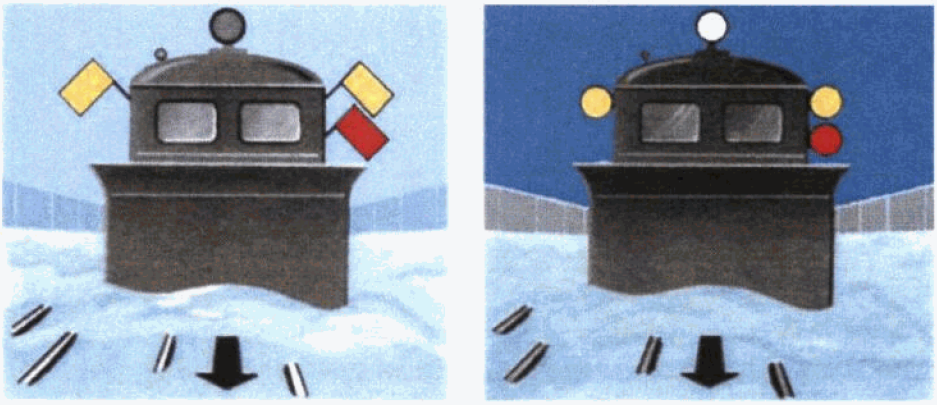


Рис 202

94. Локомотив при маневровых передвижениях, в том числе при следовании к составу и от состава поезда, ночью должен иметь по одному прозрачно-белому огню впереди и сзади на буферных брусьях со стороны основного пульта управления локомотивом.

95. Дрезины съемного типа, путевые вагончики и другие съемные подвижные единицы при нахождении на перегоне должны иметь:

на однопутных и при движении по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках: днем – прямоугольный щит, окрашенный с обеих сторон в красный цвет, или развернутый красный флаг на шесте; ночью – спереди и сзади красный огонь фонаря, укрепленного на шесте;

на двухпутных участках при следовании по правильному железнодорожному пути: днем – прямоугольный щит, окрашенный с передней стороны в белый и с задней в красный цвета; ночью – впереди прозрачно-белый огонь и сзади красный огонь фонаря, укрепленного на шесте.

Съемные ремонтные вышки на электрифицированных участках при работе на перегоне должны иметь:

на однопутных и при движении по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках: днем – развернутый красный флаг с двух сторон; ночью – спереди и сзади красный огонь фонаря;

на двухпутных участках при следовании по правильному железнодорожному пути: днем – развернутый красный флаг с правой стороны по ходу движения поездов; ночью – спереди прозрачно-белый огонь фонаря, сзади – красный огонь фонаря.

Сигналы во всех случаях должны быть закреплены на верхнем уровне заземленного пояса съемной ремонтной вышки.

Съемные ремонтные вышки и путевые вагончики на перегоне должны быть, кроме того, ограждены с обеих сторон переносными или ручными красными сигналами, переносимыми одновременно с передвижением ремонтной вышки и вагончика, на расстоянии Б, указанном в графе 4 таблицы 1, в зависимости от руководящего спуска и максимальной допускаемой скорости движения на перегоне.

При работе на железнодорожной станции:

съемная ремонтная вышка должна иметь: днем – развернутый красный флаг с двух сторон; ночью – спереди и сзади красный огонь фонаря;

путевой вагончик: днем – щит, окрашенный с обеих сторон в красный цвет, или красный флаг на шесте; ночью – спереди и сзади красный огонь фонаря, укрепленного на шесте.

При движении по станционным железнодорожным путям и стрелочным переводам съемная ремонтная вышка и путевой вагончик, кроме того, должны быть ограждены на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии не менее 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования – не менее 15 м с обеих сторон переносными или ручными красными сигналами, переносимыми одновременно с передвижением съемной ремонтной вышки и путевого вагончика.

Ограждение с обеих сторон путевых тележек разного типа и других съемных подвижных единиц, применяемых при работах, производится в случаях, установленных владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Если на двухпутном или многопутном участке по смежному железнодорожному пути будет следовать встречный поезд, то красный сигнал, ограждающий съемную ремонтную вышку, путевой вагончик или другую съемную подвижную единицу с передней стороны, до прохода поезда снимается.

На двухпутных электрифицированных участках, кроме участков, оборудованных двухсторонней автоблокировкой, и участков, где пассажирские поезда обращаются со скоростью более 120 км/ч, допускается ограждение съемных ремонтных вышек только со стороны движения поездов по правильному железнодорожному пути.

Порядок организации работы съемных ремонтных вышек на таких участках, обеспечивающий безопасность движения поездов, устанавливается с учетом местных условий владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Работники подразделений железнодорожного транспорта, ограждающие съемные ремонтные вышки, путевые вагончики и другие съемные подвижные единицы, а также работники, руководящие передвижением съемных единиц,

должны быть снабжены, кроме переносных щитов, ручных флагов и сигнальных фонарей, петардами и духовыми рожками для подачи сигналов о приближении поезда, а также сигналов для остановки поезда, если это потребуется.

IX. Звуковые сигналы на железнодорожном транспорте

96. Звуковые сигналы при движении поездов подаются свистками локомотивов, моторвагонного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава, духовыми рожками, ручными свистками.

Сигнал	Значение сигнала	Кто подает
Три коротких	«Стой!»	Локомотивная бригада, главный кондуктор, станционные и другие работники
Один длинный	«Отправиться поезду»	Дежурный по железнодорожной станции или по его указанию дежурный по парку, сигналист, дежурный стрелочного поста или главный кондуктор; отвечает машинист ведущего локомотива; повторяет сигнал машинист второго локомотива при двойной тяге. Если поезд отправляется с железнодорожного пути, имеющего выходной светофор, этот сигнал подает машинист ведущего локомотива после открытия выходного светофора; повторяет сигнал машинист второго локомотива при двойной тяге
Три длинных	Требование к работникам, обслуживающим поезд, «Тормозить»	Машинист ведущего локомотива; повторяет сигнал машинист второго локомотива при двойной тяге
Два длинных	Требование к работникам, обслуживающим поезд, «Отпустить тормоза»	
Три длинных и один короткий	О прибытии поезда на станцию не в полном составе	Машинист ведущего локомотива
Три длинных и два коротких	Вызов к локомотиву помощника машиниста, главного кондуктора, начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда, руководителя работ хозяйственного поезда	Машинист ведущего локомотива остановившегося на перегоне поезда
Следование с двойной тягой		
Один короткий	Требование к машинисту второго локомотива уменьшить тягу	Машинист ведущего локомотива, повторяет сигнал машинист второго локомотива
Два коротких	Требование к машинисту второго локомотива увеличить тягу	
Два длинных и два коротких	Требование к машинисту второго локомотива «Опустить токоприемник»	

Сигнал	Значение сигнала	Кто подает
Следование с подталкивающим локомотивом		
Два коротких	Требование начать подталкивание	Машинист ведущего локомотива; повторяет сигнал машинист подталкивающего локомотива
Один короткий, один длинный и один короткий	Требование прекратить подталкивание, но не отставать от поезда	
Четыре длинных	Требование прекратить подталкивание и возвратиться обратно	

Примечания: 1. При следовании поезда двойной тягой с подталкивающим локомотивом машинист второго локомотива повторяет все сигналы вслед за подачей их с подталкивающего локомотива. Порядок подачи в этом случае машинистом подталкивающего локомотива сигнала «Опустить токоприемник» устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2. При наличии радиосвязи звуковые сигналы при следовании поездов двойной тягой или с подталкивающим локомотивом могут заменяться переговорами между машинистами.

97. Оповестительный сигнал – один длинный свисток, а при движении по неправильному железнодорожному пути – один длинный, короткий и длинный свисток локомотива, моторвагонного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава подается:

1) при приближении поезда к железнодорожным станциям, путевым постам, пассажирским остановочным пунктам, переносным и ручным сигналам, требующим уменьшения скорости, сигнальным знакам «С», выемкам, кривым участкам железнодорожного пути, тоннелям, железнодорожным переездам, съемным дрезинам, съемным ремонтным вышкам, путевым вагончикам и другим съемным подвижным единицам, а на железнодорожных путях необщего пользования, кроме того, при приближении к вагоноопрокидывателям, бункерам, эстакадам, вагонным весам, устройствам восстановления сыпучести грузов, гаражам размораживания грузов, а также иным объектам, расположенным на железнодорожных путях необщего пользования;

2) при приближении поезда к месту работ, начиная с километра, предшествующего указанному в предупреждении, независимо от наличия переносных сигналов;

3) при восприятии ручного сигнала «Опустить токоприемник», подаваемого сигналистом;

4) при приближении к находящимся на железнодорожном пути людям и в других случаях, установленных владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

При следовании во время тумана, метели и других неблагоприятных условиях, понижающих видимость, оповестительный сигнал повторяется несколько раз.

Составители поездов, прекратившие маневры из-за приема поезда, сигналисты и дежурные стрелочного поста по оповестительному сигналу обязаны каждый на

своем участке проверить и убедиться в том, что безопасность движения принимаемого поезда обеспечена.

98. Сигнал бдительности подается одним коротким и одним длинным свистком локомотива, моторвагонного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава и периодически повторяется:

1) при подходе к проходному светофору с красным огнем, имеющему условно-разрешающий сигнал, и дальнейшем следовании по блок-участку;

2) при проследовании проходного светофора с красным огнем, а также с непонятным показанием или погасшим после стоянки перед ним и дальнейшем следовании по блок-участку;

3) при подходе к входному светофору с лунно-белым мигающим огнем пригласительного сигнала и во всех других случаях приема поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного сигнала;

4) при приеме поезда по неправильному железнодорожному пути (при отсутствии входного сигнала по этому железнодорожному пути). Этот сигнал должен подаваться и при дальнейшем следовании по горловине железнодорожной станции.

99. При встрече поездов на перегонах двухпутных участков подаются оповестительные сигналы одним длинным свистком: первый сигнал – при приближении к встречному поезду, второй – при подходе к хвостовой части встречного поезда.

100. Звуковые сигналы о приближении поезда подаются:

1) на перегоне – обходчиками железнодорожных путей и искусственных сооружений, дежурными по железнодорожным переездам, руководителями путевых работ и работ на контактной сети или работниками, сопровождающими съемные ремонтные вышки и путевые вагончики;

2) на железнодорожных станциях – сигналистами и дежурными входных стрелочных постов.

Оповещение о приближении нечетного поезда производится одним, а четного поезда – двумя длинными звуковыми сигналами.

Сигналисты и дежурные входных стрелочных постов, услышав сигнал отправления поезда, подают один длинный звуковой сигнал.

101. На железнодорожных станциях и перегонах, расположенных в черте крупных городов и населенных пунктов, курортных районов, по перечню, установленному владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования, подача звуковых сигналов локомотивами, моторвагонными поездами, специальным самоходным железнодорожным подвижным составом должна производиться свистком малой громкости, за исключением случаев следования локомотивов в поездах с подталкиванием, возникновения угрозы наезда на людей или препятствия, а также необходимости подачи сигналов бдительности и тревоги.

На этих же железнодорожных станциях сигналы свистком локомотива, моторвагонного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава не подаются при отправлении поездов, опробовании автотормозов и при движении по деповским железнодорожным путям. Порядок оповещения пассажиров

об отправлении поездов на таких железнодорожных станциях устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

X. Сигналы тревоги и специальные указатели

102. Сигналы тревоги подаются гудками, свистками локомотивов, моторвагонных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава, сиренами, духовыми рожками, воинскими сигнальными трубами, ударами в подвешенные металлические предметы.

Звуки, обозначенные в схеме звуковых сигналов, в случае подачи их ударами воспроизводятся:

длинные – часто следующими один за другим ударами;

короткие – редкими ударами по числу необходимых коротких звуков.

103. Сигнал «Общая тревога» подается группами из одного длинного и трех коротких звуков в следующих случаях:

при обнаружении на железнодорожном пути неисправности, угрожающей безопасности движения;

при остановке поезда в снежном заносе, крушении поезда и в других случаях, когда требуется помощь.

Сигнал подается при необходимости каждым работником железной дороги.

104. Сигнал «Пожарная тревога» подается группами из одного длинного и двух коротких звуков.

Сигнал подается при необходимости каждым работником железнодорожного транспорта.

105. Сигнал «Воздушная тревога» подается протяжным звучанием сирен, а также рядом коротких звуков непрерывно в течение 2 – 3 минут.

На железнодорожных станциях и в других организациях железнодорожного транспорта, расположенных в городах, сигнал воздушной тревоги, поданный в городе сиренами или переданный по радиотрансляционной сети, немедленно повторяется сиренами, а также свистками локомотивов, моторвагонных поездов, специальным самоходным железнодорожным подвижным составом и гудками.

На железнодорожных станциях и в других организациях железнодорожного транспорта, расположенных вне городов, сигнал воздушной тревоги подается этими же средствами по распоряжению уполномоченных работников владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования.

На перегонах сигнал воздушной тревоги подается свистками локомотивов, моторвагонных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава:

в воинских поездах – по распоряжению наблюдателя, выделяемого из личного состава перевозимой воинской части;

в других поездах – машинистом локомотива, ведущего поезд.

При наличии железнодорожной радиотрансляционной сети (в поездах, на железнодорожных станциях и в других организациях железнодорожного транспорта) оповещение о подаче сигнала воздушной тревоги производится также через эту сеть.

106. Сигнал «Радиационная опасность» или «Химическая тревога» подается в течение 2 – 3 минут:

на перегонах – свистками локомотивов, моторвагонных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава группами из одного длинного и одного короткого звуков;

на железнодорожных станциях и в других организациях железнодорожного транспорта – частыми ударами в подвешенные металлические предметы.

Сигнал «Радиационная опасность» или «Химическая тревога» на железнодорожных станциях и в других организациях железнодорожного транспорта подается по распоряжению уполномоченных работников владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования, а на перегонах – машинистом ведущего локомотива, моторвагонного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава.

При наличии железнодорожной радиотрансляционной сети оповещение о радиоактивной или химической опасности производится также через эту сеть передачей текста указанных сигналов.

107. Об окончании воздушной тревоги, а также миновании угрозы поражения радиоактивными или отравляющими веществами работники железнодорожного транспорта и пассажиры оповещаются:

1) на железнодорожных станциях и в других организациях железнодорожного транспорта – по указанию уполномоченных работников владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования через радиотрансляционную сеть и другие средства связи, включая и посыльных;

2) в пассажирских поездах – по указанию начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда, передаваемому через работников, обслуживающих поезд, и по поездной радиотрансляционной сети;

3) в людских и воинских поездах – по указанию начальника эшелона средствами связи эшелона при получении извещения от дежурного по железнодорожной станции;

4) в грузопассажирских, почтово-багажных и грузовых поездах – дежурным по железнодорожной станции.

108. Для предупреждения локомотивных бригад и других работников, обслуживающих поезд, о следовании поезда на зараженный участок, а также для предотвращения входа людей на него без индивидуальных средств защиты (противогазов, защитных костюмов и др.) такой участок ограждается специальными указателями «Заражено» (рис. 203).

Указатели «Заражено» на железнодорожных станциях и перегонах устанавливаются на расстоянии не более 50 м от границ зараженного участка. Перегоны, кроме того, с обеих сторон зараженного участка с правой стороны по направлению движения на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии 1200 м, а на железнодорожных путях необщего пользования на расстоянии «Т», от первых указателей «Заражено» ограждаются вторыми такими же указателями. Указатели «Заражено» устанавливаются на обочине земляного полотна или в междупутье.

Перед первым по ходу поезда указателем «Заражено» или перед местом, указанным в уведомлении, полученном от дежурного по железнодорожной станции

о наличии зараженного участка (независимо от того, огражден участок указателями или нет), машинист ведущего локомотива, моторвагонного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава обязан подать сигнал «Радиационная опасность» или «Химическая тревога» и проследовать зараженный участок с установленной скоростью.

Указатели «Заражено» ночью должны освещаться.

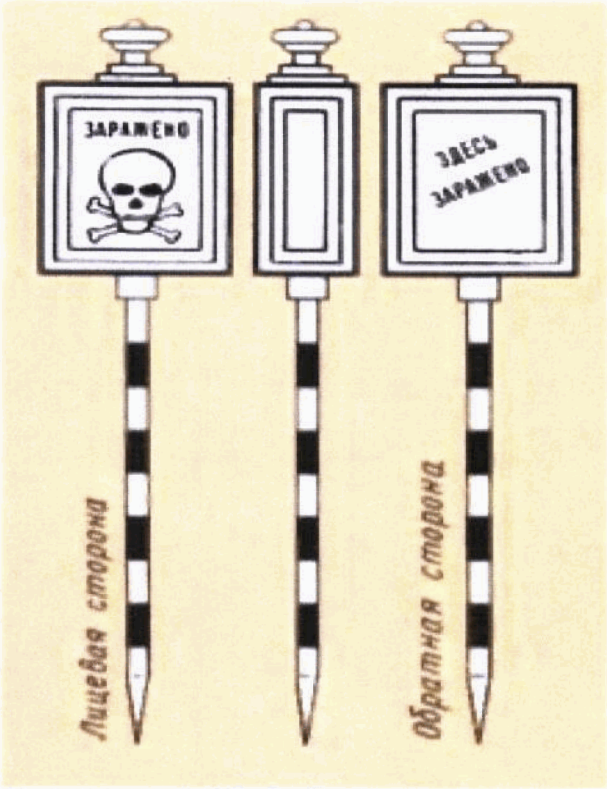


Рис. 203

109. Сигнальные огни светофоров, фонарей, стрелочных указателей, поездных, ручных и других сигналов должны обеспечиваться светомаскировочными устройствами.

XI. Правила применения семафоров

110. Применение семафоров: входных, выходных, проходных и прикрытия в качестве постоянных сигналов допускается на малоинтенсивных участках железных дорог, не оборудованных путевой блокировкой, и на железнодорожных станциях, не имеющих электрической централизации стрелок.

Места установки семафоров определяют на основании общих требований для постоянных сигналов, предусмотренных Правилами.

111. Семафор состоит из мачты и укрепленного в ее верхней части крыла, которое по отношению к мачте может занимать горизонтальное или поднятое вверх под углом 135 град. положение. Горизонтальное положение крыла соответствует запрещающему показанию семафора, поднятое крыло – разрешающему.

Ночью положение крыла семафора (горизонтальное или поднятое) указывается соответствующими сигнальными огнями.

112. В необходимых случаях могут применяться двухкрылые семафоры. Второе крыло семафора нормально расположено вдоль мачты.

113. Однокрылыми семафорами подаются сигналы:

1) днем – поднятым вверх крылом под углом 135 град. к мачте, а ночью – одним зеленым огнем – путь свободен (рис. 204).

Так сигнализируют входные семафоры при приеме поезда на главный железнодорожный путь с готовностью остановиться на железнодорожной станции, а также выходные и проходные семафоры и семафоры прикрытия;

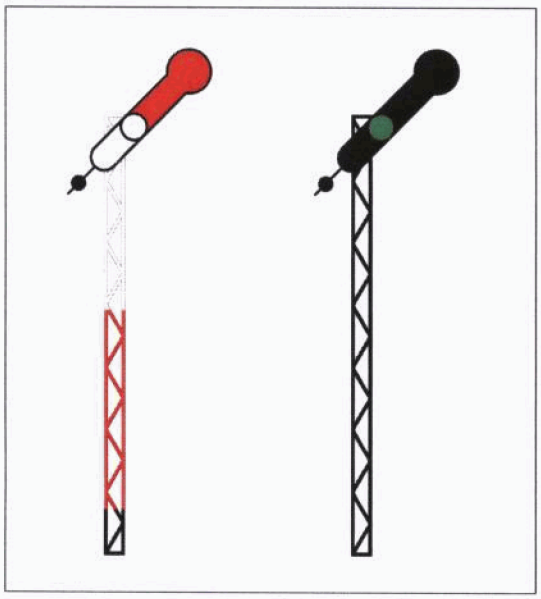


Рис. 204

2) днем – горизонтальным положением крыла семафора, а ночью – красным огнем – стой! Запрещается проезжать сигнал (рис. 205).

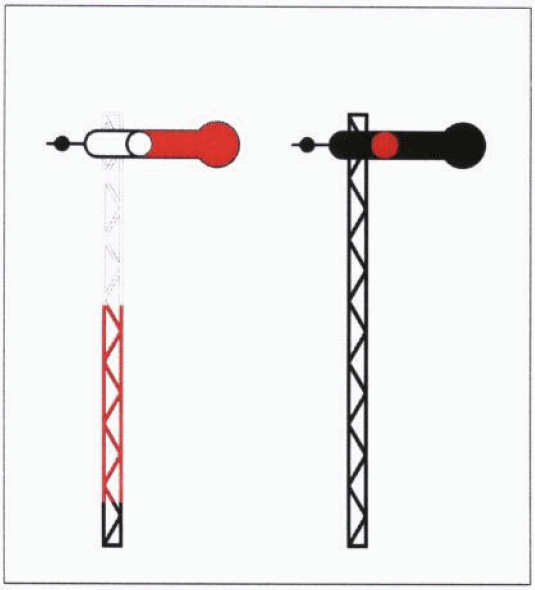


Рис. 205

114. Двухкрылыми семафорами подаются сигналы:

1) входными – двумя поднятыми крыльями под углом 135 град. к мачте днем и зеленым и желтым огнями ночью – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию на боковой железнодорожный путь с готовностью остановиться на железнодорожной станции (рис. 206);

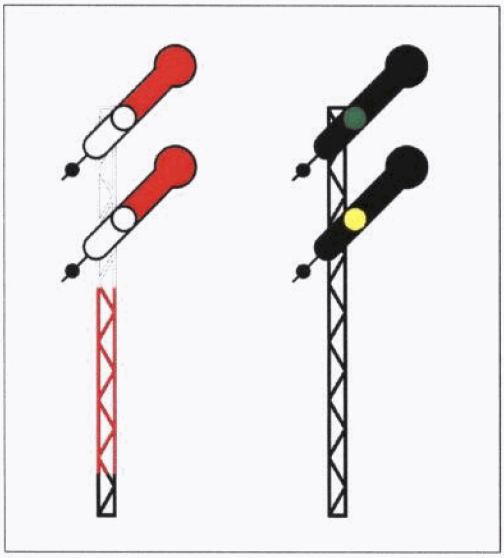


Рис. 206

2) выходными – двумя поднятыми крыльями под углом 135 град. к мачте днем и зеленым и желтым огнями ночью – разрешается поезду отправиться на ответвление (рис. 206).

115. Для контроля со стороны железнодорожной станции положения крыльев входного семафора ночью служат контрольные огни. При закрытом положении семафора на нем со стороны железнодорожной станции должны быть контрольные прозрачно-белые огни по числу крыльев, а при открытом – зеленые огни соответственно числу открытых крыльев. Выходные и проходные семафоры, как правило, контрольных огней не имеют. Если пункт управления семафором расположен за ним по направлению движения, на семафоре должен быть контрольный прозрачно-белый огонь закрытого положения. Открытое положение этих семафоров контрольного огня не имеет.

116. Показания входных и проходных семафоров и семафоров прикрытия должны быть днем и ночью отчетливо различимы из кабины управления приближающегося поезда на расстоянии не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении и максимально реализуемой скорости, но не менее 1000 м.

Сигналы выходных семафоров должны быть отчетливо различимы: с главных железнодорожных путей на расстоянии не менее 400 м, с боковых – не менее 200 м.

117. Не включенные в действие семафоры должны быть приведены в закрытое положение и закрещены двумя планками (рис. 207).

Сигнальные огни недействующих семафоров не зажигаются. Оповестительные щиты, стоящие перед не включенными в действие семафорами, также должны быть закрещены двумя планками или сняты.

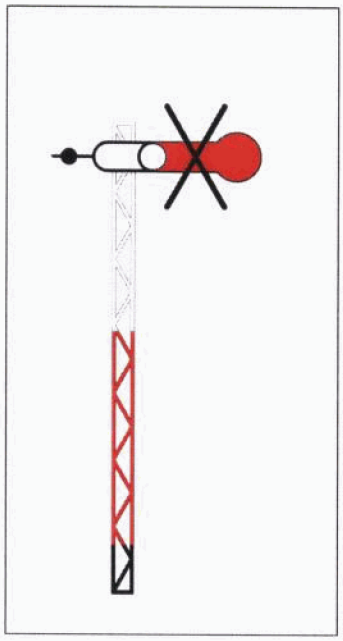


Рис. 207

118. Перед входными и проходными семафорами устанавливаются оповестительные щиты, окрашенные в белый цвет с черными полосами и отражателями на них.

Установка таких щитов производится по схеме, указанной на рис. 208.

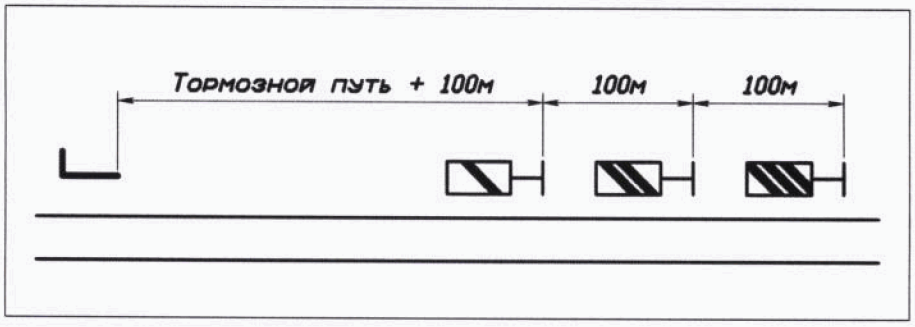


Рис. 208

119. При обрыве семафорной тяги крыло семафора должно автоматически приходить в запрещающее (горизонтальное) положение.

120. Порядок освещения сигнальных приборов на семафорах устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

ПРИЛОЖЕНИЕ №2
к приказу Минтранса России
от 4.06.2012 № 162

«ПРИЛОЖЕНИЕ № 8
к Правилам технической
эксплуатации железных дорог
Российской Федерации

ИНСТРУКЦИЯ
по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации

Общие положения

1. Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации (далее – Инструкция) устанавливает:

1) правила приема, отправления и пропуска поездов при различных устройствах сигнализации, централизации и блокировки (далее – СЦБ) на железнодорожных станциях и средствах сигнализации и связи при движении поездов, как в нормальных условиях, так и в случаях их неисправности;

2) правила приема и отправления поездов в условиях производства ремонтно-строительных работ на железнодорожных путях и сооружениях;

3) правила производства маневров на железнодорожных станциях;

4) правила выдачи предупреждений на поезда;

5) правила, регламентирующие безопасность движения поездов и маневровой работы.

2. Выполнение требований, установленных настоящей Инструкцией, обеспечивает бесперебойность и безопасность движения поездов и маневровой работы.

3. Все нормативные и технические документы владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, относящиеся к движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте, должны соответствовать требованиям настоящей Инструкции.

4. Все распоряжения по движению поездов и маневровой работе должны даваться кратко и четко. Работник, давший распоряжение, должен каждый раз выслушать краткое повторение распоряжения и убедиться в том, что оно понято правильно, а впоследствии убедиться в правильности его выполнения (по индикации на аппаратах управления, докладу исполнителя по поездной, станционной радиосвязи, двусторонней парковой связи и другим видам связи или лично).

5. Все операции по приему, отправлению и пропуску поездов, а также при производстве маневровой работы, должны производиться с точным выполнением требований Правил, настоящей Инструкции, технически-распорядительного акта

железнодорожной станции (далее – ТРА станции) или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

6. Управление устройствами СЦБ, открытие и закрытие светофоров производится:

1) на железнодорожной станции – дежурным по железнодорожной станции (далее – ДСП станции) или по его распоряжению оператором при ДСП станции, дежурным или оператором станционного поста централизации, дежурным стрелочного поста;

2) на путевом посту – ДСП станции, выполняющим обязанности дежурного по посту (далее — ДСП поста);

3) при диспетчерской централизации – диспетчером поездным (далее – ДНЦ).

7. В отдельных случаях, предусмотренных Правилами, светофоры могут переводиться на автодействие или на управление ДСП соседних станций.

Перечень таких железнодорожных станций и порядок их переключения на автодействие или перевод на управление ДСП соседних станций утверждается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

8. Если поезд отправляется с железнодорожной станции при запрещающем показании выходного светофора или с железнодорожных путей, не имеющих выходного светофора, разрешение на занятие перегона (если оно не передается по радиосвязи) вручается машинисту ведущего локомотива ДСП станции лично или через одного из станционных работников, связанных с движением поездов, что указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования. Машинист ведущего локомотива обязан убедиться, соответствует ли выданное разрешение номеру поезда и перегону.

9. Приказ о приеме или отправлении поезда при запрещающем показании светофора передается ДСП станции (ДНЦ) машинисту по радиосвязи. Текст такого приказа указан в пунктах 4.1, 7.1, 8.1, 16.1 и 17.1 таблицы № 2 приложения № 20 к настоящей Инструкции.

Во всех случаях перед передачей текста приказа ДСП станции (ДНЦ) машинисту поезда по радиосвязи должен указываться номер приказа. Машинист обязан полностью повторить текст приказа, а ДСП станции (ДНЦ) – подтвердить правильность его восприятия словами: «Верно, выполняйте» и указать время передачи приказа машинисту поезда (часы, минуты).

10. В случаях приема или отправления поездов при запрещающем показании входного, маршрутного или выходного светофоров в журнале движения поездов напротив номера поезда (в графе «Примечания») должна быть сделана соответствующая отметка:

«РС» – по радиосвязи;

«ПС» – по пригласительному сигналу;

«ПР» – по письменному разрешению.

В отметке «РС», кроме того, должны быть указаны номер приказа и время его передачи машинисту, а также литер светофора (или номер железнодорожного пути отправления, не имеющего выходного светофора), например: «РС № 1 12-00 Ч2».

Запись текста приказа в журнале движения поездов не требуется.

На железнодорожных станциях, оборудованных системой документированной регистрации переговоров, приказы о приеме и отправлении поездов при запрещающем показании светофора, передаваемые машинисту поезда по радиосвязи, регистрируются устройством автоматической регистрации переговоров данной системы.

11. Во всех случаях приема поезда на железнодорожную станцию или отправления поезда с железнодорожной станции при запрещающем показании входного, выходного (маршрутного) светофоров ДСП станции, прежде чем воспользоваться пригласительным сигналом или дать машинисту поезда соответствующее разрешение на проезд запрещающего сигнала, обязан привести аппараты управления в положение, соответствующее запрещающему показанию светофора, и в порядке, установленном ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, убедиться в свободности пути приема, правильности установки и замыкания стрелок в маршруте, а при отправлении поезда, кроме того, в свободности первого блок-участка (при автоматической блокировке) или перегона (при полуавтоматической блокировке) и в установленном соответствующем направлении движения на перегоне.

После выполнения указанных операций ДСП станции обязан доложить ДНЦ о готовности маршрута. ДСП станции управляет действием пригласительного сигнала на светофоре до тех пор, пока ведущий локомотив прибывающего или отправляющегося поезда не проследует светофор, а на участках железнодорожных путей необщего пользования при движении вагонами вперед – после прохода светофора всем составом и локомотивом.

12. На железнодорожных станциях с наличием железнодорожных переездов, расположенных в стрелочных горловинах или на участках удаления, на которые извещение о закрытии железнодорожного переезда при приеме или отправлении поезда при запрещающем показании светофора производится нажатием кнопки «Закрытие переезда», ДСП станции перед приемом или отправлением поезда должен нажать эту кнопку, а после проследования поезда через железнодорожный переезд – возвратить ее в нормальное положение.

В любых случаях приема или отправления поезда при запрещающем показании светофора на таких железнодорожных станциях машинист поезда при подходе к железнодорожному переезду на железнодорожных путях общего пользования должен следовать с особой бдительностью со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, с готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. Перечень таких железнодорожных станций устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

13. ДСП станции после прибытия (возвращения), отправления или проследования поезда обязан немедленно сообщить об этом ДСП соседней станции и ДНЦ.

Об отправлении (проследовании) поезда сообщается по форме:

«Поезд № … отправился (проследовал) в … ч … мин».

О прибытии (возвращении) поезда сообщается по форме:

«Поезд № … прибыл (возвратился) в … ч … мин».

Если поезд следует с подталкивающим локомотивом, уведомления об отправлении и прибытии такого поезда дополняются словами «с толкачом».

При наличии в поезде вагонов с опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами) (далее – опасные грузы класса 1 (ВМ)), перечисленных в Правилах перевозки опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 05.04.1996 № 15 (с изменениями и дополнениями), к номеру поезда при сообщении добавляются буквы «ВМ» (например, «2783 ВМ»).

Соответствующие буквы к номеру поезда добавляются также в случаях отправления и следования поездов:

«М» – обслуживаемых одним машинистом;

«Т» – грузовых тяжеловесных;

«Д» – длинносоставных;

«ПМ» – повышенной массы;

«ПД» – повышенной длины;

«СП» – соединенных.

При отправлении поездов с негабаритными грузами к номеру поезда после буквы «Н» и знака «–» добавляется установленный в Инструкции по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств-участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, утвержденной Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 19.10.2001 № 30 (с изменениями), цифровой индекс, характеризующий зоны и степени негабаритности грузов (например, 2785Н-0430).

На двухпутных участках, оборудованных автоматической блокировкой (далее – автоблокировка), время прибытия поезда, следовавшего по правильному пути, на соседнюю (позади лежащую) железнодорожную станцию может не передаваться. В этом случае в журнале движения поездов время прибытия поезда на соседнюю впереди лежащую железнодорожную станцию не указывается.

На двухпутных и многопутных участках, оборудованных автоблокировкой, с интенсивным движением поездов передача уведомлений от одной железнодорожной станции к другой о прибытии, отправлении и проследовании поездов может быть установлена лишь о поездах, следующих с отклонением от графика, а передача уведомлений ДНЦ, кроме того, и не с каждой станции, расположенной на участке. Указанный порядок не распространяется на людские поезда, и поезда, к номеру которых добавляются соответствующие буквы или цифровой индекс.

Аналогичный порядок передачи сообщений ДНЦ о прибытии, отправлении и проследовании поездов может быть установлен на двухпутных и однопутных участках, оборудованных устройствами для автоматической записи графиков исполненного движения. Перечень таких участков и порядок передачи уведомлений о прибытии, отправлении или проследовании поездов устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Время фактического отправления, прибытия или проследования каждого поезда ДСП станции (оператор при ДСП станции) обязан отметить в журнале движения поездов, при этом номера поездов, дополненные соответствующими

буквами или индексами, записываются с этими буквами и индексами и в журнале движения поездов.

14. ДСП станции, обнаружив (лично или по докладам других работников) неисправность железнодорожных путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети, должен сделать об этом запись в журнале осмотра железнодорожных путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети (далее – журнал осмотра) и немедленно известить уполномоченного работника соответствующего подразделения владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, обслуживающего эти устройства.

Обо всех неисправностях технических устройств, которые создают угрозу безопасности движения или могут вызвать задержки поездов, а также о принимаемых мерах, ДСП станции должен поставить в известность ДНЦ.

Об устранении неисправности соответствующим работником делается отметка в журнале осмотра, которая удостоверяется его подписью и подписью ДСП станции.

В случае возникновения неисправности поездной радиосвязи машинист поезда обязан сообщить об этом ДНЦ или ДСП станции с ближайшей железнодорожной станции (лично или через помощника машиниста, кондуктора, начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда и другими имеющимися средствами связи) и следовать по приказу ДНЦ, передаваемому ДСП станций, ограничивающих перегон, до ближайшей железнодорожной станции, где должна быть произведена замена (ремонт) устройств поездной радиосвязи без отцепки локомотива или замена локомотива, или затребован вспомогательный локомотив при обслуживании локомотива пассажирского поезда одним машинистом.

При поступлении информации о срабатывании устройств контроля схода и волочения деталей железнодорожного подвижного состава (далее – Устройства контроля схода) ДСП станции или ДНЦ обязаны принять все необходимые меры, направленные на остановку поезда, вызвавшего срабатывание Устройства контроля схода, и поездов по соседним железнодорожным путям железнодорожной станции или перегона.

15. Закрытие и открытие перегонов или отдельных железнодорожных путей перегонов, а также переход с одних средств сигнализации и связи на другие производятся по приказу ДНЦ.

Перед переходом на телефонные средства связи ДСП станций, ограничивающих перегон, должны привести аппараты управления в положение, соответствующее запрещающему показанию выходных светофоров, ограждающих выход на перегон.

При переходе с основных средств сигнализации и связи на телефонные средства связи обмен поездными телефонограммами между ДСП станций на однопутных перегонах, а в случаях организации двустороннего движения по одному из путей и на двухпутных (многопутных) перегонах, должен осуществляться по поездной диспетчерской связи под контролем ДНЦ. При неисправности поездной диспетчерской связи ДСП станций действуют в соответствии с пунктами 29, 30 приложения № 1 к настоящей Инструкции.

16. Перед вступлением на дежурство ДСП станции, ДСП поста обязаны:

1) ознакомиться с планом предстоящей работы, имеющимися указаниями и распоряжениями, касающимися приема и отправления поездов и маневров, наличием и расположением железнодорожного подвижного состава на приемо-отправочных железнодорожных путях, положением (свободностью или занятостью) прилегающих к станции перегонов (блок-участков);

2) убедиться в исправности аппаратов управления устройствами СЦБ и связи и наличии на них пломб в соответствии с описью, а также в исправности обслуживаемых им лично стрелочных переводов;

3) проверить наличие на рабочем месте исправность инструмента, сигнальных принадлежностей и инвентаря;

4) ознакомиться с записями в журнале диспетчерских распоряжений, журнале движения поездов, книге предупреждений, журнале осмотра, журнале поездных телефонограмм и других книгах и журналах, предусмотренных ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Вступление на дежурство оформляется записями в журнале движения поездов следующими записями:

«...» .... 20.. г. ... ч ... мин. Дежурство принял ДСП станции (ДСП поста) ... (подпись).

«...» .... 20.. г. ... ч ... мин. Дежурство сдал ДСП станции (ДСП поста) ... (подпись).

Перед текстом о приеме и сдаче дежурства указываются показания счетчиков искусственного срабатывания устройств контроля прибытия, пригласительных сигналов или искусственной разделки маршрута, вспомогательного перевода стрелок (при их наличии), а также наличие инвентаря строгого учета на посту ДСП станции, ДСП поста.

На железнодорожных станциях, где журнал движения поездов ведется в электронном виде, порядок оформления записи о вступлении на дежурство устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

17. Вступив на дежурство, ДСП станции обязан:

1) проверить явку на работу составителей поездов, дежурных станционных постов централизации, операторов постов централизации, дежурных стрелочных постов, сигналистов и других работников;

2) проверить через них состояние обслуживаемых ими рабочих мест, особенно правильность закрепления железнодорожного подвижного состава в соответствии с ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

3) при наличии недостатков принять необходимые меры, обеспечивающие нормальную работу и безопасность движения, а при необходимости сообщить об этом начальнику железнодорожной станции и ДНЦ на железнодорожных путях общего пользования или уполномоченному работнику владельца железнодорожного пути необщего пользования.

18. При сокращении на отдельных раздельных пунктах дежурного штата работников, на которых возлагается выполнение операций по приему и отправлению поездов или производству маневров, в зависимости от системы

имеющихся устройств СЦБ и связи, владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования должен быть установлен порядок выполнения операций, связанных с приемом, отправлением поездов и производством маневров на таких раздельных пунктах.

19. Порядок организации движения поездов при автоматической блокировке приведен в соответствии с приложением № 1 к настоящей Инструкции.

20. Порядок организации движения поездов на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, приведен в соответствии с приложением № 2 к настоящей Инструкции.

21. Порядок организации движения поездов на участках, оборудованных полуавтоматической блокировкой, приведен в соответствии с приложением № 3 к настоящей Инструкции.

22. Порядок организации движения поездов при электрожезловой системе приведен в соответствии с приложением № 4 к настоящей Инструкции.

23. Порядок организации движения поездов при телефонных средствах связи приведен в соответствии с приложением № 5 к настоящей Инструкции.

24. Порядок организации движения поездов при перерыве действия всех средств сигнализации и связи приведен в соответствии с приложением № 6 к настоящей Инструкции.

25. Порядок организации движения восстановительных, пожарных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава и вспомогательных локомотивов приведен в соответствии с приложением № 7 к настоящей Инструкции.

26. Порядок организации движения хозяйственных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава при производстве работ на железнодорожных путях и искусственных сооружениях приведен в соответствии с приложением № 8 к настоящей Инструкции.

27. Порядок организации приема и отправления поездов приведен в соответствии с приложением № 9 к настоящей Инструкции.

28. Порядок организации работы диспетчера поездного приведен в соответствии с приложением № 10 к настоящей Инструкции.

29. Порядок организации маневровой работы на железнодорожных станциях приведен в соответствии с приложением № 11 к настоящей Инструкции.

30. Порядок выдачи предупреждений приведен в приложении № 12 к настоящей Инструкции.

31. Порядок организации приема, отправления поездов и производства маневров в условиях нарушения нормальной работы устройств сигнализации, централизации и блокировки на железнодорожных станциях приведен в соответствии с приложением № 13 к настоящей Инструкции.

32. Порядок организации движения поездов с разграничением временем приведен в соответствии с приложением № 14 к настоящей Инструкции.

33. Порядок организации производства маневровой работы, формирования и пропуска поездов с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами), приведен в приложении № 15 к настоящей Инструкции.

34. Минимальные нормы прикрытия в поездах и при маневрах для вагонов, загруженных опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами), приведены в приложении № 16 к настоящей Инструкции.

35. Нормы и основные правила закрепления железнодорожного подвижного состава тормозными башмаками приведены в приложении № 17 к настоящей Инструкции.

36. Порядок постановки в поезда вагонов с грузами, требующими особой осторожности, и специального железнодорожного подвижного состава приведен в приложении № 18 к настоящей Инструкции.

37. Основные положения о порядке движения дрезин съемного типа приведены в приложении № 19 к настоящей Инструкции.

38. Регламент переговоров при поездной и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации приведен в приложении № 20 к настоящей Инструкции.

39. Рекомендуемый образец бланка ДУ-50 (далее – Путевая записка) приведен в приложении № 21 к настоящей Инструкции.

40. Рекомендуемый образец бланка ДУ-52 приведен в приложении № 22 к настоящей Инструкции.

41. Рекомендуемый образец бланка ДУ-54 приведен в приложении № 23 к настоящей Инструкции.

42. Рекомендуемый образец бланка ДУ-55 приведен в приложении № 24 к настоящей Инструкции.

43. Рекомендуемый образец бланка ДУ-56 приведен в приложении № 25 к настоящей Инструкции.

44. Рекомендуемый образец бланка ДУ-61 приведен в приложении № 26 к настоящей Инструкции.

45. Рекомендуемый образец бланка ДУ-64 приведен в приложении № 27 к настоящей Инструкции.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе на
железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок организации движения поездов при автоматической блокировке

I. Общие положения

1. Движение поездов на однопутных перегонах, оборудованных автоблокировкой для двустороннего движения, осуществляется в обоих направлениях.

На двухпутных перегонах, как с односторонней, так и с двусторонней автоблокировкой по каждому железнодорожному пути, движение четных поездов осуществляется по одному, нечетных – по другому главному железнодорожному пути, каждый из которых является правильным для поездов данного направления.

На двухпутных перегонах с двусторонней автоблокировкой, если каждый из железнодорожных путей не специализирован для пропуска поездов преимущественно одного направления, двустороннее движение по каждому железнодорожному пути осуществляется по правилам, установленным настоящей Инструкцией для однопутных перегонов.

Порядок движения поездов на таких и многопутных перегонах по каждому главному железнодорожному пути устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2. При автоблокировке разрешением на занятие поездом блок-участка служит разрешающее показание выходного или проходного светофора.

Как исключение, на проходных светофорах (кроме находящихся перед входными светофорами), расположенных на затяжных подъемах, допускается в каждом отдельном случае с разрешения владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования установка условно-разрешающего сигнала, подаваемого знаком в виде буквы «Т», нанесенном на щите опоры светофора. Наличие этого сигнала служит разрешением грузовому поезду на проследование красного огня светофора без остановки. При этом поезд должен проследовать светофор с красным огнем на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.

После остановки поезда перед проходным светофором с красным огнем, а также с непонятным показанием или погасшим огнем, если машинист видит или знает, что впереди лежащий блок-участок занят поездом или имеется иное препятствие для движения, запрещается продолжать движение до тех пор, пока блок-участок не освободится. Если машинист не знает о нахождении на впереди лежащем блок-участке поезда (иного препятствия), он должен после остановки

отпустить автотормоза и, если за это время на светофоре не появится разрешающего огня, вести поезд до следующего светофора на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.

В случае, когда следующий проходной светофор будет в таком же положении, движение поезда после остановки продолжается в том же порядке.

В случае, если после проследования в установленном настоящей Инструкцией порядке проходного светофора с запрещающим показанием, с непонятным показанием или погасшим огнем и дальнейшем следовании по блок-участку на локомотивном светофоре появится желтый или зеленый огонь, машинист поезда может увеличить скорость движения до 40 км/ч и следовать с особой бдительностью до следующего светофора.

При неустойчивом показании огней на локомотивном светофоре во время следования по блок-участку машинист должен вести поезд до следующего светофора на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.

При движении поезда по участку машинист поезда и его помощник обязаны следить за показаниями светофоров и строго выполнять их требования, а при наличии автоматической локомотивной сигнализации (далее – АЛСН) следить за показаниями как путевых, так и локомотивного светофоров.

Когда сигнал путевого светофора не виден (из-за большого расстояния, наличия кривой, тумана и в других случаях), машинист поезда и его помощник до приближения к путевому светофору на расстояние видимости обязаны руководствоваться показаниями локомотивного светофора.

3. Если показания путевого и локомотивного светофоров не соответствуют друг другу, машинист поезда должен руководствоваться только показаниями путевых светофоров.

Если при движении по железнодорожным путям перегона или железнодорожной станции, оборудованными путевыми устройствами АЛСН, на локомотивном светофоре внезапно появится белый огонь, машинист должен вести поезд до следующего светофора (или до появления разрешающего показания на локомотивном светофоре) с особой бдительностью и со скоростью не более 40 км/ч.

В случае неисправности устройств АЛСН машинист поезда обязан:

1) при управлении локомотивом пассажирского или грузового поезда при исправной радиосвязи довести этот поезд до пункта смены локомотивных бригад, где устройства АЛСН должны быть отремонтированы без отцепки локомотива или должна быть произведена замена локомотива;

2) при управлении моторвагонным поездом довести этот поезд до ближайшей железнодорожной станции с основным или оборотным депо или железнодорожной станции, имеющей пункт их технического обслуживания.

При обслуживании локомотива пассажирского поезда одним машинистом в случае неисправности систем безопасности или АЛСН машинист обязан довести поезд до ближайшей железнодорожной станции и затребовать вспомогательный локомотив.

Следование поездов с неисправными АЛСН или другими системами безопасности до указанных пунктов должно осуществляться по приказу ДНЦ, передаваемому ДСП станций участка.

4. При соединении поездов на перегоне машинисту поезда, идущего на соединение, разрешается следовать по приказу ДНЦ без остановки на блок-участок, занятый поездом, с которым предстоит соединение, со скоростью, обеспечивающей своевременную остановку у стоящего поезда, на железнодорожных путях общего пользования – не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.

5. Для организации двустороннего движения на двухпутных (многопутных) перегонах, оборудованных по каждому железнодорожному пути автоблокировкой в одном направлении, может применяться АЛСН. На таких перегонах следование поездов в правильном направлении осуществляется по сигналам автоблокировки, а в неправильном – по сигналам локомотивного светофора. Отправление поезда с железнодорожной станции по неправильному железнодорожному пути производится по разрешающему показанию выходного светофора. На двухпутных и многопутных перегонах, оборудованных постоянно действующими устройствами для организации движения по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивного светофора, границы блок-участков должны соответствовать ординатам светофоров, установленных для движения по правильному железнодорожному пути.

При ведении поезда по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивного светофора машинист поезда и его помощник обязаны:

1) при зеленом огне на локомотивном светофоре следовать со скоростью, установленной владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования для этих случаев;

2) при желтом огне следовать со скоростью не более 50 км/ч;

3) при появлении на локомотивном светофоре желтого огня с красным снизить скорость до 20 км/ч и остановить поезд перед первым путевым светофором встречного направления;

4) после остановки поезда при желтом огне с красным, если машинист поезда видит или знает, что впереди лежащий блок-участок занят поездом, ожидать освобождения блок-участка – появления на локомотивном светофоре желтого или зеленого огня, после чего продолжать движение по сигналам локомотивного светофора;

5) если машинист поезда не знает о нахождении на впереди лежащем блок-участке поезда и за время остановки и отпуска тормозов на локомотивном светофоре не появился желтый или зеленый огонь, он должен возобновить движение и до конца следующего блок-участка вести поезд со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. Если при следовании по блок-участку красный огонь локомотивного светофора сменится на желтый с красным, машинист поезда может продолжить движение со скоростью не более 20 км/ч, а при появлении желтого или зеленого огня машинист поезда может увеличить скорость движения до 40 км/ч;

6) в конце блок-участка при желтом или зеленом огне на локомотивном светофоре продолжить движение, руководствуясь этими сигналами; при сохранении красного огня или появлении желтого огня с красным машинист поезда должен вновь остановить поезд и далее продолжить движение в порядке, указанном в подпунктах 3 и 4 настоящего пункта;

7) в случае внезапного появления на локомотивном светофоре вместо разрешающего сигнала желтого огня с красным, красного или белого огня или при потухании огней локомотивного светофора машинист поезда обязан снизить скорость до 20 км/ч и вести поезд с указанной скоростью до конца блок-участка или до появления разрешающего сигнала на локомотивном светофоре, быть внимательным и готовым своевременно остановиться, если на железнодорожном пути окажется препятствие для дальнейшего движения. При сохранении в конце блок-участка на локомотивном светофоре желтого огня с красным, красного или белого огня или негорящих огней локомотивного светофора дальнейшее движение осуществляется в порядке, указанном в подпунктах 3 и 4 настоящего пункта;

8) в случае нарушения нормальной работы устройств АЛСН на локомотиве, остановить поезд у ближайшего светофора встречного направления, а далее следовать до входного светофора (сигнального знака «Граница станции») со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

Прием на железнодорожную станцию поезда, следующего по неправильному железнодорожному пути, производится по специально устанавливаемому входному светофору, который в зависимости от местных условий может быть расположен и с левой стороны по направлению движения.

Во всех случаях скорость прибытия на железнодорожную станцию поезда, следующего по неправильному железнодорожному пути, при разрешающем показании входного светофора не должна превышать установленную скорость для приема поезда на боковой железнодорожный путь.

II. Прием и отправление поездов

6. Перед приемом и отправлением поезда ДСП станции в установленном настоящей Инструкцией порядке готовит маршрут приема или отправления и открывает входной (выходной) светофор.

На однопутных перегонах, а также при необходимости отправления поезда по неправильному железнодорожному пути на двухпутных перегонах с двусторонней автоблокировкой или по одному из железнодорожных путей двухпутного (многопутного) перегона, оборудованному двусторонней автоблокировкой с однопутными правилами движения, или при движении по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивных светофоров ДСП станции, кроме того, обязан предварительно согласовать с ДНЦ (а при неисправности поездной связи – с ДСП соседней станции) право занятия перегона.

При проходе поезда входной (выходной) светофор автоматически закрывается. Если управление светофором осуществляется сигнальной рукояткой, ДСП станции ставит ее в нормальное положение.

На двухпутных участках входные, маршрутные и выходные светофоры, расположенные на главных железнодорожных путях железнодорожной станции в правильном направлении, могут переводиться на автодействие. В этом случае светофоры работают в автоматическом режиме.

7. Отправление поездов при наличии групповых выходных (маршрутных) светофоров, если железнодорожные пути отправления не оборудованы повторительными светофорами, производится по разрешающему показанию группового выходного (маршрутного) светофора и маршрутному указателю, показывающему цифрой зеленого цвета номер того железнодорожного пути, с которого разрешается отправление поезда.

Если на железнодорожном пути отправления имеется повторительный светофор группового светофора, то отправление поезда с этого железнодорожного пути до группового светофора производится по показанию повторительного светофора.

При неисправности маршрутных указателей или повторительных светофоров групповых светофоров или когда голова поезда находится за повторительным светофором, разрешение на отправление поезда при открытом групповом светофоре передается машинисту поезда по радиосвязи регистрируемым приказом в соответствии с пунктом 7.1 таблицы № 2 приложения № 20 к настоящей Инструкции.

Отправление поезда по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору может быть осуществлено также по разрешению на бланке ДУ-54 с заполнением пункта II, вручаемому машинисту поезда.

8. Отправление с железнодорожной станции поездов в тех случаях, когда голова поезда находится за выходным светофором, в том числе и после остановки поезда за этим светофором из-за самопроизвольного его закрытия, если, восприняв закрытие, машинист поезда остановит поезд уже после проезда сигнала, осуществляется в порядке, установленном в пунктах 14 и 15 настоящего приложения.

Если ведущий локомотив поезда находится за выходным (маршрутным) светофором с разрешающим показанием, то машинисту поезда по радиосвязи должен быть передан регистрируемый приказ в соответствии с пунктом 12.1 таблицы № 2 приложения № 20 к настоящей Инструкции.

Отправление поезда в этом случае может быть произведено также по разрешению на бланке ДУ-54 с заполнением пункта II, вручаемому машинисту поезда.

В случаях, когда ведущий локомотив находится за выходным светофором, оборудованным с обратной стороны повторительной головкой, отправление поезда производится по разрешающему показанию на повторительной головке.

Отправление поездов с железнодорожных путей, не имеющих выходных светофоров, как правило, не допускается.

В исключительных случаях, установленных владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, отправление поездов с таких железнодорожных путей производится так же, как и при неисправности выходного светофора, в порядке, установленном в пунктах 14 и 15 настоящего приложения.

9. Если при разрешающем показании выходного (маршрутного) светофора зеленый огонь на повторительном светофоре не загорается, то машинисту локомотива готового к отправлению пассажирского поезда, стоящего перед повторительным светофором, ДСП станции должен сообщить (лично или по поездной радиосвязи, или через одного из станционных работников, связанных с движением поездов) о неисправности повторительного светофора, возможности приведения поезда в движение, следования до выходного (маршрутного) светофора, а далее руководствоваться его показаниями.

Когда стоящий перед повторительным светофором пассажирский поезд отправляется при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора, вручаемое или передаваемое по радиосвязи машинисту поезда разрешение на отправление с железнодорожной станции является одновременно и разрешением на проследование негорящего повторительного светофора.

В случае проследования поездом железнодорожной станции без остановки ДСП станции при вступлении поезда на первый (ближний к железнодорожной станции) участок приближения должен предупредить машиниста поезда по радиосвязи о неисправности повторительного светофора (перед маршрутным или выходным светофором). Получив такое сообщение, машинист поезда продолжает движение, руководствуясь показанием локомотивного и выходного или маршрутного светофора.

10. Отправление и движение по перегону поезда с подталкивающим локомотивом, следующим на весь перегон, производятся по сигналам автоблокировки.

Отправление и следование поезда с подталкивающим локомотивом, когда последний с перегона возвращается обратно, производятся по сигналам автоблокировки, а для возвращения с перегона машинисту подталкивающего локомотива на железнодорожной станции отправления выдается ключ-жезл.

11. Отправление хозяйственного поезда для работы на перегоне с возвращением на железнодорожную станцию отправления (когда перегон не закрывается) производится по сигналам автоблокировки (по открытому выходному светофору).

Обратно хозяйственный поезд следует по ключу-жезлу, который перед отправлением с железнодорожной станции вручается руководителю работ или кондуктору главному для передачи машинисту поезда перед возвращением этого поезда с перегона.

Ключ-жезл может быть использован также при подаче и выводе вагонов с необслуживаемых вспомогательным постом железнодорожных путей, примыкающих к перегону (далее – примыкание).

На двухпутных перегонах, оборудованных устройствами для возможности движения поездов по неправильному железнодорожному пути по показаниям локомотивного светофора, отправление поезда с ключом-жезлом допускается только по правильному железнодорожному пути.

Отправление хозяйственных поездов, состоящих из двух и более единиц специального самоходного железнодорожного подвижного состава, допускается с ключом-жезлом только в случае их неразъединения на перегоне.

12. При неисправности или отсутствии ключа-жезла отправлять хозяйственный поезд или поезд с подталкивающим локомотивом, возвращающимся с перегона, можно только после перехода на телефонные средства связи.

Машинисту ведущего локомотива и машинисту подталкивающего локомотива в этих случаях выдаются Путевые записки.

13. Отправление на перегон специального самоходного железнодорожного подвижного состава производится по сигналам автоблокировки, при этом специальный самоходный железнодорожный подвижной состав на участках с автоблокировкой должен обеспечивать надежное шунтирование рельсовой цепи. Это должно быть указано в паспорте специального самоходного железнодорожного подвижного состава.

Съемные подвижные единицы (дрезины, ремонтные вышки, путевые вагончики и др.) должны иметь изоляцию колесных пар.

III. Порядок действий при неисправностях автоблокировки

14. Если при правильно установленном маршруте и свободном (по показаниям индикации на аппаратах управления) первом блок-участке выходной светофор не открывается, поезд может быть отправлен на двухпутный перегон по правильному железнодорожному пути:

1) по пригласительному сигналу на выходном светофоре;

2) по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по радиосвязи в соответствии с пунктами 7.1 и 8.1 таблицы № 2 приложения № 20 к настоящей Инструкции;

3) по разрешению на бланке ДУ-54 с заполнением пункта I.

15. На однопутный перегон или по неправильному железнодорожному пути двухпутного перегона с двухсторонней автоблокировкой при запрещающем показании выходного светофора поезд может быть отправлен:

1) по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по радиосвязи в соответствии с пунктами 7.1 и 8.1 таблицы № 2 приложения № 20 к настоящей Инструкции;

2) по разрешению на бланке ДУ-54 с заполнением пункта I.

Отправление поезда на однопутный перегон и по неправильному железнодорожному пути двухпутного перегона по пригласительному сигналу запрещается.

16. Перед отправлением поезда ДСП станции обязан:

1) получить регистрируемый приказ ДНЦ, подтверждающий свободность перегона (железнодорожного пути) от встречных поездов:

«Разрешаю отправить поезд № … со станции … по главному пути при запрещающем показании выходного светофора литер …. Перегон (… главный путь перегона) … от встречных поездов свободен. ДНЦ …».

Такой приказ может быть передан на отправление с железнодорожной станции при запрещающем показании выходного светофора одного или нескольких (одного за другим) попутных поездов;

2) установить блок-систему в направлении отправляющегося поезда;

3) изъять из аппарата ключ-жезл соответствующего перегона (железнодорожного пути перегона). Изъятый ключ-жезл возвращается в аппарат после фактического занятия перегона отправляющимся поездом (после вступления его на первый блок-участок удаления).

Порядок отправления поездов при запрещающем показании выходного светофора на однопутные перегоны без проходных светофоров, не оборудованные устройствами для смены направления, при отсутствии в аппаратах управления ключей-жезлов устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Отправление поезда в этом случае производится по разрешениям, указанным в подпунктах 1 и 2 пункта 15 настоящего приложения.

На двухпутных и многопутных перегонах с односторонней автоблокировкой, оборудованной постоянно действующими устройствами для смены направления с функцией «дача согласия» железнодорожной станцией отправления, позволяющими в неправильном направлении (по неправильному железнодорожному пути) обеспечивать движение поездов по сигналам локомотивных светофоров, в случае если выходной светофор на неправильный железнодорожный путь не открывается, то отправление поезда осуществляется в соответствии с подпунктами 1 и 2 пункта 15 настоящего приложения.

На двухпутных и многопутных перегонах с односторонней автоблокировкой, оборудованной временными устройствами, позволяющими в неправильном направлении (по неправильному железнодорожному пути) обеспечивать движение поездов по сигналам локомотивных светофоров, в случае если выходной светофор на неправильный железнодорожный путь не открывается или отсутствует, отправление поезда производится после прекращения действия автоблокировки.

17. ДСП станции запрещается отправлять поезд при запрещающем показании выходного светофора на перегон, оборудованный автоблокировкой, не убедившись в свободности первого блок-участка этого перегона.

Если по истечении времени, необходимого на проследование ранее отправленным поездом первого блок-участка, аппараты управления продолжают показывать его занятость, ДСП станции должен убедиться в свободности первого блок-участка другими имеющимися в его распоряжении средствами (путем переговоров по радиосвязи с машинистом ранее отправленного поезда, по сообщениям дежурных по переездам и др.). Если в течение 10 мин. ДСП станции не может выяснить место нахождения ранее отправленного поезда, следующий поезд может быть отправлен при запрещающем показании выходного светофора, но при этом машинист ведущего локомотива перед отправлением с железнодорожной станции должен быть предупрежден по радиосвязи или путем отметки на бланке ДУ-54 о том, что о свободности первого блок-участка сведений нет.

Порядок отправления поездов в аналогичных случаях на короткие перегоны с автоблокировкой, на которых нет проходных светофоров, в зависимости от системы устройств СЦБ и условий работы, устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

18. Проследование отправляющимся поездом (как на однопутный, так и на двухпутный перегон) маршрутного светофора с запрещающим показанием осуществляется по разрешениям, предусмотренными в пункте 14 настоящего

приложения, после проверки ДСП станции свободности участка железнодорожного пути, ограждаемого светофором.

19. Пригласительный сигнал на выходном светофоре, разрешение на бланке ДУ-54 с заполнением пункта I или регистрируемый приказ ДСП станции, переданный по радиосвязи, дают машинисту поезда право проследовать закрытый выходной светофор и вести поезд до первого проходного светофора (на перегонах, не имеющих проходных светофоров – до входного светофора соседней железнодорожной станции) на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки.

При неисправности маршрутного светофора указанные разрешения дают машинисту поезда право в аналогичном порядке проследовать до выходного (или до следующего маршрутного) светофора.

При следовании поезда, отправленного с железнодорожной станции по одному из вышеуказанных разрешений, машинист поезда, если есть сведения о свободности первого блок-участка, может после вступления поезда на перегон и появления на локомотивном светофоре зеленого, желтого или желтого с красным огней следовать до первого проходного светофора, руководствуясь сигнальными показаниями локомотивного светофора.

При белом огне локомотивного светофора или отсутствии сведений о свободности первого блок-участка машинист поезда должен следовать до первого проходного светофора на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, а далее по сигналам автоблокировки.

20. При неисправности группового светофора отправление поездов производится по регистрируемому приказу ДСП станции или по разрешению на бланке ДУ-54 с заполнением пункта I в порядке, предусмотренным в пунктах 14 и 15 настоящего приложения.

21. При неисправности на выходном светофоре маршрутного указателя направления (белого цвета) отправление поездов производится по открытому выходному светофору, в этом случае ДСП станции должен сообщить машинисту поезда лично, по поездной радиосвязи или через одного из станционных работников, связанных с движением поездов, о неисправности указателя и о готовности маршрута в направлении следования поезда.

22. При неисправности повторителей светофоров или участков приближения и удаления на аппарате управления (табло) прием и отправление поездов должны осуществляться по автоблокировке на основании переговоров ДСП станции (по телефону или радиосвязи) с ДНЦ, ДСП соседних станций, машинистами поездов и другими работниками. В процессе приготовления маршрутов приема и отправления поездов ДСП станции при возникновении несоответствий в индикации аппарата управления должен соблюдать порядок, установленный в Приложении № 13 к настоящей Инструкции.

23. Если индикация на аппарате управления показывает занятость перегона при фактической его свободности, и при этом требуется изменить направление

движения (на однопутных перегонах, на двухпутных или многопутных перегонах с двусторонней автоблокировкой или на двухпутных и многопутных перегонах с односторонней автоблокировкой, оборудованной постоянно действующими устройствами для смены направления с функцией «дача согласия» железнодорожной станцией отправления, позволяющими в неправильном направлении (по неправильному железнодорожному пути) обеспечивать движение поездов по сигналам локомотивных светофоров, при невозможности сменить направления движения при помощи основного режима), то при наличии вспомогательного режима смена направления движения осуществляется по регистрируемому приказу ДНЦ, передаваемому ДСП станций, ограничивающих перегон, после предварительной проверки его свободности:

«Разрешаю изменить направление движения по автоблокировке на перегоне ... (по ... пути перегона ...) с нечетного на четное с помощью кнопок (рукояток) вспомогательного режима. Перегон (... путь перегона) от поездов свободен. ДНЦ ...».

Получив такой приказ, ДСП соседних станций выполняют смену направления движения на перегоне вспомогательным режимом смены направления движения. Изменив направление движения, ДСП соседних станций должны по индикации на аппарате управления убедиться в том, что установлено требуемое направление движения на перегоне. О снятии пломб делается запись в журнале осмотра.

После изменения направления движения отправление поездов производится по открытому выходному светофору, а в случаях, если соответствующий сигнал не открывается – в соответствии с пунктами 14 и 15 настоящего приложения.

24. При перерыве всех установленных видов телефонной связи и невозможности переговоров по радиосвязи, но при исправном действии автоблокировки (на аппарате управления свободность участков удаления), движение поездов на двухпутных перегонах производится по сигналам автоблокировки только по правильному железнодорожному пути. На однопутных перегонах использовать в этих случаях автоблокировку для отправления поездов может только железнодорожная станция, отправляющая поезда в преимущественном (нечетном) направлении при условии, что и направление автоблокировки на этой железнодорожной станции на момент перерыва связи соответствует движению поездов в нечетном направлении.

В случае, если на момент перерыва телефонной связи автоблокировка была установлена в четном направлении, первый поезд может быть отправлен железнодорожной станцией преимущественного направления лишь по истечении времени, необходимого для проследования перегона четным поездом с прибавлением 10 минут с момента перерыва телефонной связи, при условии, что в течение всего этого времени на аппарате управления присутствовала индикация свободности перегона. При наличии на железнодорожной станции преимущественного направления одиночного локомотива он должен быть отправлен первым. Для отправления первого поезда (локомотива, специального самоходного железнодорожного подвижного состава) ДСП станции должен сменить направление автоблокировки на нечетное, изъять ключ-жезл и открыть выходной светофор. С первым поездом (локомотивом, специальным самоходным железнодорожным подвижным составом) пересылается письменное извещение, и с

этого момента до восстановления телефонной связи движение поездов должно осуществляться согласно правилам для однопутных перегонов, установленным в приложении № 6 к настоящей Инструкции.

25. К неисправностям, при которых необходимо прекращать действие автоблокировки, относятся:

1) погасшие сигнальные огни на двух или более расположенных подряд светофорах на перегоне и наличие белого огня на локомотивном светофоре;

2) наличие разрешающего огня на выходном или проходном светофоре при занятом блок-участке;

3) невозможность смены направления, в том числе с помощью вспомогательного режима на однопутном перегоне или при отправлении поезда по неправильному железнодорожном пути на двухпутном перегоне с двусторонней автоблокировкой, а также на многопутных перегонах по железнодорожному пути с двусторонней автоблокировкой с однопутными правилами движения. Пользование автоблокировкой в установленном направлении при этом допускается;

4) невозможность открытия выходного светофора при свободном перегоне, не имеющем проходных светофоров и не оборудованном ключем-жезлом.

В случаях появления запрещающего показания на двух и более расположенных подряд проходных светофорах на перегоне при фактически свободных блок-участках ДНЦ вправе прекратить действие автоблокировки и установить движение на перегоне по телефонным средствам связи.

Машинист поезда при обнаружении неисправности автоблокировки, указанной в подпунктах 1 и 2 настоящего пункта, обязан сообщить об этом ДСП ближайшей станции (ДНЦ) и машинистам сзади идущих поездов, а при неисправности, указанной в подпункте 2 настоящего пункта, кроме того, немедленно остановить поезд.

При наличии разрешающего огня на локомотивном светофоре проходной светофор с погасшим огнем разрешается проследовать безостановочно, руководствуясь показаниями локомотивного светофора.

После остановки поезда перед выходным или проходным светофором с разрешающим показанием (или после их проезда) при занятом блок-участке машинист поезда возобновляет движение после освобождения блок-участка поездом: на станции – по указанию ДСП станции (ДНЦ), на перегоне – следует на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч с особой бдительностью и готовностью остановиться, далее руководствуясь показаниями светофоров.

ДСП станции, получив сообщение о неисправности автоблокировки на перегоне или обнаружив ее неисправность по индикации на аппаратах управления, обязан:

1) прекратить отправление поездов на данный перегон (по данному железнодорожному пути), привести выходные светофоры в запрещающее положение;

2) вызвать по радиосвязи машинистов поездов, находящихся на перегоне, и предупредить их о неисправности;

3) сообщить о неисправности автоблокировки ДНЦ;

4) сделать соответствующую запись в журнале осмотра и сообщить электромеханику СЦБ (диспетчеру дистанции СЦБ) на железнодорожных путях общего пользования или уполномоченному работнику владельца железнодорожного пути необщего пользования.

На участках с диспетчерской централизацией указанные действия выполняет ДНЦ.

Действие автоблокировки прекращается приказом ДНЦ, и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи.

Перед передачей приказа о переходе на телефонные средства связи при движении поездов, а также о возобновлении движения поездов по автоблокировке ДНЦ должен убедиться через ДСП станций в свободности межстанционного перегона.

На двухпутных перегонах, оборудованных автоблокировкой, приказ о восстановлении действия автоблокировки может быть передан до освобождения межстанционного перегона от поездов, отправленных по правильному железнодорожному пути.

26. После прекращения пользования автоблокировкой и перехода на телефонные средства связи машинистам поездов выдаются Путевые записки или регистрируемый приказ в соответствии с пунктом 27 настоящего приложения.

Путевая записка или регистрируемый приказ является одновременно и разрешением на проследование выходного светофора с запрещающим показанием в порядке, предусмотренном пунктом 24 приложения № 9 к настоящей Инструкции. Проследование маршрутных светофоров с запрещающим показанием после прекращения пользования автоблокировкой производится в порядке, предусмотренным в пункте 16 настоящего приложения.

27. Если один из раздельных пунктов, ограничивающих перегон с неисправной автоблокировкой, не обслуживается ДСП станции, то после прекращения действия автоблокировки отправление поездов на свободный перегон с таких раздельных пунктов при наличии у ДНЦ контроля положения железнодорожных путей и стрелок впредь до вступления на работу ДСП станции производится по приказу ДНЦ, передаваемому машинисту поезда:

«Автоблокировка на перегоне ... не действует. Поезду № ...разрешаю отправиться со станции ... и следовать до входного светофора станции ..., а далее руководствоваться его показанием. ДНЦ ...».

Приказ ДНЦ о закрытии автоблокировки в этих случаях передается лишь на железнодорожную станцию, где есть ДСП станции. Отправление поездов с этой железнодорожной станции после закрытия автоблокировки осуществляется по Путевым запискам, при этом в случаях отправления поезда на однопутный перегон или по неправильному железнодорожному пути двухпутного перегона с двусторонней автоблокировкой Путевая записка может быть выдана лишь по получении ДСП станции регистрируемого приказа ДНЦ следующего содержания:

«Перегон ... (... главный путь перегона ...) от поездов свободен. Разрешаю отправить поезд № .... ДНЦ ...».

Указанный приказ записывается в журнале поездных телефонограмм.

28. Если поезд следует с несколькими действующими локомотивами или с подталкивающим локомотивом, идущим на весь перегон, письменные разрешения

на отправление вручаются только машинисту ведущего локомотива. Машинисты остальных локомотивов должны руководствоваться сигналами машиниста ведущего локомотива.

IV. Прекращение действия автоблокировки

29. Прекращение действия автоблокировки вследствие ее неисправности с переходом на телефонные средства связи при перерыве действия поездной диспетчерской связи производится в следующем порядке:

1) на однопутных перегонах:

ДСП станции, обнаруживший неисправность автоблокировки, убедившись путем переговоров с соседней железнодорожной станцией и по записям в журнале движения поездов в свободности перегона, подает на соседнюю железнодорожную станцию поездную телефонограмму следующего содержания:

«Автоблокировка между станциями ..... не действует. Последним прибыл от Вас поезд № .... Последним отправлен к Вам поезд № .... Прошу перейти на телефонную связь. ДСП ...».

ДСП соседней станции, также убедившись в свободности перегона, отвечает:

«Последним прибыл от Вас поезд № .... Последним отправлен к Вам поезд № .... Перегон свободен. Устанавливаю телефонную связь. ДСП ...».

Аналогичными поездными телефонограммами обмениваются ДСП станций на многопутных перегонах при движении по железнодорожному пути с однопутными правилами.

2) на двухпутных перегонах:

Обнаружив неисправность автоблокировки, ДСП станции, для которой железнодорожный путь данного направления является правильным, требует от ДСП соседней станции подачи поездной телефонограммой извещения о прибытии последнего отправленного по автоблокировке поезда и, получив извещение, подает на эту железнодорожную станцию телефонограмму следующего содержания:

«Автоблокировка на перегоне ..... по ... пути не действует. Движение поездов по этому пути устанавливаю по телефонной связи. ДСП ...».

Аналогично оформляется переход на телефонную связь и в тех случаях, когда действие автоблокировки прекращается и по другому железнодорожному пути двухпутного перегона.

V. Восстановление движения по автоблокировке

30. Восстановление движения по автоблокировке при перерыве действия поездной диспетчерской связи производится в следующем порядке:

1) на однопутных перегонах:

После устранения неисправности автоблокировки и при наличии записи об этом в журнале осмотра ДСП станции подает на соседнюю железнодорожную станцию телефонограмму следующего содержания:

«Неисправность автоблокировки между станциями ..... устранена. Последним прибыл от Вас поезд № .... Последним отправлен к Вам поезд № .... Прошу восстановить движение поездов по автоблокировке. ДСП ...».

ДСП соседней станции, проверив свободность перегона, отвечает:

«Последним прибыл от Вас поезд № …. Последним отправлен к Вам поезд № …. Перегон свободен. Движение поездов восстанавливаю по автоблокировке. ДСП …».

Аналогичными поездными телефонограммами обмениваются ДСП станций на многопутных перегонах при движении по железнодорожному пути с однопутными правилами.

2) на двухпутных перегонах:

ДСП станции, для которой железнодорожный путь данного направления является правильным, на основании записи в журнале осмотра об устранении неисправности автоблокировки или соответствующего извещения, полученного от ДСП соседней станции, при отсутствии на железнодорожном пути поездов встречного направления подает телефонограмму следующего содержания:

«Неисправность автоблокировки на перегоне …… по … пути устранена. Движение поездов восстанавливаю по автоблокировке. ДСП …».

31. Если двухпутный перегон не оборудован автоблокировкой для двустороннего движения по каждому железнодорожному пути, в том числе по сигналам локомотивных светофоров в неправильном направлении, то перед отправлением поезда по неправильному железнодорожному пути действие автоблокировки по этому железнодорожному пути должно быть прекращено и установлено движение по телефонным средствам связи с выдачей машинистам Путевых записок или регистрируемого приказа в соответствии с пунктом 27 настоящего приложения.

VI. Движение поездов при автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи

32. На отдельных участках железнодорожного пути АЛСН может применяться как самостоятельное средство сигнализации и связи.

На участках железнодорожных путей, оборудованных устройствами АЛСН как самостоятельным средством сигнализации и связи при движении поездов, обеспечивается двустороннее движение поездов (в том числе по каждому железнодорожному пути двухпутного перегона) по сигналам локомотивных светофоров.

Границами блок-участков на перегонах служат сигнальные знаки «Граница блок-участка» со светоотражателями и цифровыми литерными табличками с номерами блок-участков.

Принцип организации движения на таких участках аналогичен движению при автоблокировке.

33. Разрешением на занятие поездом первого блок-участка служит разрешающее показание выходного светофора при наличии соответствующего показания на локомотивном светофоре, а последующих блок-участков – разрешающее показание локомотивного светофора.

34. Порядок ведения поезда по перегону аналогичен установленному в пункте 5 настоящего приложения.

Предупредительный (предвходной) светофор с погасшими огнями разрешается проследовать без остановки, руководствуясь показаниями локомотивного светофора.

35. Прием, отправление и пропуск поездов по железнодорожным станциям осуществляются в порядке, определенном настоящим приложением. При этом должны выполняться следующие дополнительные условия:

1) смена направления движения на однопутном перегоне и по каждому железнодорожному пути двухпутного перегона в основном режиме производится по устному указанию ДНЦ, а при вспомогательном режиме – по регистрируемому приказу ДНЦ ДСП станций;

2) при неисправности маршрутных указателей или повторителей выходных групповых светофоров или когда голова поезда находится за повторительным светофором, разрешение на отправление поезда при открытом выходном групповом светофоре передается машинисту поезда по радиосвязи регистрируемым приказом в соответствии с пунктом 11.1 таблицы № 2 приложения № 20 к настоящей Инструкции;

3) для отправления поезда при запрещающем показании выходного светофора разрешение на отправление поезда передается машинисту поезда по радиосвязи регистрируемым приказом в соответствии с пунктом 7.1 таблицы № 2 приложения № 20 к настоящей Инструкции.

36. К неисправностям, при которых необходимо прекращать действие АЛСН, относятся:

1) ложная занятость трех и более блок-участков подряд;

2) невозможность смены направления, в том числе с помощью вспомогательного режима, на однопутном и двухпутном перегоне, если направление движения установлено по неправильному железнодорожному пути;

3) наличие контроля свободности блок-участка (разрешающего показания локомотивного светофора) при фактической занятости его поездом.

В указанных случаях, а также в случае обнаружения любой неисправности локомотивного светофора перед отправлением поезда с железнодорожной станции или перед отправлением поезда с железнодорожного пути, необорудованного путевыми устройствами АЛСН, действие АЛСН закрывается, и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи.

37. Порядок перехода на телефонные средства связи и восстановления действия АЛСН изложен в пунктах 26 – 31 настоящего приложения.

При этом в текстах диспетчерских приказов и поездных телефонограмм слово «автоблокировка» заменяется на «АЛСН».

38. Конкретный порядок организации движения на участках, оборудованных устройствами АЛСН как самостоятельным средством сигнализации и связи при движении поездов, в соответствии с требованиями настоящей Инструкции устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе на
железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок организации движения поездов на участках, оборудованных диспетчерской централизацией

I. Общие положения

1. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, основными средствами сигнализации и связи при движении поездов являются автоблокировка, АЛСН, применяемая как самостоятельное средство сигнализации и связи или полуавтоматическая блокировка с автоматическим контролем прибытия поезда в полном составе.

Управление всеми станционными светофорами и стрелками железнодорожных станций, находящихся на диспетчерском управлении, осуществляется непосредственно ДНЦ. Положение стрелок, открытое или закрытое состояние светофоров, свободность или занятость главных и приемо-отправочных железнодорожных путей, изолированных участков железнодорожных станций, блок-участков (при автоблокировке) или перегонов (при полуавтоматической блокировке) контролируется на аппарате управления ДНЦ.

Входные, маршрутные и выходные светофоры железнодорожных станций, находящиеся на диспетчерском управлении, могут переводиться ДНЦ на автоматическое действие для обеспечения безостановочного прохода поездов по железнодорожным станциям.

Все распоряжения, касающиеся движения поездов и маневровой работы, ДНЦ по радиосвязи или телефону передает непосредственно машинисту поезда или работнику, на которого на раздельном пункте возлагается выполнение операций по приему и отправлению поездов или производству маневров.

2. В необходимых случаях, предусмотренных настоящей Инструкцией, ДНЦ регистрируемым приказом передает железнодорожные станции на резервное управление, после чего прием и отправление поездов, маневровая работа, а также открытие и закрытие сигналов производятся работниками железнодорожных станций, на которых возложено выполнение этих операций. До передачи железнодорожной станции на резервное управление ДНЦ обязан проинформировать этого работника о поездах, находящихся на прилегающих перегонах.

Если до передачи железнодорожной станции на резервное управление ДНЦ было разрешено производство работ на контактной сети со снятием напряжения на станционных железнодорожных путях, он обязан сообщить об этом вступающему на дежурство работнику диспетчерским приказом.

Отдельные стрелки или горловины железнодорожной станции могут быть переданы ДНЦ на местное управление. Перевод стрелок в этих случаях производится работником, осуществляющим руководство маневровой работой в данном районе железнодорожной станции. Если передача на местное управление вызвана необходимостью ремонта устройств СЦБ, не требующего по своему характеру предварительной записи в журнале осмотра, то переводить переданные на местное управление стрелки для проверки правильности их работы разрешается работнику, обслуживающему устройства СЦБ.

II. Прием и отправление поездов

3. Перед приемом поезда на железнодорожную станцию ДНЦ, убедившись по показаниям индикации на аппарате управления в свободности пути приема и стрелочных участков, задает маршрут приема.

На участках, оборудованных устройствами диспетчерской централизации, позволяющими предварительно задавать маршруты, установка маршрута приема может производиться и при занятости железнодорожного пути и стрелочных участков (за исключением занятости железнодорожных путей и стрелок специальным самоходным железнодорожным подвижным составом).

Фактический перевод стрелок и открытие входного светофора проверяются по индикации соответствующих аппаратов управления.

4. Перед отправлением поезда ДНЦ, убедившись по индикации на аппарате управления в свободности входящих в маршрут отправления изолированных участков, свободности перегона, при автоблокировке – в свободности первого участка удаления, а после смены направления движения – свободности перегона и установленного соответствующего направления движения, задает маршрут отправления.

На участках, оборудованных устройствами диспетчерской централизации, позволяющими предварительно задавать маршруты, установка маршрута отправления может производиться при занятости стрелочных участков (за исключением занятости специальным самоходным железнодорожным подвижным составом).

Фактический перевод стрелок и открытие выходного светофора проверяются по индикации соответствующих аппаратов управления.

5. Если после открытия входного, маршрутного или выходного (на участках с автоблокировкой) светофора возникает необходимость изменить маршрут, задержать отправление поезда, ДНЦ, закрыв соответствующий светофор и сообщив об этом машинисту поезда, лишь после того, как убедится в том, что поезд остановлен у входного светофора или на железнодорожном пути отправления, может приступить к приготовлению нового маршрута и вторично открыть светофор.

На участках с полуавтоматической блокировкой в случае необходимости задержки отправления поезда, а также отправления поезда встречного направления, железнодорожные станции, ограничивающие перегон, переводятся на резервное управление с вступлением на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов при передаче железнодорожной станции на резервное управление. В таких случаях

операции по отправлению поездов производятся в соответствии с пунктами 6 и 7 приложения № 3 к настоящей Инструкции.

6. Отправление хозяйственных поездов с работой на перегоне и прибытием на соседнюю железнодорожную станцию, а также поездов с подталкивающими локомотивами, следующими на весь перегон, производится по разрешающему показанию выходного светофора.

7. Отправление на перегон хозяйственного поезда с возвращением обратно или поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся на железнодорожную станцию отправления с выдачей руководителю работ (главному кондуктору) или машинисту подталкивающего локомотива ключа-жезла на право обратного следования по перегону производится:

1) на участках с автоблокировкой – по разрешающему показанию выходного светофора;

2) на участках с полуавтоматической блокировкой – в соответствии с пунктами 10 и 11 приложения № 3 к настоящей Инструкции.

Железнодорожные станции отправления на участках с автоблокировкой и железнодорожные станции, ограничивающие перегон, на участках с полуавтоматической блокировкой, переводятся на резервное управление с вступлением на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов при передаче железнодорожной станции на резервное управление.

При невозможности изъять ключ-жезл или в случае если аппарат управления не оборудован ключем-жезлом, для отправления хозяйственного поезда или поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся на железнодорожную станцию отправления, пользование автоблокировкой или полуавтоматической блокировкой должно быть прекращено и установлено движение поездов по телефонным средствам связи.

В этих случаях, до перехода на телефонные средства связи, железнодорожные станции, ограничивающие перегон, на который отправляется хозяйственный поезд, переводятся на резервное управление.

8. Отправление восстановительных, пожарных поездов и вспомогательных локомотивов с железнодорожных станций, ограничивающих перегон, на котором должны производиться восстановительные или другие подобные работы, осуществляется после вступления на этих железнодорожных станциях на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, и после закрытия перегона. В этих случаях машинистам выдаются разрешения на бланке ДУ-64. Вспомогательный локомотив может быть отправлен на перегон до вступления на дежурство соответствующих работников по регистрируемому приказу ДНЦ, передаваемому непосредственно машинисту поезда:

«Машинисту поезда № … разрешаю отправиться с … пути станции … на перегон … по … пути до … км для оказания помощи поезду № … с прибытием (возвращением) на станцию …. ДНЦ …».

III. Производство маневров

9. Приготовление маневровых маршрутов и перевод стрелок при маневрах может осуществляться:

1) ДНЦ с центрального аппарата с передачей соответствующим работникам указаний о готовности маршрута для маневровых передвижений по радиосвязи или диспетчерской связи по телефонам, устанавливаемым в горловинах железнодорожных станций;

2) уполномоченным работником владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, на которого возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов при передаче железнодорожной станции на резервное управление.

Допускается передача отдельных стрелок на местное управление, при котором перевод стрелок осуществляется составителем поездов или другим работником железнодорожной станции в соответствии с ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

При передвижениях по станционным железнодорожным путям общего и необщего пользования, железнодорожным путям необщего пользования одиночных локомотивов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава перевод стрелок, переданных на местное управление, может производиться одним из работников локомотивной бригады (водителем дрезины).

Работник, переводящий стрелки, после каждого перевода стрелки должен убедиться в правильности положения остряков по индикации на пульте местного управления или по положению остряков стрелки.

10. Запрещается переводить стрелку с пульта местного управления или ключом местного управления до освобождения стрелочного изолированного участка, а там, где не включена в зависимость изоляция стрелки, до освобождения стрелки от железнодорожного подвижного состава.

11. По окончании маневров стрелочные и маневровые рукоятки, а также ключ местного управления устанавливаются в нормальное положение, руководитель маневров докладывает об окончании работы ДНЦ, а последний посылает соответствующую управляющую команду на железнодорожную станцию.

12. Пульты местного управления должны быть постоянно заперты. Перечень работников, которым разрешается доступ к пультам местного управления для пользования или технического обслуживания, а также порядок выдачи и хранения ключей от пультов устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

IV. Порядок действий при неисправностях устройств диспетчерской централизации

13. Если при правильно установленном маршруте и свободном (по показаниям индикации аппаратов управления) железнодорожном пути приема входной светофор не открывается, поезд вводится на железнодорожную станцию при его

запрещающем показании по регистрируемому приказу ДНЦ, передаваемому машинисту поезда:

«Разрешаю ввести поезд № … на станцию … на … путь при запрещающем показании входного светофора. ДНЦ …».

При следовании на железнодорожную станцию по приказу ДНЦ машинист должен вести поезд на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

Если железнодорожная станция находится на резервном управлении, прием поезда при неисправном входном светофоре производится в порядке, предусмотренном в пункте 30 приложения № 9 к настоящей Инструкции.

14. При неисправности выходного светофора отправление поезда производится только при свободном от встречных поездов перегоне и при установленном для отправляемого поезда направлении движения по регистрируемому приказу ДНЦ, передаваемому машинисту поезда:

«Разрешаю поезду № … отправиться со станции … с … пути при запрещающем показании выходного светофора. ДНЦ …».

При наличии такого приказа машинист имеет право отправиться с железнодорожной станции и вести поезд на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, до первого проходного светофора, а далее по сигналам автоблокировки.

На двухпутных и многопутных перегонах с односторонней автоблокировкой, оборудованной временными устройствами, позволяющими в неправильном направлении (по неправильному железнодорожному пути) обеспечивать движение поездов по сигналам локомотивных светофоров, в случае если выходной светофор на неправильный железнодорожный путь не открывается или отсутствует, отправление поезда производится после прекращения действия автоблокировки.

На участках, оборудованных АЛСН, после вступления поезда на перегон машинист поезда действует в порядке, предусмотренном в пункте 19 приложения № 1 к настоящей Инструкции.

Если железнодорожная станция находится на резервном управлении, отправление поезда при неисправном выходном светофоре производится в порядке, предусмотренном в пунктах 14 и 15 приложения № 1 к настоящей Инструкции.

15. Если перевести стрелку с центрального пульта невозможно, ДНЦ обязан направить работника, производящего очистку стрелок, или другого работника железнодорожной станции для осмотра и по возможности устранения причины нарушения управления (например, убрать посторонний предмет, попавший между остряком и рамным рельсом). Если соответствующий работник внешним осмотром не может обнаружить причину невозможности перевода стрелки и устранить ее, ДНЦ прекращает пропуск поездов по маршрутам, для которых стрелка должна переводиться в другое положение, вызывает работников подразделений СЦБ и железнодорожного пути для ее осмотра и ремонта. При необходимости перевод этой

стрелки производится с пульта местного управления или же железнодорожная станция передается на резервное управление.

При невозможности перевода стрелки, в том числе с пульта местного управления или с пульта резервного управления, стрелка передается на ручное управление в порядке, установленном в пункте 9 приложения № 13 к настоящей Инструкции, на что оформляется приказ ДНЦ.

На раздельных пунктах, не обслуживаемых дежурными работниками, для осмотра, а при необходимости и перевода стрелок могут привлекаться локомотивные бригады проходящих поездов в порядке, установленном владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

16. При неисправности стрелочного изолированного участка, когда последний показывает ложную занятость, соответствующая группа стрелок переводится с пульта местного управления или же железнодорожная станция передается на резервное управление.

17. В случае, если табло показывает ложную занятость железнодорожного пути приема, ДНЦ впредь до исправления повреждения не должен, как правило, принимать поезда на этот железнодорожный путь. В случае необходимости, прием поезда на указанный железнодорожный путь осуществляется при запрещающем показании входного светофора по регистрируемому приказу ДНЦ после проверки им через работника железнодорожной станции, на которого возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, проверки фактической свободности железнодорожного пути приема или же железнодорожная станция передается на резервное управление.

На раздельных пунктах, не обслуживаемых дежурными работниками, проверка свободности железнодорожного пути приема поезда может быть возложена на локомотивную бригаду в порядке, установленном владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

18. При неисправности диспетчерской централизации, когда управление одной или несколькими железнодорожными станциями невозможно, ДНЦ должен перевести эти железнодорожные станции на резервное управление. В этих случаях ДНЦ запрещается руководствоваться показаниями приборов, контролирующих положение железнодорожных путей, стрелок и светофоров этих железнодорожных станций.

19. При неисправности автоблокировки, по указанию ДНЦ на железнодорожных станциях, ограничивающих перегон, вступают на дежурство работники железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов.

Приказом ДНЦ действие автоблокировки закрывается, и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи. До оформления перехода на телефонные средства связи ДНЦ должен установить свободность межстанционного перегона, а железнодорожные станции передать на резервное управление.

Если перегоны с неисправной автоблокировкой ограничиваются раздельными пунктами, на которых отсутствует штат дежурных работников, выполняющих операции по приему и отправлению поездов, то впредь до вызова соответствующих работников на железнодорожную станцию отдельные поезда, при наличии у ДНЦ поездного контроля положения железнодорожных путей и стрелок, могут быть

отправлены на свободный перегон по регистрируемому приказу ДНЦ, передаваемому непосредственно машинисту поезда в соответствии с пунктом 27 приложения № 1 к настоящей Инструкции. Перегоны, где разрешается применять такой порядок, и требования обеспечения безопасности движения поездов устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

20. На однопутных перегонах, оборудованных автоблокировкой или АЛСН, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, если ДНЦ не может изменить направление движения и открыть выходной светофор вследствие показания занятости перегона при фактической его свободности, закрывать действие автоблокировки не требуется. В этом случае ДНЦ, установив свободность перегона, вызывает на ограничивающие раздельные пункты работников, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, и передает им регистрируемый приказ изменить направление автоблокировки при помощи вспомогательного режима.

Вызванные работники изменяют направление автоблокировки и убеждаются по индикации на аппаратах управления в том, что изменение направления произошло. После этого отправление поездов производится ДНЦ по автоблокировке.

Если при использовании вспомогательного режима невозможно произвести смену направления движения, действие автоблокировки или АЛСН, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, прекращается, и движение на данном перегоне осуществляется по телефонным средствам связи.

Железнодорожные станции, ограничивающие перегон, переводятся на резервное управление с вступлением на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов.

На участках, оборудованных полуавтоматической блокировкой с автоматическим контролем прибытия поезда в полном составе, в случаях, когда приборы автоматического контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию на пульте ДНЦ не зафиксировали освобождение перегона, ДНЦ по радиосвязи должен вызвать машиниста поезда и сообщить ему регистрируемый приказ:

«Внимание! Машинист поезда № …. при проследовании Вашим поездом стрелочной горловины станции … приборами автоматики не зафиксировано освобождение перегона … в полном составе, немедленно остановитесь. ДНЦ …».

Получив такой приказ, машинист должен немедленно остановить поезд, проверить показания приборов, характеризующих целостность тормозной магистрали и направить помощника машиниста для проверки номера хвостового вагона и наличие на нем поездного сигнала.

О результатах осмотра машинист сообщает по радиосвязи ДНЦ.

При сообщении машиниста, что поезд прибыл в полном составе, ДНЦ разрешает дальнейшее движение поезда. Убедившись в прибытии поезда на железнодорожную станцию в полном составе, ДНЦ при участии работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, с пульта управления передает команду «искусственное фактическое прибытие».

Если при осмотре состава обнаружена отцепка вагонов от поезда на перегоне, движение по перегону закрывается до вывода вагонов с перегона.

При управлении поезда машинистом без помощника машиниста ДНЦ вызывает на ограничивающие раздельные пункты работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, для проверки фактической свободности перегона и выполнения операций по изменению направления движения.

21. ДНЦ при поступлении информации о срабатывании Устройств контроля схода и о переключении входного или проходного светофора с разрешающего на запрещающее показание, обязан:

1) вызвать по радиосвязи машиниста поезда, при проходе которого сработало Устройство контроля схода, и сообщить ему регистрируемый приказ:

«Внимание! Машинист поезда № .... Вашим поездом вызвано срабатывание устройства контроля схода! Немедленно остановитесь! ДНЦ ...».

2) на двухпутных и многопутных участках исключить отправление на соседний железнодорожный путь поездов встречного или попутного направления.

В случае, если такой поезд был ранее отправлен на перегон, ДНЦ (ДСП станции) обязан сообщить машинисту отправленного поезда по радиосвязи о месте срабатывания Устройства контроля схода.

Машинист поезда встречного направления, получив по радиосвязи от ДНЦ (ДСП станции) сообщение об остановке поезда на соседнем железнодорожном пути должен снизить скорость до 20 км/час и проследовать состав стоящего поезда с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. После прохода стоящего на соседнем железнодорожном пути поезда и отсутствия препятствия для движения машинист сообщает об этом ДНЦ (ДСП станции) и ведет далее поезд по показаниям светофоров.

Машинист поезда, при проходе которого сработало Устройство контроля схода, после остановки поезда обязан направить помощника машиниста для осмотра поезда с обеих сторон с целью обнаружения волочения деталей или сошедших с рельсов колесных пар железнодорожного подвижного состава. О результатах осмотра и принятых мерах машинист докладывает ДНЦ.

При управлении поездом машинистом без помощника машиниста порядок осмотра поезда при срабатывании Устройства контроля схода устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

В случае устранения причин срабатывания или ложном срабатывании Устройства контроля схода машинист докладывает об этом ДНЦ, который при участии работника железнодорожной станции, на которого возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, посылает специальную команду на открытие входного светофора. В дальнейшем, до восстановления Устройства контроля схода, открытие входного светофора осуществляется по специальной команде работника железнодорожной станции, на которого возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов.

Проезд переключенного при срабатывании Устройства контроля схода проходного светофора с запрещающим показанием осуществляется в соответствии с пунктом 2 настоящего приложения.

22. Для каждого диспетчерского участка с учетом местных условий в соответствии с требованиями настоящего приложения разрабатывается порядок (местная инструкция), утверждаемые владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе на
железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок организации движения поездов на участках, оборудованных полуавтоматической блокировкой

I. Прием и отправление поездов

1. При полуавтоматической блокировке разрешением на занятие поездом перегона служит разрешающее показание выходного или проходного светофора.

На однопутных участках для открытия выходного светофора необходимо предварительно получить по блок-аппарату от ДСП соседней станции, на которую отправляется поезд, блокировочный сигнал согласия или переключить блок-систему на соответствующее направление движения.

Перед приемом поезда ДСП станции заблаговременно приготавливает маршрут приема и открывает входной светофор (семафор) или дает распоряжение о его открытии на исполнительный пост.

После прохода прибывающим поездом входного светофора последний автоматически закрывается. На железнодорожных станциях, не имеющих электрической изоляции железнодорожных путей и стрелок, после прохода поездом входного светофора ДСП станции (оператор поста централизации) устанавливает сигнальную кнопку (рукоятку) в положение закрытия сигнала.

Убедившись в прибытии поезда на железнодорожную станцию в полном составе, ДСП станции подает на железнодорожную станцию отправления блокировочный сигнал прибытия, а так же по телефону извещает ДСП станции отправления о времени прибытия поезда. Если поезд следовал с подталкивающим локомотивом, то уведомление о прибытии и блокировочный сигнал прибытия ДСП станции подает на железнодорожную станцию отправления после того, как убедится в прибытии толкача.

2. ДСП станции запрещается передавать на железнодорожную станцию отправления уведомление о прибытии поезда и блокировочный сигнал прибытия, если он предварительно не убедится в том, что поезд с перегона прибыл в полном составе.

В прибытии поезда на железнодорожную станцию в полном составе ДСП станции убеждается по наличию поездного сигнала на последнем хвостовом вагоне поезда – лично или по докладу дежурного стрелочного поста, а на железнодорожных станциях с централизацией стрелок, где нет дежурных стрелочного поста, – по докладам других работников железнодорожной станции, связанных с движением поездов, или дежурных по железнодорожным переездам в порядке, установленном владельцем инфраструктуры или владельцем

железнодорожных путей необщего пользования и указанным в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

При наличии устройств автоматического контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию в полном составе ДСП станции после прибытия поезда убеждается в свободности перегона по индикации на аппаратах управления этих устройств, блокировочный сигнал прибытия в этом случае может подаваться автоматически.

Если прибывающий на железнодорожную станцию поезд имел непредвиденную остановку на перегоне из-за самоторможения и срабатывания сигнализации разрыва тормозной магистрали, машинист поезда, помимо соблюдения требований, предусмотренных в пункте 78 приложения № 6 к Правилам, должен сообщить ДСП станции о такой остановке по радиосвязи, а при невозможности передачи такого сообщения с перегона – остановиться на железнодорожной станции для личной передачи этого сообщения ДСП станции. Контроль за следованием поезда в полном составе в этих случаях возлагается как на работников железнодорожной станции, так и на локомотивную бригаду.

3. Если после приема поезда не сработают устройства автоматического контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию в полном составе, ДСП станции, убедившись, что поезд прибыл в полном составе, докладывает об этом ДНЦ. ДНЦ, убедившись путем переговоров с ДСП станций, ограничивающим перегон, в его свободности, дает одновременно на обе железнодорожные станции разрешение на подачу блок-сигнала прибытия следующего содержания:

«ДСП станции … разрешаю подать на станцию … блокировочный сигнал прибытия поезду № … посредством вспомогательной кнопки (искусственного срабатывания педальной замычки). ДНЦ …».

ДСП станции, получив такое разрешение, производит подачу блок-сигнала прибытия посредством вспомогательного режима, а при электромеханической блокировке – путем искусственного срабатывания педальной замычки.

Такой же порядок должен соблюдаться и в случаях приема поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора. О срыве пломбы с вспомогательной кнопки прибытия или с педальной замычки, а при наличии автоматизированного рабочего места ДСП станции (далее – АРМ ДСП) – об использовании ответственной команды, ДСП станции делает запись в журнале осмотра.

Если аппараты управления устройствами путевой блокировки оборудованы счетчиками, фиксирующими нажатие вспомогательных кнопок прибытия, то указанные кнопки не пломбируются. В этих случаях при искусственной подаче блокировочного сигнала прибытия ДСП станции в журнале движения поездов против номера соответствующего поезда записывается показание счетчика.

Если искусственное срабатывание вызвано неисправностью устройств СЦБ, то об этой неисправности ДСП станции делает запись в журнале осмотра.

4. Перед отправлением поезда ДСП станции, приготовив маршрут отправления, открывает выходной светофор (семафор).

Одновременно с открытием выходного светофора на соседнюю железнодорожную станцию автоматически подается блокировочный сигнал об

отправлении поезда (при электромеханической блокировке без исполнительных постов блокировочный сигнал об отправлении поезда подается на соседнюю железнодорожную станцию отдельно, после закрытия выходного светофора).

После прохода поездом выходного светофора ДСП станции осуществляет переключение входного светофора на запрещающее показание и по телефону извещает ДСП соседней станции о времени фактического отправления поезда. Независимо от наличия блокировочного сигнала прибытия ДСП станции имеет право открыть выходной светофор и отправить поезд только после получения от ДСП соседней станции по телефону уведомления о прибытии ранее отправленного поезда.

Не получив от ДСП соседней станции уведомления по телефону о прибытии ранее отправленного поезда, ДСП станции на однопутных перегонах запрещается также давать блокировочный сигнал согласия на прием поезда встречного направления.

5. Если при свободном перегоне и правильно установленном маршруте отправления выходной светофор не открывается из-за ложной занятости изолированного стрелочного участка, ДСП станции после проверки фактической свободности этого участка с согласия ДНЦ может открыть выходной светофор после предварительного нажатия кнопки «Выключение контроля свободности стрелочных изолированных участков в маршрутах отправления» (при ее наличии).

6. Если после открытия выходного светофора поезд не будет отправлен, ДСП станции обязан закрыть выходной светофор, сделать об этом запись в журнале движения поездов и сообщить о задержке поезда на соседний раздельный пункт и ДНЦ.

Отправление задержанного или другого поезда того же направления производится при закрытом выходном светофоре по разрешению на бланке ДУ-52 с заполнением пункта I. Соседний раздельный пункт о времени фактического отправления поезда уведомляется по телефону. При электромеханической блокировке без исполнительных постов после фактического отправления задержанного или другого поезда в том же направлении на соседний раздельный пункт подается блокировочный сигнал. Следующие поезда отправляются по блокировке в обычном порядке.

Разрешение на бланке ДУ-52 с заполнением пункта I выдается машинисту ведущего локомотива также в случаях самопроизвольного закрытия выходного светофора (вследствие ложной занятости изолированной секции, перегорания светофорной лампы или ошибочного закрытия выходного светофора) при исправном действии блокировки.

На железнодорожных станциях, где устройства поездной радиосвязи оборудованы системой автоматической регистрации переговоров, вместо выдачи разрешения на бланке ДУ-52 машинисту поезда может быть передан по радиосвязи фиксируемый на регистраторе переговоров приказ об отправлении в соответствии с пунктом 17.1 таблицы № 2 приложения № 20 к настоящей Инструкции.

На железнодорожных станциях, имеющих устройства, которые при свободном перегоне позволяют повторно открыть выходной светофор, отправление поезда производится по вновь открытому выходному светофору. Воспользоваться

устройствами для повторного открытия выходного светофора ДСП станции может только с согласия ДНЦ.

7. Если на железнодорожной станции, ограничивающей однопутный перегон, после открытия выходного светофора появится необходимость задержать поезд и отправить на этот перегон с соседней железнодорожной станции поезд встречного направления, выходной светофор закрывается, пользование полуавтоматической блокировкой прекращается и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи. В этом случае машинистам поездов, следующим во встречном направлении, на право занятия перегона выдаются Путевые записки.

Действие полуавтоматической блокировки возобновляется при последующем отправлении на перегон ранее задержанного или другого поезда, следующего в том же направлении, причем этот поезд отправляется по одному из разрешений, предусмотренных в пункте 6 настоящего приложения.

8. Отправление поездов при наличии групповых выходных светофоров производится по разрешающему показанию выходного светофора и маршрутному указателю на нем с цифрой зеленого цвета, соответствующей номеру того железнодорожного пути, с которого разрешается отправление поезда.

В случаях неисправности маршрутных указателей групповых выходных светофоров отправление поездов с железнодорожной станции производится при открытом групповом выходном светофоре с передачей машинисту поезда регистрируемого приказа ДСП станции в соответствии с пунктом 7.1 таблицы № 2 приложения № 20 к настоящей Инструкции, или с вручением машинисту поезда разрешения на бланке ДУ-52 с заполнением пункта II.

При неисправности на групповом выходном светофоре маршрутного указателя направления (белого цвета) отправление поездов производится в порядке, предусмотренном в пункте 20 приложения № 1 к настоящей Инструкции.

9. Если ведущий локомотив готового к отправлению поезда находится за выходным светофором с разрешающим показанием и машинисту не видно его показания, отправление поезда производится по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту в соответствии с пунктом 12.1 таблицы № 2 приложения № 20 к настоящей Инструкции, или по разрешению на бланке ДУ-52 с заполнением пункта II.

При этом в случаях неисправности изолированного стрелочного участка или его занятости головой отправляющегося поезда для открытия выходного светофора может быть использована кнопка «Выключение контроля свободности стрелочных изолированных участков в маршрутах отправления» (при ее наличии).

Если голова отправляемого поезда находится за выходным светофором и последний открыть невозможно, действие блокировки прекращается; отправление поезда производится по телефонным средствам связи с выдачей машинисту Путевой записки. В таком же порядке производится отправление поездов с железнодорожных путей, не имеющих организованных маршрутов отправления.

10. Отправление поездов на однопутных и двухпутных перегонах (по правильному железнодорожному пути) с возвращением с перегона на железнодорожную станцию отправления производится при запрещающем показании выходного светофора с выдачей машинисту ключа-жезла на право проезда закрытого выходного светофора и обратного следования.

При этом на однопутных перегонах перед отправлением поезда на перегон с последующим возвращением должно быть получено от соседней железнодорожной станции по блок-аппарату согласие на отправление поезда или блок-система переключена на соответствующее направление движения.

Отправление двух и более единиц специального самоходного железнодорожного подвижного состава в сцепе в случае, когда предусмотрено их разъединение на перегоне, по ключу-жезлу запрещается.

11. Если место, до которого следует поезд, находится за первым (по пути следования поезда) путевым постом (блок-постом), то ДСП этого поста при свободности впереди лежащего перегона дает машинисту разрешение на бланке ДУ-52 с заполнением пункта I на право проследования запрещающего показания проходного светофора и последующего возвращения. Так же поступают ДСП других постов, расположенных по пути следования поезда.

При возвращении на железнодорожную станцию отправления поезд проследует безостановочно все указанные посты и принимается на железнодорожную станцию по разрешающему показанию входного светофора или по установленному разрешению, дающему право въезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора.

ДСП постов (блок-постов) во всех случаях уведомляют по телефону дежурных по смежным раздельным пунктам о фактическом проследовании поезда.

По прибытии поезда на железнодорожную станцию ключ-жезл возвращается ДСП станции, который вкладывает его в аппарат и по телефону уведомляет дежурного по соседнему раздельному пункту о возвращении поезда.

12. При невозможности изъять ключ-жезл или в случае если аппарат управления не оборудован ключом-жезлом, отправление поезда с последующим возвращением на железнодорожную станцию отправления производится по телефонным средствам связи с прекращением действия блокировки.

Поезда в этом случае отправляются при запрещающем показании выходного светофора с выдачей машинисту Путевой записки.

Если на двухпутном перегоне место, до которого следует поезд, находится за впередилежащим блок-постом, то ДСП станции отправления выдает машинисту поезда Путевую записку, разрешающую следование до блок-поста, а ДСП поста при свободности межпостового перегона выдает машинисту поезда Путевую записку, разрешающую дальнейшее следование. Возвращение поезда производится в порядке, предусмотренном в пункте 11 настоящего приложения.

В зависимости от поездной обстановки действие блокировки прекращается или одновременно на всех межпостовых перегонах, по которым должен проследовать поезд, или сначала на первом, прилегающем к железнодорожной станции перегоне, а затем на каждом последующем свободном перегоне.

Действие блокировки возобновляется после возвращения поезда с перегона.

13. Отправление поезда с подталкивающим локомотивом, следующим до соседней железнодорожной станции, производится по путевой блокировке в обычном порядке с уведомлением ДСП этой станции по телефону об отправлении поезда с подталкивающим локомотивом.

Отправление поезда с подталкивающим локомотивом, когда последний возвращается с перегона на железнодорожную станцию отправления, производится

по блокировке (при разрешающем показании выходного светофора). На право обратного следования машинисту подталкивающего локомотива вручается на железнодорожной станции отправления ключ-жезл.

14. При невозможности изъятия ключа-жезла, а также в случаях, когда блок-аппарат не оборудован ключом-жезлом для подталкивающего локомотива, отправление поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся на железнодорожную станцию отправления, производится по телефонным средствам связи с прекращением действия блокировки. Машинистам ведущего и подталкивающего локомотивов в этом случае выдаются Путевые записки.

При наличии на перегоне блок-постов выдача разрешений и обратное следование подталкивающего локомотива на железнодорожную станцию отправления производятся в порядке, предусмотренном в пункте 11 настоящего приложения. Действие блокировки возобновляется после получения уведомления о прибытии поезда на соседнюю железнодорожную станцию и возвращения подталкивающего локомотива.

15. Специальный самоходный железнодорожный подвижной состав отправляется на перегон (в том числе и с возвращением обратно) в обычном порядке (как поезд).

II. Движение поездов по перегонам, имеющим путевые посты (блок-посты)

16. Получив с соседнего раздельного пункта блокировочный сигнал об отправлении поезда, ДСП поста при свободном впереди лежащем перегоне открывает проходной светофор. Одновременно с открытием проходного светофора на соседний раздельный пункт автоматически подается блокировочный сигнал отправления (при электромеханической блокировке блокировочный сигнал подается отдельно после закрытия проходного светофора).

Убедившись, что поезд проследовал в полном составе, ДСП поста сообщает ДСП соседним станциям о времени фактического проследования поезда, а на ранее установленный раздельный пункт, кроме того, подает блокировочный сигнал проследования (при электромеханической блокировке блокировочный сигнал проследования подается одновременно и на впереди лежащий раздельный пункт).

17. Если поезд следовал с подталкивающим локомотивом, ДСП поста подает на ранее установленный раздельный пункт блокировочный сигнал проследования, лишь убедившись в проследовании толкача, при наличии устройств автоматического контроля проследования поездом проходного светофора в полном составе, по показаниям приборов или автоматически.

В случаях проследования поезда без подталкивающего локомотива ДСП поста немедленно уведомляет об этом соседние раздельные пункты, но блокировочный сигнал не подает (при электромеханической блокировке не закрывает и проходной светофор).

В аналогичном порядке действуют и ДСП впереди лежащих блок-постов. При электромеханической блокировке ДСП впереди лежащих постов пропускают поезд на свободный перегон при закрытых проходных светофорах, выдавая машинисту разрешение на бланке ДУ-52 с заполнением пункта I.

Подача блокировочного сигнала проследования каждым блок-постом производится лишь после проследования блок-поста отставшим подталкивающим локомотивом.

При автоматическом закрытии проходного светофора впереди идущим поездом подталкивающий локомотив следует на соседний межпостовой перегон при запрещающем показании проходного светофора на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

18. Порядок организации движения поездов на перегонах, оборудованных автоматическими блок-постами, блок-постами, обслуживающими пункты примыканий, блок-постами, периодически открываемыми вместо раздельных пунктов с путевым развитием (при некруглосуточном действии последних), устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования в зависимости от системы устройств.

III. Движение поездов при неисправности полуавтоматической блокировки

19. К неисправностям, при которых действие полуавтоматической блокировки должно быть прекращено, относятся:

1) невозможность закрытия выходного или проходного светофора;

2) невозможность открытия выходного или проходного светофора при свободном перегоне (в том числе возможность выключения контроля свободности изолированных участков);

3) произвольное получение блокировочных сигналов;

4) невозможность подачи или получения блокировочных сигналов;

5) отсутствие пломб на аппарате управления (за исключением пломб на педальной замычке или вспомогательной кнопке).

Во всех указанных случаях, а также при работах по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене блокировочных устройств и других работах, вызывающих временное прекращение действия устройств, движение поездов по блокировке прекращается и устанавливается по телефонным средствам связи.

20. Во время технического облуживания аппаратуры полуавтоматической блокировки действие блокировки не прекращается, при этом ДСП станции и работник, проводящий техническое обслуживание, обязаны особое внимание уделить правильной работе блокировки.

Перед опломбированием после окончания технического обслуживания аппаратуры полуавтоматической блокировки работник, проводящий техническое обслуживание, совместно с ДСП станции по индикации на аппаратах управления проверяют соответствие показаний на блок-аппарате состоянию перегонов (по записям в журнале движения поездов и путем переговоров с дежурными по соседним раздельным пунктам).

О каждом случае технического облуживания, а также об окончании этой работы работником, проводящим техническое обслуживание, делается соответствующая запись в журнале осмотра.

21. Переход на телефонные средства связи, а также возобновление движения поездов по блокировке осуществляются приказом ДНЦ после предварительной проверки через ДСП станций свободности перегона.

При неисправности диспетчерской связи переход на телефонные средства связи при движении поездов и восстановление действия блокировки производятся в порядке, указанном в пунктах 29 и 30 приложения № 1 к настоящей Инструкции, с заменой в тексте телефонограмм слова «автоблокировка» на слово «блокировка».

22. После прекращения действия блокировки и перехода на телефонные средства связи машинистам поездов для следования до соседнего раздельного пункта выдается Путевая записка.

23. Проследование поездами маршрутного светофора с запрещающим показанием (до выходного светофора) может осуществляться:

1) по пригласительному сигналу;

2) по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по радиосвязи;

3) по разрешению на бланке ДУ-52 с заполнением пункта I при соответствующем изменении текста от руки.

24. При следовании поезда с использованием двойной тягой или с подталкивающим локомотивом на весь перегон разрешение на право занятия перегона вручается только машинисту ведущего локомотива. Машинисты второго (при двойной тяге) и подталкивающего локомотивов должны руководствоваться сигналами или передаваемыми по радиосвязи сообщениями машиниста ведущего локомотива.

25. При неисправности блокировочной телефонной связи ДСП станции обязан особо внимательно следить за изменением индикации на аппаратах управления.

Уведомления о движении поездов в этом случае осуществляются через ДНЦ или по другим средствам связи, находящимся в распоряжении ДСП станции.

26. На двухпутных (многопутных) перегонах, оборудованных полуавтоматической блокировкой для движения в одном направлении, отправление поездов (в порядке регулировки) по неправильному железнодорожному пути производится по приказу ДНЦ с переходом на телефонные средства связи по правилам однопутного движения.

27. В зависимости от системы полуавтоматической блокировки и конкретных условий работы на том или ином участке порядок пользования устройствами, а также порядок действий работников при приеме, отправлении и пропуске поездов устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе на
железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок организации движения поездов при электрожезловой системе

I. Общие положения

1. На малодеятельных участках в качестве средств связи при движении поездов допускается применять электрожезловую систему.

При электрожезловой системе разрешением на занятие поездом перегона служит жезл данного перегона, вручаемый машинисту поезда.

При допускаемом на отдельных малодеятельных участках и железнодорожных путях необщего пользования движении поездов посредством одного жезла правом машинисту поезда на занятие перегона служит единый жезл, приписанный к данному перегону. Отправить поезд может только та железнодорожная станция, у которой находится этот жезл, после получения согласия от ДСП соседней станции на прием поезда. По прибытии поезда машинист поезда обязан сдать жезл ДСП станции.

2. Устройства электрожезловой системы не должны допускать изъятия из жезловых аппаратов одновременно более одного жезла. Жезловые аппараты, устанавливаемые в помещениях стрелочных постов, не должны допускать возможность изъятия жезла из аппарата без разрешения ДСП станции.

3. Каждый жезл должен иметь порядковый номер, серию и наименование железнодорожных станций, ограничивающих перегон. Каждому перегону должна соответствовать своя серия жезлов. Установка жезловых аппаратов одной серии допускается не чаще чем через три перегона, а на подходах к железнодорожным узлам – через два перегона. В жезловых аппаратах обеих железнодорожных станций, ограничивающих перегон, при отсутствии на нем поездов должно быть в сумме четное число жезлов.

4. Жезловые аппараты железнодорожных станций, с которых производится отправление поездов с подталкивающим локомотивом, возвращающимся с перегона обратно на железнодорожную станцию, должны дополняться приборами с ключом-жезлом.

Конструкция жезлового аппарата, дополненного прибором с ключом-жезлом, не должна допускать извлечения из аппарата ключа-жезла до извлечения основного жезла или извлечения основного жезла при изъятом ключе-жезле.

5. Жезловые аппараты железнодорожных станций, с которых производится отправление поездов с подталкивающим локомотивом, следующим до соседней железнодорожной станции, должны иметь развинчивающиеся жезлы. Каждый развинчивающийся жезл должен состоять из двух частей: «жезла» и «билета».

Жезловые аппараты с развинчивающимися жезлами применяются также в условиях организации движения поездов с разграничением временем.

6. ДСП станции разрешается передавать без пропуска через жезловый аппарат жезл, полученный с прибывшего поезда, на отправляемый на тот же перегон поезд; в этом случае необходимо предварительно получить согласие ДСП соседней станции, на которую отправляется поезд. На железнодорожных станциях, где жезловые аппараты имеют ключи-жезлы, передавать жезл без пропуска через жезловой аппарат запрещается.

7. Обмен жезлов производится при посредстве механических жезлообменивателей или вручную, как правило, у помещения ДСП станции. При обмене жезлов вручную жезлы должны быть вложены в жезлоподаватели. При безостановочном пропуске поездов запрещается производить обмен жезлов на выходных горловинах.

8. Не допускается:

1) запрашивать разрешение на извлечение жезла ранее готовности поезда к отправлению, за исключением случаев безостановочного пропуска поездов или стоянки их по расписанию не более 5 мин.;

2) хранить действующие жезлы, не вложенные в аппарат;

3) провозить жезлы на соседний перегон.

II. Прием и отправление поездов

9. Перед прибытием поезда ДСП станции заблаговременно готовит маршрут для его приема и открывает входной сигнал. По прибытии поезда на железнодорожную станцию жезл сдается ДСП станции, который, убедившись в прибытии поезда в полном составе и проверив принадлежность жезла перегону, с которого он прибыл, записывает номер жезла в журнал движения поездов, вкладывает жезл в жезловой аппарат и уведомляет по телефону ДСП станции отправления о прибытии поезда.

На железнодорожных станциях, где жезловые аппараты установлены в помещениях стрелочных постов, жезл с прибывающего поезда передается дежурному стрелочного поста, который, убедившись в прибытии поезда в полном составе и проверив принадлежность жезла данному перегону, вкладывает его в аппарат и сообщает ДСП станции его номер для записи в журнале движения поездов.

10. По прибытии поезда с подталкивающим локомотивом ДСП станции, получив первую часть жезла от машиниста поезда и вторую часть от машиниста подталкивающего локомотива, обязан соединить обе части, после этого вложить жезл в жезловый аппарат.

11. Для отправления поезда ДСП станции запрашивает по телефону согласие ДСП станции, на которую отправляется поезд:

«Могу ли отправить поезд № …».

ДСП станции, если нет препятствий для приема поезда, дает по телефону согласие:

«Ожидаю поезд № …», –

и разрешает изъять жезл.

Изъяв из аппарата жезл, ДСП станции отправления обязан записать его номер в журнал движения поездов и вручить машинисту отправляемого поезда.

На железнодорожных станциях, где жезловые аппараты вынесены на стрелочные посты, номер изъятого жезла сообщается ДСП станции дежурным стрелочного поста.

Если ДСП станций согласовали предварительно возможность отправления встречного поезда с жезлом от прибывающего поезда без пропуска жезла через аппарат, то в журналах движения поездов (обеих железнодорожных станций) против номера этого поезда должна быть сделана отметка:

«Согласовано отправление по жезлу от поезда № …. ДСП …».

12. При отправлении поезда на перегон, оборудованный электрожезловой системой, с железнодорожного пути, на котором есть выходной светофор, проезд запрещающего показания этого светофора при наличии жезла разрешается по лунно-белому огню на светофоре при погашенном красном.

Если включить лунно-белый огонь невозможно, отправление поезда производится по жезлу. ДСП станции в этом случае должен известить машиниста поезда (лично, через дежурного стрелочного поста или сигналиста, по радиосвязи), что включение лунно-белого огня невозможно и маршрут отправления поезда готов.

При отправлении поезда с железнодорожного пути, на котором имеется выходной семафор, жезл разрешает проследование запрещающего показания выходного семафора.

13. Если после изъятия жезла для отправления поезда последний почему-либо не будет отправлен, ДСП станции обязан вложить жезл в аппарат, уведомить об этом ДСП соседней станции и сделать отметку в журнале движения поездов:

«Поезд № … задержан».

14. При отправлении поезда с последующим возвращением его с перегона на железнодорожную станцию отправления жезл машинисту поезда выдается в обычном порядке. ДСП соседней станции уведомляется как об отправлении, так и о возвращении поезда с перегона.

15. При отправлении поезда с подталкивающим локомотивом, следующим по всему перегону, машинисту ведущего локомотива вручается часть жезла с надписью «Билет», а машинисту толкача – вторая часть жезла с надписью «Жезл».

ДСП станции отправления при запросе пути ставит в известность ДСП соседней станции о следовании к нему поезда с подталкивающим локомотивом.

В тех случаях, когда подталкивающий локомотив следует в нерабочем режиме по всему перегону, прицепленным к составу поезда, жезл вручается только машинисту ведущего локомотива.

16. Если жезловые аппараты не оборудованы развинчивающимися жезлами, то при необходимости отправления поезда с неприцепленным к составу подталкивающим локомотивом, следующим на весь перегон, действие жезловой системы прекращается и движение поездов осуществляется по телефонным средствам связи.

17. При отправлении поездов с подталкивающим локомотивом, возвращающимся с перегона на железнодорожную станцию отправления,

машинисту ведущего локомотива выдается жезл, а машинисту подталкивающего – ключ-жезл.

Ключи-жезлы могут использоваться также для организации подачи (уборки) вагонов на железнодорожные пути необщего пользования, примыкающие на перегонах, и при движении за отправленным поездом хозяйственных поездов с последующим возвращением их на железнодорожную станцию отправления в порядке, устанавливаемом владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

18. Если жезловые аппараты не оборудованы ключами-жезлами, то при необходимости отправления поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся с перегона на железнодорожную станцию отправления, действие жезловой системы прекращается и движение поездов осуществляется по телефонным средствам связи.

III. Движение поездов при наличии примыканий на перегоне

19. При наличии на перегоне примыкания, не обслуживаемого вспомогательным постом, контроль положения стрелки примыкания осуществляется с помощью ключа от контрольного замка стрелки примыкания, наглухо соединяемого с жезлом или с ключом-жезлом.

20. При необходимости подачи (уборки) вагонов на примыкание, которое не обслуживается вспомогательным постом, с возвращением локомотива на железнодорожную станцию отправления или дальнейшим следованием до соседней железнодорожной станции машинисту выдается жезл с ключом от контрольного замка стрелки примыкания. ДСП соседней станции извещается как об отправлении локомотива для подачи (уборки) вагонов, так и о возвращении его на железнодорожную станцию отправления.

21. При наличии на перегоне примыкания, обслуживаемого вспомогательным постом, этот пост соединяется с одной из железнодорожных станций перегона дополнительной жезловой связью.

Аппараты и жезлы дополнительной связи должны иметь одну и ту же серию и надписи, что и аппараты перегона.

В паре аппаратов, связывающих железнодорожные станции перегона, при отсутствии на нем поездов находится четное число жезлов, а в аппаратах, связывающих железнодорожную станцию с постом, – нечетное.

Вспомогательный пост в движении поездов, следующих непосредственно между железнодорожными станциями, участия не принимает. Стрелки примыкания оборудуются соответствующей зависимостью, исключающей возможность:

1) перевода стрелок при отсутствии у дежурного по посту изъятого жезла;

2) вложения жезла в аппарат, установленный на посту, до установки стрелки примыкания в нормальное положение – по главному железнодорожному пути.

22. При отправлении поезда на примыкание, которое обслуживается вспомогательным постом, ДСП станции, согласовав с этим постом отправление к нему поезда, должен запросить ДСП соседней станции, с согласия ДСП соседней станции изъять жезл, который и выдать машинисту поезда, отправляемого на

примыкание. Об отправлении поезда сообщается по телефону ДСП поста и ДСП соседней станции.

23. По прибытии поезда на вспомогательный пост и после подачи его на примыкание стрелка примыкания устанавливается в нормальное положение, ДСП поста вкладывает в аппарат жезл прибывшего на примыкание поезда и сообщает ДСП обеих станций время прибытия поезда и освобождения главного железнодорожного пути. Затем разрешает ДСП станции, с которой пост соединен жезловой связью, изъять жезл для перекладки его из дополнительного аппарата в основной.

24. Отправление поезда с поста на одну из железнодорожных станций производится по жезлу, полученному с разрешения ДСП станции, с которой пост соединен жезловой связью.

ДСП этой станции предварительно согласовывает возможность отправления с ДСП соседней станции, извлекает жезл и перекладывает его из основного в дополнительный аппарат.

25. Движение поездов при жезловой системе по перегонам, на которых для увеличения пропускной способности открываются путевые посты, осуществляется в порядке, устанавливаемом владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

IV. Движение поездов при неисправности электрожезловой системы и порядок регулировки количества жезлов в жезловых аппаратах

26. Электрожезловая система считается неисправной в следующих случаях:

1) невозможно вложить жезл в аппарат или изъять жезл из аппарата при свободности перегона;

2) отсутствует жезл, относящийся (принадлежащий) перегону;

3) на жезловом аппарате или на его индукторе отсутствуют пломбы;

4) возможно вращение рукоятки индуктора жезла в обратную сторону (вместе с якорем);

5) отклоняется стрелка амперметра жезлового аппарата или звучит звонок в то время, когда соседняя железнодорожная станция не подает сигнал.

27. Во всех указанных случаях, а также при ремонте, переносе и замене жезловых аппаратов пользование электрожезловой системой прекращается, и движение поездов организуется с использованием телефонных средств связи.

Переход на другой вид связи при движении поездов, а также восстановление основного вида связи осуществляются приказом ДНЦ после предварительной проверки через ДСП станций свободности перегона и наличия жезлов в аппаратах.

При неисправности жезловой телефонной связи, но исправном действии жезловых аппаратов, движение поездов производится по электрожезловой системе, а переговоры ведутся по поездной диспетчерской связи.

При техническом обслуживании жезловых аппаратов прекращать действие электрожезловой системы не требуется.

28. При неисправности поездной диспетчерской связи ДСП станции, обнаружив неисправность электрожезловой системы, делает об этом запись в журнале осмотра и подает ДСП соседней станции поездную телефонограмму:

«Жезловая система неисправна. Последним прибыл от Вас поезд № .... Последним отправлен к Вам поезд № .... Жезлов имею ... шт. Прошу перейти на телефонную связь. ДСП (подпись)».

ДСП соседней станции проверяет по сообщенным и своим данным число жезлов и, если оно в обоих аппаратах в сумме четное, отвечает:

«Последним прибыл от Вас поезд № .... Последним отправлен к Вам поезд № .... Жезлов имею ... шт. Перегон свободен. Перехожу на телефонную связь. ДСП (подпись)».

29. После исправления электрожезловой связи и записи об этом в журнале осмотра, но при неисправности поездной диспетчерской связи, ДСП станции подает ДСП соседней станции поездную телефонограмму:

«Действие электрожезловой системы восстановлено в ... ч ... мин. Последним прибыл от Вас поезд № .... Последним отправлен к Вам поезд № .... Прошу перейти на движение по жезлам. ДСП (подпись)».

ДСП соседней станции, убедившись в свободности перегона, отвечает:

«Последним прибыл от Вас поезд № .... Последним отправлен к Вам поезд № .... Перегон свободен. Перехожу на движение по жезлам. ДСП (подпись)».

30. При утере жезла, в том числе в случае неполучения жезла с прибывшего или проследовавшего поезда, ДСП станции делает запись в журнале осмотра и докладывает ДНЦ. Проверив свободность перегона и фактическое наличие жезлов в аппаратах железнодорожных станций, ограничивающих перегон, ДНЦ дает приказ о переходе на телефонные средства связи.

Для восстановления действия электрожезловой системы ДСП станции обязан потребовать от работника подразделения СЦБ изъятия из аппарата еще одного жезла. Изъятый из аппарата жезл должен храниться у работника подразделения СЦБ.

Об изъятии жезла работник подразделения СЦБ и ДСП станции обязаны сделать запись в журнале осмотра и доложить ДНЦ, после чего действие электрожезловой системы восстанавливается.

Если утерянный жезл будет найден, ДСП станции извещает работника подразделения СЦБ, а жезл хранит у себя до тех пор, пока работник подразделения СЦБ не вложит его в жезловой аппарат вместе с жезлом, изъятым ранее, о чем делается запись в журнале осмотра.

31. Если число жезлов в аппарате одной из железнодорожных станций окажется менее четверти общего количества их в обоих аппаратах перегона, ДСП этой станции уведомляет работника подразделения СЦБ о необходимости регулировки числа жезлов.

Работник подразделения СЦБ обязан явиться к ДСП соседней станции, ограничивающей перегон, в его присутствии вскрыть жезловой аппарат и изъять четное количество жезлов, сделав об этом совместно с ДСП станции запись в журнале осмотра с указанием числа изъятых жезлов.

Изъятые жезлы доставляются работником подразделения СЦБ ДСП станции, сделавшему уведомление о необходимости регулировки количества жезлов. В присутствии ДСП станции жезлы должны быть вложены в жезловой аппарат, о чем работник подразделения СЦБ делает запись в журнале осмотра с указанием числа вложенных в аппарат жезлов.

Записи работника подразделения СЦБ о регулировке жезлов должны быть подтверждены подписью ДСП станций.

32. На отдельных однопутных перегонах, оборудованных путевой блокировкой, в период прекращения пользования ею разрешается устанавливать движение поездов по электрожезловой связи.

Такие перегоны по указанию владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования оборудуются электрожезловой связью как резервной. Переход с основных средств связи на резервные и обратно производится в установленном порядке – приказом ДНЦ.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе на
железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок организации движения поездов при телефонных средствах связи

I. Общие положения

1. При телефонных средствах связи разрешением на занятие поездом перегона служит Путевая записка, вручаемая машинисту поезда.

Перед выдачей Путевой записки ДСП станции должен:

1) на однопутных перегонах получить от ДСП соседней станции поездную телефонограмму о согласии на прием поезда;

2) на двухпутных – поездную телефонограмму о прибытии на соседнюю железнодорожную станцию ранее отправленного поезда.

2. Поездными телефонограммами между соседними железнодорожными станциями обмениваются лично ДСП этих станций или по их указаниям операторы при ДСП станции.

3. Обмен поездными телефонограммами о движении поездов должен вестись по телефонам поездной диспетчерской связи или поездной межстанционной связи.

В исключительных случаях при неисправности поездной межстанционной связи и поездной диспетчерской связи переговоры о движении поездов могут осуществляться и по другим, имеющимся в распоряжении ДСП станции, видам связи непосредственно с ДСП соседней станции.

4. Бланки Путевых записок заполняются лично ДСП станции или оператором при ДСП станции.

Бланк Путевой записки ДСП станции или оператор при ДСП станции заполняют при наличии соответствующих записей в журнале поездных телефонограмм:

1) на однопутных перегонах – поездной телефонограммы о согласии соседней железнодорожной станции на прием поезда;

2) на двухпутных перегонах – поездной телефонограммы о прибытии на соседнюю железнодорожную станцию ранее отправленного поезда.

В Путевой записке указывается время ее заполнения.

Бланк Путевой записки, заполненный оператором при ДСП станции, ДСП станции обязан проверить по записям в журнале поездных телефонограмм и заверить штемпелем железнодорожной станции и своей подписью.

Для железнодорожных станций, где железнодорожные пути отправления удалены от ДСП станции, а служебные переговоры фиксируются системой документированной регистрации переговоров, право подписи и выдачи Путевой записки машинисту поезда может предоставляться дежурному по парку на

основании приказа ДСП станции, регистрируемых в специальных журналах у ДСП станции и дежурного по парку, что указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

5.Не допускается:

1) делать запрос об отправлении поезда в то время, когда перегон еще занят другим поездом;

2) заполнять бланки Путевых записок до получения с соседней железнодорожной станции поездной телефонограммы о согласии на прием поезда (на однопутных перегонах) или о прибытии ранее отправленного поезда (на двухпутных перегонах);

3) передавать исходящие телефонограммы ранее записи их в журнал поездных телефонограмм и без подписи ДСП станции.

6. Путевая записка дает машинисту право следовать с поездом до входного сигнала соседней железнодорожной станции, а при отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути и отсутствии входного светофора – до сигнального знака «Граница станции».

При безостановочном следовании поездов Путевые записки должны подаваться машинисту поезда вложенными в ручной подаватель и, как правило, со стороны помещения ДСП станции.

7. При отправлении поезда с железнодорожного пути, на котором имеется выходной светофор, выдавать письменное разрешение на проезд запрещающего сигнала выходного светофора при наличии Путевой записки не требуется.

Отправление поездов в этом случае производится в порядке, предусмотренном в пункте 24 приложения № 9 к настоящей Инструкции.

8. При следовании поезда с использованием двойной тягой или с подталкивающим локомотивом на протяжении всего перегона Путевая записка вручается машинисту ведущего локомотива.

При следовании поезда с подталкивающим локомотивом на часть перегона Путевая записка вручается также и машинисту толкача.

II. Порядок ведения журнала поездных телефонограмм

9. При движении поездов с использованием телефонных средств связи на каждой железнодорожной станции ведется журнал поездных телефонограмм.

Из журнала поездных телефонограмм на каждый момент должно быть ясно видно, свободен или занят соответствующий перегон (или железнодорожный путь перегона).

10. На железнодорожных станциях, ограничивающих однопутные перегоны, ведется один журнал. На левых страницах журнала записываются телефонограммы, относящиеся к одному перегону, а на правых – относящиеся к другому перегону.

На тупиковых железнодорожных станциях, ограничивающих однопутные перегоны, поездные телефонограммы записываются в последовательном порядке без подразделения страниц.

11. На железнодорожных станциях, ограничивающих двухпутные перегоны, ведутся два журнала поездных телефонограмм отдельно для каждого перегона: на

левых страницах каждого журнала записываются телефонограммы для нечетных поездов, на правых – для четных поездов.

При отправлении поезда на двухпутном перегоне по неправильному железнодорожному пути телефонограммы для нечетных поездов записываются на правых страницах журнала, а для четных поездов – на левых страницах журнала.

Все телефонограммы о поездах, следующих по одному из главных железнодорожных путей двухпутного перегона, во всех случаях записываются на одной странице журнала, относящейся к данному главному железнодорожному пути перегона.

Если к железнодорожной станции примыкают три и более направления, то для каждого примыкающего перегона этих направлений ведется отдельный журнал поездных телефонограмм.

12. Все поездные телефонограммы фиксируются в журнале обязательно чернилами или шариковой ручкой синего или черного цвета лично ДСП станции или оператором при ДСП станции.

Исходящие телефонограммы должны быть подписаны лично ДСП станции.

Оператор при ДСП станции после записи входящей телефонограммы обязан немедленно предъявить ее для прочтения и подписи ДСП станции.

Для сокращения времени на запись в журнал поездных телефонограмм по решению владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования могут применяться специальные штампы с текстом поездных телефонограмм.

13. Нумерация исходящих поездных телефонограмм ведется посуточно (с первого номера), начиная с 0 часов московского времени, отдельно по каждому перегону. При переходе на телефонные средства связи из-за перерыва действия основных средств сигнализации и связи нумерация исходящих телефонограмм начинается с первого номера в момент перехода на телефонные средства связи. При повторных в течение суток перерывах основных средств сигнализации и связи и переходе на телефонные средства связи сохраняется последовательная нумерация исходящих телефонограмм, начатая во время первого перехода.

Входящие телефонограммы записываются в журнал под номером, переданным с железнодорожной станции их подачи.

14. В поездных телефонограммах не допускается исправлений, добавлений или помарок. Неправильно написанная исходящая поездная телефонограмма перечеркивается накрест, под ней делается надпись: «Недействительна». Эта телефонограмма не нумеруется и на соседнюю железнодорожную станцию не передается.

15. При приеме и сдаче дежурств ДСП станции и операторы при ДСП станции делают следующую запись в журнале поездных телефонограмм:

«Число, месяц, часы, минуты.

Дежурство принял ДСП ..... (подпись)

Оператор ..... (подпись)

Дежурство сдал ДСП ..... (подпись)

Оператор ..... (подпись)».

При переходе на телефонные средства связи в случаях нарушения действия основных средств сигнализации и связи и при их восстановлении записи в журнале о приеме и сдаче дежурства оформляются после получения об этом приказа ДНЦ:

«Число, месяц, часы, минуты.

Диспетчерским приказом № … на перегоне … по … пути установлено движение поездов по телефонной связи.

Дежурство по телефонной связи принял:

ДСП …… (подпись)

Оператор …… (подпись)».

«Число, месяц, часы, минуты.

Диспетчерским приказом № … на перегоне … по … пути восстановлено движение поездов по … (указываются средства связи). Дежурство по телефонной связи сдал:

ДСП …… (подпись)

Оператор …… (подпись)».

Фамилии ДСП станции и оператора при ДСП станции, вступивших на дежурство, сообщаются на соседнюю железнодорожную станцию, где их записывают в журнал поездных телефонограмм ниже записи о приеме и сдаче дежурств.

16. Если переход на телефонные средства связи осуществлен на перегоне, одна сторона которого ограничена раздельным пунктом, на котором нет ДСП станции, то в журнале поездных телефонограмм другой железнодорожной станции, где ДСП станции есть, регистрируются переговоры о движении поездов с ДНЦ, осуществляемые по формам, установленным для поездных телефонограмм в соответствии с пунктом 19 настоящего приложения, за исключением формы № 2, которая заменяется приказом ДНЦ в соответствии с пунктом 27 приложения № 1 к настоящей Инструкции, с заменой в тексте приказа слова «Автоблокировка» на слово «Блокировка».

17. Перед передачей поездной телефонограммы ДСП станций или операторы при ДСП станций обязаны сообщить один другому свою должность и фамилию.

Передачу и прием телефонограмм допускается производить только при соответствии фамилий, ранее записанных в журнале поездных телефонограмм при вступлении на дежурство, в соответствии с пунктом 15 настоящего приложения.

18. После передачи поездной телефонограммы должна производиться ее проверка путем дословного повторения текста принявшим телефонограмму работником. Если при повторении текст соответствует переданной телефонограмме, то ДСП станции или оператор при ДСП станции, передавший телефонограмму, подтверждает это словом «Верно», после чего в журналах поездных телефонограмм обеих железнодорожных станций отмечается время передачи и приема телефонограммы и заверяется подписью ДСП станции или оператора при ДСП станции.

III. Формы телефонограмм при движении поездов на однопутных участках

19. При приеме и отправлении поездов на однопутных перегонах применяются следующие основные формы поездных телефонограмм:

«Станция …… из станции ……»,
например: «Пушкино из Софрино»

Станция отправления

Форма № 1
«Могу ли отправить поезд № ….
ДСП (подпись)».

Станция приема

Форма № 2
«Ожидаю поезд № ….
ДСП (подпись)».

Форма № 3
«Поезд № … отправился в … ч. … мин.
ДСП (подпись)».

Форма № 4
«Поезд № … прибыл в … ч. … мин.
ДСП (подпись)».

20. При отправлении поездов, возвращающихся с перегона на железнодорожную станцию отправления, и поездов с подталкивающими локомотивами должна соблюдаться та же последовательность подачи поездных телефонограмм с соответствующим изменением их текста:

1) при возвращении поезда с перегона обратно:

Форма № 5
«Могу ли отправить поезд № … до … км и обратно.
ДСП (подпись)».

Форма № 6
«Можете отправить поезд № … до … км с возвращением обратно к Вам.
ДСП (подпись)».

Уведомление об отправлении поезда передается по форме № 3, а о возвращении его обратно – по форме 7:

Форма № 7
«Поезд № … возвратился в … ч. … мин.
ДСП (подпись)».

По таким же формам производится отправление поездов на перегон для подачи вагонов на примыкание, не обслуживаемое вспомогательным постом;

2) при движении поездов с подталкивающим локомотивом:

Форма № 8
«Могу ли отправить поезд № … с толкачом, возвращающимся с … км обратно.
ДСП (подпись)».

Форма № 9
«Ожидаю поезд № … с толкачом, возвращающимся с … км обратно к Вам.
ДСП (подпись)».

Уведомление об отправлении поезда передается по форме 3 с добавлением слов «с толкачом, возвращающимся с … км обратно». Уведомление о прибытии поезда передается по форме 4, а о возвращении толкача – по форме 10:

Форма № 10
«Толкач поезда № … возвратился в … ч. … мин.
ДСП (подпись)».

При отправлении поезда с подталкивающим локомотивом, следующим до соседней железнодорожной станции, телефонограммы передаются по формам №№ 1, 2, 3 и 4 с добавлением слов «с толкачом».

21. Обмен телефонограммами о поездах, проходящих железнодорожную станцию без остановки, производится в обычном порядке по формам №№ 1 и 2, а уведомление о проследовании поезда (прибытии и отправлении) передается на соседние железнодорожные станции по форме 11:

Форма № 11
«Поезд № … проследовал в … ч. … мин.
ДСП (подпись)».

22. При скрещении поездов на железнодорожной станции ДСП станции, имея к отправлению поезд встречного направления, уведомляет ДСП соседней станции о прибытии поезда и одновременно делает запрос на отправление встречного поезда, совмещая текст форм №№ 4 и 1 или №№ 11 и 1.

23. При открытии на перегоне вспомогательного поста для обслуживания примыкания этот пост участвует в переговорах о движении только тех поездов, которые следуют по назначению на примыкание или обратно с примыкания.

24. Перед отправлением поезда на примыкание, обслуживаемое вспомогательным постом, с одной из соседних станций ДСП станции отправления запрашивает разрешение от дежурного по посту и ДСП впереди лежащей станции по форме 12:

Форма № 12
«Могу ли отправить поезд № … на пост … км.
ДСП (подпись)».

ДСП впереди лежащей станции отвечает ДСП станции отправления и посту по форме 13:

Форма № 13
«Можете отправить поезд № … на пост … км.
ДСП (подпись)».

Получив это разрешение, ДСП поста дает согласие ДСП станции отправления по форме № 2. Об отправлении поезда на пост ДСП станции отправления

уведомляет по форме № 3 ДСП поста и ДСП соседней станции. После убытия поезда с перегона на примыкание и установки стрелки примыкания в нормальное положение ДСП поста уведомляет по форме № 4 ДСП обеих станций.

25. При отправлении поезда с примыкания на одну из соседних железнодорожных станций ДСП поста запрашивает разрешение от ДСП обеих станций по форме 14:

Форма № 14

«Могу ли отправить поезд № … на станцию….

ДСП поста (подпись)».

ДСП позади лежащей станции отвечает ДСП поста и ДСП впереди лежащей станции по форме 15:

Форма № 15

«Можете отправить поезд № … на станцию….

ДСП (подпись)».

Получив это разрешение, ДСП впереди лежащей станции дает ДСП поста согласие по форме № 2 на прием поезда. Получив согласие, ДСП поста отправляет поезд, устанавливает стрелку примыкания в нормальное положение и уведомляет по форме № 3 об отправлении поезда ДСП обеих станций.

О прибытии поезда ДСП станции приема уведомляет ДСП поста и ДСП соседней станции по форме № 4.

26. При необходимости выхода поезда с примыкания на главный железнодорожный путь перегона с последующим возвращением на примыкание перегон приказом ДНЦ закрывается для движения всех поездов.

После передачи приказа ДНЦ о закрытии перегона выезд поезда на главный железнодорожный путь производится по указанию ДСП поста.

Перегон открывается для движения поездов после его освобождения и установки стрелки примыкания в нормальное положение.

IV. Формы телефонограмм при движении поездов на двухпутных участках

27. При приеме и отправлении поездов на двухпутных перегонах передача телефонограмм осуществляется по формам №№ 3 и 4, причем полученное от ДСП станции приема уведомление по форме № 4 дает право на отправление следующего поезда того же направления. При следовании поездов с подталкивающими локомотивами к формам №№ 3 и 4 добавляется текст, предусмотренный для этих случаев в пункте 20 настоящего приложения.

28. При безостановочном пропуске поезда через железнодорожную станцию уведомления о его прибытии и отправлении подаются соседним железнодорожным станциям по форме № 11.

29. При наличии на двухпутных перегонах путевых постов ДСП станции отправления уведомляет по форме № 3 ДСП поста об отправлении поезда.

ДСП поста при свободности от поезда следующего межпостового перегона открывает проходной сигнал и пропускает поезд без остановки, вручая машинисту Путевую записку на ходу.

После проследования поезда ДСП поста закрывает проходной сигнал и уведомляет по форме 11 ДСП соседних станций о проследовании поезда.

Если же впереди лежащий межпостовой перегон занят, то прибывающий поезд задерживается у проходного светофора с запрещающим показанием до освобождения перегона. Телефонограмма на позади лежащую железнодорожную станцию об отправлении этого поезда с поста подается только после отправления его с поста.

О прибытии поезда ДСП станции прибытия уведомляет ДСП поста по форме № 4.

При неисправности проходного светофора на путевом посту ДСП поста при свободности впереди лежащего перегона встречает поезд непосредственно у светофора и вручает машинисту Путевую записку на право дальнейшего следования. Вверху Путевой записки делается отметка «Светофор на посту неисправен».

30. Об отправлении поезда по правильному железнодорожному пути с возвращением обратно ДСП станции отправления извещает ДСП соседней станции (ДСП поста) телефонограммой по форме № 3 с добавлением слов «до … км с возвращением обратно», а о возвращении поезда обратно уведомляет ДСП соседней станции (ДСП поста) по форме № 7.

Машинисту отправляемого поезда выдается Путевая записка с добавлением в ее тексте слов «до … км с возвращением обратно».

Поезда, возвращающиеся обратно на железнодорожную станцию отправления, при наличии на перегоне путевых постов проследуют эти посты безостановочно. О проследовании возвращающегося поезда ДСП поста уведомляет ДСП впереди лежащего поста или ДСП станции по форме № 7.

31. При наличии примыкания на посту, являющемся раздельным пунктом межстанционного перегона, поезда по правильному пути с железнодорожной станции на примыкание и с примыкания на железнодорожную станцию отправляются в обычном порядке. Об отправлении поезда ДСП станции или ДСП поста подает телефонограмму по форме № 3, о прибытии – по форме № 4.

Если примыкание обслуживается вспомогательным постом, то он участвует в переговорах о движении только тех поездов, которые следуют на примыкание или с примыкания. Об отправлении поезда на примыкание ДСП соседней станции и ДСП поста уведомляются по форме № 3 с добавлением слов «на пост … км».

О прибытии поезда после установки стрелки примыкания в нормальное положение ДСП поста уведомляет ДСП обеих станций по форме № 4. Отправление поезда с примыкания, обслуживаемого вспомогательным постом, на одну из соседних железнодорожных станций производится в порядке, предусмотренном в пункте 25 настоящего приложения.

32. При отправлении поезда в порядке регулировки по неправильному железнодорожному пути (после получения приказа ДНЦ) обмен телефонограммами между ДСП станций производится по формам:

Форма № 16	Форма № 17
«Могу ли отправить поезд № … по … неправильному пути. ДСП (подпись)».	«Ожидаю поезд № … по … неправильному пути. ДСП (подпись)».

Уведомление об отправлении поезда подается по форме № 3, а о прибытии – по форме № 4 с добавлением в обоих случаях слов «по … неправильному пути».

При отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути с возвращением обратно на железнодорожную станцию отправления к телефонограммам по формам №№ 16 и 17 добавляются слова «до … км и обратно», а в форме № 17, кроме того, слово «ожидаю» заменяется словами «можете отправить».

Вверху бланка Путевой записки, выдаваемой машинисту, делается отметка: «По … неправильному пути».

33. При закрытии на двухпутном участке одного из железнодорожных путей с установлением однопутного движения по незакрытому железнодорожному пути телефонограммы об отправлении и прибытии поездов передаются по формам №№ 1, 2, 3, 4 и другим, установленным для однопутных участков. Вверху бланка Путевой записки в этих случаях делается отметка: «… путь для движения закрыт».

ПРИЛОЖЕНИЕ № 6
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе на
железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок организации движения поездов при перерыве действия всех средств сигнализации и связи

I. Общие положения

1. При перерыве действия всех средств сигнализации и связи движение поездов производится на однопутных участках при посредстве письменных извещений, а на двухпутных – с разграничением временем, положенным на проследование поездом перегона между железнодорожными станциями.

Движение поездов при посредстве письменных извещений или с разграничением временем, положенным на проследование поездом перегона, устанавливается в тех случаях, когда переговоры о движении поездов между ДСП станций, ограничивающих перегон, невозможно осуществить ни по одному из имеющихся в их распоряжении видов связи непосредственно между ними.

2. Занятие поездом перегона при перерыве действия всех средств сигнализации и связи производится на основании разрешения на бланке ДУ-56, выдаваемого ДСП станции машинисту поезда.

Если при этом сведений о прибытии на соседнюю железнодорожную станцию ранее отправленного поезда нет, машинист поезда должен следовать по перегону с особой бдительностью и готовностью к немедленной остановке на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, так как хвост впереди отправленного поезда может быть не огражден.

3. При перерыве действия всех средств сигнализации и связи запрещается отправлять поезда:

1) с опасными грузами класса 1 (ВМ), негабаритными грузами, поезда: соединенные, повышенных длины и массы, а также обслуживаемые одним машинистом;

2) с остановкой для работы на перегоне, кроме восстановительных и пожарных поездов и вспомогательных локомотивов;

3) следующие на примыкание на перегоне.

Подталкивающие локомотивы должны следовать по всему перегону до соседней железнодорожной станции.

II. Движение поездов на однопутных перегонах

4. При перерыве действия всех средств сигнализации и связи впредь до установления движения поездов по письменным извещениям на перегон, ограниченный железнодорожными станциями, между которыми прекратилась связь, может быть отправлен поезд только нечетного направления, являющегося для однопутных перегонов преимущественным. Ни один из поездов направления, противоположного преимущественному, не может быть отправлен на перегон до установления движения по письменным извещениям, за исключением:

1) поезда, на отправление которого до перерыва связи было получено разрешение от железнодорожной станции преимущественного направления (блок-сигнал согласия при полуавтоматической блокировке, поездная телефонограмма при телефонных средствах связи, изъятый жезл перегона при электрожезловой системе). Это исключение не распространяется на однопутные перегоны с двусторонней автоблокировкой;

2) восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива – по требованию о высылке помощи, полученному с перегона.

ДСП станции, как преимущественного направления, так и направления, противоположного преимущественному, получив требование с перегона об оказании помощи, организует отправление восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива с вручением машинисту разрешения на бланке ДУ-64 в соответствии с требованиями приложения № 7 к настоящей Инструкции.

На двухпутных перегонах, если один из железнодорожных путей до перерыва связи был закрыт, впредь до установления движения по письменным извещениям первым может быть отправлен поезд только того направления, которое для оставшегося действующего железнодорожного пути было правильным при двухпутном движении.

5. На отправление первого поезда преимущественного направления разрешения ДСП соседней станции не требуется, если перегон не оборудован двусторонней автоблокировкой, а на железнодорожных путях необщего пользования, если известно, что перегон свободен.

На однопутном перегоне, оборудованном двусторонней автоблокировкой, первый поезд преимущественного направления может быть отправлен с железнодорожной станции только после обеспечения ДСП станции натурной проверки свободности перегона на всем протяжении с одновременной доставкой ДСП соседней станции письменного извещения о дальнейшем порядке движения поездов. О проверке свободности перегона делается запись в журнале движения поездов с указанием способа проверки и фамилии работника, производившего эту проверку.

6. Восстановительный поезд (специальный самоходный железнодорожный подвижной состав), пожарный поезд или вспомогательный локомотив разрешается отправить на перегон при прекращении действия всех средств сигнализации и связи как в преимущественном, так и противоположном направлении, но только после получения от машиниста остановившегося на перегоне поезда или работников подразделений пути, сигнализации и связи, электроснабжения соответствующего

требования. При этом, если перегон оборудован автоблокировкой, ДСП станции, получив требование об оказании помощи, до отправления восстановительного поезда или вспомогательного локомотива обязан убедиться, что между железнодорожной станцией и местом, куда высылается помощь, нет других поездов.

7. Пересылка письменных извещений между железнодорожными станциями начинается с первым поездом, отправляемым на перегон при перерыве действия всех средств сигнализации и связи.

При этом машинисту ведущего локомотива на право занятия перегона выдается разрешение на бланке ДУ-56. Кроме того, с машинистом этого поезда посылается на соседнюю железнодорожную станцию письменное извещение на бланке ДУ-55 о порядке дальнейшего движения поездов, заполненное по одной из следующих форм:

форма А: «Отправил к Вам в … ч … мин. поезд № …. По прибытии его ожидаю от Вас поезд. ДСП ….»;

форма Б: «Отправил к Вам в … ч … мин. поезд № …, после которого в … ч … мин. отправляю еще поезд № …. ДСП ….».

8. Если к моменту перерыва действия всех средств сигнализации и связи на железнодорожной станции отсутствуют нечетные поезда для отправления на перегон, ограниченный железнодорожными станциями, между которыми прекратилась связь, то ДСП станции, имеющий право отправления первого поезда, если ему известно о наличии к отправлению на этот перегон поезда с соседней железнодорожной станции, посылает на эту железнодорожную станцию извещение, заполненное по форме В:

форма В: «Ожидаю от Вас поезд. ДСП ….».

На перегонах, не оборудованных двусторонней автоблокировкой, для пересылки письменных извещений формы В разрешается использовать несъемные дрезины, одиночные локомотивы, а также другие транспортные средства.

9. После получения ДСП станции извещения форм А, Б или В движение поездов по письменным извещениям считается установленным.

10. Отправление поездов, следующих в одном направлении, должно производиться через промежуток времени, необходимый для проследования впереди отправленным поездом всего межстанционного перегона, с прибавлением 3 мин.

Путевые посты, действовавшие до перерыва связи как раздельные пункты, участия в движении поездов не принимают.

Если до перерыва действия всех установленных средств сигнализации и связи с железнодорожной станции был отправлен поезд преимущественного направления на примыкание на перегоне, а уведомление от ДСП поста о прибытии поезда и уборке его на примыкание не получено, то перегон считается занятым на все время, необходимое для проследования поезда до вспомогательного поста и уборки его на примыкание, с прибавлением 3 мин.

ДСП поста после уборки поезда на примыкание обязан установить стрелку примыкания в нормальное положение (по главному пути) и не допускать выхода железнодорожного подвижного состава на главный путь до восстановления связи с ДСП соседних станций.

11. В течение перерыва действия всех средств сигнализации и связи поезда отправляются по разрешениям на бланке ДУ-56.

Чтобы не прерывать связи друг с другом, ДСП станций впредь до восстановления нормального действия устройств сигнализации и связи обязаны пересылать с машинистом ведущего локомотива каждого поезда в том и другом направлении письменные извещения по форме А или Б о дальнейшем отправлении поездов.

Извещения по формам А, Б и В на обеих железнодорожных станциях записываются в журнал поездных телефонограмм.

Переход на движение поездов при посредстве письменных извещений оформляется в журнале поездных телефонограмм записью следующего содержания:

«Дата ..., ... ч ... мин. В связи с перерывом действия всех средств сигнализации и связи на перегоне ... ... движение поездов установлено при посредстве письменных извещений.

ДСП ... (название станции и подпись)».

12. Если до перерыва действия всех средств сигнализации и связи ДСП станции, получающим с прекращением связи право преимущественного отправления поездов, дано согласие на отправление на перегон, ограниченный железнодорожными станциями, между которыми прекратилась связь, поезда не преимущественного направления (четного), то перегон считается занятым впредь до прибытия этого поезда или до получения ДСП соседней станции (ДСП поста) уведомления, что поезд отправлен не будет.

Если согласие дано на отправление четного поезда на вспомогательный пост, имеющего примыкание, перегон считается занятым до получения от ДСП поста уведомления о прибытии поезда и его уборке на примыкание.

13. Если до перерыва действия всех средств сигнализации и связи ДСП поста было дано разрешение на отправление с примыкания поезда нечетного направления и от ДСП поста получено извещение об отправлении этого поезда, то после перерыва связи ДСП станции, отправляющему на перегон поезда преимущественного направления, разрешается отправлять на соседнюю железнодорожную станцию первый поезд этого направления через промежуток времени, необходимый для проследования отправленным поездом части перегона от вспомогательного поста до железнодорожной станции, с прибавлением 3 мин.

Если уведомление об отправлении нечетного поезда с вспомогательного поста, имеющего примыкание, получено не было, то перегон считается занятым впредь до получения от ДСП поста уведомления об отправлении поезда и установке стрелки примыкания по главному пути или о задержке отправления поезда.

До получения соответствующего уведомления с вспомогательного поста, имеющего примыкание, запрещается отправлять поезд на перегон также и в тех случаях, когда до перерыва связи было согласовано отправление с примыкания поезда с возвращением его на примыкание.

14. Если ДСП станции, получающим с прекращением связи право на отправление первого поезда в преимущественном направлении, разрешение на отправление поезда было получено до перерыва связи, то, отправляя поезд по этому разрешению, он обязан одновременно установить письменную связь с ДСП соседней станции.

15. После восстановления действия соответствующих средств сигнализации и связи движение поездов по этим видам связи возобновляется приказом ДНЦ, который обязан предварительно проверить свободность перегона.

16. Если средства сигнализации и связи восстановлены ранее, чем диспетчерская связь, то ДСП станции, пользующийся правом отправления поездов в преимущественном направлении, передает ДСП соседней станции телефонограмму:

«На перегоне между станциями … … движение поездов устанавливается по …… (такой-то) связи.

Последним прибыл от Вас поезд № …. Отправлен к Вам поезд № …. ДСП ….».

ДСП соседней станции, убедившись в свободности перегона, отвечает:

«Последним прибыл от Вас поезд № …. Отправлен к Вам поезд № …, перегон свободен. ДСП ….».

После обмена этими телефонограммами ДСП обеих станций переходят к руководству движением поездов при посредстве основных средств сигнализации и связи.

III. Движение поездов на двухпутных перегонах

17. На двухпутных перегонах при перерыве действия всех средств сигнализации и связи поезда отправляются по правильному железнодорожному пути с разграничением их временем, положенным по расписанию для проследования поездом перегона, с прибавлением 3 мин., если в момент перерыва связи блокировка была установлена в соответствующем направлении.

Если ДСП станции до перерыва действия всех средств сигнализации и связи было дано согласие на отправление поезда с соседней железнодорожной станции по неправильному пути, то после прибытия этого поезда на железнодорожную станцию, перед отправлением первого поезда по правильному железнодорожному пути ДСП станции должен убедиться в свободности перегона от встречных поездов.

18. При наличии между железнодорожными станциями путевых постов, действовавших до перерыва связи как раздельные пункты перегона, эти посты остаются действующими и при перерыве связи.

В этом случае при отправлении поезда ДСП станции выжидает время, положенное по расписанию для прибытия ранее отправленного поезда до путевого поста, с прибавлением 3 мин., и выдает разрешение на следование поезда только до первого попутного путевого поста.

19. Получив требование о высылке восстановительного поезда (специального самоходного железнодорожного подвижного состава), пожарного поезда или вспомогательного локомотива, когда его необходимо отправить по неправильному пути, ДСП станции обязан убедиться в свободности этого железнодорожного пути от поездов (от железнодорожной станции до места, куда необходимо высылать помощь).

20. После восстановления соответствующих средств сигнализации и связи движение поездов по этим видам связи возобновляется приказом ДНЦ, а при отсутствии диспетчерской связи – каждой железнодорожной станцией по правильному для нее железнодорожному пути.

21. Для выяснения свободности перегона в случаях, предусмотренных в пунктах 5, 6, 8, 17, 19 настоящего приложения, ДСП станции разрешается использовать любую возможность (переговоры с ДСП соседней станции по радиосвязи, мобильной радиосвязи, автотранспортные средства, съемные автодрезины), а в случаях, предусмотренных в пункте 8 настоящего приложения, и одиночные локомотивы.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 7
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе на
железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок организации движения восстановительных, пожарных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава и вспомогательных локомотивов

I. Отправление поезда с железнодорожной станции на перегон

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.

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 быстрейшее 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 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 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 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 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 ДУ-64 – со скоростью не более 20 км/ч.

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, изъяты 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 электрожезловой 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, производятся 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 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.

II. Возвращение поезда с перегона на железнодорожную станцию

14. Если после остановки на перегоне поезд не может продолжать движение вперед и его необходимо возвратить 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 осажен 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 ДУ-64.

На перегонах, оборудованных автоблокировкой, приказ о возможности осаживания поезда или разрешение на бланке 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 моторвагонных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава и одиночных локомотивов производится со скоростью, обеспечивающей остановку в пределах видимости светофоров и железнодорожного подвижного состава; машинист моторвагонного 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».

III. 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 прибудет 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 ДУ-64, а при диспетчерской централизации – по регистрируемому приказу ДНЦ. Не доезжая до 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 моторвагонного поезда на перегоне и когда его дальнейшее самостоятельное движение невозможно, разрешается прицеплять к нему вслед идущий моторвагонный 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.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 8
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе на
железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок организации движения хозяйственных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава при производстве работ на железнодорожных путях и искусственных сооружениях

1. На производство ремонтных и строительных работ, требующих по своему характеру закрытия перегона, главного железнодорожного пути перегона или железнодорожной станции, а также приемоотправочного железнодорожного пути железнодорожной станции, должно быть получено разрешение владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования. При наличии соответствующего разрешения закрытие и открытие перегона (железнодорожного пути перегона или железнодорожной станции) до начала работ и после их окончания оформляются приказом ДНЦ.

Для производства больших по объему ремонтных и строительных работ в графике движения поездов должны предусматриваться окна и учитываться ограничения скорости, вызываемые этими работами.

Для выполнения работ по текущему содержанию железнодорожного пути, искусственных сооружений, контактной сети и устройств СЦБ должны предоставляться предусматриваемые в графике движения поездов технологические окна продолжительностью 1,5 – 2 часа, а при производстве этих работ комплексами машин, специализированными бригадами и механизированными колоннами – продолжительностью 3 – 4 часа, в соответствии с порядком, установленным владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

На время производства работ, вызывающих перерыв движения, а также для производства которых в графике движения предусмотрены окна, руководитель работ обязан установить постоянную связь (телефонную или по радио) с ДНЦ.

На участках, где окна в графике движения поездов предусматриваются в темное время суток, руководитель работ обязан обеспечить освещение места производства работ.

2. В разрешении на производство работ указываются: виды работ, время, на которое согласовано закрытие перегона или отдельного железнодорожного пути (одного из железнодорожных путей многопутного перегона), должность и фамилия лица, осуществляющего единое руководство этими работами. Фамилию и должность руководителя работ ДНЦ обязан сообщить ДСП станций, ограничивающих перегон.

Запрещается предоставление «окна» для производства работ на перегоне и железнодорожной станции при отсутствии руководителя данных работ, указанного

в разрешении владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Порядок оформления разрешений на предоставление «окна» с указанием перегонных времен хода всех категорий поездов, изменений в расписании движения поездов, определения для каждого поезда километра первоначальной остановки, а также организации «окон» большой продолжительности (8 и более часов), в том числе замены части хозяйственных поездов на перегоне, выпуска на перегон первой группы, возвращения и отправления очередной группы устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

3. Перед закрытием перегона руководитель работ обязан оформить заявку в журнале диспетчерских распоряжений у ДСП станции с последующей передачей данной заявки по телефону на соседнюю железнодорожную станцию, ограничивающую перегон, и ДНЦ. ДСП соседней станции текст данной заявки оформляет в журнале диспетчерских распоряжений. В тексте заявки указывается последовательность отправления на закрытый перегон хозяйственных поездов, с указанием для каждого поезда километра первоначальной остановки на закрытом перегоне (или главном железнодорожном пути) и железнодорожной станции, куда они должны следовать по окончании работ.

4. С наступлением срока начала работ с закрытием перегона (железнодорожного пути) ДНЦ устанавливает его свободность от поездов или свободность соответствующего железнодорожного пути на двухпутном и многопутном участках, после чего дает ДСП станций, ограничивающих перегон, и руководителю работ приказ о закрытии.

В исключительных случаях при отсутствии на месте работ телефонной или радиосвязи с ДНЦ приказ о состоявшемся фактическом закрытии перегона или железнодорожного пути передается руководителю работ ДСП станции, ближайшей к месту работ (по телефону или через нарочного, командируемого с места работ).

Запрещается приступать к работам до получения руководителем работ приказа ДНЦ (письменного, по телефону или радиосвязи) и до ограждения места работ установленными сигналами.

5. Отправление хозяйственных поездов, включая отдельные единицы специального самоходного железнодорожного подвижного состава (далее в настоящем приложении – хозяйственный поезд), на перегон (или железнодорожный путь перегона), закрытый для ремонта сооружений и устройств, производится по разрешениям на бланке ДУ-64 с соблюдением требований пункта 24 приложения № 9 к настоящей Инструкции. В соответствии с разрешением в бланке ДУ-64 указывается место (километр) первоначальной остановки каждого поезда.

ДСП станции перед отправлением последнего хозяйственного поезда на закрытый перегон, для исключения отправления на этот перегон других поездов в попутном направлении, изымает из аппарата ключ-жезл (при его наличии) соответствующего перегона (железнодорожного пути перегона) до вступления последнего хозяйственного поезда на участок удаления. Изъятый ключ-жезл возвращается в аппарат после получения регистрируемого приказа ДНЦ об открытии перегона (железнодорожного пути перегона) для движения поездов.

6. На закрытом перегоне (железнодорожном пути) может работать одновременно несколько хозяйственных поездов, в том числе и принадлежащих

различным организациям, но находящихся под руководством одного работника (руководителя работ), указываемого в разрешении владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования в соответствии с пунктом 2 настоящего приложения.

Машинист каждого хозяйственного поезда должен следовать до места, указанного в разрешении на бланке ДУ-64. Первый поезд следует с установленной скоростью, последующие на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч. Места первоначальной остановки хозяйственных поездов последовательно отправляемых на перегон должны находиться на расстоянии не менее 1 км друг от друга. В случае, если расстояние от железнодорожной станции отправления до места работ не позволяет выдержать интервалы не менее 1 км между попутными хозяйственными поездами, то в разрешениях на бланках ДУ-64, выдаваемых каждому хозяйственному поезду, должны указываться километры и пикеты первоначальной остановки, в соответствии с разрешением на производство работ.

При отправлении хозяйственных поездов на закрытый перегон с соседних раздельных пунктов навстречу друг другу ДСП станций по указанию ДНЦ в разрешениях на бланке ДУ-64 после записи о цели отправления вносят запись следующего содержания:

«На перегон отправлен встречный хозяйственный поезд № ….».

Хозяйственные поезда, отправляемые на закрытый перегон с различных раздельных пунктов навстречу друг другу, должны следовать с особой бдительностью, со скоростью не более 20 км/ч, только до места, указанного в разрешении (приказе), где по указанию руководителя работ устанавливается переносной сигнал остановки, находящийся под охраной стоящего около него сигналиста с ручным красным сигналом. Расстояние между пунктами остановки встречных поездов должно быть не менее 1 км. Машинист хозяйственного поезда после остановки на указанном в разрешении месте сообщает по радиосвязи машинисту встречного хозяйственного поезда и машинистам хозяйственных поездов, движущимся вслед, о своем местонахождении.

При отправлении хозяйственного поезда вслед за уже отправленным хозяйственным поездом ДСП станции в разрешении на бланке ДУ-64 после записи о цели отправления вносит запись следующего содержания:

«Впереди отправлен хозяйственный поезд № ….».

После остановки дальнейшее передвижение хозяйственных поездов по перегону осуществляется по указанию руководителя работ на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч с особой бдительностью. О своих последующих передвижениях до начала места производства работ машинисты встречных хозяйственных поездов уведомляют друг друга по радиосвязи.

7. Если работы производятся на перегоне, оборудованном автоблокировкой, то по согласованию с ДНЦ разрешается отправлять хозяйственные поезда к месту работ по сигналам автоблокировки, не ожидая закрытия перегона.

Машинисту каждого поезда выдается предупреждение об остановке на перегоне в месте, указанном в заявке руководителя работ.

Разрешение на бланке ДУ-64 при отправлении таких поездов на перегон, подлежащий закрытию, вручается руководителю работ или уполномоченному им работнику, который передает его машинисту после остановки поезда на перегоне в обусловленном месте и получения приказа ДНЦ о закрытии перегона. Перегон или соответствующий железнодорожный путь закрывается для ремонтных работ приказом ДНЦ после освобождения от поездов, отправленных впереди хозяйственных поездов.

8. На больших по времени хода перегонах с благоприятным планом и профилем пути, не оборудованных автоблокировкой, по указанию ДНЦ разрешается отправлять хозяйственные поезда к месту работы, не ожидая закрытия перегона, вслед за ранее отправленным грузовым поездом, но не менее чем через 5 мин. после его отправления. Разрешение передается ДСП станций, ограничивающих перегон, и руководителю работ регистрируемым приказом ДНЦ:

«В связи с предстоящим закрытием перегона ... (... пути перегона ...) для производства работ разрешаю отправить на этот перегон по ... пути хозяйственные поезда со станции ... вслед за поездом № .... ДНЦ ...».

В этом случае каждый хозяйственный поезд отправляется по разрешению на бланке ДУ-64. В соответствии с заявкой руководителя в разрешении указывается место (километр, пикет) первоначальной остановки каждого поезда на перегоне. Машинисту первого хозяйственного поезда вручается также предупреждение:

«Впереди Вас в ... ч ... мин. отправлен поезд № ..., сообщение о прибытии которого не получено».

При следовании хозяйственных поездов по перегону должен соблюдаться порядок, предусмотренный в пункте 6 настоящего приложения.

9. Отправляемые с железнодорожной станции в одном поезде для одновременной работы на перегоне хозяйственные поезда могут на перегоне расцепляться или соединяться по указанию руководителя работ.

Возможный состав и порядок размещения в таких поездах специального самоходного подвижного состава определяются руководителем работ в соответствии с порядком, установленным владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

При отправлении с железнодорожной станции нескольких хозяйственных поездов, соединенных друг с другом для последующей их работы на перегоне по указанию руководителя работ, машинисту каждого из них должно выдаваться отдельное разрешение на бланке ДУ-64 с присвоением каждому хозяйственному поезду отдельного номера. При отсутствии разрешения на бланке ДУ-64, руководителю работ запрещается осуществлять расцепку хозяйственных поездов на перегоне.

10. Хозяйственные поезда при производстве работ на перегоне или в пределах железнодорожной станции должны сопровождаться руководителем работ или уполномоченным им работником.

По указанию уполномоченного представителя владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования на хозяйственные поезда в необходимых случаях могут назначаться главные кондукторы.

11. Ко времени окончания установленного перерыва в движении поездов для производства работ последние должны быть полностью закончены, сооружения и

устройства приведены в состояние, обеспечивающее безопасное движение поездов, и сигналы остановки сняты с оставлением, если необходимо, сигналов уменьшения скорости и соответствующих сигнальных знаков.

12. Отправление хозяйственных поездов с перегона производится по указанию руководителя работ, согласованному предварительно с ДНЦ.

О намеченном порядке возвращения хозяйственных поездов с перегона ДНЦ ставит в известность ДСП станций, ограничивающих перегон.

По окончании работы хозяйственных поездов руководитель работ обязан лично или через подчиненных работников осмотреть железнодорожный путь и другие ремонтируемые устройства на всем протяжении участка работы, обеспечить немедленное устранение недостатков, препятствующих нормальному движению, а также проверить, не находятся ли грузы за пределами установленных габаритов.

13. Если на двухпутных перегонах, оборудованных автоблокировкой, хозяйственные поезда после окончания работ отправляются на железнодорожную станцию по правильному пути, то их движение, независимо от наличия у машинистов разрешения на бланке ДУ-64, производится по сигналам автоблокировки с установленной скоростью.

В остальных случаях скорость следования возвращаемых после работы на перегоне хозяйственных поездов (кроме первого) должна быть на железнодорожных путях общего пользования не более 20 км/ч, при расстоянии между ними не менее 1 км, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, при расстоянии от впереди идущего поезда не менее длины тормозного пути.

14. Открытие перегона (железнодорожного пути) производится приказом ДНЦ только после получения уведомления (письменного, по телефону или радиосвязи) от уполномоченного представителя подразделения путевого хозяйства владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, об окончании путевых работ или работ на искусственных сооружениях, об отсутствии на перегоне хозяйственных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава (или об их отправлении по правильному железнодорожному пути двухпутного перегона), а также других препятствий для безопасного движения поездов независимо от того, какая организация выполняла работы. Уведомление передается ДНЦ непосредственно или через ДСП ближайшей станции. Уведомление, полученное по телефону или радиосвязи, ДНЦ записывает в журнал диспетчерских распоряжений.

Восстановление действия существующих средств СЦБ и связи или электроснабжения (если работа их нарушалась) производится после получения уведомления, соответственно, от уполномоченного представителя подразделений СЦБ, связи или электроснабжения владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

15. На двухпутных перегонах, оборудованных автоблокировкой, ДНЦ после получения уведомления об окончании ремонтных и строительных работ, отсутствии препятствий для движения поездов, исправном действии автоблокировки и об отправлении с места работ хозяйственных поездов (специального самоходного железнодорожного подвижного состава) по правильному железнодорожному пути разрешается открывать перегон для движения поездов по автоблокировке, не

ожидая прибытия всех хозяйственных поездов (специального самоходного железнодорожного подвижного состава) на соседнюю железнодорожную станцию.

16. Хозяйственные поезда и специальный самоходный железнодорожный подвижной состав, следующие с перегона после работы друг за другом, разрешается принимать на один и тот же железнодорожный путь железнодорожной станции или на свободный участок другого железнодорожного пути, занятого железнодорожным подвижным составом. При этом поезда, прибывающие с перегона, принимаются на свободный участок железнодорожного пути железнодорожной станции при запрещающем показании входного светофора в порядке, предусмотренном в пункте 30 приложения № 9 к настоящей Инструкции.

При вводе поезда на железнодорожную станцию машинист должен соблюдать особую бдительность и быть готовым к немедленной остановке, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

17. Порядок движения поездов по остающемуся железнодорожному пути на двухпутных и многопутных перегонах в период закрытия для ремонтных работ одного из железнодорожных путей с учетом осуществления необходимых мер по лучшему использованию пропускной способности (пропуск соединенных поездов, движение поездов с разграничением временем, применение временных устройств автоблокировки, открытие временных постов) устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

18. Работы по ремонту железнодорожного пути, сооружений и устройств, не требующие по своему характеру закрытия перегона, выполняются, как правило, в перерывах между поездами. Порядок обеспечения безопасности движения поездов при таких работах устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

19. Отправление хозяйственных поездов на перегоны (железнодорожные пути перегонов), где не производятся работы по ремонту сооружений и устройств или где характер работ не требует закрытия перегона (железнодорожного пути), осуществляется по устному указанию ДНЦ.

Указанные поезда отправляются на перегон по разрешениям, предусмотренным для соответствующих средств сигнализации и связи.

Руководителю работ и машинисту выдается предупреждение о времени прибытия (возвращения) поезда на железнодорожную станцию. Занимать перегон сверх времени, указанного в предупреждении, запрещается.

До выезда хозяйственного поезда с перегона руководитель работ обязан убедиться в том, что препятствий для нормального движения поездов нет.

20. При работе специального самоходного железнодорожного подвижного состава на одном из железнодорожных путей двухпутного или многопутного перегона, а также приемоотправочном или главном железнодорожных путях железнодорожной станции соседний железнодорожный путь ограждается сигналами в случаях и в порядке, установленном владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования. На поезда, следующие по этому железнодорожному пути, выдаются предупреждения в соответствии с заявкой руководителя работ.

21. При работе снегоочистителя вагонного типа или струга, балластера, путеукладчика, подъемного крана, щебнеочистительной и других машин на

двухпутных или многопутных участках, а также на приемоотправочных или главных железнодорожных путях железнодорожных станций машинистам поездов, проходящих по соседнему железнодорожному пути, выдаются предупреждения следующего содержания:

«На перегоне (станции) ... по ... пути работает путевой струг (снегоочиститель). При следовании по перегону (станции) соблюдать особую бдительность; перед местами с плохой видимостью подавать оповестительные продолжительные свистки».

Эти предупреждения выдаются ДСП станции по указанию ДНЦ.

22. На станционных железнодорожных путях запрещается производить работы, требующие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, без согласия ДСП станции и без предварительной записи руководителем работ в журнале осмотра и без выдачи предупреждения установленной формы.

В случаях производства работ на контактной сети в журнале осмотра должно быть указано, какие железнодорожные пути, стрелки или секции контактной сети закрываются для движения всех поездов или только электроподвижного состава.

ДСП станции, ознакомившись с содержанием записи руководителя работ в журнале осмотра, дает указания ДСП постов, сигналистам, дежурным стрелочных постов, составителям, а через них и машинистам локомотивов, работающих на железнодорожной станции, о недопустимости заезда на те или иные железнодорожные пути или участки железнодорожных путей, об уменьшении скорости или особой бдительности при следовании по железнодорожным путям, где производятся работы, а о предстоящем пропуске поездов и маневровых передвижениях информирует по парковой связи работников, находящихся на станционных железнодорожных путях, или включает речевой информатор.

При приеме поездов на железнодорожные пути, где производятся такие работы, машинистам в случае необходимости выдаются предупреждения об уменьшении скорости или принятии других мер предосторожности.

Ввод устройств в действие по окончании работ производится ДСП станции на основании записи руководителя работ в журнале осмотра или регистрируемой в том же журнале телефонограммы, переданной ДСП станции с последующей личной подписью руководителя работ.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 9
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе на
железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок организации приема и отправления поездов

I. Общие положения

1. Порядок использования технических средств железнодорожной станции устанавливается ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, которыми регламентируется безопасный и беспрепятственный прием, отправление и проследование поездов по железнодорожной станции, безопасность внутристанционной маневровой работы и соблюдение требований охраны труда.

Порядок, установленный ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, является обязательным для работников всех подразделений владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Маршрут для приема или отправления каждого поезда должен быть приготовлен своевременно и входной (выходной) светофор открыт с таким расчетом, чтобы машинист принимаемого (отправляемого) поезда мог своевременно воспринять открытое положение сигнала и не допустить снижения установленной скорости поезда при входе на железнодорожную станцию или задержки поезда при отправлении с железнодорожной станции.

ДСП станции, а на участках с диспетчерской централизацией – ДНЦ, перед приемом поезда обязан:

1) убедиться в свободности железнодорожного пути приема поезда;

2) прекратить маневры с выходом на железнодорожный путь и маршрут приема поезда;

3) приготовить маршрут приема поезда;

4) открыть входной светофор.

ДСП станции, а на участках с диспетчерской централизацией – ДНЦ, перед отправлением поезда обязан:

1) убедиться в свободности перегона, а при автоматической блокировке – первого блок-участка перегона;

2) прекратить маневры с выходом на маршрут отправления поезда;

3) приготовить маршрут отправления;

4) открыть выходной светофор или вручить машинисту другое разрешение на занятие перегона.

Перед приемом и отправлением каждого поезда ДСП станции обязан прекратить маневры с выходом на железнодорожный путь и маршрут приема

(отправления), а также на железнодорожных путях, с которых невозможно исключить выход железнодорожного подвижного состава на маршрут следования поезда, путем установки стрелок в охранное положение.

ДСП станции запрещается открывать сигнал или давать другое разрешение на прием или отправление поезда до убеждения в фактическом прекращении маневров.

Порядок прекращения маневров, передачи ДСП станции распоряжений и его убеждения в их исполнении устанавливается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Порядок производства маневров в сортировочно – отправочных парках железнодорожных станций при отправлении поездов устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования и указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

2. На железнодорожных станциях, оборудованных электрической централизацией стрелок и светофоров, все операции по приготовлению маршрутов приема и отправления поездов выполняются лично ДСП станции или по его указанию оператором поста централизации. При управлении централизованными стрелками с исполнительных постов все распоряжения о приготовлении маршрутов приема или отправления поездов ДСП станции передает операторам исполнительных постов централизации и подтверждает распоряжение соответствующими действиями на аппарате управления. Правильность выполнения отданных распоряжений контролируется по индикации на аппаратах управления.

Порядок пользования устройствами электрической централизации стрелок и светофоров, а также действий ДСП станций и операторов постов централизации при приготовлении маршрутов для приема, отправления и пропуска поездов устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования и указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования. В этих же документах устанавливается порядок действий работников на железнодорожных станциях, имеющих как централизованные, так и нецентрализованные стрелки.

3. На железнодорожных станциях с нецентрализованными стрелками распоряжение о приготовлении маршрута приема или отправления поезда ДСП станции должен передавать одновременно всем старшим дежурным стрелочных постов, участвующим в приготовлении маршрута, четко и ясно, соблюдая установленный регламент переговоров в соответствии с приложением № 20 к настоящей Инструкции. Если дежурство старших дежурных стрелочных постов не установлено, распоряжения о приготовлении маршрута даются непосредственно дежурным стрелочных постов.

В приготовлении маршрутов для приема и отправления поездов должны участвовать стрелочные посты, расположенные во входной (выходной) горловине, в противоположном конце железнодорожного пути приема, а также другие посты, через которые возможен выход железнодорожного подвижного состава на маршрут приема или отправления поезда.

4. Распоряжение о приготовлении маршрута на стрелочные посты или исполнительные посты централизации ДСП станции должен передавать с учетом возможности окончания всех необходимых операций за время, обеспечивающее своевременное открытие соответствующего сигнала.

5. Правильность приготовления маршрута ДСП станции проверяет по индикации на аппаратах управления.

На железнодорожных станциях, не имеющих таких аппаратов управления, ДСП станции обязан проверить правильность приготовления маршрута по докладам старших дежурных стрелочных постов или дежурных стрелочных постов.

6. Если отдельные стрелки на железнодорожной станции расположены на значительном расстоянии от стрелочного поста и их, как правило, не выводят из нормального положения (съезды между главными железнодорожными путями, примыкания к главным и приемоотправочным железнодорожным путям и т.п.), то может быть установлен порядок проверки их положения и исправности не перед каждым принимаемым и отправляемым поездом, а лишь при вступлении на дежурство и периодически во время дежурства. Кроме того, положение и исправность таких стрелок должны обязательно проверяться в случаях, если перед приготовлением маршрута они переводились для маневровых передвижений, осмотра, ремонта и т.п. Такие стрелки должны быть оборудованы контрольными замками, ключи от которых должны находиться в аппаратах управления, а при отсутствии ключевой зависимости – храниться у ДСП станции.

Перечень железнодорожных станций, где разрешается применять такой порядок, с указанием номеров стрелок, утверждается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Порядок проверки положения таких стрелок указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

7. После доклада о готовности маршрута для приема или отправления поезда дежурными стрелочных постов, сигналистам и ДСП станции запрещается передавать дежурство другим работникам до тех пор, пока поезд, для которого приготовлен маршрут, не прибудет на железнодорожную станцию или не отправится с железнодорожной станции. При необходимости смены дежурства до прибытия или отправления поезда вновь вступающий работник обязан сам убедиться в правильности установки маршрута, не ссылаясь на выполнение этой операции работником, сдающим дежурство.

8. Останавливать грузовые поезда на железнодорожном пути, расположенном между пассажирским зданием и железнодорожным путем, где стоит пассажирский поезд, как правило, не допускается. В исключительных случаях при стоянке грузового поезда на железнодорожном пути между пассажирским зданием и пассажирским поездом грузовой поезд должен быть расцеплен и для пассажиров сделан проход (если нет переходного моста или тоннеля). При этом на железнодорожных станциях, где нет составительских бригад, владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования устанавливается порядок осуществления этих операций с указанием перечня работников, которые могут привлекаться для их выполнения.

Если необходимо пропустить поезд, маневровый состав или локомотив по железнодорожным путям, расположенным между стоящим пассажирским поездом и пассажирским зданием, ДСП станции и дежурный по вокзалу обязаны принять меры, обеспечивающие безопасность посадки и высадки пассажиров.

Порядок пропуска поездов и маневровых составов по железнодорожным путям, расположенным между пассажирским зданием и железнодорожным путем, где стоит пассажирский поезд, должен быть указан в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

9. На железнодорожных станциях, не имеющих электрической изоляции приемоотправочных железнодорожных путей (не оборудованных рельсовыми цепями или устройствами контроля свободности путей и путевыми устройствами АЛСН), ДСП станции перед приемом пассажирских, почтово-багажных и людских поездов на такие железнодорожные пути, обязаны докладывать ДНЦ о том, на какой железнодорожный путь будет приниматься поезд.

10. Прием или отправление поезда на железнодорожный путь или с железнодорожного пути, которые не предусмотрены для этого ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, могут быть допущены лишь в исключительных случаях по регистрируемому приказу ДНЦ. Перед тем как разрешить прием на такие железнодорожные пути пассажирских, почтово-багажных, грузопассажирских и людских поездов, ДНЦ должен согласовать свои действия с уполномоченным представителем владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования. В этих случаях при отсутствии у ДСП станции аппаратов управления, позволяющих ему контролировать положение стрелок в маршруте, правильность их установки в маршрутах приема и отправления пассажирских, почтово-багажных и людских поездов, должна быть проверена на железнодорожных путях общего пользования начальником железнодорожной станции или его заместителем, или ДСП станции, или дежурным по парку, а на железнодорожных путях необщего пользования – уполномоченным представителем владельца железнодорожных путей необщего пользования.

О приеме пассажирского поезда (моторвагонного поезда) на железнодорожный путь, не предусмотренный для этого ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, а также об остановке пассажирского поезда (моторвагонного поезда) на железнодорожной станции, где остановка его по расписанию не предусмотрена, ДСП станции должен информировать машиниста поезда по радиосвязи.

Перед приемом, отправлением пассажирского поезда (моторвагонного поезда), обслуживаемого одним машинистом, ДСП станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, – ДНЦ обязаны информировать машиниста поезда о готовности маршрута и открытии сигналов или необходимости вынужденной остановки поезда. Перечень железнодорожных станций, где ДСП станции, исходя из местных условий и размеров движения поездов, не может своевременно передать такое сообщение машинисту, и порядок обеспечения при

этом безопасности движения поездов устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

11. На железнодорожных станциях с централизованными стрелками ДСП станции при необходимости использования вариантных маршрутов для приема или отправления поезда с электрической тягой обязан убедиться в наличии контактной сети по маршруту следования такого поезда.

II. Прием поездов

12. Прием поездов на железнодорожную станцию должен производиться на свободные железнодорожные пути, предназначенные для этого ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, и только при разрешающем показании входного светофора, а пассажирских поездов (моторвагонных поездов), кроме того, на железнодорожные пути, оборудованные путевыми устройствами АЛСН. Порядок, обеспечивающий безопасность движения пассажирских поездов (моторвагонных поездов) при приеме на железнодорожные пути, не оборудованные этими устройствами, устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

ДСП станции обязан обеспечить наличие свободных железнодорожных путей для своевременного приема поездов и не допускать задержки поезда у входного светофора с запрещающим показанием без всякой не вызванной на то необходимости.

Для обеспечения безопасного приема поездов ДСП станции обязан:

1) принимать поезда на свободные от железнодорожного подвижного состава железнодорожные пути в соответствии со специализацией, установленной ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования;

2) заранее планировать последовательность занятия железнодорожных путей прибывающими поездами и в соответствии с этим готовить железнодорожный путь для приема каждого поезда;

3) вести учет положения (свободности или занятости) приемоотправочных железнодорожных путей (по индикации на аппаратах управления, на графике исполненного движения и другими способами).

13. На железнодорожных станциях с нецентрализованными стрелками ДСП станции, старшие дежурные стрелочных постов и дежурные стрелочных постов перед приемом поездов обязаны соблюдать следующий порядок приготовления маршрутов.

1) имея свободный железнодорожный путь для приема поезда, ДСП станции вызывает всех старших дежурных стрелочных постов (или дежурных стрелочных постов, если дежурство старших дежурных стрелочных постов не установлено), входящих в маршрут приема, и дает им распоряжение о приготовлении маршрута.

По указанию ДСП станции один из дежурных стрелочного поста в присутствии у телефона всех остальных повторяет это распоряжение, а все остальные подтверждают его восприятие словом «Верно». Убедившись, что

распоряжение понято правильно, ДСП станции подтверждает его словом «Выполняйте».

2) получив распоряжение о приготовлении маршрута, старшие дежурные стрелочных постов обязаны немедленно передать его для исполнения дежурным стрелочных постов своего района и также убедиться, что последние поняли его правильно.

К выполнению распоряжения все участвующие в приготовлении маршрута работники обязаны приступить немедленно.

Если в районе поста, участвующего в приготовлении маршрута, производится маневровая работа с выходом на железнодорожные пути и стрелки предстоящего приема поезда, то она должна быть немедленно прекращена, маневровый состав установлен в пределах железнодорожных путей, где его нахождение не препятствует следованию принимаемого поезда, в чем ДСП станции обязан убедиться в соответствии с пунктом 1 настоящего приложения порядком, установленным в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

При производстве маневров в противоположном конце железнодорожной станции дежурный соответствующего стрелочного поста должен поставить стрелки в положение, исключающее возможность выхода маневрового состава на железнодорожный путь приема, и запереть их.

Приготовляя маршрут, дежурные стрелочных постов обязаны проверить в установленном на железнодорожной станции порядке свободность железнодорожного пути приема, перевести стрелки в требуемое положение, проверить плотность прилегания остряков к рамным рельсам у каждой стрелки, входящей в маршрут, и запереть их на закладку и навесной стрелочный замок.

В районах, где работой руководят старшие дежурные стрелочных постов, последние обязаны лично проверить правильность приготовления маршрута дежурными стрелочных постов своего района, убедиться, что свободность железнодорожного пути проверена, и изъять ключи от запертых стрелок;

3) после окончания всех операций, связанных с приготовлением маршрута, и тщательного убеждения в правильности их выполнения каждый старший дежурный стрелочного поста (или дежурный стрелочного поста), получивший задание на приготовление маршрута, вызывает ДСП станции для доклада о готовности маршрута и свободности железнодорожного пути.

Доклад о готовности маршрута ДСП станции обязан принимать в присутствии у телефона одновременно всех дежурных стрелочных постов, которым давалось задание на приготовление маршрута. Последние поочередно докладывают ему о готовности маршрута.

На железнодорожных станциях, имеющих аппарат управления, позволяющий контролировать положение стрелок в заданном маршруте, ДСП станции убеждается в правильности выполнения распоряжения о приготовлении маршрута и по индикации на аппаратах управления;

4) убедившись, что маршрут приготовлен правильно, железнодорожный путь свободен, а маневры в соответствии с пунктом 1 настоящего приложения прекращены, ДСП станции открывает входной сигнал или дает распоряжение о его

открытии дежурному стрелочного поста, если управление сигналом находится на этом посту;

5) дежурные стрелочных постов обязаны внимательно следить за приготовленным маршрутом и за наличием проходов по смежным железнодорожным путям. Встречать поезда с установленными сигналами дежурные стрелочных постов должны в местах, указанных в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования;

6) при следовании поезда дежурные стрелочных постов обязаны обращать внимание на состояние вагонов, правильность положения груза на открытом железнодорожном подвижном составе, наличие предусмотренных сигналов и другое. О всех замеченных недостатках немедленно сообщать старшему дежурному стрелочного поста или ДСП станции, а в случаях, угрожающих безопасности движения или жизни людей, принимать меры к остановке поезда.

Дежурный стрелочного поста, в который входит стрелка, ограничивающая железнодорожный путь приема, обязан по наличию поездных сигнальных приборов, обозначающих хвост поезда, убедиться, что поезд прибыл в полном составе, проверить его установку в границах полезной длины железнодорожного пути и доложить об этом ДСП станции.

После прибытия (проследования) поезда дежурные стрелочных постов, не ожидая особого распоряжения, должны поставить стрелки в нормальное положение, а в случаях занятости железнодорожного пути – в направлении свободного железнодорожного пути.

Порядок приготовления маршрутов для приема поездов, а также порядок встречи прибывающих поездов на железнодорожных станциях, где один дежурный стрелочного поста обслуживает два поста, устанавливается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

14. ДСП станции, как правило, не должен принимать решение об изменении маршрута приема при разрешающем показании входного светофора.

В исключительных случаях, при необходимости изменения маршрута для приема поезда на другой свободный железнодорожный путь ДСП станции обязан предупредить машиниста, убедиться в правильности восприятия им информации, закрыть входной светофор, отменить заданный маршрут и только после этого дать установленным порядком новое задание на приготовление маршрута.

В случае необходимости экстренной остановки поезда для предотвращения аварийной ситуации ДСП станции немедленно передает машинисту поезда команду на остановку поезда по радиосвязи и закрывает соответствующий светофор.

15. Если необходимо принять на железнодорожную станцию последовательно несколько поездов, ДСП станции после получения доклада о готовности маршрута для одного из них разрешается давать дежурным стрелочных постов указание о предстоящем приготовлении маршрута для следующего поезда. В этом случае после прибытия в полном составе первого поезда и закрытия входного светофора немедленно готовится маршрут приема второго поезда. Стрелки, не входящие в маршрут первого поезда, могут быть установлены и заперты заблаговременно.

Доклад ДСП станции о готовности маршрута второму поезду передается одновременно с сообщением о прибытии первого поезда.

16. Порядок проверки свободности железнодорожного пути перед приемом поезда устанавливается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Способы проверки могут быть следующие:

1) по индикации на аппаратах управления на железнодорожных станциях, оборудованных электрической изоляцией приемоотправочных путей;

2) проверка свободности определенной части железнодорожного пути производится проходом указанного в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования работника железнодорожной станции (одного или двух, в зависимости от районов их работы) до места, откуда обеспечивается хорошая видимость проверяемого железнодорожного пути;

3) в темное время суток и при плохой видимости днем – сквозным проходом дежурного стрелочного поста или указанного в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования работника железнодорожной станции вдоль железнодорожного пути приема;

4) по поездным сигнальным приборам, обозначающим хвост поезда, проходящего железнодорожную станцию без остановки (при хорошей видимости всего железнодорожного пути).

В необходимых случаях по распоряжению ДСП станции проверка свободности одного или нескольких железнодорожных путей приема может быть произведена заблаговременно с ограждением каждого проверенного железнодорожного пути с обеих сторон переносными красными сигналами, снимаемыми после приготовления маршрута для приема поезда.

В зависимости от технических устройств, условий работы и расположения железнодорожных путей могут быть и другие способы проверки, но при этом четкое соблюдение установленного порядка должно исключать возможность приема поезда на занятый железнодорожный путь.

17. Если на железнодорожную станцию прибывает поезд, не устанавливающийся в границах полезной длины железнодорожного пути приема, то ДСП станции по радиосвязи может передать машинисту этого поезда разрешение на безостановочное (впредь до получения команды или сигнала остановки) проследование выходного (маршрутного) светофора железнодорожного пути приема по лунно-белому огню этого светофора при погашенном красном огне.

При отсутствии такого разрешения машинист прибывающего поезда при наличии лунно-белого огня на выходном (маршрутном) светофоре обязан остановиться, не проезжая выходного (маршрутного) светофора железнодорожного пути приема.

При необходимости осаживания такого поезда для его отправления по разрешающему показанию выходного светофора это производится по переданному машинисту по радиосвязи указанию ДСП станции после предварительной подготовки им маршрута для осаживания.

На железнодорожных путях необщего пользования прием поездов на частично занятые железнодорожным подвижным составом железнодорожные пути, а также непосредственно к технологическим участкам производится в соответствии с их специализацией, установленной в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования. При приеме поезда на такие железнодорожные пути ДСП станции обязан:

1) убедиться лично или через работников, указанных в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, что длина свободного участка железнодорожного пути приема достаточна для установки принимаемого поезда;

2) предупредить (по радиосвязи или через ДСП станции отправления) машиниста ведущего локомотива о приеме поезда на свободный участок частично занятого железнодорожным подвижным составом железнодорожного пути или непосредственно на железнодорожный путь технологического участка;

3) предупредить работников технологического участка о приеме поезда;

4) подготовить маршрут приема поезда;

5) открыть маневровый сигнал на входном светофоре.

Прибывающий поезд должен проследовать входной светофор со скоростью не более 15 км/ч, далее руководствоваться показаниями маневровых светофоров и остановиться на расстоянии не менее 10 м от стоящего на железнодорожном пути приема железнодорожного подвижного состава.

Машинист поезда при следовании непосредственно на свободный участок железнодорожного пути технологического объекта, руководствуется показанием технологического светофора и указаниями работника технологического участка.

При отсутствии маневрового сигнала на входном светофоре прием поезда на частично занятый железнодорожным подвижным составом железнодорожный путь производится маневровым порядком по указанию ДСП станции и сигналам дежурных стрелочных постов.

18. Поезда с опасными грузами класса 1 (ВМ) и негабаритными грузами должны приниматься на железнодорожные пути, указанные в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Меры безопасности, подлежащие соблюдению при приеме и отправлении поездов с негабаритными и опасными грузами класса 1 (ВМ), устанавливаются Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 05.04.1996 № 15 (с изменениями и дополнениями), и Инструкцией по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств-участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, утвержденной Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 19.10.2001 № 30 (с изменениями), а на железнодорожных путях необщего пользования, кроме того, инструкцией о порядке работы с вагонами, загруженными опасными грузами, утверждаемой владельцем железнодорожных путей необщего

пользования (руководителем подразделения владельца железнодорожных путей необщего пользования).

III. Отправление поездов

19. ДСП станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией – ДНЦ, не вправе открывать выходной светофор или давать другое разрешение на занятие перегона, не убедившись в том, что маршрут для отправления поезда готов, стрелки заперты, маневры на стрелках маршрута отправления прекращены, техническое обслуживание и коммерческий осмотр состава закончены. При отправлении поездов с железнодорожных станций их формирования, железнодорожных станций, где к составу поезда производилась прицепка и отцепка вагонов, или железнодорожных станций, где предусмотрена замена поездных сигналов, обозначающих хвост поезда, ДСП станции перед открытием выходного светофора или выдачей машинисту поезда разрешения на занятие перегона должен также убедиться в наличии поездного сигнала на последнем вагоне в порядке, установленном ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

При выдаче локомотива под пассажирский поезд или при смене локомотивной бригады дежурный по депо (пункту оборота локомотивных бригад) обязан сообщить ДСП станции об обслуживании локомотива одним машинистом с указанием номера локомотива, фамилии машиниста и времени его явки на работу.

ДСП станции записывает эти данные в журнал движения поездов и сообщает их ДНЦ.

ДНЦ, получив это сообщение, передает регистрируемый приказ на железнодорожные станции своего участка и сообщает ДНЦ соседнего участка по маршруту следования:

«Поезд № …, отправляемый со станции … обслуживается машинистом без помощника машиниста. Обеспечьте безопасный пропуск. ДНЦ …».

В ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования указываются железнодорожные пути приема и пропуска таких поездов.

На железнодорожных станциях с нецентрализованными стрелками ДСП станции, старшие дежурные стрелочных постов и дежурные стрелочных постов при отправлении поездов обязаны соблюдать следующий порядок приготовления маршрутов:

1) ДСП станции вызывает всех старших дежурных стрелочных постов (или дежурных стрелочных постов, если дежурство старших дежурных стрелочных постов не установлено), входящих в маршрут отправления, и дает им распоряжение о приготовлении маршрута.

По указанию ДСП станции один из дежурных стрелочного поста в присутствии у телефона всех остальных повторяет это распоряжение, а все остальные подтверждают его восприятие словом «Верно». Убедившись, что распоряжение понято правильно, ДСП станции подтверждает его словом «Выполняйте»;

2) получив распоряжение о приготовлении маршрута, старшие ДСП поста обязаны немедленно передать его для исполнения ДСП поста своего района и также убедиться, что последние поняли его правильно.

Все операции, связанные с приготовлением маршрута отправления и докладом ДСП станции о готовности маршрута, производятся в том же порядке, что и для маршрута приема;

3) ДСП станции, убедившись, что маршрут отправления приготовлен правильно, при свободности перегона и наличии в необходимых случаях согласия ДСП соседней станции открывает выходной светофор или дает машинисту другое разрешение на занятие перегона (приказ по радиосвязи, письменное разрешение или жезл);

4) дежурные стрелочного поста обязаны провожать поезда с установленными сигналами в местах, предусмотренных ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, наблюдая за отправлением в том же порядке, что и при приеме поездов. Дежурный стрелочного поста, в который входит последняя выходная стрелка маршрута, проводив поезд и убедившись в наличии на хвостовом вагоне сигналов, докладывает ДСП станции об отправлении поезда в полном составе.

После отправления поезда стрелки устанавливаются в нормальное положение, а в случаях занятости железнодорожного пути – на свободный железнодорожный путь.

20. После открытия выходного (маршрутного) светофора для отправления с
поезда ДСП станции, как правило, не должен принимать решение об изменении маршрута и приготовлении маршрута для отправления другого поезда.

В исключительных случаях это может быть осуществлено лишь после предупреждения машиниста поезда, которому был открыт выходной (маршрутный) светофор, закрытия выходного (маршрутного) светофора и отмены заданного маршрута.

21. При отправлении с железнодорожной станции последовательно нескольких попутных поездов ДСП станции после получения доклада о готовности маршрута для одного из них разрешается давать дежурным стрелочных постов указание о предстоящем приготовлении маршрута для следующего поезда. В этом случае после отправления в полном составе первого поезда немедленно готовится маршрут для отправления второго. Стрелки, не входящие в маршрут первого поезда, могут быть установлены и заперты заблаговременно. Доклад ДСП станции о готовности маршрута второму поезду передается одновременно с сообщением об отправлении первого поезда.

22. При скрещении поездов ДСП станции после получения доклада о готовности маршрута для приема поезда разрешается давать дежурным стрелочных постов указание о предстоящем (после прибытия поезда) приготовлении маршрута отправления встречному поезду. В этом случае после прибытия поезда в полном составе немедленно готовится маршрут отправления встречному поезду. Стрелки, не входящие в маршрут прибывающего поезда, могут быть установлены и заперты заблаговременно. Доклад ДСП станции о готовности маршрута отправления передается одновременно с сообщением о прибытии поезда.

23. На железнодорожных станциях, где имеются маршрутно-контрольные устройства, обеспечивающие контроль за положением стрелок только при приеме поезда, эти устройства при возможности должны использоваться и для контроля положения стрелок в маршрутах отправления. В этих случаях ДСП станции после передачи на стрелочные посты распоряжения о приготовлении маршрута отправления и его выполнения дежурными стрелочных постов проверяет правильность установки стрелок в приготовленном маршруте по блок-очкам и маршрутным рукояткам для приема поезда на этот путь.

Маршрутно-контрольные устройства должны при возможности использоваться и для контроля правильности установки стрелок при приеме поездов, следующих по неправильному железнодорожному пути (блокированием обратных маршрутов).

24. При отправлении поезда с железнодорожных путей при запрещающем показании выходного светофора, а также с железнодорожных путей, не имеющих выходных светофоров, запрещается машинисту поезда, при наличии письменного разрешения на занятие перегона, приводить поезд в движение без указания ДСП станции, переданного по радиосвязи, или сигнала отправления, поданного ДСП станции либо по его указанию ДСП поста, дежурным по парку, оператором поста централизации или главным кондуктором (составителем поездов). Порядок подачи сигнала отправления указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

ДСП станции запрещается открывать пригласительный сигнал, передавать машинисту регистрируемый приказ по радиосвязи или выдавать письменное разрешение на отправление поезда, не убедившись в соответствии с Приложением № 13 к настоящей Инструкции в готовности маршрута отправления.

После выдачи машинисту письменного разрешения ДСП станции (работник железнодорожной станции) должен передать ему по радиосвязи указание об отправлении (подать сигнал отправления).

После открытия пригласительного сигнала на выходном светофоре или передачи регистрируемого приказа по радиосвязи давать ДСП станции дополнительное указание или сигнал отправления машинисту не требуется.

При отправлении поезда по Путевой записке или разрешениям на бланках ДУ-64, ДУ-56 для замыкания маршрута отправления ДСП станции может открывать выходной светофор на разрешающее показание. В этом случае перед открытием выходного светофора ДСП станции должен по радиосвязи или другим способом убедиться в наличии у машиниста письменного разрешения на право занятия перегона.

25. При сквозном пропуске поезда через железнодорожную станцию с нецентрализованными стрелками ДСП станции и дежурные стрелочных постов обязаны соблюдать тот же порядок приготовления маршрутов и доклада об их готовности, который установлен для приема и отправления поездов.

В этом случае при передаче распоряжений о приготовлении маршрута и докладе о его готовности у телефонов присутствуют старшие дежурные стрелочных постов (или дежурные стрелочных постов, если дежурство старших дежурных стрелочных постов не установлено), входящих в маршрут следования поезда.

26. На участках с интенсивным движением поездов при попутном следовании через железнодорожную станцию нескольких поездов по одному и тому же маршруту с небольшими интервалами ДСП станции при получении доклада о готовности маршрута проследования для первого поезда дает указание о запрещении перевода и сохранении запертыми стрелок, входящих в этот маршрут.

В этом случае дежурным стрелочных постов после прохода первого поезда запрещается переводить стрелки, входящие в маршрут следования. Об открытии входного и выходного светофоров каждому последующему поезду ДСП станции должен ставить в известность дежурных стрелочных постов, а последние обязаны встречать и провожать поезда в установленном порядке.

В свободности железнодорожного пути приема ДСП станции убеждается лично или по докладам дежурных стрелочных постов (входного и выходного), которые сообщают ему о прибытии и отправлении поезда в полном составе по наличию поездных сигнальных приборов, обозначающих хвост поезда.

27. На участках, оборудованных автоблокировкой, при переводе входных, маршрутных и выходных светофоров на автоматическое действие для сквозного пропуска поездов через железнодорожную станцию разрешающее показание их является нормальным. О постановке входных, маршрутных и выходных сигналов на автоматическое действие ДСП станции должен поставить в известность операторов исполнительных постов централизации, сигналистов и дежурных стрелочных постов. Указанные работники в этом случае обязаны встречать и провожать каждый поезд в установленном месте, не ожидая особого распоряжения ДСП станции, и немедленно докладывать последнему о всех замеченных недостатках, а при обнаружении неисправностей, угрожающих безопасности движения или жизни людей, принимать меры к остановке поезда.

28. Во всех случаях перед отправлением поезда с железнодорожного пути, на котором остаются вагоны, между составом поезда и этими вагонами должен быть сделан разрыв расстоянием не менее 10 м. Остающиеся на месте вагоны должны быть надежно закреплены от ухода.

Порядок выполнения этих операций устанавливается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

IV. Прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора

29. Прием поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного светофора, как правило, не допускается.

В исключительных случаях прием поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного светофора может быть осуществлен по пригласительному сигналу, по специальному разрешению ДСП станции и в порядке, предусмотренном настоящей Инструкцией.

Скорость следования поезда при приеме на железнодорожную станцию по пригласительному сигналу или по специальному разрешению ДСП станции должна быть на железнодорожных путях общего пользования не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч. при этом

машинист обязан вести поезд с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

Прием поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора допускается в случаях:

1) невозможности открытия входного светофора из-за его неисправности;

2) если прием поезда производится на железнодорожный путь, не предусмотренный ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, и невозможно открыть входной светофор;

3) приема на определенные участки железнодорожных путей подталкивающих локомотивов, локомотивов, следующих в расположенное на железнодорожной станции депо, локомотивов, следующих из депо под составы поездов;

4) приема восстановительных и пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов без вагонов, снегоочистителей, специального самоходного железнодорожного подвижного состава, а также хозяйственных поездов (при производстве работ с закрытием перегона) на свободные участки станционных железнодорожных путей, кроме железнодорожных путей, занятых пассажирскими поездами.

30. Прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора производится:

1) по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту по радиосвязи;

2) по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту по специальному телефону, установленному у входного светофора;

3) по пригласительному сигналу;

4) по письменному разрешению ДСП станции;

5) по регистрируемому приказу ДНЦ (при диспетчерской централизации) в соответствии с пунктом 13 приложения № 2 к настоящей Инструкции;

6) по специальному маневровому светофору, установленному на мачте входного сигнала.

На железнодорожных путях необщего пользования разрешается прием по регистрируемому приказу ДСП станции, переданному по двусторонней парковой связи при наличии переговорной колонки в районе входного светофора.

В том же порядке при запрещающем показании входного светофора (или при отсутствии такого светофора) принимаются на железнодорожную станцию поезда, следующие по неправильному железнодорожному пути. Эти же разрешения применяются в тех случаях, когда при внезапном переключении разрешающего показания входного (маршрутного) светофора на запрещающее показание машинист, восприняв переключение, остановит поезд уже после проезда входного светофора.

Любое из перечисленных разрешений может быть передано машинисту поезда лишь после убеждения ДСП станции в готовности маршрута приема.

Передаваемые машинисту приказы о приеме поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора должны регистрироваться в порядке, предусмотренном в пункте 10 настоящей Инструкции.

Конкретный порядок действий работников при приеме поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора и по неправильному железнодорожному пути указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

31. При неисправности маршрутного указателя на входном (маршрутном) светофоре поезд принимается на железнодорожную станцию по разрешающему показанию входного (маршрутного) светофора без выдачи машинисту дополнительного разрешения на проезд неисправного маршрутного указателя. В этих случаях машинист при следовании на железнодорожную станцию должен проявлять особую бдительность и быть готовым к немедленной остановке, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

Порядок проезда входного (маршрутного) светофора в случаях неисправности маршрутного указателя на железнодорожных станциях стыкования электрической тяги переменного и постоянного тока, а также на железнодорожных станциях совмещения железнодорожных путей разной ширины колеи устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

32. Прием поезда при запрещающем показании входного светофора производится по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту поезда по радиосвязи в соответствии с пунктом 4.1 таблицы № 2 приложения № 20 к настоящей Инструкции.

При следовании поезда по неправильному железнодорожному пути и отсутствии входного сигнала по этому железнодорожному пути прием поезда производится по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту поезда по радиосвязи в соответствии с пунктом 4.2 таблицы № 2 приложения № 20 к настоящей Инструкции

Повторив приказ и получив от ДСП станции подтверждение, что приказ понят правильно, машинист вводит поезд на железнодорожную станцию.

Аналогичный приказ ДСП станции передается машинисту о следовании поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора, если это разрешение передается по специальному телефону, установленному у входного светофора (сигнального знака «Граница станции»). Пользоваться этим телефоном могут только локомотивные бригады.

Приказ по радиосвязи передается машинисту заблаговременно, при подходе поезда к железнодорожной станции. Приказ по специальному телефону передается машинисту после остановки поезда перед входным светофором (сигнальным знаком «Граница станции»).

33. На участках с диспетчерской централизацией прием поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора осуществляется порядком, предусмотренным в пункте 13 приложения № 2 к настоящей Инструкции.

34. В исключительных случаях, когда для приема поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора не могут быть использованы другие виды разрешений, предусмотренные в пункте 30 настоящего

приложения, прием поезда осуществляется по письменному разрешению ДСП станции следующего содержания:

«Машинисту поезда № … разрешается следовать на … путь станции. Маршрут приема готов. ДСП (подпись)».

Разрешение заверяется штемпелем железнодорожной станции и подписью ДСП станции с указанием числа, месяца и времени заполнения разрешения (часы, минуты).

Для передачи машинисту прибывающего поезда письменного разрешения могут привлекаться дежурные стрелочных постов, сигналисты, дежурные и операторы постов централизации, работники составительских бригад и другие работники в порядке, предусмотренном в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

35. Работники, назначаемые для передачи машинисту письменного разрешения, встречают поезд у входного (маршрутного) светофора, а по неправильному железнодорожному пути (при отсутствии входного светофора по этому пути) – у сигнального знака «Граница станции», показывая в сторону прибывающего поезда днем развернутый красный флаг, а ночью – красный огонь ручного сигнального фонаря. После остановки поезда письменное разрешение вручается машинисту.

36. Прием восстановительных, пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов без вагонов, снегоочистителей, специального самоходного железнодорожного подвижного состава, а также хозяйственных поездов (при производстве работ с закрытием перегона) на свободные участки станционных железнодорожных путей (кроме занятых пассажирскими, людскими и с опасным грузом класса 1 (ВМ) поездами) разрешается в необходимых случаях лишь при запрещающем показании входного светофора по разрешениям, предусмотренными в пункте 30 настоящего приложения, при этом машинисты локомотивов (специального самоходного железнодорожного подвижного состава) одновременно с передачей разрешения о приеме на железнодорожную станцию (в том числе перед включением пригласительного огня на входном светофоре) должны быть предупреждены о месте, где необходимо остановиться.

В этом случае, следуя на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора, машинисты локомотивов (специального самоходного железнодорожного подвижного состава), водители дрезин должны останавливаться в месте, указанном в сообщении, а далее руководствоваться сигналами или указаниями ДСП станции, оператора поста централизации, дежурного стрелочного поста или сигналиста.

37. Порядок приема на определенные участки станционных железнодорожных путей подталкивающих локомотивов, локомотивов, следующих в расположенное на железнодорожной станции депо или из депо под составы поездов, должен предусматривать их следование от границы железнодорожной станции до определенного места – маневрового светофора или специального указателя с надписью «Остановка подталкивающего локомотива», «Остановка локомотива, следующего под состав поезда», «Остановка локомотива (моторвагонного поезда), следующего в депо», а также порядок дальнейшего движения этих локомотивов по

станционным железнодорожным путям, а на железнодорожных путях необщего пользования машинист должен быть предупрежден о месте, где необходимо остановиться.

Разрешением для въезда этих локомотивов на железнодорожную станцию может служить разрешение для приема поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора из числа предусмотренных в пункте 30 настоящего приложения. Установленный порядок указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования и объявляется всем машинистам подталкивающих локомотивов и машинистам локомотивов (моторвагонных поездов), прибывающих в депо.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 10
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе на
железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок организации работы диспетчера поездного

1. Движением поездов на участке должен руководить только один работник – ДНЦ, отвечающий за выполнение графика движения поездов по обслуживаемому им участку.

Приказы ДНЦ подлежат безоговорочному выполнению работниками, непосредственно связанными с движением поездов на данном участке.

Не допускается давать оперативные указания о движении поездов на участке, помимо ДНЦ.

ДНЦ обязан:

1) максимально использовать технические средства для обеспечения заданных размеров движения, ускорения продвижения поездов, сокращения времени обработки их на железнодорожных станциях, более эффективно использовать вагонный парк, локомотивы и пропускную способность;

2) контролировать работу железнодорожных станций и принимать меры к выполнению заданий по формированию и отправлению поездов в соответствии с графиком движения и планом формирования поездов;

3) своевременно давать указания по движению поездов ДСП станций, а при необходимости и машинистам поездов;

4) осуществлять контроль за следованием поездов по перегонам, своевременным приемом, отправлением и пропуском поездов железнодорожными станциями, особенно при обслуживании локомотивов одним машинистом, нарушениях нормальной работы устройств СЦБ и связи, при обгонах и скрещениях поездов: пассажирских, почтово-багажных, грузопассажирских, людских, повышенного веса и длины, длинносоставных, тяжеловесных, с опасными грузами класса 1 (ВМ) и негабаритными грузами с другими поездами;

5) принимать меры для выполнения графика движения, обеспечения безопасности, недопущения нарушений установленного времени непрерывной работы локомотивных бригад.

На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, а также на малоинтенсивных участках, железнодорожных станциях, на которых отменены дежурства ДСП станций, порядок движения поездов, обслуживаемых одним машинистом, а также перечень таких участков устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

На участках с особо интенсивным движением поездов, не оборудованных диспетчерской централизацией, вождение поездов одним машинистом допускается при наличии ДСП станций.

2. ДНЦ при вступлении на дежурство должен ознакомиться с поездным положением, проверить вступление на дежурство всех ДСП станций, сообщить им для сверки часов точное время, ознакомиться с положением на железнодорожных станциях, действующими на участке предупреждениями, в зависимости от обстановки дать железнодорожным станциям необходимые указания о предстоящей работе, в том числе по обеспечению безопасности движения.

На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, ДНЦ при вступлении на дежурство обязан проверить исправность технических средств и через начальников железнодорожных станций или других работников, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, ознакомиться с положением на железнодорожных станциях участка.

Прием и сдача дежурств ДНЦ оформляется в журнале диспетчерских распоряжений (при его наличии) или графике исполненного движения.

3. На участках, не оборудованных устройствами для автоматической записи графика исполненного движения, ДНЦ обязан получать с железнодорожных станций, расположенных на участке, сообщения о времени прибытия, отправления или проследования каждого поезда. Получая такие сообщения, обращать особое внимание на строгое соблюдение железнодорожными станциями установленной нумерации и индексации поездов, особенно с опасными грузами класса 1 (ВМ) и негабаритными грузами, тяжеловесными и длинносоставными, повышенной массы и длины.

На участках с интенсивным движением, а также оборудованных устройствами для автоматической записи графика исполненного движения, порядок передачи сообщений устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования в соответствии с пунктом 13 настоящей Инструкции.

4. ДНЦ ведет график исполненного движения, на котором отмечает данные о движении поездов, а также все нарушения нормальной работы на участке.

На графике исполненного движения указываются:

1) номера поездов и поездных локомотивов, фамилии машинистов, вес и условная длина поездов, поезда, требующие особых условий пропуска. Номера поездов, дополненные соответствующими буквами и индексами, отмечаются с этими буквами и индексами на графике исполненного движения;

2) время отправления, прибытия и проследования поездов по железнодорожным станциям участка;

3) данные об использовании локомотивов;

4) данные о поездной и грузовой работе железнодорожных станций по установленным периодам суток;

5) занятие приемоотправочных железнодорожных путей на промежуточных железнодорожных станциях отдельными вагонами или составами с указанием количества уложенных тормозных башмаков или стационарных устройств для закрепления вагонов;

6) снятие напряжения в контактной сети на главных и приемоотправочных железнодорожных путях железнодорожных станций, участка и перегонов;

7) действующие предупреждения, требующие снижения скорости;

8) движение поездов по неправильному железнодорожному пути перегона и неспециализированным железнодорожным путям железнодорожных станций;

9) закрытие перегонов, железнодорожных путей перегонов, главных и приемоотправочных железнодорожных путей железнодорожных станций и других устройств, обслуживающих движение;

10) задержки поездов и нарушения графика движения поездов, с указанием причин их вызвавших.

При наличии на диспетчерском участке автоматизированного рабочего места, обеспечивающего автоматическое ведение графика исполненного движения, разрешается ДНЦ вести график в электронном виде, контролируя при этом достоверность выдаваемой или получаемой информации. Кроме того, на отдельных участках с интенсивным движением поездов для записи необходимых для ДНЦ данных, касающихся движения поездов и грузовой работы, могут назначаться в помощь операторы или уполномоченные работники владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

5. Все распоряжения по движению поездов на участке ДНЦ передает ДСП станций и другим работникам, связанным с движением поездов, приказами, регистрируемыми (записываемыми) в необходимых случаях в журнале диспетчерских распоряжений.

Все переговоры ДНЦ по диспетчерским средствам связи должны фиксироваться регистратором переговоров.

6. Обязательной регистрации в журнале диспетчерских распоряжений подлежат следующие приказы:

1) об открытии и закрытии перегонов или отдельных железнодорожных путей перегонов (в том числе для движения электропоездов в связи со снятием напряжения);

2) о переходе с двухпутного движения на однопутное и о восстановлении двухпутного движения;

3) о переходе с одних средств сигнализации и связи при движении поездов на другие;

4) об отправлении поездов по неправильному железнодорожному пути, не оборудованному двусторонней автоблокировкой;

5) об отправлении поездов с разграничением временем (в случаях и в порядке, предусмотренном в приложении № 14 к настоящей Инструкции);

6) об отправлении поездов с опасными грузами класса 1 (ВМ), негабаритными грузами и соединенных;

7) о приеме и отправлении пассажирских, почтово-багажных, грузопассажирских и людских поездов на железнодорожные пути и с железнодорожных путей, не предусмотренных для этих операций ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования;

8) о назначении поездов, не предусмотренных графиком, и порядке их следования и об отмене поездов. Приказы о пропуске по участку одиночных локомотивов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава и хозяйственных поездов могут не регистрироваться;

9) о движении поездов при неисправности АЛСН;

10) о порядке проследования опаздывающих пассажирских поездов;

11) об отправлении пассажирского поезда с локомотивом, обслуживаемым одним машинистом;

12) об открытии и закрытии раздельных пунктов, действующих не круглосуточно;

13) о передаче на резервное управление железнодорожных станций на участках с диспетчерской централизацией;

14) о выдаче и отмене непредвиденных предупреждений;

15) об изменении порядка возвращения хозяйственных поездов;

16) в случаях, предусмотренных в пунктах 15 и 23 приложения № 1 к настоящей Инструкции.

Регистрация других приказов, связанных с движением поездов на участке, производится по усмотрению ДНЦ.

В журнале диспетчерских распоряжений должны записываться также все регистрируемые приказы, адресованные машинистам поездов, а также все приказы ДНЦ соседних участков, адресованные ДНЦ данного участка.

Для сокращения времени на запись диспетчерских приказов по разрешению владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования могут применяться специальные штампы с нанесенными на них текстами наиболее часто даваемых приказов. Диспетчерские приказы могут регистрироваться с использованием автоматизированного рабочего места в порядке, установленным владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

7. Регистрируемые диспетчерские приказы ДСП станций или операторы при ДСП станций записывают в журнал диспетчерских распоряжений, а при наличии автоматизированного рабочего места, ДСП станции делает отметку об ознакомлении с приказом в порядке, установленным владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

Записав диспетчерский приказ или сделав соответствующую отметку с указанием фамилии, ДСП станции или оператор при ДСП станции дословно повторяет ДНЦ его содержание, называя свою фамилию. Убедившись в правильности приема приказа, ДНЦ подтверждает его словом «Выполняйте».

Время проверки приказа и фамилия лица, принявшего его, отмечаются в журналах ДНЦ и ДСП станции.

Если приказ ДНЦ принимает и записывает оператор при ДСП станции, то последний обязан немедленно предъявить его ДСП станции для ознакомления и расписки в прочтении.

Приказ, адресованный машинисту поезда, передается последнему лично ДНЦ или через ДСП станции.

ДНЦ или ДСП станции должен убедиться, что переданный приказ понят машинистом правильно. Фамилия машиниста и время передачи приказа отмечаются соответственно в журнале ДНЦ или ДСП станции.

8. Когда диспетчерский приказ адресуется нескольким железнодорожным станциям, передача текста приказа для его проверки осуществляется одним из ДСП

станции по указанию ДНЦ, а ДСП остальных станций обязаны в это время проверять, правильно ли записан приказ.

9. Закрытие однопутного перегона или одного или нескольких главных железнодорожных путей на двухпутном и многопутном перегонах или железнодорожных станциях производится ДНЦ на основании:

1) распоряжения владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования в случаях производства предусмотренных планом ремонтно-путевых, строительных или восстановительных работ, а также ремонтных работ на контактной сети;

2) требования, полученного от машиниста остановившегося в пути поезда, или требования работников подразделений пути, СЦБ, связи, электроснабжения при непредвиденной неисправности железнодорожного пути, сооружений и устройств, угрожающей безопасности движения поездов.

Полученное требование ДНЦ обязан записать в журнал диспетчерских распоряжений, указав время поступления и лицо, от которого оно поступило.

Все письменные требования, уведомления, телеграммы и телефонограммы должны храниться вместе с журналом диспетчерских распоряжений.

10. О закрытии перегона (железнодорожного пути) ДНЦ дает ДСП станций, ограничивающих перегон, и путевым постам, если они есть на перегоне, один из следующих приказов:

1) «Для производства … (указывается вид работ) … путь перегона … с … ч … мин. закрывается для движения, кроме хозяйственных поездов № …, отправляемых на закрытый перегон (… путь перегона …) по заявке руководителя работ..... (указывается должность и фамилия)»;

2) «Для оказания помощи поезду № …, остановившемуся на … км, … путь перегона … с … ч … мин. закрывается для движения всех поездов, кроме вспомогательного локомотива, отправляемого со станции … для вывода остановившегося поезда на станцию …» или «для подталкивания остановившегося поезда и последующего возвращения на станцию …»;

3) «Для производства восстановительных работ на … км … путь перегона … с … ч … мин. закрывается для движения всех поездов, кроме восстановительных».

На двухпутных и многопутных перегонах, когда один из железнодорожных путей закрыт, по остающемуся железнодорожному пути для поездов, отправляемых в правильном направлении, а при двусторонней автоблокировке в обоих направлениях, сохраняются существующие средства сигнализации и связи. При необходимости отправления по остающемуся железнодорожному пути поездов в неправильном направлении (если нет двусторонней автоблокировки) существующие средства сигнализации и связи по этому пути закрываются и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи с передачей приказа следующего содержания:

«С … ч … мин. по … пути перегона … действие блокировки закрывается и устанавливается движение поездов по телефонной связи по правилам однопутного движения».

В зависимости от поездной обстановки, приказ об установлении по остающемуся железнодорожному пути движения поездов по телефонным средствам связи может быть совмещен с приказом о закрытии железнодорожного пути.

11. Если одна из железнодорожных станций, ограничивающих закрываемый перегон, находится в распоряжении ДНЦ соседнего диспетчерского участка, то приказ о закрытии согласовывается с этим ДНЦ и дается ему в копии.

12. Перед передачей приказа о закрытии перегона или отдельного железнодорожного пути ДНЦ обязан вызывать лично ДСП станций, ограничивающих перегон, предупредить их о предстоящем закрытии, сообщить фамилию и должность руководителя работ, намечаемый порядок пропуска поездов по остающемуся железнодорожному пути и другие необходимые данные.

13. Открытие перегона или железнодорожного пути производится ДНЦ после получения уведомления об устранении возникших препятствий, окончании работ и освобождении перегона в порядке, предусмотренном в настоящей Инструкции.

Полученное уведомление ДНЦ обязан записать в журнал диспетчерских распоряжений, указав время его поступления, должность и фамилию лица, от которого оно получено. Письменное уведомление или телефонограмма об окончании работ и возможности движения поездов должны храниться вместе с журналом диспетчерских распоряжений.

14. Об открытии перегона или железнодорожного пути ДНЦ дает ДСП станций, ограничивающих перегон, и путевым постам, если такие на перегоне имеются, приказ следующего содержания:

«Приказ № … от … числа отменяется. Движение поездов по … пути перегона … с … ч … мин. восстанавливается по … (указываются средства сигнализации и связи)».

15. Если на двухпутном перегоне, не оборудованном устройствами для двустороннего движения по блокировке по каждому железнодорожному пути (в том числе по показаниям локомотивного светофора), ДНЦ в порядке регулировки отправляет поезд по неправильному железнодорожному пути, то после проверки свободности этого железнодорожного пути ДСП станций, ограничивающих перегон, и путевым постам, если такие на перегоне имеются, дается приказ следующего содержания:

«С … ч … мин. движение … (указывается четных или нечетных) поездов по … пути перегона … прекращается. Поезд № … со станции … отправьте по … неправильному пути по телефонной связи по правилам однопутного движения».

Прежде чем передать такой приказ об отправлении по неправильному железнодорожному пути пассажирского поезда, в журнале диспетчерских распоряжений должен быть записан приказ уполномоченного представителя владельца инфраструктуры или владельца железнодорожного пути необщего пользования:

«Поезд № … со станции … отправьте по … неправильному пути».

В случае пропуска по неправильному железнодорожному пути одного за другим двух и более поездов текст приказа соответственно изменяется, при этом при наличии на перегоне путевых постов они в случае необходимости могут быть использованы для разграничения попутно следующих по неправильному железнодорожному пути поездов, что также указывается в приказе ДНЦ.

Получив приказ о пропуске поезда по неправильному железнодорожному пути, ДСП станций обмениваются под контролем ДНЦ телефонограммами по формам, предусмотренным в пункте 32 приложения № 5 к настоящей Инструкции.

ДСП постов (за исключением постов примыкания на однопутном перегоне с двухпутными вставками и предузловых постов, а также блок-постов) в переговорах о движении поездов по неправильному железнодорожному пути не участвуют, но об отправлении поезда они уведомляются по телефону, а время его проследования отмечают в журнале движения поездов.

При отправлении по неправильному железнодорожному пути одного за другим нескольких поездов с разграничением путевыми постами ДСП этих постов сообщают на соседние железнодорожные станции о проследовании поездов:

«Поезд № ... по ... неправильному пути проследовал в ... ч ... мин. ДСП поста».

На двухпутных электрифицированных участках с односторонней путевой блокировкой, на которых применяется одностороннее ограждение съемных подвижных единиц, отправление поезда в порядке регулировки по неправильному железнодорожному пути ДНЦ обязан предварительно согласовать с энергодиспетчером. Перечень таких участков устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Отправление поезда по неправильному железнодорожному пути на двухпутных перегонах, оборудованных двусторонней блокировкой, а также устройствами, обеспечивающими движение поездов по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивных светофоров, осуществляется по устному указанию ДНЦ и после переключения блокировки на соответствующее направление движения.

16. Перечень перегонов с наличием железнодорожных переездов, оборудованных автоматическими устройствами только для поездов, следующих по правильному железнодорожному пути, а также перегонов, где имеются улавливающие тупики, с указанием необходимых мер по обеспечению безопасности движения при отправлении на таких перегонах поездов по неправильному железнодорожному пути, устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, при этом должен быть предусмотрен порядок заблаговременного извещения дежурных по железнодорожным переездам о каждом отправленном поезде. С приказом должны быть ознакомлены машинисты поездов и другие причастные работники.

Машинисты поездов, отправляемых в порядке регулировки по неправильному железнодорожному пути, а также в случаях возвращения поездов на железнодорожную станцию отправления по неправильному железнодорожному пути, обязаны обеспечить проследование оборудованных односторонними автоматическими устройствами железнодорожных переездов:

1) обслуживаемых дежурным работником – со скоростью не более 40 км/ч;

2) не обслуживаемых дежурным работником – со скоростью не более 25 км/ч;

3) на железнодорожных путях необщего пользования – со скоростью не более 15 км/ч.

После проследования по железнодорожному переезду ведущего локомотива машинист имеет право повысить скорость движения, вплоть до установленной для данного перегона.

17. По получении уведомления с железнодорожной станции о прибытии поезда по неправильному железнодорожному пути ДНЦ восстанавливает на перегоне нормальное движение передачей приказа следующего содержания:

«Приказ № ... от ... числа отменяется. С ... ч ... мин. по ... пути перегона ... восстанавливается движение ... (указывается четных или нечетных) поездов по ... (указываются средства сигнализации и связи)».

18. В случае необходимости отправления с железнодорожной станции поезда с остановкой на перегоне, не предусмотренной графиком движения (для посадки и высадки людей, погрузки и выгрузки грузов), с последующим прибытием на соседнюю железнодорожную станцию или с возвращением на железнодорожную станцию отправления ДНЦ в соответствии с поездной обстановкой дает разрешение ДСП станций, ограничивающих перегон, на отправление поезда, указывая время отправления поезда и продолжительность занятия им перегона (железнодорожного пути перегона).

Машинистам поездов, а также работникам, руководящим посадкой и высадкой людей, погрузкой и выгрузкой грузов, при отправлении таких поездов выдаются соответствующие предупреждения. После остановки на перегоне машинисты этих поездов возобновляют движение по сигналам указанных работников.

ДНЦ или по его указанию ДСП станций при отправлении на перегон последующих попутных поездов обязаны уведомлять машинистов этих поездов посредством радиосвязи о месте неграфиковой остановки поезда с указанием километра и пикета.

Отправление хозяйственных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава на закрытые перегоны (железнодорожные пути) осуществляется в порядке, предусмотренном в приложении № 8 к настоящей Инструкции.

19. Получив сообщение о неисправности на том или ином перегоне (железнодорожном пути) средств сигнализации и связи при движении поездов, ДНЦ записывает его в журнал диспетчерских распоряжений и, проверив через ДСП станций свободность перегона (железнодорожного пути), дает приказ следующего содержания об установлении движения по телефонным средствам связи:

«Ввиду неисправности (таких-то средств связи) на перегоне (или по ... пути перегона) с ... ч ... мин. движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи по правилам ... (однопутного или двухпутного) движения».

20. При наличии на перегонах путевых постов приказ ДНЦ о переходе с одного вида связи на другой передается также ДСП постов, при этом, в зависимости от обстановки, переход на другой вид связи может производиться на всем межстанционном перегоне или отдельно на каждом свободном межпостовом перегоне.

21. После получения уведомления о восстановлении действия средств сигнализации и связи ДНЦ записывает его в журнал диспетчерских распоряжений и, проверив через ДСП станций свободность перегона (железнодорожного пути), дает ДСП станций, ограничивающих перегон, приказ следующего содержания:

«Приказ № … отменяется. С … ч … мин. движение поездов на перегоне … (по … пути перегона) восстанавливается по … (указываются средства сигнализации и связи)».

С указанного времени железнодорожные станции переходят на тот вид связи, который будет предусмотрен в приказе ДНЦ.

На двухпутных перегонах, оборудованных автоблокировкой для движения в одном направлении, приказ о восстановлении действия автоблокировки может быть передан до освобождения перегона от поездов, отправленных по правильному железнодорожному пути.

22. Открытие или закрытие раздельных пунктов или вспомогательных постов, работающих не круглосуточно, производится в порядке, утверждаемом владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, и оформляется приказом ДНЦ, передаваемым ДСП станций, ограничивающих перегон:

«Действие поста … км с … ч … мин. открыто (закрыто)».

23. На участках с электрической тягой ДНЦ должен работать во взаимодействии с энергодиспетчером и принимать меры по обеспечению нормальной работы устройств электроснабжения.

При повреждениях контактной сети, отключениях тяговых подстанций или снижении их мощности ДНЦ совместно с энергодиспетчером устанавливает наиболее рациональный порядок пропуска поездов по участкам.

В период гололедообразования ДНЦ по заявкам энергодиспетчера предоставляет «окна» для плавки в контактной сети гололеда током высокого напряжения.

24. При неисправности поездной диспетчерской связи движение поездов производится без участия ДНЦ. Связь о движении поездов осуществляется непосредственно между ДСП станций.

При неисправности поездной диспетчерской связи ДНЦ и ДСП станций делают соответствующие записи в журнале диспетчерских распоряжений.

О восстановлении действия поездной диспетчерской связи ДНЦ уведомляет всех ДСП станций регистрируемым приказом.

25. Порядок работы ДНЦ на малоинтенсивных участках, где штат работников, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов на железнодорожных станциях не предусмотрен, устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 11
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе на
железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок организации маневровой работы на железнодорожных станциях

I. Общие положения

1. Маневровая работа должна производиться в соответствии с технологическим процессом работы железнодорожной станции и по плану, предусматривающему:

1) своевременное формирование и отправление поездов;

2) своевременную подачу вагонов под грузовые операции и уборку их после окончания грузовых операций;

3) наименьшую затрату времени на переработку вагонов;

4) рациональное использование всех маневровых средств и технических устройств;

5) бесперебойный прием поездов на железнодорожную станцию;

6) безопасность движения поездов, безопасность работников, связанных с маневрами, и сохранность железнодорожного подвижного состава и перевозимого груза.

На железнодорожных путях необщего пользования при отсутствии технологического процесса работы железнодорожной станции маневровая работа производится с соответствии с местной инструкцией о порядке обслуживания и организации движения.

2. На железнодорожных станциях, в зависимости от путевого развития, характера и объема маневровой работы, железнодорожные пути разделяются на маневровые районы. Границы маневровых районов и порядок работы в каждом из них устанавливаются в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

В каждом маневровом районе работает, как правило, один маневровый локомотив. При необходимости работы в отдельных районах двух и более маневровых локомотивов порядок их работы, обеспечивающий безопасность движения поездов, указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Локомотивы, выдаваемые на маневровую работу, должны быть исправны, иметь исправно действующие радиостанции, установленные сигналы и инвентарь.

3. Перевод нецентрализованных стрелок при маневровых передвижениях производится ДСП постов по распоряжению лица, руководящего маневрами, либо другим лицом, уполномоченным владельцем инфраструктуры или владельцем

железнодорожного пути необщего пользования. При маневровых передвижениях на железнодорожных станциях с электрической централизацией перевод стрелок осуществляется ДСП станции или оператором поста централизации. В случае передачи стрелок с центрального на местное управление, а также при производстве маневров на нецентрализованных стрелках, не обслуживаемых дежурным стрелочного поста, допускается перевод стрелок работниками составительских или локомотивных бригад, кондукторами, дежурными по паркам, ДСП станции, начальником железнодорожной станции, приемосдатчиками груза и багажа, работниками локомотивного, вагонного депо и другими. Перечень железнодорожных станций, на которых перевод стрелок при маневрах разрешается указанным работникам, устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Перед переводом централизованной стрелки обслуживающий ее работник должен убедиться (лично или по докладу другого работника) в том, что она не занята железнодорожным подвижным составом, а также есть ли проходы по смежным железнодорожным путям. При электрической централизации свободность стрелочного перевода от железнодорожного подвижного состава устанавливается по индикации на аппаратах управления. При неисправности или временном выключении этих аппаратов или переводе стрелок с маневровых колонок порядок проверки свободности стрелочного перевода от железнодорожного подвижного состава устанавливается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Нецентрализованные стрелки, кроме расположенных на сортировочных железнодорожных путях, железнодорожных путях, где маневровая работа постоянно осуществляется толчками, и стрелок, оборудованных шарнирно-коленчатыми замыкателями, должны при маневрах запираться на закладки.

4. Основным средством передачи указаний при маневровой работе должна быть радиосвязь, а в необходимых случаях – устройства двусторонней парковой связи.

Подача сигналов при маневровой работе разрешается ручными сигнальными приборами.

Составитель поездов должен иметь исправную носимую радиостанцию. Имеющиеся на железнодорожных станциях устройства радиосвязи и двусторонней парковой связи должны использоваться для организации маневровой работы и обеспечения безопасности движения поездов.

Указания и сообщения, передаваемые по радиосвязи и двусторонней парковой связи, должны быть краткими и ясными; давший указание обязан убедиться, что оно правильно воспринято машинистом маневрового локомотива и другими работниками (выслушав краткое повторение указания, получив соответствующий ответный звуковой сигнал).

Для наиболее типичных указаний и сообщений о маневровой работе, передаваемых по радиосвязи и двусторонней парковой связи, при необходимости устанавливается примерный регламент ведения переговоров, указанный в приложении № 20 к настоящей Инструкции.

Порядок пользования устройствами радиосвязи и двусторонней парковой связи в каждом маневровом районе с указанием работников, которым предоставлено

право пользоваться этими устройствами, определяется ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Порядок эксплуатации радиосвязи и двусторонней парковой связи на железнодорожных станциях устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

5. ДСП станции должен готовить маневровые маршруты в соответствии с планом маневровой работы.

Маневровый маршрут без изменения направления движения готовится, как правило, на весь путь следования маневрового состава. При невозможности приготовления такого маршрута ДСП станции обязан предупредить машиниста (руководителя маневров) о том, на какой железнодорожный путь или до какого светофора будет приготовлена часть маршрута.

Проезд маневрового светофора с запрещающим показанием или погасшим огнем при готовом маршруте разрешается по указанию ДСП станции, дежурного стрелочного поста или оператора поста централизации, передаваемому ими машинисту маневрового локомотива лично, по радиосвязи, двусторонней парковой связи или через руководителя маневров.

6. Порядок и условия обеспечения безопасности при перестановке составов из парка в парк по соединительным железнодорожным путям или через вытяжные железнодорожные пути устанавливаются в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, при этом особое внимание должно быть обращено на обеспечение безопасности при движении маневровых составов вагонами вперед.

В отдельных случаях, в зависимости от местных условий (при последовательном расположении парков, оборудовании маневровых локомотивов устройствами для отцепки их от вагона из кабины машиниста), перестановка составов из парка в парк локомотивом вперед может производиться без сопровождения работниками составительской бригады.

7. Вагоны с грузами отдельных категорий, в соответствии с Правилами перевозки грузов железнодорожным транспортом, а также Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 05.04.1996 № 15 (с изменениями и дополнениями), при производстве маневров должны иметь прикрытие от паровоза, работающего на твердом топливе, из вагонов с неопасными грузами или порожних вагонов.

Нормы прикрытия в поездах и при маневрах указываются в перевозочных документах нанесением специального штемпеля, где цифрами обозначается минимальное число вагонов прикрытия, например, 3/0-0-3-1, где:

первая цифра – число вагонов прикрытия от ведущего локомотива в поездах (числитель – от паровоза на твердом топливе, знаменатель – от паровоза на нефтяном топливе, электровоза или тепловоза);

вторая цифра – от подталкивающего локомотива в поездах;

третья цифра – от вагонов с людьми в поездах;

четвертая цифра – от паровоза на твердом топливе при маневрах;

знак «0» (нуль) означает, что прикрытия не требуется.

Вагоны с людьми, а также вагоны с проводниками, специально выделенными работниками для сопровождения грузов, караулами, нарядами охраны, вагоны с живностью могут ставиться в поезд как впереди, так и сзади вагонов с опасными грузами класса 1 (ВМ), но всегда впереди вагонов, загруженных опасными грузами, в перевозочных документах на которые имеются штемпели: «Ядовито» и «Прикрытие …» (одновременно оба штемпеля).

Вагоны с легковоспламеняющимися жидкостями на железнодорожной станции формирования должны ставиться в поезд за вагонами с ВМ (считая от головы поезда).

8. Маневровые передвижения на ремонтных железнодорожных путях вагонных и локомотивных депо должны производиться под наблюдением и по личным указаниям ответственного работника соответствующего подразделения.

9. На железнодорожных путях, где имеются вагоны, с которыми производятся технические или грузовые операции, маневры толчками не допускаются.

При неблагоприятных условиях погоды (сильный ветер, туман, метель), а также на неосвещаемых железнодорожных путях маневровая работа должна производиться с особой бдительностью, а в необходимых случаях – с пониженной скоростью.

10. Работа хозяйственных поездов и специального самоходного железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях железнодорожной станции производится под руководством ответственного работника соответствующего подразделения (пути, СЦБ и других). Их передвижения с одного железнодорожного пути на другой или в другой район железнодорожной станции производятся только с разрешения лица, распоряжающегося маневрами, или ДСП станции.

В необходимых случаях для руководства передвижениями таких поездов и специального самоходного железнодорожного подвижного состава по указанию начальника железнодорожной станции могут назначаться соответствующие работники железнодорожной станции.

11. Разъединение и соединение тормозных рукавов и других межвагонных электрических соединений на железнодорожных станциях производится работниками пунктов технического обслуживания вагонов или другими работниками, установленными, в зависимости от местных условий, технологическим процессом или ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

При производстве маневров разъединение или соединение тормозных рукавов производится составительскими бригадами или кондукторами.

Разъединение и соединение тормозных рукавов при отцепке от состава и прицепке к составу поездного локомотива производит локомотивная бригада, а при обслуживании локомотива одним машинистом выполнение этих операций производится осмотрщиком вагонов.

12. Передвигать отдельные вагоны вручную не допускается на главных, приемоотправочных и сортировочных железнодорожных путях железнодорожной станции.

В исключительных случаях передвигать отдельные вагоны вручную допускается на прочих железнодорожных путях при отсутствии уклона, под непосредственным руководством ответственного лица, выделенного владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, и в количестве не более одного груженого или двух порожних вагонов.

При передвижениях вагонов вручную не допускается:

1) передвигать их со скоростью более 3 км/ч, причем вагоны должны быть обязательно сцеплены;

2) выкатывать их за предельный столбик в направлении главных и приемоотправочных железнодорожных путей;

3) начинать передвижение, не имея тормозных башмаков;

4) подкладывать для торможения под колеса шпалы, камни, ломы и другие предметы;

5) перекатывать вручную вагоны, занятые людьми и опасными грузами.

Порядок передвижения вагонов кабестанами, электрошпилями и другими механическими средствами в зависимости от местных условий указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

II. Руководство маневровой работой

13. Маневры на станционных железнодорожных путях, должны производиться по указанию только одного работника – ДСП станции, маневрового диспетчера, дежурного по сортировочной горке или парку, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, – ДНЦ. Распределение обязанностей по распоряжению маневрами указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Движением локомотива, производящего маневры, должен руководить один работник – руководитель маневров (составитель поездов или главный кондуктор), ответственный за правильное их выполнение.

На сортировочных горках движением маневровых локомотивов может руководить дежурный по горке.

На промежуточных железнодорожных станциях маневровая работа может производиться под руководством главного кондуктора. Маневровыми передвижениями локомотива (специального самоходного железнодорожного подвижного состава), не обслуживаемого составительской бригадой или главным кондуктором, руководит работник, имеющий право распоряжаться производством маневров в данном районе, или по его указанию сигналист (дежурный стрелочного поста). Для руководства маневровыми передвижениями в этих условиях могут привлекаться также начальники железнодорожных станций, их заместители и другие работники в порядке, устанавливаемом владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

14. Маневровая работа производится составителем или составительской бригадой (составителем и его помощником), а также главным кондуктором или кондукторской бригадой. В зависимости от местных условий назначение для

производства маневров составительской бригады или одного составителя устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Расстановка работников, занятых на маневрах, производится руководителем маневров.

Обслуживание одним машинистом маневрового локомотива может производиться по разрешению владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования в зависимости от типа локомотива и местных условий.

15. Составитель поездов или главный кондуктор должен получать задание на маневровую работу только от одного лица, распоряжающегося маневрами.

Задание на маневровую работу должно быть дано четко и ясно и доведено руководителем маневров до каждого причастного работника.

Если в процессе производства маневров возникает необходимость изменить намеченный план работы, то с характером этих изменений должны быть заблаговременно ознакомлены все работники, участвующие в маневрах.

16. Передвижение маневрового локомотива (с вагонами или без вагонов) из одного маневрового района в другой допускается только по разрешению ДСП станции (дежурного по горке) или маневрового диспетчера после предварительного согласования с соответствующим ДСП поста, дежурным по парку, в район которого предстоит передвижение, или с составителем поездов, работающим в этом районе.

III. Требования к работникам при производстве маневров

17. Руководитель маневров обязан:

1) точно и своевременно выполнять задания на маневровую работу;

2) обеспечивать правильную расстановку и согласованность действий всех работников, участвующих в производстве маневров, на основе ознакомления их с планом и способами выполнения предстоящей маневровой работы;

3) формировать поезда в точном соответствии с требованиями Правил и настоящей Инструкции;

4) организовать маневровую работу так, чтобы были обеспечены безопасность движения поездов, личная безопасность работников, занятых на маневрах, сохранность железнодорожного подвижного состава и груза. Маневры с вагонами, занятыми людьми, негабаритными и опасными грузами класса 1 (ВМ), производить с особой осторожностью.

При вступлении на дежурство составитель (главный кондуктор) должен ознакомиться с наличием и расположением железнодорожного подвижного состава на путях своего района, проверить надежность его закрепления, убедиться в наличии установленных для района средств закрепления. О результатах проверки доложить ДСП станции.

18. Перед началом маневровой работы руководитель маневров обязан:

1) убедиться, что все работники, участвующие в маневрах, в том числе и локомотивная бригада, в полном составе находятся на своих местах;

2) ознакомить машиниста и работников железнодорожной станции, участвующих в маневрах, с планом предстоящих маневров и о порядке их выполнения;

3) проверить, нет ли препятствий для передвижения маневрового состава.

19. Задание дежурному стрелочного поста, дежурному или оператору поста централизации о приготовлении маневрового маршрута на тот или иной железнодорожный путь руководитель маневров может передавать лично, по радиосвязи, двусторонней парковой связи, свистками локомотива, ручными свистками или другими средствами, в зависимости от технического оснащения железнодорожной станции, в порядке, установленном в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

20. В процессе работы руководитель маневров обязан:

1) четко и своевременно передавать сигналы и указания, касающиеся маневровых передвижений;

2) следить за своевременной и правильной подготовкой стрелок для маневровых передвижений, подачей сигналов операторами постов централизации, дежурными стрелочных постов и машинистом локомотива;

3) находиться в таком месте, откуда обеспечивается лучшая видимость сигналов и маршрута передвижения маневрирующего состава; в случае отсутствия радиосвязи с машинистом локомотива (из-за неисправности или локомотив не оборудован маневровой радиосвязью) находиться в таком месте, откуда обеспечивается видимость машинистом или его помощником подаваемых им ручных сигналов;

4) при движении по станционным железнодорожным путям вагонами вперед находиться, как правило, на первой по движению специальной подножке (переходной площадке, тамбуре), а при невозможности – идти по междупутью или обочине железнодорожному пути впереди осаживаемых вагонов, следить за показаниями маневровых светофоров, подаваемыми сигналами, положением стрелок по маршруту, отсутствием препятствий и людей на пути; при необходимости – принимать меры к остановке маневрового состава. В необходимых случаях, при отсутствии радиосвязи привлекать для передачи сигналов операторов постов централизации, дежурных стрелочных постов и других работников железнодорожной станции.

5) при производстве маневров с большими составами на кривых участках железнодорожного пути или в условиях плохой видимости (туман, метель, снегопад и другое) принимать дополнительные меры для обеспечения безопасности движения поездов – чаще передавать сигналы и указания машинисту по радиосвязи;

6) не допускать пропуска железнодорожного подвижного состава по взрезанной стрелке впредь до ее осмотра и ремонта;

7) прежде чем подъехать к составу, убедиться в отсутствии сигналов ограждения;

8) не допускать оставления вагонов без закрепления или с закреплением менее установленной в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования нормы вне зависимости от предполагаемого времени стоянки этих вагонов;

9) не допускать передвижений маневрового состава (с локомотивом впереди или вагонами вперед), не убедившись в том, что все вагоны сцеплены между собой и с локомотивом, а тормозные башмаки или другие средства закрепления изъяты;

10) при маневрах толчками своевременно принимать меры, исключающие возможность движения отцепов в обратном направлении или выхода вагонов за предельный столбик в противоположном конце железнодорожного пути;

11) если при маневрах толчками или при надвиге составов на горку расцепные рычаги по условиям работы устанавливаются в положение «на буфер», то после отделения отцепа от состава немедленно приводить рычаги в нормальное положение;

12) при заезде маневрового локомотива (одиночного или с вагонами) на тот или иной занятый вагонами железнодорожный путь для отцепки или прицепки других вагонов, а также при сжатии стоящих вагонов для расцепки не допускать выполнения этих операций, не убедившись в надежном закреплении вагонов с противоположной от маневрового локомотива стороны;

13) если к стоящей на том или ином железнодорожном пути группе вагонов, в том числе и закрепленных по установленной норме, дополнительно прицепляются вагоны, проверять, не нарушилась ли в результате этого правильность установки ранее уложенных башмаков, а также достаточно ли этих башмаков на увеличившееся количество вагонов;

14) перед передвижением маневрового состава в местах погрузки и выгрузки грузов убедиться в отсутствии препятствий для движения;

15) маневры с вагонами, погрузка и выгрузка которых не закончены, производить только после согласования с работником, распоряжающимся погрузочно-разгрузочными операциями.

21. Руководитель маневров должен так организовать работу, чтобы не допустить выхода железнодорожного подвижного состава за предельные столбики (изолирующие стыки или светофоры) противоположного конца железнодорожных путей.

Порядок согласования действий руководителя маневров с работниками противоположного конца парка (железнодорожных путей), обеспечивающий выполнение указанного требования, устанавливается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

22. ДСП станции, маневровый диспетчер или дежурный по горке при необходимости производства маневров с вагонами, занятыми людьми или загруженными опасными грузами класса 1 (ВМ), а также опасными грузами других классов, имеющими в перевозочных документах штемпели «Не спускать с горки» и «Спускать с горки осторожно», обязан поставить об этом в известность составителя поездов, а последний – своего помощника и машиниста маневрового локомотива.

23. При производстве маневров в местах работы ремонтных бригад (путевых, СЦБ), с пересечением железнодорожных переездов, около пассажирских платформ, на железнодорожных путях грузовых складов, грузовых районов, складов топлива, вагонных и локомотивных депо, на территории заводов, мастерских и т.п. составительские и локомотивные бригады должны проявлять особую бдительность,

своевременно подавать звуковые сигналы при приближении состава к находящимся около железнодорожного пути или на платформах людям, а также предупреждать о движении состава людей, работающих на погрузке, выгрузке, ремонте железнодорожного пути, вагонов и других операциях.

При производстве маневров работникам составительских и кондукторских бригад запрещается находиться на специальной подножке вагона в негабаритных и опасных местах, перечень которых устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

24. Локомотивная бригада при производстве маневров обязана:

1) точно и своевременно выполнять задания на маневровую работу;

2) внимательно следить за подаваемыми сигналами, точно и своевременно выполнять сигналы и указания о передвижениях;

3) внимательно следить за людьми, находящимися на железнодорожных путях, положением стрелок и расположением железнодорожного подвижного состава;

4) обеспечивать безопасность производства маневров и сохранность железнодорожного подвижного состава.

Машинист локомотива, специального самоходного железнодорожного подвижного состава, производящий маневры, не вправе приводить в движение локомотив или специальный самоходный железнодорожный подвижной состав без получения указания руководителя маневров лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи или сигнала, подаваемого ручными сигнальными приборами. Кроме указания или сигнала руководителя маневров, перед выездом на стрелки централизованных маневровых маршрутов машинист должен убедиться в наличии разрешающего показания маневрового светофора, а на нецентрализованные стрелки – получить от дежурного стрелочного поста сигнал или сообщение (лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи) о готовности стрелок для маневровых передвижений. При отсутствии маневровых светофоров перед выездом на централизованные стрелки машинистом должно быть получено сообщение о готовности стрелок для маневровых передвижений от ДСП станции (лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи или переданное через руководителя маневров).

На железнодорожных станциях с электрической централизацией стрелок и светофоров, в случаях передачи стрелок с центрального на местное управление, выезд на стрелки разрешается по указанию или сигналу работника, на которого возложен перевод этих стрелок.

Локомотивные бригады, обслуживающие локомотивы и работающие со сборными поездами, а также выделенные для производства маневровой работы, кондуктора и составительские бригады должны знать порядок маневровой работы на железнодорожной станции, указанный в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования. Порядок ознакомления локомотивных и составительских бригад и кондукторов с условиями маневровой работы, указанными в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Машинисту локомотива, производящего маневры, не разрешается приводить в движение локомотив для выезда с железнодорожного пути, на котором остаются вагоны, без получения сообщения от руководителя маневров об их закреплении, переданного по радиосвязи, двусторонней парковой связи, через другого работника, участвующего в маневрах, или лично с выполнением положений, установленных в пункте 40 настоящего приложения.

Управление локомотивом при маневрах осуществляется машинистом. Машинист может доверять управление локомотивом помощнику машиниста, имеющему права управления локомотивом, или дублеру машиниста лишь под своим наблюдением.

25. При движении вагонами вперед руководитель маневров должен подавать сигнал машинисту о начале движения с предстоящим выездом на стрелки лишь после убеждения в том, что маневровый светофор находится в открытом положении, или при отсутствии маневрового светофора получения сигнала (сообщения) от дежурного стрелочного поста о готовности стрелок для маневрового передвижения.

26. Машинист одиночного локомотива при следовании по станционным железнодорожным путям руководствуется показаниями маневровых светофоров, сигналами или сообщениями ДСП станции, операторов постов централизации, дежурных стрелочных постов, передаваемыми непосредственно машинисту локомотива.

27. Подаваемые сигналы, а также указания, получаемые по радиосвязи или устройствам двусторонней парковой связи, машинист обязан подтверждать свистком локомотива или кратким повторением переданного указания.

Если машинист не уверен в правильности восприятия сигнала или указания или не знает плана маневровой работы, он должен остановиться и выяснить обстановку.

28. Запрещается давать сигналы и указания о следовании локомотивов и маневровых составов по железнодорожному пути, с которого отправляется пассажирский поезд (вслед за поездом), впредь до полного освобождения им этого железнодорожного пути. Машинистам локомотивов, стоящих на железнодорожном пути, занятом пассажирским поездом, запрещается двигаться вслед за отправившимся пассажирским поездом впредь до получения сообщения о полном освобождении железнодорожного пути.

29. Дежурные стрелочных постов, операторы постов централизации и другие работники, на которых возложен перевод стрелок, при производстве маневров обязаны:

1) правильно и своевременно переводить стрелки по маршруту, указанному руководителем маневров;

2) после перевода стрелки дежурный стрелочного поста должен запереть ее на закладку (кроме случаев, предусмотренных в пункте 3 настоящего приложения) и убедиться, что остряк плотно прилегает к рамному рельсу;

3) перед подачей сигнала или передачей сообщения о готовности маршрута для передвижения маневрового состава проверять правильность положения стрелок в маневровом маршруте;

4) четко и своевременно передавать машинисту и составителю сигналы и сообщения;

5) внимательно следить за передвижениями маневрового состава, передаваемыми указаниями и сигналами, своевременно выполнять требования этих указаний и сигналов.

IV. Закрепление вагонов

30. Железнодорожный подвижной состав на станционных железнодорожных путях должен устанавливаться в пределах полезной длины железнодорожного пути, которая ограничена:

1) при наличии светофоров и электрической изоляции железнодорожного пути – с одной стороны выходным (маршрутным, маневровым) светофором, с другой – изолирующим стыком путевого участка рельсовой цепи;

2) при наличии светофоров и отсутствии электрической изоляции железнодорожного пути – с одной стороны выходным (маршрутным, маневровым) светофором, с другой – предельным столбиком;

3) при отсутствии светофоров и электрической изоляции железнодорожного пути – предельными столбиками с обеих сторон.

Стоящие на станционных железнодорожных путях без локомотива составы поездов, вагоны и специальный железнодорожный подвижной состав должны быть надежно закреплены от ухода тормозными башмаками, стационарными устройствами для закрепления вагонов, ручными тормозами или иными средствами закрепления.

Закрепление вагонов на станционных железнодорожных путях должно производиться в соответствии с нормами и правилами, приведенными в приложении № 17 к настоящей Инструкции.

Порядок закрепления вагонов и составов, в зависимости от местных условий, указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, где должно быть установлено, как должны закрепляться на каждом железнодорожном пути вагоны и составы поездов, кто должен выполнять эти операции, а также изымать средства закрепления из-под вагонов или отпускать ручные тормоза и кому докладывать о выполнении указанных операций.

31. Составы поездов, группы или отдельные вагоны, оставляемые на станционных железнодорожных путях, во всех случаях должны закрепляться тормозными башмаками или другими установленными средствами закрепления до отцепки локомотива по нормам, предусмотренным в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования. На железнодорожных путях с уклонами, не превышающими 0,0025, разрешается при смене локомотивов пассажирских поездов использовать для закрепления состава автоматические тормоза поезда в течение не более 15 минут. В случае невозможности смены локомотивов в течение указанного времени состав должен быть закреплен тормозными башмаками по установленной норме.

32. Машинистам поездов, прибывающих на железнодорожную станцию, запрещается отцеплять локомотив от состава, не получив сообщения о его

закреплении. Такое сообщение передается машинисту в порядке, устанавливаемом в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования. Перед отцепкой локомотива от поезда машинист во всех случаях обязан затормозить состав автоматическими тормозами.

33. Вагоны, прибывшие на железнодорожную станцию для длительной (более 24 часов) стоянки, должны быть поставлены на железнодорожные пути с уклоном, не превышающим 0,0025, изолированные от маршрутов следования поездов. Закрепление таких вагонов должно производиться с накатом вагонных колес на тормозные башмаки. Правильность и надежность закрепления должны быть проверены начальником железнодорожной станции, его заместителем или ДСП станции.

34. При временном оставлении грузовых поездов на промежуточных железнодорожных станциях без локомотива или с локомотивом без локомотивной бригады их закрепление осуществляется по нормам, предусмотренным в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования для соответствующего железнодорожного пути с накатом вагонных колес на тормозные башмаки. Правильность и надежность закрепления составов таких поездов должны проверяться начальником железнодорожной станции или его заместителем, которые по указанию ДНЦ заблаговременно вызываются на железнодорожную станцию и докладывают ему о произведенной проверке правильности закрепления. При невозможности вызова указанных руководителей правильность и надежность закрепления проверяются лично ДСП станции, который и докладывает об этом ДНЦ.

35. Не допускается оставление без локомотива составов поездов на железнодорожных станциях или отдельных станционных железнодорожных путях с уклоном, превышающим 0,0025, не оборудованных устройствами, предотвращающими уход вагонов на маршруты приема и отправления поездов и прилегающий перегон.

36. Маневры на станционных железнодорожных путях, расположенных на уклонах, где создается опасность ухода железнодорожного подвижного состава на перегон и маршруты следования поездов, производятся с постановкой локомотива со стороны спуска с включением и опробованием автотормозов вагонов. При невозможности постановки локомотива со стороны спуска маневры на таких железнодорожных путях должны производиться путем осаживания, а автотормоза вагонов должны быть включены и опробованы. Порядок производства маневров, обеспечивающий безопасность движения поездов на железнодорожных станциях, имеющих такие железнодорожные пути, устанавливается в настоящей Инструкции и указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

При производстве маневров на железнодорожных путях, расположенных на уклонах, во всех случаях должны соблюдаться меры предосторожности (постановка стрелок в изолирующее положение, укладка башмаков под отдельные отцепы и другие меры), исключающие возможность столкновений отцепленных вагонов с

маневровым составом, а также ухода вагонов на маршруты следования поездов или в другие маневровые районы.

Перечень маневровых районов и железнодорожных путей, расположенных на уклонах, где при маневрах создается опасность ухода железнодорожного подвижного состава, а также дополнительные меры по обеспечению безопасности движения поездов, которые должны соблюдаться в этих районах при маневрах, указываются в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

37. В тех случаях, когда состав поезда, оставляемый на промежуточной железнодорожной станции без локомотива, расцепляется и разъединяется для обеспечения прохода пассажиров, каждая часть этого состава должна закрепляться тормозными башмаками в соответствии с той нормой, которая соответствует фактическому профилю того отрезка железнодорожного пути, где будет стоять расцепленная часть состава.

38. В районах примыкания соединительных железнодорожных путей и железнодорожных путей необщего пользования, для предупреждения самопроизвольного ухода железнодорожного подвижного состава на железнодорожную станцию или перегон, ДСП станции, составительские бригады, дежурные стрелочных постов после заезда (выезда) на примыкание обязаны немедленно устанавливать стрелки (в том числе централизованные) предохранительных тупиков и охранные, сбрасывающие башмаки или стрелки в нормальное положение.

39. Получив сообщение об ожидаемом сильном ветре или при возникновении такого ветра, если сообщения об этом и не передано, работники железнодорожных станций – лица, ответственные за закрепление железнодорожного подвижного состава, каждый на своем посту обязаны проверить надежность закрепления железнодорожного подвижного состава от ухода и уложить дополнительно тормозные башмаки в соответствии с пунктом 9 приложения № 17 к настоящей Инструкции.

40. При возникновении опасности ухода железнодорожного подвижного состава на перегон работники железнодорожной станции обязаны немедленно использовать все имеющиеся в их распоряжении средства для его остановки. При уходе железнодорожного подвижного состава на перегон ДСП станции обязан, используя все имеющиеся в его распоряжении средства, сообщить об этом машинистам поездов, находящихся на перегоне, ДНЦ, ДСП путевых постов, ДСП соседних станций, дежурным по железнодорожным переездам и другим работникам, чтобы задержать встречные поезда и принять меры к остановке ушедшего железнодорожного подвижного состава.

41. При выполнении операций по закреплению железнодорожного подвижного состава на станционных железнодорожных путях должны соблюдаться следующие основные положения, обеспечивающие взаимный контроль работников:

1) при закреплении составов поездов:

а) на главных и приемоотправочных железнодорожных путях руководит и контролирует закрепление ДСП станции, а в отдельных маневровых районах – маневровый диспетчер;

б) ДСП станции может разрешить отцепку локомотива только после убеждения в правильности закрепления состава по докладу исполнителя этой операции или лично;

в) машинисту поездного локомотива запрещается отцеплять локомотив от состава без разрешения ДСП станции, переданного по радиосвязи, парковой связи, через работника железнодорожной станции, производящего закрепление, или лично;

г) изъятие тормозных башмаков из-под состава разрешается только по указанию ДСП станции, переданному исполнителю этой операции по радиосвязи, парковой связи, через другого работника железнодорожной станции или лично;

д) ДСП станции может дать указание об изъятии тормозных башмаков только после убеждения в фактической прицепке локомотива к составу по докладу машиниста по радиосвязи или через работника железнодорожной станции.

2) при маневровой работе:

а) при производстве маневров ответственным за закрепление железнодорожного подвижного состава является руководитель маневров;

б) руководитель маневров во всех случаях перед отцепкой локомотива (одиночного или с вагонами) обязан сообщить машинисту о закреплении оставляемых на железнодорожном пути вагонов с указанием их количества, а также количества тормозных башмаков и с какой стороны они уложены. Такое же сообщение при производстве маневров на приемоотправочных железнодорожных путях руководитель маневров обязан передать ДСП станции, в отдельных маневровых районах – маневровому диспетчеру при запросе разрешения на выезд с железнодорожного пути, на котором остаются вагоны (или другой железнодорожный подвижной состав), а машинист локомотива – продублировать это сообщение ДСП станции (маневровому диспетчеру) по радиосвязи;

в) ДСП станции (маневровый диспетчер) убеждается в соответствии переданного машинистом и руководителем маневров сообщений нормам закрепления вагонов, установленным в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования для конкретного железнодорожного пути, и дает разрешение на выезд локомотива (маневрового состава) с железнодорожного пути (из данного маневрового района).

Порядок ведения номерного учета тормозных башмаков устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Подробный регламент выполнения операций по закреплению железнодорожного подвижного состава, с указанием конкретных работников, выполняющих и докладывающих о них, прилагается к ТРА станции или указывается в инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

V. Скорости при маневрах

42. Маневры производятся со скоростью не более:

1) 60 км/ч – при следовании по свободным железнодорожным путям одиночных локомотивов и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади, с включенными и опробованными автотормозами;

2) 40 км/ч – при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, а также при следовании одиночного специального самоходного железнодорожного подвижного состава по свободным железнодорожным путям;

3) 25 км/ч – при движении вагонами вперед по свободным железнодорожным путям, а также восстановительных и пожарных поездов;

4) 15 км/ч – при движении с вагонами, занятыми людьми, проводниками и командами, сопровождающими грузы, а также с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й и 6-й степеней;

5) 5 км/ч – при подходе отцепа вагонов к другому отцепу при маневрах толчками и в подгорочном парке;

6) 3 км/ч – при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам, у фронтов погрузки-выгрузки, на железнодорожных путях необщего пользования при проследовании вагонами вперед негабаритных мест и опасных зон и при постановке вагонов на опрокидыватель.

Скорость передвижения железнодорожного подвижного состава по вагонным весам, в зависимости от конструкции весов, устанавливается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Движение маневровых составов и одиночных локомотивов со скоростями 60, 40 и 25 км/ч может производиться только в тех случаях, когда машинист предупрежден о свободности железнодорожного пути. Если машинист не извещен о свободности железнодорожного пути, то он должен следовать с особой бдительностью и скоростью, которая обеспечила бы своевременную остановку при появлении препятствия для дальнейшего движения.

VI. Маневры на сортировочных горках и вытяжных железнодорожных путях

43. На железнодорожных станциях, имеющих горочные устройства для сортировки вагонов, маневры должны производиться в соответствии с инструкциями, утвержденными владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, в которых отражается также порядок пользования устройствами автоматизации процесса расформирования составов.

В инструкциях по работе сортировочных горок должны предусматриваться меры, исключающие возможность ухода вагонов с сортировочных железнодорожных путей в противоположную от сортировочной горки горловину (укладка ограждающих тормозных башмаков, торможение отцепов в глубине парка, согласованность между работниками сортировочной горки и сортировочного парка и другие меры).

44. Перед роспуском вагонов с сортировочной горки дежурный по горке обязан:

1) проверить степень свободности железнодорожных путей со стороны горки и наличие проходов на них;

2) ознакомиться с планом предстоящего роспуска, последовательностью расположения отцепов, числом вагонов в каждом отцепе, ходовыми качествами отцепов, наличием вагонов, требующих особой осторожности при роспуске, длиннобазных (имеющих расстояние между центрами осей внутренних колесных пар более 11,3 м) и другими необходимыми данными;

3) в установленном на данной железнодорожной станции порядке обеспечить ознакомление с характером предстоящего роспуска других работников, участвующих в сортировке вагонов (операторов распорядительного и исполнительного постов, составителя поездов, регулировщиков скорости движения вагонов);

4) включить устройства автоматизации сортировочной работы.

45. Дежурный по горке, операторы распорядительного и исполнительных постов, составители поездов, регулировщики скорости движения вагонов в процессе роспуска должны регулировать скорость надвига и степень торможения вагонов в зависимости от заполнения сортировочных железнодорожных путей, условий прохода отцепов в стрелочной зоне и на подгорочных железнодорожных путях, величины отцепов, чередования назначения отцепов по железнодорожным путям сортировочного парка и др.

В процессе роспуска дежурный по горке, операторы распорядительного и исполнительных постов должны следить за движением отцепов, проверять правильность их следования по железнодорожным путям сортировочного парка, контролировать работу устройств автоматизации сортировочной работы и, в зависимости от складывающейся обстановки, при необходимости корректировать их работу.

46. При нахождении на сортировочных железнодорожных путях вагонов с опасными грузами класса 1 (ВМ) и цистерн со сжиженными газами маневровые диспетчеры и дежурные по сортировочным горкам обязаны вести точный учет железнодорожных путей, на которых такие вагоны находятся.

Вагоны с взрывчатыми материалами (ВМ), в перевозочных документах на которые имеется штемпель «Не спускать с горки», цистерны со сжиженными газами и порожние цистерны из-под сжиженных газов после постановки на сортировочные железнодорожные пути должны немедленно ограждаться со стороны горки, полугорки или вытяжного железнодорожного пути двумя охранными тормозными башмаками, укладываемыми на оба рельса через 25 метров друг от друга таким образом, чтобы общее расстояние от ограждаемых вагонов до тормозного башмака, расположенного первым от сортировочного устройства, было не менее 50 метров.

Последующие отцепы, направляемые на эти железнодорожные пути, должны быть остановлены перед местом расположения охранных тормозных башмаков до накопления группы, состоящей не менее чем из 10 вагонов. Нормальный режим роспуска вагонов или их направления при маневрах толчками на такие железнодорожные пути может восстанавливаться только в том случае, если ограждаемые вагоны прикрыты этой группой вагонов, предварительно соединенной с ними. Если расстояние от ограждаемых вагонов, в перевозочных документах на которые имеется штемпель «Не спускать с горки», до конца парковой тормозной

позиции со стороны горки или вытяжки составляет менее 50 метров, то последующие отцепы на эти железнодорожные пути должны направляться только посредством осаживания.

В процессе роспуска дежурный по горке, оператор распорядительного поста или горочный составитель с помощью двусторонней парковой или других видов связи должен постоянно информировать операторов исполнительных постов, регулировщиков скорости движения вагонов, дежурных стрелочных постов об отцепах, требующих особой осторожности: с опасными грузами класса 1 (ВМ), проводниками, живностью и другими.

Все работники, участвующие в роспуске, при спуске с горок таких отцепов, а также при роспуске любых отцепов на железнодорожные пути, где имеются вагоны с грузами, требующими особой осторожности, должны быть особо внимательными, обеспечивать безопасность роспуска и сохранность железнодорожного подвижного состава. Скорость надвига, а также силу торможения на замедлителях регулировать с учетом создания необходимых интервалов между отцепами и безусловного соблюдения установленных скоростей при соударении этих вагонов с другими вагонами.

Порядок информации работников о наличии в распускаемом составе и на железнодорожных путях сортировочного парка вагонов с грузами отдельных категорий, указанных в Правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте и Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 05.04.1996 № 15 (с изменениями и дополнениями), требующими особой осторожности, устанавливается в местных инструкциях, утверждаемых владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

47. Не допускается производить маневры толчками и распускать с горки:

1) вагоны, занятые людьми, кроме вагонов с проводниками (командами), сопровождающими грузы;

2) вагоны с грузами отдельных категорий, указанных в Правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте и Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 05.04.1996 № 15 (с изменениями и дополнениями);

3) платформы и полувагоны, загруженные грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й, 6-й степеней и грузами с верхней негабаритностью 3-й степени, груженые транспортеры;

4) локомотивы в недействующем состоянии, моторвагонный подвижной состав, составы рефрижераторных поездов, пассажирские вагоны, краны на железнодорожном ходу;

5) вагоны и специальный железнодорожный подвижной состав, имеющий трафарет «С горки не спускать»;

6) сцепы из двух платформ, загруженных рельсами длиной 25 м и другими длинномерными грузами, думпкары.

Указанный железнодорожный подвижной состав может быть пропущен через сортировочную горку только с маневровым локомотивом.

Не допускается пропускать через сортировочные горки:

1) груженые и порожние транспортеры, имеющие 12 и более осей;

2) груженые транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120 т при наличии в сцепе одной или двух промежуточных платформ;

3) железнодорожный подвижной состав, имеющий трафарет «Через горку не пропускать».

Скорость роспуска вагонов на сортировочных горках при различных показаниях горочных светофоров, а также условия, обеспечивающие сохранность железнодорожного подвижного состава, устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования в зависимости от технического оснащения горок и местных условий. Скорость подхода отцепа вагонов к другому отцепу в подгорочном парке должна быть не более 5 км/ч.

Если в перевозочных документах на вагоны имеется штемпель «Не спускать с горки» или на вагонах и специальном железнодорожном подвижном составе имеется трафарет «С горки не спускать», то маневры с ними должны производиться осаживанием или «съемом» локомотивом со стороны подгорочного парка с соблюдением норм прикрытия с особой осторожностью, без толчков и резких остановок. Скорость соединения таких вагонов и специального железнодорожного подвижного состава при их сцеплении с другими вагонами или с локомотивом не должна превышать 3 км/ч. Пропуск их через сортировочную горку должен производиться только с локомотивом.

При роспуске с сортировочных горок рефрижераторных секций, а также автономных вагонов с машинным охлаждением соударение их с вагонами, стоящими на железнодорожных путях подгорочного парка, а также последующих отцепов с ними не допускается. Роспуск указанных вагонов должен производиться под желтый огонь горочного светофора.

48. Перед роспуском с горки вагонов с проводниками (командами), сопровождающими груз или живность, а также перед началом производства маневров толчками с такими вагонами проводники и команды должны быть предупреждены составителями поездов о предстоящих маневрах.

49. Каждый регулировщик скорости движения вагонов в процессе роспуска обязан следить за наличием вагонов на том или ином сортировочном железнодорожном пути и при его заполнении заблаговременно сообщать об этом старшему регулировщику, дежурному по горке или горочному составителю.

Для обеспечения четкой и безаварийной работы регулировщики скорости движения вагонов обязаны:

1) к началу роспуска состава находиться на обслуживаемых ими железнодорожных путях;

2) внимательно следить за сообщениями и командами, подаваемыми дежурным по горке, за сигналами, подаваемыми составителем поездов или машинистом локомотива;

3) расчетливо тормозить вагоны, обеспечивая наиболее полное использование вместимости железнодорожных путей и безопасный подход отцепов к вагонам, стоящим на железнодорожных путях подгорочного парка. При роспуске с горки

больших отцепов дополнительные тормозные башмаки подкладываются под колесные пары посредством специальной вилки;

4) при заезде на железнодорожный путь локомотива для соединения вагонов, по указанию составителя или дежурного по горке извлекать из-под вагонов тормозные башмаки;

5) помогать регулировщикам скоростей движения вагонов, обслуживающим соседние железнодорожные пути, при интенсивном следовании отцепов в районы их работы.

50. При торможении вагонов на станционных железнодорожных путях запрещается устанавливать тормозные башмаки:

1) непосредственно перед рельсовым стыком (1 м и менее) и на рельсовом стыке (если он не сварен);

2) перед крестовиной стрелочного перевода;

3) на рамный рельс стрелочного перевода, к которому прилегает остряк;

4) на наружный рельс кривой.

51. Запрещается пользоваться неисправными тормозными башмаками (лопнувшая головка, покоробленная и изогнутая подошва и другое).

Тормозные башмаки должны быть окрашены (в цвет, при котором они более заметны), иметь установленное клеймо и храниться на специальных площадках, стеллажах и тумбочках на междупутьях.

52. Запрещается осаживание и соединение вагонов в сортировочном парке (со стороны горки или с противоположной стороны железнодорожных путей сортировочного парка) без предварительного согласования между дежурным по горке (составителем) и составителем или другим работником противоположного конца сортировочного парка в порядке, установленном ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Перед осаживанием составитель обязан убедиться в отсутствии тормозных башмаков под вагонами, в нормальном положении расцепных рычагов автосцепки вагонов и в отсутствии препятствий для движения.

53. Маневры на вытяжных железнодорожных путях производятся, как правило, толчками (серийными или одиночными).

При производстве маневров толчками в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования для районов, где этот метод является основным при организации маневровой работы, должны быть указаны: порядок торможения отцепов, наличие и порядок применения технических средств (связи, башмаконакладывателей, башмакосбрасывателей и другое) и другие условия обеспечения безопасности.

54. Регулировать разгон состава для толчка составитель обязан с учетом ходовых качеств и веса отцепа, свободности сортировочных железнодорожных путей и атмосферных условий так, чтобы операторы постов централизации, дежурные стрелочных постов и регулировщики скорости движения вагонов имели достаточно времени для перевода стрелок и укладки тормозных башмаков и чтобы скорости соударения вагонов не превышали установленные.

55. При нарушении нормального производства маневров (нагон сзади идущим отцепом впереди идущего, остановка отцепа на стрелочной горловине и др.) операторы горочных постов, дежурные стрелочных постов, регулировщики скорости движения вагонов и другие работники, участвующие в маневрах, должны немедленно поставить в известность дежурного по сортировочной горке, горочного составителя, подать команду (сигнал) остановки и принять меры к задержанию очередного движущегося отцепа.

VII. Маневры на главных и приемоотправочных железнодорожных путях

56. Маневры на главных железнодорожных путях или с пересечением их, а также с выходом за входные стрелки могут допускаться в каждом случае только с разрешения ДСП станции при закрытых соответствующих входных светофорах, ограждающих вход на железнодорожные пути и стрелки, на которых производятся маневры.

В приемоотправочных парках железнодорожной станции маневры могут производиться только на тех железнодорожных путях (стрелках), которые будут указаны ДСП станции при даче задания составителю (главному кондуктору) на маневровую работу.

57. Не допускаются маневры с выходом состава за границу железнодорожной станции на перегон на однопутных и по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках без согласия ДНЦ и ДСП соседней станции и без установленного разрешения, выдаваемого машинисту. Маневры с выходом состава за границу железнодорожной станции по правильному железнодорожному пути на двухпутных участках допускаются с согласия ДНЦ по устному разрешению ДСП станции.

Разрешением на выезд маневрирующего состава за границу железнодорожной станции на однопутном перегоне служит:

1) при автоблокировке – ключ-жезл, выдаваемый машинисту маневрового локомотива перед открытием соответствующего выходного светофора. После первого выезда маневрового состава за границу железнодорожной станции по открытому выходному светофору и ключу-жезлу повторные выезды на перегон при наличии у машиниста ключа-жезла осуществляются без открытия выходного светофора. На участках, оборудованных автоблокировкой, где на железнодорожных станциях имеются специальные маневровые светофоры, связанные с путевыми светофорами, выезд маневрирующего состава за границу железнодорожной станции производится при разрешающем показании этого маневрового светофора. При отсутствии ключа-жезла или специального маневрового светофора для маневров с выездом за границу железнодорожной станции машинисту маневрового локомотива выдается Путевая записка;

2) при полуавтоматической блокировке – ключ-жезл данного перегона, а при его отсутствии – Путевая записка;

3) при электрожезловой системе – жезл или ключ-жезл данного перегона;

4) при телефонных средствах связи – Путевая записка.

58. Во всех случаях выезд маневрового состава за границу железнодорожной станции на однопутный перегон с выдачей машинисту Путевой записки может осуществляться только по разрешению ДНЦ, передаваемому одновременно ДСП станций, ограничивающих перегон, без закрытия основных средств сигнализации и связи при движении поездов.

После получения такого разрешения ДСП станций обмениваются телефонограммами:

«Могу ли производить маневры с выездом за границу станции»;

«Разрешаю производство маневров с выездом за границу станции».

Получение последней телефонограммы служит основанием для выдачи машинисту Путевой записки, наверху которой от руки делается отметка «маневры с выездом за границу станции».

Обмен указанными телефонограммами осуществляется по поездной диспетчерской связи, под контролем ДНЦ.

Запрещается делать запрос и давать разрешение о выезде маневрового состава за границу железнодорожной станции при занятости перегона встречным поездом.

При даче согласия в момент следования по перегону поезда, отправленного с железнодорожной станции производства маневров, перегон считается занятым до получения с соседней железнодорожной станции сообщения о прибытии поезда и передаче на эту железнодорожную станцию уведомления об окончании маневров:

«Маневры с выездом маневрового состава за границу станции закончены».

Все переговоры о выезде маневрового состава за границу железнодорожной станции оформляются записями в журнале поездных телефонограмм.

59. При необходимости выезда маневрового состава за границу железнодорожной станции по неправильному железнодорожному пути двухпутного или одному из железнодорожных путей многопутного перегона, не оборудованного двусторонней путевой блокировкой, действие блокировки по этому железнодорожному пути перегона в установленном порядке закрывается. После закрытия блокировки выезд маневрового состава за границу железнодорожной станции осуществляется с выдачей машинисту локомотива Путевой записки, что оформляется в порядке, предусмотренном в пункте 57 настоящего приложения, при этом в отметке, производимой наверху бланка Путевой записки, добавляются слова «по неправильному пути».

При двусторонней автоблокировке после переключения блок-системы на соответствующее направление движения выезд маневрового состава за границу железнодорожной станции по неправильному железнодорожному пути может производиться по правилам, предусмотренным для однопутных перегонов.

60. Занимать приемоотправочные железнодорожные пути отдельными вагонами или группами вагонов, как правило, не допускается. Временное занятие приемоотправочных железнодорожных путей железнодорожным подвижным составом при производстве маневров может быть допущено только с разрешения ДСП станции.

На промежуточных железнодорожных станциях временное занятие приемоотправочных железнодорожных путей отдельными вагонами или железнодорожным подвижным составом ДСП станции может допустить только по разрешению ДНЦ.

Не допускается занимать улавливающие тупики любым железнодорожным подвижным составом, а предохранительные тупики – пассажирскими и грузовыми вагонами, занятыми людьми, и грузовыми вагонами с опасными грузами.

VIII. Маневровая работа в районах железнодорожных станций, не обслуживаемых дежурными стрелочных постов

61. При необходимости заезда маневрового локомотива на железнодорожные пути грузовых районов, угольных складов, вагонных или локомотивных депо, производственных цехов и участков, других железнодорожных путей ДСП станции или составитель поездов должен предварительно согласовать возможность подачи или вывода вагонов с руководителем работ в данном районе или представителем производственного цеха (участка).

Порядок согласования устанавливается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

62. Перед заездом локомотива, маневрового состава, специального железнодорожного подвижного состава на железнодорожные пути районов, где стрелки не обслуживаются дежурными стрелочных постов, а также при возвращении из таких районов составитель поездов, а при его отсутствии локомотивная бригада (машинист специального железнодорожного подвижного состава) должны согласовать с ДСП станции свои действия, а также обязаны особо внимательно проверять положение железнодорожных путей и стрелок и убеждаться в отсутствии препятствий для движения, осмотреть стоящие на железнодорожных путях вагоны, проверить наличие тормозных башмаков под железнодорожным подвижным составом, предупредить о предстоящих маневрах находящихся на железнодорожных путях работников.

Перевод стрелок в таких районах осуществляется составителем поездов или другим работником, указанным в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

63. Запрещается выезд на станционные железнодорожные пути маневровых локомотивов или составов из районов, не обслуживаемых дежурными стрелочных постов, без разрешения ДСП станции.

Порядок выезда маневровых локомотивов из таких районов устанавливается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 12
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе на
железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок выдачи предупреждений

1. В случаях, когда при следовании поездов необходимо обеспечить особую бдительность локомотивных бригад и предупредить их о производстве работ, на поезда выдаются письменные предупреждения.

Предупреждения выдаются:

1) при неисправности железнодорожного пути, устройств СЦБ, контактной сети, переездной сигнализации, искусственных и других сооружений, а также при производстве ремонтных и строительных работ, требующих уменьшения скорости или остановки в пути;

2) при вводе в действие новых видов средств сигнализации и связи, а также при включении новых, перемещении или упразднении существующих светофоров;

3) при неисправности путевых устройств АЛСН;

4) при отправлении поезда с грузами, выходящими за пределы габарита погрузки, когда при следовании этого поезда необходимо снижать скорость или соблюдать особые условия;

5) при работе на двухпутном перегоне снегоочистителя, балластера, путеукладчика, подъемного крана, щебнеочистительной и других машин;

6) при постановке в поезд железнодорожного подвижного состава, который не может следовать со скоростью, установленной для данного участка;

7) при работе съемных подвижных единиц, а также при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов;

8) во всех других случаях, когда требуется уменьшение скорости или остановка поезда в пути, а также когда необходимо предупредить локомотивные бригады об особых условиях следования поезда.

Все предупреждения подразделяются на три вида:

1) действующие с момента установления до отмены, когда соответствующий руководитель по условиям производства работ не может определить точного срока их окончания;

2) действующие в течение определенного устанавливаемого руководителем работ срока, указываемого в заявке на выдачу предупреждения;

3) устанавливаемые для отдельных поездов при необходимости соблюдения особых условий их пропуска (например, при наличии в поезде груза или железнодорожного подвижного состава, который не может следовать с установленной скоростью, при назначении не предусмотренных расписанием остановок).

2. Заявки о выдаче предупреждений в связи с предстоящим производством плановых работ даются:

1) дорожными мастерами, начальниками и электромеханиками районов контактной сети, старшими электромеханиками, начальниками участков и диспетчерами подразделений СЦБ и связи – на время производства работ, но не более чем на 12 часов;

2) начальниками подразделений пути, СЦБ, электроснабжения и связи или их заместителями – на срок до 5 суток;

3) уполномоченными представителями владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования – на срок до 10 суток.

Не предусмотренные графиком движения поездов предупреждения на более длительные сроки устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, при этом владелец инфраструктуры или владелец железнодорожных путей необщего пользования может предоставить соответствующим работникам право отмены предупреждения после выполнения необходимых работ и восстановления нормальной скорости. Предупреждения, устанавливаемые владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, должны оформляться в суточный срок.

При обнаружении во время проверки железнодорожного пути путеизмерительными, дефектоскопными вагонами, вагонами-лабораториями контактной сети мест, угрожающих безопасности движения поездов, заявки на выдачу предупреждений могут выдаваться начальниками этих вагонов или их заместителями.

Дорожные мастера, начальники и электромеханики районов контактной сети, подразделений СЦБ и связи дают заявки о выдаче предупреждений в следующих случаях:

1) при работе съемных подвижных единиц;

2) при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов;

3) когда на двухпутных и многопутных перегонах производится выгрузка материалов на междупутье или когда через железнодорожный путь, по которому идут поезда, производится погрузка или выгрузка грузов с поезда, стоящего на соседнем железнодорожном пути.

Дорожными мастерами, кроме того, даются заявки о выдаче предупреждений в связи с предстоящим производством плановых работ, руководить которыми имеет право бригадир подразделения пути. Перечень таких работ устанавливается Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утверждаемой владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

3. Заявки на выдачу предупреждений даются письменно, телеграммой или телефонограммой в адрес ДСП станции выдачи предупреждений, установленных владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, ДСП станций, ограничивающих перегон, на котором устанавливается предупреждение, а на участках с диспетчерской централизацией также и ДНЦ. Письменная заявка, поданная на одну из перечисленных железнодорожных станций, должна быть подтверждена лицом, подписавшим ее, телеграммой или телефонограммой в другие установленные адреса.

Если заявка о выдаче предупреждений дается начальником подразделения пути или другим вышестоящим руководителем, то копия ее адресуется руководителю работ.

Телеграммы (телефонограммы) с заявками на выдачу предвиденных предупреждений должны подаваться с таким расчетом, чтобы ДСП станции выдачи предупреждений она была получена не позже чем за 3 часа до начала действия предупреждения, а на направлениях, где поезда следуют без остановки более 3 часов, – не позже времени, устанавливаемого владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Каждая заявка на выдачу или отмену предупреждения должна оформляться отдельной телеграммой (телефонограммой) и доставляться ДСП станции выдачи предупреждений в письменном виде.

При наличии автоматизированных систем приёма заявок и выдачи предупреждений порядок приема, передачи заявок и выдачи предупреждений устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Порядок передачи заявок, телеграмм или телефонограмм об установлении и отмене предупреждений, обеспечивающий своевременную доставку заявок, телеграмм и телефонограмм по установленным адресам, устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Подтверждением о принятии заявки к исполнению является:

1) копия телеграммы (телефонограммы) с указанием времени приема и распиской работника телеграфа (ДСП станции, где телеграфа нет) о принятии телеграммы (телефонограммы) для передачи в установленные адреса;

2) расписка ДСП станции выдачи предупреждения в получении письменной заявки или расписка ДСП этой станции в книге предупреждений под записью сделавшего заявку работника;

3) при наличии соответствующих автоматизированных систем – электронно-цифровая подпись ДСП станции.

4. Руководителю работ запрещается приступать к работам, а ответственному за безопасное проведение работ давать разрешение о начале работ, не убедившись через ДНЦ или ДСП станции, что на поезда выдаются предупреждения.

5. В заявках о выдаче предупреждений должны указываться:

1) точное обозначение места действия предупреждения (перегон или железнодорожная станция, номер железнодорожного пути, стрелки, километры и пикеты действия предупреждения);

2) меры предосторожности при движении поездов;

3) начало и срок действия предупреждения;

4) причины выдачи предупреждения.

6. Для выполнения непредвиденных работ по устранению обнаруженных неисправностей железнодорожного пути и сооружений, угрожающих безопасности движения поездов и требующих ограждения сигналами остановки (одиночная смена дефектного рельса, накладок, стрелочных остряков, элементов уравнительных приборов, крестовин, исправление железнодорожного пути на пучинах и т.п.) или сигналами уменьшения скорости, «опустить токоприемник» заявки на выдачу

предупреждений даются дорожным мастером (при его отсутствии – бригадиром подразделения пути), энергодиспетчером по требованию работников районов контактной сети или начальником (электромехаником) подразделения электроснабжения, электромеханиками подразделений СЦБ и связи с последующим сообщением об этом начальнику соответствующего подразделения.

7. При возникновении непредвиденных обстоятельств, угрожающих безопасности движения поездов, заявка о выдаче предупреждений передается непосредственно ДСП станций, ограничивающих перегон (или ДСП одной из этих станций).

ДСП станции, ограничивающей перегон, на основании полученной заявки или сообщения ДСП соседней станции обязан, в первую очередь, сообщить по радиосвязи машинистам поездов, находящихся в движении на перегоне в направлении опасного места, километр (пикет) и меры предосторожности при его проследовании, убедиться, что сообщение понято ими правильно, и доложить об этом ДНЦ. При наличии поезда этого направления на приближении к железнодорожной станции или на железнодорожной станции, в случае невозможности передать предупреждение по радиосвязи, – остановить его у выходного (маршрутного) светофора для выдачи письменного предупреждения.

ДНЦ, получив сообщение от ДСП станции, передает ДСП станций, ограничивающих перегон, ДСП станциям выдачи предупреждений регистрируемый приказ о порядке выдачи предупреждений на поезда.

В случае перерыва поездной диспетчерской связи ДСП станции, ограничивающей перегон, обязан выдавать предупреждения на все поезда, отправляемые в направлении опасного места, до восстановления диспетчерской связи, а в дальнейшем действовать в соответствии с указаниями ДНЦ.

На участках с диспетчерской централизацией заявки о выдаче непредвиденных предупреждений должны передаваться ДНЦ, который принимает меры, обеспечивающие выдачу предупреждений на поезда.

На отдельных участках, устанавливаемых владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, может быть предусмотрен порядок передачи машинистам поездов, находящихся в движении, сообщений о непредвиденно возникших предупреждениях по радиосвязи без остановки поезда для выдачи письменного предупреждения. Такие сообщения должны передаваться машинисту ДСП станции, а на участках с диспетчерской централизацией – ДНЦ при подходе поезда к железнодорожной станции, ограничивающей перегон, до открытия выходного сигнала, с регистрацией сообщения в журнале движения поездов или в журнале диспетчерских распоряжений.

Работы по устранению непредвиденных, опасных для движения поездов неисправностей железнодорожного пути, контактной сети и других устройств, а также связанные с этим передвижения специального самоходного железнодорожного подвижного состава и съемных единиц должны осуществляться немедленно по обнаружении неисправности после соответствующего ограждения места работы. При необходимости установления предупреждения заявки об их выдаче оформляются порядком, установленным владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

8. Все заявки и телеграммы о предупреждениях (в том числе переданные приказом ДНЦ) ДСП станции или оператором при ДСП станции записываются в специальную книгу предупреждений и нумеруются.

Порядок ведения книги предупреждений и выдачи предупреждения на поезда устанавливается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

При наличии на железнодорожной станции автоматизированной системы выдачи и отмены предупреждений книга предупреждений ведется порядком, установленным владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

ДСП станции, ограничивающей перегон, на котором установлено предупреждение, о получении заявки докладывает ДНЦ. При наличии автоматизированных систем такое сообщение передается порядком, установленным владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Нумерация предупреждений ведется помесячно с первого номера, начиная с нуля часов каждого первого числа месяца.

Первого числа каждого месяца все действующие предупреждения записываются в книгу вновь.

Все отметки в книге должны быть заверены подписью ДСП станции (парка).

Книги для записи предупреждений на железнодорожных станциях их выдачи ведутся, как правило, отдельно для каждого прилегающего направления.

Начальник железнодорожной станции или его заместитель обязаны систематически проверять книгу предупреждений с соответствующей отметкой в ней в порядке, установленном владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, в том числе и в условиях применения автоматизированной системы выдачи предупреждений.

9. Выдача предупреждений производится на железнодорожных станциях формирования поездов и железнодорожных станциях, на которых поезда имеют стоянку по техническим надобностям. Для пригородных поездов выдача предупреждений может производиться железнодорожными станциями начального отправления этих поездов.

Перечень железнодорожных станций и порядок выдачи предупреждений на поезда устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования. На эти железнодорожные станции, в том числе и со смежных участков, расположенных на соседних дорогах, руководители работ (ответственные за безопасное проведение работ) должны адресовать телеграммы об установлении предупреждений.

10. Предупреждения об особых условиях следования отдельных поездов выдаются на железнодорожных станциях формирования поездов или железнодорожных станциях прицепки к поездам железнодорожного подвижного состава, который не может следовать с установленной скоростью. Порядок выдачи таких предупреждений на железнодорожных станциях смены локомотивов и локомотивных бригад, исключающий возможность отправления на участок без предупреждения поездов, в которых имеется железнодорожный подвижной состав или груз, вызывающий необходимость соблюдения особых условий следования,

устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования и указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

11. Предупреждение пишется на бланке ДУ-61 и вручается машинисту поезда или его помощнику под расписку лично ДСП станции (парка) или по его поручению оператором, работниками станционного технологического центра, дежурным стрелочного поста, сигналистом или другим работником. Если предупреждение вручено помощнику машиниста, то он немедленно обязан передать его машинисту, а машинист в свою очередь должен проверить у помощника, не было ли выдано предупреждение.

Предупреждения могут печататься с использованием персональных компьютеров и телетайпных аппаратов на белой бумаге без желтой полосы. При этом сохраняется действующий порядок вручения их машинистам отправляющихся поездов.

При оборудовании локомотивов, моторвагонного подвижного состава и специального самоходного железнодорожного подвижного состава электронными носителями информации и бортовыми компьютерами, которые обеспечивают прочтение предупреждений локомотивными бригадами в кабине, порядок выдачи предупреждений в электронном виде на данные устройства устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

12. Бланки предупреждения заполняются заблаговременно (кроме номера поезда) и подписываются ДСП станции (парка). При наличии соответствующих автоматизированных систем с применением электронно-цифровой подписи бланк оформляется в порядке, установленном владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

При заполнении бланков предупреждений под копирку каждый экземпляр должен иметь четкую и ясную запись текста предупреждения.

Номер отправляемого поезда проставляется в бланке предупреждения перед выдачей машинисту или его помощнику.

При следовании поезда двойной тягой предупреждение выдается машинисту ведущего локомотива, который ставит в известность машиниста второго локомотива о наличии предупреждения. При следовании поезда с подталкивающим локомотивом предупреждения выдаются также машинисту толкача.

Порядок выдачи предупреждений на пригородные, вывозные и передаточные поезда, а также на подталкивающие локомотивы устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования. При этом их можно выдавать не на каждый поезд, а на определенный период (между сменами бригад).

Номер первого поезда, которому выдано предупреждение, ДСП станций их выдачи обязаны сообщить ДНЦ, а последний делает об этом отметку на графике исполненного движения.

13. ДСП станции, ограничивающей перегон, на котором установлено предупреждение, перед наступлением срока его действия через ДНЦ уточняет, выдано ли оно машинистам поездов, находящихся на подходе.

Поезда, на которые предупреждение не выдано, должны быть остановлены для его вручения или же о наличии предупреждения должно быть сообщено машинисту по радиосвязи в порядке, установленном владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования в соответствии с пунктом 7 настоящего приложения.

14. При отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути на двухпутных перегонах ДСП станции через ДНЦ обязан проверить, не действует ли на этом железнодорожном пути предупреждение и если действует, то вручить его машинисту отправляемого поезда.

На многопутных перегонах порядок выдачи предупреждений при отправлении поездов по тому или иному железнодорожному пути устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

15. Предупреждения, устанавливаемые до отмены, выдаются на поезда впредь до получения извещения об отмене.

Предупреждения, устанавливаемые на определенный срок, выдаются на поезда только в течение этого срока. Заявки об отмене таких предупреждений не даются и выдача их на поезда прекращается, если от руководителя работ не будет получено извещение о необходимости продлить срок действия предупреждения.

Когда руководитель работ по каким-либо причинам не может закончить в срок, указанный в заявке, работы, вызвавшие предупреждение, он обязан до окончания этого срока выслать к выставленным переносным сигналам уменьшения скорости (квадратным щитам желтого цвета) сигналистов и известить ДСП станций, ограничивающих перегон, о продлении действия предупреждения, указав новый срок окончания работ.

ДСП станции, получивший такую заявку, обязан действовать в соответствии с пунктом 7 настоящего приложения.

16. Предупреждение, установленное впредь до отмены, имеет право отменить только тот работник, которым оно установлено, или непосредственный его начальник.

Должностные лица, устанавливающие предупреждение, могут поручить подчиненным им руководителям подразделений после выполнения соответствующих работ произвести отмену установленных предупреждений или повысить установленную предупреждением скорость движения поездов. О таком поручении должно быть указано в заявке на выдачу предупреждения.

Отмену предупреждений, выдаваемых по заявкам начальников путеизмерительных и дефектоскопных вагонов, производит руководитель подразделения пути или его заместитель. Отмену предупреждений, выдаваемых по заявкам начальников вагонов-лабораторий контактной сети, производит руководитель подразделения электроснабжения.

17. Предупреждения, установленные до отмены, по устранении вызвавших их причин отменяются немедленно подачей телеграммы (телефонограммы) или путем ввода информации в автоматизированную систему в порядке, установленным владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, в те же адреса, что и при назначении предупреждений.

Отмена предупреждения может быть произведена письменно или записью в книге предупреждений на железнодорожной станции их выдачи лицом, заявляющим

отмену, с указанием месяца, числа и времени отмены и с последующим подтверждением этой записи телеграммой (телефонограммой) в установленные адреса.

Извещение об отмене предупреждения ДСП станции заносит в книгу предупреждений против имеющихся записей, указывая, от кого и когда (часы, минуты и число) поступила отмена. Отмененные предупреждения, а также предупреждения, срок действия которых истек, перечеркиваются. При наличии автоматизированных систем данные операции производятся порядком, установленным владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Получив извещение об отмене предупреждений, связанных со снижением скорости движения поездов на перегоне, или о досрочном окончании действия аналогичных предупреждений, если они были установлены на определенный срок, ДСП станции должен поставить об этом в известность ДНЦ.

18. Машинисты поездов при следовании по участку должны руководствоваться выданными предупреждениями и внимательно следить за переносными сигналами, установленными на железнодорожных путях.

При следовании поезда по месту работы в период, указанный в предупреждении, установленная предупреждением скорость должна соблюдаться независимо от наличия сигналов ограждения.

В случае отсутствия сигналов ограждения машинист обязан сообщить об этом ДНЦ или ДСП станции, ограничивающей перегон, для принятия мер к устранению данного нарушения.

При прохождении места работ ранее или позднее указанного в предупреждении срока и отсутствии на железнодорожных путях сигналов уменьшения скорости или остановки скорость следования поезда не снижается.

Уведомление об окончании работ ранее срока, указанного в предупреждении, или о повышении установленной предупреждением скорости может быть передано машинисту поезда по радиосвязи регистрируемым приказом ДНЦ.

19. При получении от любого лица заявления о замеченной им на перегоне или железнодорожной станции неисправности железнодорожного пути, контактной сети, сооружений или устройств ДСП станции обязан записать его в журнал осмотра и немедленно поставить в известность ДНЦ, ДСП соседней станции и работника, обслуживающего эти устройства.

Если подобная неисправность будет обнаружена машинистом поезда, следующего по перегону, то он обязан снизить скорость, а при необходимости и остановить поезд, объявить об этом по поездной радиосвязи машинистам следующих за ним поездов, ДСП ближайшей станции или ДНЦ, указав характер неисправности и место (километр, пикет), на котором она обнаружена.

Если полученное ДСП станции заявление (от машиниста поезда или другого лица) свидетельствует о наличии препятствий для безопасного движения поездов, то он обязан принять меры к передаче указанного заявления машинистам поездов, следующих по перегону, а когда характер заявления свидетельствует о невозможности движения поездов – запретить им дальнейшее движение впредь до получения уведомления об устранении препятствия. Не ожидая приказа о закрытии перегона (железнодорожного пути), ДСП станции обязан также передать ДСП

соседней станции указание о запрещении отправления на перегон других поездов. Машинисты поездов, находящихся на перегоне, в зависимости от полученного сообщения обязаны проследовать опасное место с особой бдительностью, при необходимости с пониженной скоростью и готовностью остановиться, или же остановить поезд и возобновить движение лишь после получения уведомления об устранении препятствия.

Первый поезд на перегон, с которого получено заявление о наличии препятствия для безопасного движения поездов, может быть отправлен в сопровождении дорожного мастера или при его отсутствии – бригадира подразделения пути, а при повреждениях контактной сети – работника подразделения электроснабжения.

При нахождении дорожного мастера или бригадира подразделения пути на перегоне, когда местонахождение их известно, машинисту поезда выдается предупреждение об остановке и посадке этих работников для сопровождения поезда к опасному месту.

В предупреждении указывается об остановке в пределах километра, предшествующего тому, на котором обнаружена неисправность, и о дальнейшем следовании по указанию работника, сопровождающего поезд или находящегося в районе опасного места.

Сопровождающий поезд работник устанавливает порядок пропуска последующих поездов, а при необходимости в установленном настоящим приложении порядке дает заявку о выдаче на поезда предупреждений.

20. Приказы владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования о предупреждениях адресуются начальникам соответствующих подразделений и должны быть немедленно объявлены под расписку ДНЦ, машинистам-инструкторам, машинистам локомотивов и моторвагонных поездов, машинистам (водителям) специального самоходного железнодорожного подвижного состава, ДСП станций, дорожным мастерам и бригадирам подразделения пути, связанным с обслуживанием участков, на которых устанавливается предупреждение.

Эти приказы вывешиваются в помещениях ДСП станций и дежурных по локомотивным депо, а также вклеиваются в книгу предупреждений, а выписки из них выдаются машинистам локомотивов и моторвагонных поездов, машинистам (водителям) специального самоходного железнодорожного подвижного состава.

Руководители подразделений локомотивного хозяйства и руководители организаций-владельцев моторвагонного и специального самоходного подвижного состава по получении приказа, в трехсуточный срок обязаны уведомить начальников железнодорожных станции выдачи предупреждений об ознакомлении локомотивных бригад с приказом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, после чего выдача письменных предупреждений на поезда прекращается.

При наличии на железнодорожной станции автоматизированной системы выдачи и отмены предупреждений, прекращение выдачи письменных предупреждений на поезда осуществляется порядком, установленным владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Независимо от наличия предупреждения и сигналов на железнодорожном пути при следовании во время ливневых дождей по опасным местам, указанным в приказе владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, локомотивные бригады должны проявлять особую бдительность и при необходимости снижать скорость.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 13
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе на
железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок организации приема, отправления поездов и производства маневров в условиях нарушения нормальной работы устройств сигнализации, централизации и блокировки на железнодорожных станциях

1. При возникновении каких-либо отклонений в индикации аппарата управления, а также при получении информации от машиниста поезда, работников инфраструктуры о неисправности устройств СЦБ ДСП станции должен, прежде всего, проверить, не является ли это следствием:

1) ухода вагонов, самовольного выезда или схода железнодорожного подвижного состава, взреза стрелки;

2) неправильных его действий или действий других работников.

При этом необходимо дополнительно проверить:

1) действительно ли свободен железнодорожный путь приема (первый блок-участок удаления) и изолированные участки по маршруту предполагаемого следования поезда;

2) имеется ли контроль положения всех стрелок, в том числе охранных, входящих в маршрут, и правильно ли они установлены;

3) не остаются ли железнодорожный путь и стрелки, входящие в требуемый маршрут, замкнутыми в других маршрутах;

4) не извлечен ли из аппарата ключ-жезл и правильно ли он установлен в аппарате;

5) не оказался ли включенным заградительный светофор на железнодорожном переезде, расположенном в пределах железнодорожной станции или на первом блок-участке удаления, или сигнал централизованного ограждения составов поездов, или аналогичные устройства, в зависимости от характера возникшего нарушения в работе устройств;

6) соответствует ли приготовленный маршрут направлению следования поезда и установленному направлению блокировки;

7) не допущены ли какие-либо другие ошибки при пользовании устройствами СЦБ.

2. Установив наличие нарушения нормальной работы устройств СЦБ, ДСП станции обязан немедленно сделать запись в журнале осмотра и сообщить об этом работнику подразделения СЦБ и при необходимости работникам других причастных подразделений в порядке, установленном владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Если светофоры находились на автодействии – отключить автодействие.

Впредь до устранения неисправности, проверки в установленном порядке работы устройств СЦБ, за исключением случаев, отмеченных в пункте 10 настоящего приложения и соответствующих записей электромеханика СЦБ и работников причастных служб в журнале осмотра ДСП станции, независимо от поездной обстановки, запрещается пользоваться неисправными устройствами в том числе и тогда, когда до этих записей возобновится контроль свободности или занятости изолированных участков, положения централизованных стрелок или произойдут другие изменения показаний на аппарате управления.

Если неисправность устройств СЦБ связана с необходимостью срыва пломбы с кнопки пригласительного сигнала, то в записи, производимой в журнале осмотра, указывается и о срыве пломбы с кнопки пригласительного сигнала, например:

«Участок 5–9 СП показывает ложную занятость. Сорвана пломба с кнопки пригласительного сигнала «Н» ДСП …».

Соответствующую запись в журнале осмотра ДСП станции делает и в случаях, когда из-за неисправности устройств СЦБ прием или отправление поездов осуществляется по пригласительным сигналам, имеющим непломбируемые кнопки (при наличии счетчиков), при этом в журнале в записях о неисправности и о восстановлении нормальной работы устройств указываются показания счетчика.

3. В зависимости от характера неисправности ДСП станции, не ожидая прибытия работника подразделения СЦБ, должен использовать имеющиеся в его распоряжении средства для выяснения причин нарушения нормального действия устройств СЦБ внешним осмотром железнодорожных путей и стрелок. Например, проверить:

1) при появлении ложной занятости изолированного участка (железнодорожный путь, стрелочная секция, бесстрелочный участок, оборудованные рельсовыми цепями) – не замкнута ли рельсовая цепь посторонним предметом;

2) если стрелка не переводится с пульта управления – не попал ли посторонний предмет между остряком и рамным рельсом.

Если после внешнего осмотра будет установлена и устранена причина нарушения нормального действия устройств СЦБ, ДСП станции разрешается возобновить пользование устройствами СЦБ.

О причинах нарушения нормального действия устройств СЦБ и их устранении ДСП станции делает запись в последней графе журнала осмотра.

4. Если внешним осмотром причина нарушения нормального действия устройств СЦБ не обнаружена и не устранена, то до явки электромеханика подразделения СЦБ и устранения повреждения ДСП станции должен принимать и отправлять поезда и производить маневровые передвижения, обеспечивая проверку свободности железнодорожного пути, стрелок и приготовление маршрутов в порядке, предусмотренном для таких случаев в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

5. При ложной занятости стрелочных изолированных участков соответствующие стрелки переводятся с помощью вспомогательной кнопки, о срыве пломбы с которой или показании счетчика ДСП станции должен сделать запись в

журнале осмотра. Перед каждым переводом такой стрелки ДСП станции обязан убеждаться в свободности ее от железнодорожного подвижного состава, а также в наличии прохода по смежным железнодорожным путям. Прием, отправление поездов и маневровые передвижения по маршрутам, в которые входят ложно занятые участки, производятся при запрещающих показаниях светофоров, за исключением случая, изложенного в пункте 5 приложения № 3 к настоящей Инструкции.

6. При ложной занятости железнодорожного пути приема ДСП станции обязан лично или через соответствующих работников убеждаться в его свободности от железнодорожного подвижного состава. Прием поездов на такие железнодорожные пути должен производиться при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора.

7. Если ДСП станции обнаружит, что при фактической занятости станционного железнодорожного пути, стрелочного или бесстрелочного участка или первого блок-участка удаления индикация на аппарате управления показывает их свободность (ложную), он должен:

1) немедленно сделать об этом запись в журнале осмотра и вызвать электромеханика подразделения СЦБ;

2) если светофоры находились на автодействии – отключить автодействие и перейти на индивидуальное управление ими.

Впредь до устранения неисправности ДСП станции разрешается:

1) прием и отправление поездов и маневровые передвижения осуществлять при запрещающих показаниях светофоров в порядке, установленном в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

2) устанавливать маршруты для приема, отправления поездов и маневровых передвижений только после того, как он убедится в свободности изолированного участка от железнодорожного подвижного состава лично или через других работников железнодорожной станции, а в случае обнаружения ложной свободности первого блок-участка удаления ДСП станции должен действовать как и при его ложной занятости в порядке, установленном пунктом 16 Приложения № 1 к настоящей Инструкции.

По прибытии электромеханик подразделения СЦБ обязан устранить неисправность, а при невозможности – выключить участок без сохранения пользования сигналами.

8. При отсутствии контроля положения централизованной стрелки ее исправность и правильность установки в маршруте должны быть проверены на месте (лично ДСП станции или другим работником, указанным в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования). Кроме того, такая стрелка должна быть заперта на закладку и навесной замок, а при неисправности закладки, закреплена типовой скобой, а в ее электроприводе должен быть выключен блок-контакт. Ключ от запертой стрелки должен храниться у ДСП станции или другого работника, указанного в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Движение поездов по такой стрелке производится при запрещающем показании светофора до устранения неисправности или выключения стрелки с сохранением пользования сигналами. По маршрутам, в которые стрелка входит в положении, которое контролируется на пульте управления, поезда могут пропускаться при разрешающих показаниях соответствующих светофоров.

В случае потери контроля положения централизованной стрелки на пульте управления под проходящим поездом (маневровым составом) ДСП станции (оператор поста централизации) принимает меры к остановке движущегося поезда (маневрового состава) по этой стрелке.

9. Если стрелка не переводится с пульта управления, то после внешнего осмотра до прибытия электромеханика подразделения СЦБ ДСП станции с разрешения ДНЦ может перевести стрелку на ручное управление (курбелем). Перевод стрелки курбелем осуществляется ДСП станции, оператором поста централизации, сигналистом или другим работником, указанным в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования. По докладам этих работников ДСП станции убеждается в правильности установки стрелки в соответствующем маршруте. Для получения контроля положения стрелки после перевода ее курбелем необходимо выполнить на пульте операции, соответствующие переводу стрелки: повернуть стрелочную рукоятку (нажать кнопку соответствующего положения). Если изолированный участок, в который входит стрелка, показывает занятость – то после проверки свободности стрелки и наличия проходов по смежным железнодорожным путям необходимо дополнительно снять пломбу и нажать кнопку вспомогательного перевода стрелки (при необходимости и кнопки искусственной разделки маршрута). Если при этом на пульте управления после перевода стрелки курбелем сохраняется контроль ее положения, то прием, отправление поездов и маневровые передвижения осуществляются при разрешающих показаниях соответствующих светофоров.

При отсутствии контроля положения стрелки на пульте управления, приготовление маршрутов приема, отправления поездов и маневровых передвижений осуществляется в порядке, указанном в пункте 8 настоящего приложения.

10. Если разрешающее показание входного (маршрутного) светофора самопроизвольно изменится на запрещающее, ДСП станции обязан по индикации на аппаратах управления дополнительно убедиться в правильности установки стрелок, свободности изолированных участков и железнодорожного пути приема, после чего вновь открыть входной (маршрутный) светофор. Если светофор откроется, то пользоваться им разрешается и в дальнейшем. О случае самопроизвольного переключения сигнала ДСП станции должен сделать запись в журнале осмотра и сообщить электромеханику подразделения СЦБ. Аналогично поступает ДСП станции и при самопроизвольном переключении выходного светофора при отправлении поезда на перегон, оборудованный автоблокировкой, при этом, прежде чем вторично открыть светофор, необходимо проверить свободность от попутных поездов первого блок-участка, а на однопутных перегонах и двухпутных, оборудованных двусторонней автоблокировкой, кроме того, и свободность перегона (железнодорожного пути) от встречных поездов.

Если после самопроизвольного закрытия входного (маршрутного) светофора при правильном положении стрелок, свободности изолированных участков и железнодорожного пути приема (проверяемой по индикации на аппаратах управления) вторично светофор не открывается, то поезда впредь до выявления и устранения неисправности должны приниматься при запрещающем показании этого светофора с проверкой маршрута в порядке, предусмотренном настоящей Инструкцией и ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования. Аналогично должен поступать ДСП станции и при повторном переключении выходного (маршрутного) светофора (независимо от индикации на аппаратах управления). При самопроизвольном закрытии и невозможности вторичного открытия выходного (маршрутного) светофора ДСП станции на перегонах с автоблокировкой руководствуется требованиями пунктов 14, 15 и 18 приложения № 1 к настоящей Инструкции, а при полуавтоматической блокировке – пунктами 5 и 6 приложения № 3 к настоящей Инструкции.

11. При неисправности контрольного замка на стрелке, оборудованной ключевой зависимостью, электромеханик подразделения СЦБ снимает его для ремонта.

Прием и отправление поездов, а также маневровые передвижения по маршруту, в который входит стрелка, могут осуществляться при запрещающих или разрешающих показаниях светофоров.

При движении поездов и маневровых составов без сохранения пользования сигналами стрелка запирается на закладку и навесной замок, а при неисправности закладки, закрепляется типовой скобой. При этом ключ от контрольного стрелочного замка электромеханик подразделения СЦБ оставляет у себя, а при движении с сохранением пользования сигналами – передает его дежурному стрелочного поста (ДСП станции).

При сохранении пользования сигналами в маршрутах приема, отправления поездов и в маневровых маршрутах после установки стрелки в соответствующее положение она закрепляется типовой скобой, запирается на закладку и навесной замок, ключ от которого находится у дежурного стрелочного поста (ДСП станции). После доклада дежурного стрелочного поста ДСП станции о готовности маршрута ключ от контрольного замка по указанию ДСП станции (или им лично) вставляется в исполнительный аппарат для замыкания маршрута.

12. Перед приемом или отправлением поезда по пригласительному сигналу или по соответствующим разрешениям при запрещающих показаниях светофоров на железнодорожных станциях, оборудованных электрической централизацией, ДСП станции, прежде чем воспользоваться пригласительным сигналом или выдать разрешение на прием или отправление поезда, обязан:

1) стрелочные рукоятки (кнопки) установить в положение, соответствующее положению стрелок в маршруте, и убедиться в правильности установки маршрута по индикации на аппарате управления. На все стрелочные рукоятки (кнопки) стрелок, входящих в маршрут и охранных, надеть красные колпачки. Проверка правильности установки и запирания стрелок, положение которых не контролируется на табло, осуществляется в соответствии с пунктом 8 настоящего приложения. При электрической централизации с ящиком зависимости стрелки в

маршруте, кроме того, запираются поворотом маршрутно-сигнальной рукоятки. После установки маршрута и проверки положения стрелок должна быть проверена свободность железнодорожного пути по маршруту следования поезда (лично ДСП станции или по его указанию другим работником, указанным в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования), а также свободность изолированных стрелочных участков, входящих в маршрут, и смежных негабаритных участков;

2) при наличии маневровых маршрутов соответствующий маршрут приема или отправления поезда набрать из попутных маневровых маршрутов с открытием маневровых светофоров. При этом стрелочные рукоятки (кнопки) индивидуального управления (при маршрутной централизации) до открытия сигналов поставить в положение, соответствующее положению стрелок в маршруте, и надеть на них красные колпачки. Свободность пути по маршруту следования проверяется по белой светящейся полосе на пульте управления, а при ее отсутствии – в порядке, указанном в подпункте «а» настоящего пункта. В этом случае машинисты поездов, следующих мимо маневровых светофоров, руководствуются только показаниями пригласительного сигнала или соответствующим разрешением, выдаваемым на право проезда входного, маршрутного или выходного светофора с запрещающим показанием. Когда невозможно открыть маневровые светофоры по маршруту следования поезда, приготовление маршрута выполняется в порядке, предусмотренном в подпункте 1 настоящего пункта. При этом стрелки замыкаются специальными кнопками «замыкание стрелок» (при их наличии на пульте управления). Такой же порядок приготовления маршрута распространяется и на участки, не имеющие маневровых маршрутов;

3) на железнодорожных станциях, оборудованных электрической централизацией с кодовым управлением, при его неисправности перевод стрелок в положение, соответствующее маршруту, производится только с пульта резервного (местного) управления, с навешиванием красных колпачков на рукоятки. Правильность положения стрелок в маршруте проверяется по контрольным приборам на пульте резервного (местного управления), а свободность железнодорожного пути – лично ДСП станции или по его указанию другим работником. Пользоваться частью табло центрального поста, относящейся к району кодового управления, запрещается;

4) приготовление маневровых маршрутов при невозможности открытия маневровых светофоров (из-за их неисправности или выключения) производится в порядке, указанном в подпункте 1 настоящего пункта.

13. Получив сообщение о нарушении нормальной работы устройств СЦБ, электромеханик подразделения СЦБ обязан определить, требуется ли выключение неисправного устройства из централизации (из зависимости), и сделать запись в журнале осмотра.

Электромеханикам подразделения СЦБ запрещается:

1) приступать к устранению неисправностей устройств СЦБ на железнодорожных станциях без разрешения ДСП станции и без записи в журнале осмотра, за исключением случаев, предусмотренных в пункте 49 Приложения № 3 к Правилам;

2) по окончании ремонта или устранении неисправности вводить в действие устройства СЦБ, работа которых временно прекращалась, без совместной с ДСП станции или оператором поста централизации практической их проверки и не убедившись в исправности устройств СЦБ и правильности индикации на аппарате управления.

14. Владелец инфраструктуры или владелец железнодорожных путей необщего пользования определяют порядок и сроки выключения централизованных стрелок, контрольных стрелочных замков с сохранением пользования сигналами.

На участках с диспетчерской централизацией выключение стрелок или изолированных участков для устранения неисправностей производится во всех случаях только после передачи железнодорожной станции на резервное управление.

Плановые работы, связанные с выключением устройств СЦБ, в соответствии с ежемесячными графиками, утвержденными уполномоченным представителем владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования производятся на основании телеграфного распоряжения указанных руководителей с назначением ответственного работника за обеспечение безопасности движения поездов.

Для оказания помощи ДСП станции и контроля за его действиями по обеспечению безопасности движения поездов при выключении стрелок с сохранением пользования сигналами, на железнодорожной станции должен присутствовать начальник железнодорожной станции или его заместитель.

При выключении указанных устройств с сохранением пользования сигналами проверка положения и замыкания выключенного устройства в маршруте должна производиться особо, в порядке, установленном в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования. После такой проверки прием или отправление первого поезда производится при запрещающем показании входного, выходного или маршрутного светофора. При этом маршрут приема или отправления поезда разрешается замыкать попутными маневровыми маршрутами в соответствии с подпунктом 2 пункта 12 настоящего приложения. Прием и отправление последующих поездов осуществляется по разрешающим показаниям этих светофоров.

Запрещается одновременно открывать входной (маршрутный) и выходной светофоры для пропуска поезда по железнодорожной станции, если в маршрут приема и отправления входит стрелка, выключенная с сохранением пользования сигналами. Открытие выходного светофора для безостановочного пропуска поезда в этом случае должно осуществляться лишь после проследования головой поезда входного (маршрутного) светофора.

При необходимости перевода выключенной стрелки для изменения маршрута или производства регулировочных работ со снятием крепления, перед тем как дать распоряжение о снятии крепления с остряков (остряка) и поворотного (подвижного) сердечника крестовины, ДСП станции обязан произвести на аппарате управления действия, исключающие возможность открытия сигналов по маршрутам, в которые входит данная стрелка. Во время перевода или производства регулировочных работ со снятием крепления движение по стрелке запрещается.

По окончании перевода стрелки или регулировочных работ на ней остряки (остряк) и поворотный (подвижный) сердечник крестовины закрепляются и запираются в требуемом положении в порядке, установленном владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, о чем ответственный работник докладывает ДСП станции.

Особое внимание должно быть уделено охранным, в том числе спаренным стрелкам (съездам). Эти стрелки должны быть установлены в положение, исключающее враждебность маршрутов.

После получения доклада от работника железнодорожной станции (или личного убеждения) в правильном выполнении всех указанных действий ДСП станции приводит кнопки (рукоятки) на пульте управления в соответствие с фактическим положением стрелки и продолжает пропуск поездов по разрешающим показаниям светофоров.

15. При выключении централизованных стрелок, изолированных участков, контрольных замков и других устройств без сохранения пользования сигналами прием и отправление поездов производятся при запрещающем показании входных, маршрутных и выходных светофоров, при этом проверка свободности железнодорожного пути, положения и замыкания каждой стрелки в маршруте производится в порядке, установленном настоящей Инструкцией и ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

16. В каждом случае выключения стрелки или изолированного участка электромеханик подразделения СЦБ совместно с ДСП станции по индикации на аппарате управления должен проверить, выключено ли именно то устройство, о котором сделана запись в журнале осмотра.

Перед выключением стрелки или изолированного участка ДСП станции или по его указанию оператор поста централизации обязан установить стрелки в требуемое положение и надеть на стрелочные рукоятки (кнопки) выключаемой стрелки или стрелок, входящих в выключаемый изолированный участок, красные колпачки.

Перед выключением централизованная стрелка, по которой не запрещено движение ввиду производства работ, должна закрепляться и запираться в следующем порядке:

1) с сохранением пользования сигналами (без разъединения остряков) – на типовую скобу, закладку и навесной замок;

2) без сохранения пользования сигналами, если остряки отсоединяются от электропривода, – на типовую скобу, закладку и навесной замок;

3) без сохранения пользования сигналами, если остряки не отсоединяются от электропривода, – на закладку и навесной замок.

Подвижный сердечник крестовины закрепляется специальным устройством и запирается на навесной замок.

При ремонте или неисправности стрелки, когда нарушается механическая связь между остряками (разъединение остряков), ее остряки закрепляются в определенном положении в соответствии с инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утверждаемой владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего

пользования. Кроме того, прижатый остряк запирается на закладку и навесной замок.

При выключении спаренных стрелок без сохранения пользования сигналами стрелка, на которой не производятся ремонтные работы, запирается на закладку и навесной замок, а с сохранением пользования сигналами – закрепляется типовой скобой и запирается на закладку и навесной замок.

Ключ (ключи) от запертой стрелки (спаренных стрелок) в течение всего периода выключения должен храниться у ДСП станции (работника, выделенного для обслуживания стрелки, или руководителя, ответственного за обеспечение безопасности движения поездов).

Закрепление стрелки производится работником подразделения пути в соответствии с требованиями инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ с записью в журнале осмотра или передачей соответствующей телефонограммы. Ответственным за надежность закрепления остряков стрелки (подвижного сердечника крестовины) является работник подразделения пути. Запирание стрелки на закладку и навесной замок производится работником железнодорожной станции, который отвечает за правильность ее положения в маршруте согласно указанию ДСП станции и надежность запирания навесным замком.

По окончании работ, до снятия крепления со стрелки, ДСП станции совместно с электромехаником подразделения СЦБ должны проверить и убедиться в соответствии положения стрелки (подвижного сердечника) положению стрелочной рукоятки (нажатию соответствующей кнопки) и контролю на пульте управления.

17. Детальный порядок выключения и включения устройств СЦБ при их неисправности, осмотре и ремонте приведен в инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ, утверждаемой владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

18. На железнодорожных станциях, оборудованных системами управления и контроля устройств СЦБ на базе аппаратно-програмных средств, порядок установки и запирания стрелок в маршруте устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем путей необщего пользования.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 14
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе на
железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок организации движения поездов с разграничением временем

1. С разрешения владельца инфраструктуры или владельца пути необщего пользования при резком увеличении размеров движения может устанавливаться движение поездов с разграничением временем (вслед).

2. Отправление поездов с разграничением временем может применяться только на отдельных, лимитирующих пропускную способность перегонах с планом и профилем железнодорожного пути, обеспечивающим видимость на расстоянии не менее тормозного пути, не оборудованных автоблокировкой, а также на перегонах, оборудованных автоблокировкой, в случаях длительного повреждения устройств блокировки, после установления движения поездов по телефонным средствам связи.

3. Перечень перегонов, на которых разрешается отправлять поезда с разграничением временем, а также максимальные скорости движения поездов, отправляемых вслед, и минимальные промежутки времени между отправляемыми поездами на таких перегонах устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

4. Порядок движения с разграничением временем в случаях подачи вагонов на подъездные железнодорожные пути, примыкающие на перегоне, а также при движении за отправленным поездом хозяйственных поездов с последующим их возвращением на железнодорожную станцию отправления устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

5. Движение поездов с разграничением временем устанавливается регистрируемым приказом ДНЦ, передаваемым ДСП станций, ограничивающих соответствующий перегон.

6. При отправлении с разграничением временем машинист первого поезда должен следовать со скоростью, установленной на перегоне. Машинист второго поезда должен вести поезд со скоростью не более установленной для этих случаев приказом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

7. Запрещается отправление поездов с разграничением временем (вслед):

1) пассажирских, почтово-багажных, грузопассажирских и людских, а также поездов, имеющих в составе вагоны с опасными грузами класса 1 (ВМ) и цистерны со сжиженными газами. За этими поездами также не допускается отправление вслед других поездов;

2) при движении вагонами вперед;

3) если идущему впереди поезду предусмотрена остановка на перегоне;

4) во время тумана, метели и при других неблагоприятных условиях, ухудшающих видимость сигналов.

8. Отправление поездов с разграничением временем как на однопутных, так и на двухпутных перегонах производится только при телефонных средствах связи по правилам, установленным для однопутного движения, или по электрожезловой системе. Жезловые аппараты перегонов, где допускается движение поездов с разграничением временем, должны иметь развинчивающиеся жезлы.

9. После получения приказа ДНЦ об установлении движения по телефонным средствам связи и об отправлении поездов с разграничением временем о движении этих поездов на однопутных и двухпутных перегонах передаются поездные телефонограммы следующего содержания:

«Могу ли отправить поезд № … и вслед за ним через … мин. поезд № …».

«Ожидаю поезд № … и вслед за ним через … мин. поезд № …».

Уведомления об отправлении и прибытии каждого поезда передаются по формам 3 и 4, предусмотренным в пункте 19 приложения № 5 к настоящей Инструкции.

10. Если при телефонных средствах связи вслед за первым поездом отправляется поезд, который после работы на перегоне возвращается на железнодорожную станцию отправления, передаются телефонограммы следующего содержания:

«Могу ли отправить поезд № … и вслед за ним через … мин. поезд № …. до … км с возвращением обратно».

«Ожидаю поезд № … и вслед за ним через … мин. можете отправить поезд № … до … км с возвращением обратно».

Об отправлении каждого поезда уведомления передаются по форме 3, предусмотренной в пункте 20 приложения № 5 к настоящей Инструкции, с добавлением в отношении отправляемого вслед поезда слов: «до … км с возвращением обратно».

О прибытии первого поезда передается телефонограмма по форме 4, а о возвращении второго поезда – телефонограмма по форме 7, предусмотренными в пункте 20 приложения № 5 к настоящей Инструкции.

11. Машинистам как первого, так и второго поезда выдаются Путевые записки в порядке, предусмотренном в пункте 1 приложения № 5 к настоящей Инструкции, с отметкой наверху бланка: для первого поезда – «Вслед – первый поезд», для второго поезда – «Вслед – второй поезд». При наличии таких отметок машинисты поездов следуют по перегону со скоростями, установленными в приказе владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, издаваемом в соответствии с пунктом 3 настоящего приложения.

12. При отправлении по приказу ДНЦ поезда с разграничением временем на перегонах, оборудованных электрожезловой системой, ДСП станции, получив на это согласие ДСП станции приема и вынув из аппарата жезл, обязан передать часть жезла с надписью «Билет» машинисту первого отправляемого поезда, а машинисту поезда, идущего вслед, вторую часть жезла с надписью «Жезл». Об отправлении как первого, так и второго поезда ДСП станции уведомляет ДСП соседней станции.

Если отправление второго поезда почему-либо не состоится, то действие жезловой системы прекращается и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи. В этом случае одна из частей жезла с первым отправляющимся поездом пересылается на соседнюю железнодорожную станцию, где свинчивается со второй частью, после чего жезл вкладывается в аппарат и действие жезловой системы восстанавливается.

13. При отправлении при электрожезловой системе поезда с разграничением временем, когда второй поезд возвращается с перегона на железнодорожную станцию отправления, первому поезду выдается жезл, а второму – ключ-жезл. ДСП соседней станции уведомляется об отправлении как первого, так и второго поезда, а также о возвращении второго поезда с перегона. Машинистам обоих поездов выдаются в этом случае предупреждения: первому поезду – об отправлении вслед за ним второго поезда с возвращением с перегона, а второму – об отправлении с разграничением временем и о времени возвращения с перегона.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 15
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе на
железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок организации производства маневровой работы, формирования и пропуска поездов с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами)

I. Общие положения

1. Для организации поездной и маневровой работы с вагонами, загруженными взрывчатыми материалами (далее – ВМ), используется информация, имеющаяся в перевозочных документах.

В перевозочных документах на вагоны с ВМ в графе «Наименование груза» указывается наименование этого груза или его условный номер.

На перевозочные документы на вагоны с ВМ ставят штемпеля, в том числе:

1) при перевозке ВМ с условными номерами 119, 126, 137, 141, 179, 182 – штемпеля красного цвета «Особо опасно, ВМ № ...», «Прикрытие», а также штемпель «Не спускать с горки». На основании штемпеля «Особо опасно, ВМ № ...» устанавливается норма прикрытия согласно графы 2 приложения № 16 к настоящей Инструкции;

2) при перевозке остальных ВМ – штемпеля красного цвета «ВМ», «Прикрытие», а также штемпель «Не спускать с горки» при наличии этого требования в Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 05.04.1996 № 15 (с изменениями и дополнениями).

Кроме того, могут ставиться дополнительные штемпеля:

1) «Секция. Не расцеплять»;

2) «Ядовито»;

3) «В сопровождении специалиста»;

4) «Охрана ж. д.» и другие.

Штемпель «ВМ» должен быть дополнен дописанным от руки условным номером перевозимого груза, а штемпель «Прикрытие» дополнен отметкой: «по п. 3.6.6, схема А» или «по п. 3.6.6, схема Б», на основании которой устанавливается норма прикрытия (графы, соответственно, 2 и 3 приложения № 16 к настоящей Инструкции).

2. В вагонном листе формы ГУ-38 в графе «Код прикрытия» для вагонов с ВМ под условными номерами 115, 119, 121, 126, 128, 130, 134, 137, 141, 143, 148, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179,182,199 указывается код 9, для вагонов с остальными ВМ указывается код 3.

При этом для вагонов с ВМ, имеющих код прикрытия 9, в графе «Негабаритность, живность, ДБ, НГ» указывается код 7 (вагоны, не подлежащие роспуску с горки).

3. На всех сортировочных и участковых железнодорожных станциях, железнодорожных станциях погрузки, выгрузки, перегрузки, перестановки вагонов с одной колеи на другую, а также при необходимости и на других железнодорожных станциях, в качестве приложения к ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования должна разрабатываться соответствующая местная инструкция о порядке работы с вагонами, загруженными ВМ, утверждаемая владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Эта инструкция должна соответствовать требованиям, изложенным в Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 05.04.1996 № 15 (с изменениями и дополнениями).

Запрещается передавать сведения о поездах с вагонами с ВМ и об отдельных вагонах с ВМ лицам, не участвующим в обслуживании таких поездов и вагонов.

Использование парковой связи железнодорожных станций для оповещения о работах, производимых с вагонами с ВМ, допускается только при отсутствии других средств связи.

4. Вагоны с ВМ на железнодорожных станциях вне поездов, за исключением вагонов, находящихся под накоплением на железнодорожных путях сортировочных парков, должны устанавливаться на особых железнодорожных путях, указанных в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, где стоянка их наиболее безопасна. Такие вагоны должны быть сцеплены, надежно закреплены от ухода и ограждены переносными сигналами остановки. Стрелки, ведущие на железнодорожные пути стоянки таких вагонов, устанавливаются в положение, исключающее возможность заезда на эти железнодорожные пути, и запираются. Порядок запирания и хранения ключей от этих стрелок указываются в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Вагоны с нарядами охраны или со специалистами грузоотправителя (грузополучателя), ставятся на том же или смежном железнодорожном пути на расстоянии не более 50 м от сопровождаемых ими вагонов с ВМ. Закрепление вагонов, загруженных ВМ, на станционных железнодорожных путях производится порядком и по нормам, указанными в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

5. Вагоны с ВМ в поездах и при маневрах, а также при подаче (уборке) на подъездные железнодорожные пути предприятий и организаций должны иметь прикрытие в соответствии с нормами, предусмотренными приложением № 16 к настоящей Инструкции.

В качестве прикрытия в поездах, в которых следуют вагоны с ВМ, должны ставиться порожние вагоны или вагоны, загруженные неопасными грузами.

Порожние вагоны должны быть очищены от остатков грузов и мусора, двери и люки закрыты. Порожние цистерны должны быть очищены от остатков груза, крышки люков закрыты. Не допускается использовать в качестве прикрытия специальные цистерны, а также цистерны, специализированные для перевозки опасных грузов. Порожние и груженые платформы (в т. ч. указанные в пункте 10 приложения № 16 к настоящей Инструкции), а также транспортеры ставятся в качестве прикрытия, кроме первого вагона, непосредственно прицепляемого к вагону с ВМ.

6. Перед подачей вагонов под погрузку ВМ ДСП станции (маневровый диспетчер) или другой работник железнодорожной станции, распоряжающийся маневрами, в порядке, установленном в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, обязан по журналу формы ВУ-14 убедиться в том, что вагоны осмотрены и признаны годными в техническом отношении для перевозки ВМ в соответствии с требованиями Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 05.04.1996 № 15 (с изменениями и дополнениями).

7. В местных инструкциях по обслуживанию подъездных железнодорожных путей, принимающих под выгрузку или отправляющих вагоны с ВМ, должны быть определены маршруты подачи и уборки таких вагонов, скорости передвижения маневровых составов с ними, порядок следования через железнодорожные переезды и охраны маршрутов, а также другие меры, необходимые для обеспечения безопасности в зависимости от местных условий.

Подача, уборка вагонов с ВМ на подъездные железнодорожные пути арсеналов, баз и складов производится, как правило, тепловозами или паровозами на жидком топливе.

II. Формирование поездов

8. Опасные грузы класса 1 (ВМ) перевозятся в грузовых поездах одиночными вагонами, группами вагонов с постановкой во всех случаях соответствующего прикрытия, сформированных в пределах норм по весу и длине, предусмотренных графиком движения поездов, а также маршрутами, не превышающими вместимость приемоотправочных путей на участках их следования.

Запрещается ставить вагоны с ВМ в поезда:

1) пассажирские и почтово-багажные (кроме перевозок табельного оружия и боеприпасов к нему, воинских караулов и команд Министерства обороны Российской Федерации и Министерства внутренних дел Российской Федерации, других государственных военизированных организаций и нарядов военизированной охраны железнодорожного транспорта);

2) людские, а также имеющие в составе (кроме воинских эшелонов) отдельные вагоны с людьми (кроме вагонов, занятых личным составом эшелона);

3) соединенные;

4) с негабаритными грузами верхней третьей, нижней третьей и больших степеней, боковой четвертой и больших степеней негабаритности;

5) превышающие длину, установленную графиком движения поездов.

Кроме того, запрещается ставить вагоны с ВМ с условными номерами, указанными в пункте 2 настоящего приложения, в грузовые поезда, имеющие в своем составе вагоны с опасными грузами, перечисленными в Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 05.04.1996 № 15 (с изменениями и дополнениями):

1) со сжатыми и сжиженными газами (класс 2);

2) легковоспламеняющимися жидкостями (класс 3);

3) легковоспламеняющимися твердыми веществами, самовозгорающимися веществами и веществами, выделяющими воспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой, а также влагой воздуха (класс 4);

4) окисляющимися веществами и органическими пероксидами (класс 5);

5) ядовитыми веществами (подкласс 6.1).

9. Между сортировочными и участковыми железнодорожными станциями вагоны с ВМ могут следовать со всеми грузовыми поездами в соответствии с планом формирования. Такие вагоны с промежуточных железнодорожных станций на ближайшие участковые или сортировочные железнодорожные станции и в обратном направлении могут следовать со сборными, вывозными поездами или с диспетчерскими локомотивами, а между железнодорожными станциями узла и предузловыми железнодорожными станциями – с передаточными и вывозными поездами.

Сборный поезд, в состав которого включены вагоны с ВМ, должен обслуживаться работником составительской или кондукторской бригады, помощником машиниста, выполняющим обязанности главного кондуктора.

Не допускается постановка вагонов с ВМ в поезда ближних назначений, если по плану формирования для отправки этих вагонов предусмотрены более дальние поезда.

ДНЦ, ДСП станции и маневровые диспетчеры при планировании поездной работы обязаны специально рассматривать возможность первоочередного отправления поступающих на железнодорожную станцию вагонов с ВМ меньшим количеством поездов.

10. Для сопровождения вагонов с ВМ ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, не далее чем за 5 вагонов от этих вагонов, должен ставиться вагон с тормозной площадкой или специально выделенный порожний крытый вагон.

Если группа вагонов, охраняемая ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, расположена в головной части поезда не далее, чем через 5 вагонов от электровоза или тепловоза, при отсутствии вагонов с тормозными площадками, разрешается проезд стрелков военизированной охраны в кабине локомотива поезда с предварительным их инструктажем машинистом о порядке проезда на локомотиве.

В составы поездов, в которых следуют воинские транспорты с ВМ, могут ставиться вагоны с ВМ, не относящиеся к указанным транспортам.

При сопровождении вагонов с ВМ специалистами или воинскими караулами грузоотправителя (грузополучателя), а также нарядами ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, охраняемые ими вагоны ставятся в поезд одной группой. В тех случаях, когда эти вагоны, согласно настоящей Инструкции, включаются в поезд с прикрытием друг от друга вагонами с неопасными грузами или порожними, не относящимися к данной группе вагонов, такое прикрытие не должно превышать минимальных норм.

Постановка вагонов между вагонами с ВМ и вагонами сопровождения, входящими в состав специальной секции (схемы), не требуется.

11. В воинских эшелонах допускается совместная перевозка ВМ и других опасных грузов, принадлежащих данному эшелону, с постановкой между ними прикрытия – не менее одного вагона.

Платформы и полувагоны с танками, самоходными артиллерийскими установками, артиллерийскими тягачами и крытыми бронетранспортерами, снабженными боекомплектами, могут следовать в составе воинского эшелона без прикрытия.

III. Следование поездов с взрывчатыми материалами

12. Поезда, в составе которых имеются вагоны с ВМ, при следовании по участкам должны находиться под постоянным контролем ДНЦ, ДСП станций, которые обязаны осуществлять меры, обеспечивающие беспрепятственное и безопасное следование этих поездов.

Владелец инфраструктуры устанавливает порядок пропуска транзитных поездов, в составе которых имеются вагоны с ВМ, в обход крупных железнодорожных узлов, имеющих такие обходы.

О предстоящем отправлении поезда, в составе которого имеются вагоны с ВМ, ДСП станции формирования поезда заблаговременно сообщает ДНЦ.

13. Номер поезда с буквами «ВМ» должен проставляться в журнале движения поездов, на графике исполненного движения, в письменных разрешениях и предупреждениях, выдаваемых машинисту поезда, в натурных листах и других документах, связанных с приемом и отправлением поездов.

14. Об ожидаемом прибытии поезда с ВМ ДСП станции обязан уведомить работников пунктов технического обслуживания, коммерческого осмотра, ведомственной охраны железнодорожного транспорта Российской Федерации и других работников, осуществляющих прием поезда и обработку вагонов с ВМ, в соответствии с местной инструкцией о порядке работы с вагонами, загруженными ВМ.

15. Не допускается оставление поездов с ВМ без локомотивов на промежуточных железнодорожных станциях.

В исключительных случаях (при возникновении аварийной ситуации) состав поезда с ВМ может быть временно оставлен на промежуточной железнодорожной станции без локомотива по письменному приказу владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования. При этом руководители и работники соответствующих подразделений владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования обязаны принять все

необходимые меры к ускорению отправления по назначению временно оставленного состава с ВМ. При наличии в поезде вагонов с ВМ возможность временного оставления его без локомотива на промежуточной железнодорожной станции в соответствии с Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 05.04.1996 № 15 (с изменениями и дополнениями).

При нахождении в поезде вагонов с ВМ, охраняемых ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, ДНЦ ставит об этом в известность начальника ближайшего подразделения (караула) ведомственной охраны, на участке которого расположена железнодорожная станция.

16. Устранение технических и коммерческих неисправностей, обнаруженных в пути следования у отдельных вагонов с ВМ, сопровождаемых ведомственной охраны железнодорожного транспорта Российской Федерации, а также у вагонов, входящих в состав секций специального железнодорожного подвижного состава (схем), воинских транспортов и эшелонов в зависимости от характера технических и коммерческих неисправностей, условий и объема работы, может производиться как с отцепкой и последующей подачей на отдельные выделенные для этих целей железнодорожные пути, так и без отцепки от состава.

Отцепка на железнодорожных станциях отдельных вагонов с ВМ по техническим и коммерческим неисправностям от групп вагонов, охраняемых ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, допускается только в случаях, если обеспечивается охрана отцепляемых вагонов. В противном случае отцепляется вся охраняемая нарядом военизированной охраны группа вагонов. Начальник железнодорожной станции обязан вызвать дополнительный наряд ведомственной охраны и после его прибытия отправить исправные вагоны отцепленной группы по назначению.

Отцепка вагонов от воинских транспортов, а также от групп вагонов, следующих в сопровождении воинского караула или специалистов грузоотправителя (грузополучателя), запрещается. Устранение неисправностей или перегрузка грузов в исправные вагоны производится в соответствии с Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 05.04.1996 № 15 (с изменениями и дополнениями). По окончании ремонта или перегрузки груза вагоны должны быть включены в состав задержанного транспорта (группы вагонов) и отправлены по назначению.

При необходимости отцепочного ремонта вагонов, входящих в состав секции специального железнодорожного подвижного состава для перевозки ВМ, а также специально сформированных схем, такие вагоны могут быть отцеплены от секции (схемы) и поданы на ремонтные железнодорожные пути только с согласия и под наблюдением сопровождающего груз специалиста, начальника караула. В этом случае весь состав секции (схемы), в которой обнаружен вагон, требующий отцепочного ремонта, задерживается. Отремонтированные вагоны должны быть включены в соответствующее место секции (схемы). Если порожний вагон секции (схемы) из-за технической неисправности не может следовать до железнодорожной станции назначения, по заявке сопровождающих груз специалистов или начальника

караула он может быть отцеплен от секции (схемы) и отправлен по новому назначению с соответствующим оформлением перевозочных документов.

Во всех указанных случаях задержанные вагоны воинского транспорта, секции специального железнодорожного подвижного состава (схемы), а также группы вагонов с ВМ в сопровождении ведомственной охраны железнодорожного транспорта Российской Федерации, воинского караула или специалистов грузоотправителя (грузополучателя) устанавливаются на железнодорожные пути, предусмотренные в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования для стоянки вагонов с ВМ в соответствии с требованиями пункта 19 настоящего приложения.

Порядок технического обслуживания и коммерческого осмотра поездов и вагонов с ВМ устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

IV. Действия в аварийных ситуациях

17. Работники, связанные с движением поездов, должны знать и четко выполнять правила безопасности и порядок ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их железнодорожным транспортом.

В случае опасности, угрожающей поезду с ВМ (горение букс, излом оси, сход железнодорожного подвижного состава, возгорание вагона или груза и другое), локомотивные и кондукторские бригады, лица, осуществляющие охрану и сопровождение грузов, ДСП станций, а также другие работники, связанные с приемом, отправлением, пропуском и обслуживанием поездов, обязаны принять все зависящие от них меры к его остановке и ликвидации опасности.

Следование поезда с вагонами, имеющими неисправности, выявленные средствами автоматического контроля технического состояния железнодорожного подвижного состава и его ходовых частей, запрещается.

18. В указанных в пункте 17 настоящего приложения случаях, происшедших на перегоне, машинист поезда или главный кондуктор, если он сопровождает поезд, обязаны немедленно сообщить об этом ДНЦ или ДСП ближайшей станции для принятия мер. При этом, в случае аварии (сходе железнодорожного подвижного состава и тому подобное), пожара – сообщить об их обстоятельствах, наличии и расположении в составе поезда вагонов с ВМ и другими опасными грузами, передать номера аварийных карточек (указанных на оборотной стороне дорожной ведомости) или содержание аварийных карточек (в случае, когда они приложены к перевозочным документам). На электрифицированных участках ДНЦ, получив это сообщение, при необходимости должен дать указание энергодиспетчеру о снятии напряжения с контактной сети. Машинист поезда или главный кондуктор обязаны исходя из создавшейся обстановки осуществлять возможные меры по ликвидации аварийной ситуации и ее последствий, руководствуясь командами ДНЦ, требованиями должностной инструкции, аварийных карточек, указаниями специалистов, сопровождающих ВМ и другие опасные грузы.

ДСП станции, получив сообщение машиниста поезда об аварии, должен полностью передать его содержание ДНЦ и действовать в соответствии с его указаниями.

19. При обнаружении в движущемся поезде с ВМ возгорания какого-либо груза или железнодорожного подвижного состава поезд должен быть остановлен. Место остановки поезда выбирается с учетом наименьших последствий, представляющих угрозу поражения людей и загрязнения окружающей среды, повреждения тоннелей, мостов, жилых и станционных зданий, складов, находящегося на путях железнодорожного подвижного состава.

После остановки поезда локомотивная бригада совместно с лицами, сопровождающими или охраняющими ВМ, обязаны немедленно произвести отцепку горящих вагонов и отвод их от другого железнодорожного подвижного состава, предварительно закрепив в установленном порядке оставшуюся часть состава и, с учетом особенностей данного груза до прибытия пожарной помощи принять возможные меры к ликвидации пожара в соответствии с требованиями, предусмотренными инструкцией владельца инфраструктуры по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе.

20. При возникновении аварийной ситуации с ВМ в пределах железнодорожной станции ДСП станции обязан сообщить о случившемся ДНЦ и начальнику железнодорожной станции и установить возможность и условия дальнейшего пропуска поездов, производства маневровой работы и при необходимости принять меры к прекращению движения поездов и маневров.

В случае возникновения пожара в вагоне, не загруженном ВМ, или в рядом расположенном здании, сооружении, обустройстве вагоны с ВМ должны быть удалены из зоны пожара на безопасное расстояние, но не менее чем на 100 м.

21. Обо всех происшествиях с такими поездами и вагонами ДНЦ обязан сообщить уполномоченному представителю владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования и совместно с ними незамедлительно принять меры к быстрейшей ликвидации последствий аварийных ситуаций.

22. Другие действия по осуществлению мер безопасности и ликвидации последствий аварийных ситуаций с ВМ должны проводиться исходя из создавшейся обстановки согласно правилам безопасности и порядку ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам и Правилам перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 05.04.1996 № 15 (с изменениями и дополнениями).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 16
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе на
железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Минимальные нормы прикрытия в поездах и при маневрах для вагонов, загруженных опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами)

Условия, при которых требуется прикрытие	Число вагонов прикрытия	
	по схеме А	по схеме Б
От ведущего локомотива:		
всех крытых специализированных вагонов с ВМ (независимо от вида тяги и топлива)	3	3
платформ и полувагонов с ВМ от:		
паровоза на твердом топливе	5	3
других видов локомотивов	3	3
От хвоста поезда с учетом последнего вагона, в том числе при подталкивании	3	3
От вагонов, занятых личным составом эшелона	3	3
От подвижного состава (вагонов, локомотивов в недействующем состоянии, кранов и других механизмов на железнодорожном ходу) с проводниками, специально выделенными работниками для сопровождения грузов, караулами, нарядами охраны	3	1
От вагонов с опасными грузами (кроме вагонов с опасными грузами классов 2, 3, 4, 5 и подкласса 6.1)	3	3
От вагонов с опасными грузами классов 2, 3, 4, 5 и подкласса 6.1	Запрещается	3
От порожних цистерн, предназначенных для перевозки опасных грузов	1	1
От вагонов с ВМ с условными номерами: 115, 119, 121, 126, 128, 130, 134, 137, 141, 143, 148, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 182, 199	3	3
От вагонов с прочими ВМ	3	0
От платформ и полувагонов с лесоматериалами, стальными и железобетонными балками, рельсами, трубами и тому подобными грузами, погруженными с выходом за пределы концевой балки и транспортеров	1	1
От паровоза на твердом топливе, тепловоза (паровоза) при маневрах и при подаче (уборке) вагонов с ВМ на подъездные пути	1	1

Примечание: 1. Схема А применяется для вагонов с ВМ с условными номерами: 115, 119, 121, 126, 128, 130, 134, 137, 141, 143, 148, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 182, 199.

2. Схема Б применяется для вагонов с прочими ВМ.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 17
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе на
железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Нормы и основные правила закрепления железнодорожного подвижного состава тормозными башмаками

1. Для закреплении вагонов на станционных железнодорожных путях в соответствии с требованиями, изложенными в приложении № 11 к настоящей Инструкции, используются тормозные башмаки, стационарные устройства для закрепления вагонов, ручные тормоза или другие средства закрепления. При этом необходимо руководствоваться следующими минимальными нормами:

1) на горизонтальных железнодорожных путях и железнодорожных путях с уклонами до 0,0005 включительно – по одному тормозному башмаку для закрепления любого количества вагонов с обеих сторон (состава, группы вагонов или одиночного вагона);

2) на железнодорожных путях с уклонами более 0,0005 нормы закрепления определяются по следующим расчетным формулам:

а) при закреплении одиночных вагонов, а также составов или групп, состоящих из однородного по весу (брутто) железнодорожного подвижного состава: грузовых груженых или порожних вагонов независимо от их рода, пассажирских вагонов, моторвагонного железнодорожного подвижного состава; рефрижераторных вагонов при условии, что в группе (секции) все вагоны груженые или все порожние (в том числе порожняя секция с машинным отделением); сплоток локомотивов в недействующем состоянии.

б) при закреплении смешанных (разнородных по весу) составов или групп, состоящих из груженых и порожних вагонов или груженых вагонов различного веса, при условии, что тормозные башмаки укладываются под вагоны с нагрузкой на ось не менее 15 т (брутто), а при отсутствии таких вагонов – под вагоны с меньшей нагрузкой на ось, но максимальной для закрепляемой группы.

При соблюдении условий, указанных в абзацах «а» и «б» подпункта 2 настоящего пункта, применяется следующая формула:

$$K = n\,(1{,}5i + 1) / 200 \qquad (1)$$

где: K – необходимое количество тормозных башмаков, шт;

n – количество осей в составе (группе), шт;

i – средняя величина уклона пути или отрезка железнодорожного пути в тысячных;

(1,5i + 1) – количество тормозных башмаков на каждые 200 осей.

в) при закреплении смешанных составов или групп, состоящих из разнородных по весу вагонов, если тормозные башмаки укладываются под порожние вагоны, вагоны с нагрузкой менее 15 т на ось брутто, не являющиеся самыми тяжелыми вагонами в группе, или под вагоны с неизвестной нагрузкой на ось, применяется следующая формула:

$$K = n (4i + 1) / 200 \quad (2)$$

Нормы закрепления, рассчитанные по данным формулам, указываются в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Необходимое количество тормозных башмаков может определяться и с использованием автоматизированной системы расчета норм закрепления в порядке, утверждаемом владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

2. При получении дробного значения количество тормозных башмаков округляется до большего целого числа.

3. На станционных железнодорожных путях с сильно замасленными поверхностями рельсов (железнодорожные пути погрузки наливных грузов, очистки и промывки цистерн и т.п.) указанные в пункте 1 настоящего приложения нормы закрепления увеличиваются в 1,5 раза.

4. На железнодорожных путях с ломаным профилем нормы закрепления составов поездов или групп вагонов, располагающихся в пределах всей длины железнодорожных путей, исчисляются по средней величине уклона для всей длины железнодорожного пути. Если вагоны оставляются на отдельных отрезках железнодорожных путей, то их закрепление тормозными башмаками должно производиться по нормам, соответствующим фактической величине уклона данного отрезка.

5. При закреплении поданной под выгрузку группы вагонов тормозные башмаки должны укладываться под вагоны, которые подлежат разгрузке в последнюю очередь, или норматив закрепления для них должен исчисляться в соответствии с абзацем «в» подпункта 2 пункта 1 настоящего приложения.

6. Тормозные башмаки должны быть исправными и укладываться под разные оси состава таким образом, чтобы носок полоза башмака касался обода колеса. В местах постоянной укладки тормозных башмаков должны быть установлены ящики с песком, который применяется, например, в случаях образования наледи, инея. Если закрепление производится двумя и более башмаками, то нельзя их укладывать под одну и ту же вагонную ось.

Запрещается использовать для закрепления вагонов тормозные башмаки с обледенелым или замасленным полозом.

7. На железнодорожных путях с уклонами башмаки укладываются со стороны спуска. На уклонах более 0,0005 до 0,001 включительно вагоны закрепляются дополнительно одним тормозным башмаком и со стороны, противоположной спуску.

8. Если тормозной башмак укладывается не под крайний вагон со стороны возможного ухода закрепляемой группы, то должна быть дополнительно проверена надежность сцепления с этим вагоном всех других вагонов этой группы.

9. При сильном (более 15 м/с) ветре, направление которого совпадает с направлением возможного ухода вагонов, исчисленная в соответствии с пунктом 1 настоящего приложения норма закрепления увеличивается укладкой под колеса вагонов трех дополнительных тормозных башмаков (на каждые 200 осей закрепляемой группы), а при очень сильном (штормовом) ветре – семи тормозных башмаков.

10. При закреплении моторвагонного железнодорожного подвижного состава, локомотивов в недействующем состоянии, а в исключительных случаях другого железнодорожного подвижного состава, при отсутствии достаточного количества тормозных башмаков, могут быть использованы ручные тормоза железнодорожного подвижного состава из расчета: 5 тормозных осей заменяют 1 тормозной башмак.

На горизонтальных железнодорожных путях или железнодорожных путях с уклоном 0,0005 и менее допускается приводить в действие ручной тормоз одного вагона (локомотива) в любой части сцепленной группы железнодорожного подвижного состава взамен тормозных башмаков с обеих ее сторон.

11. При использовании для закрепления вагонов и составов стационарных устройств для закрепления вагонов или других средств закрепления, необходимые минимальные нормы устанавливаются в соответствии с технической документацией на эти устройства и указываются в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 18
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе на
железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Порядок постановки в поезда вагонов с грузами, требующими особой осторожности, и специального железнодорожного подвижного состава

1. Вагоны (цистерны) с грузами, требующими особой осторожности, при постановке в поезда в некоторых случаях должны иметь прикрытие от локомотивов, от вагонов с людьми и между собой. Сведения об условиях перевозки грузов, требующих особой осторожности, перечень таких грузов и установленные нормы прикрытия приведены в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте.

Данные, характеризующие основные свойства такого груза, а также необходимые нормы прикрытия, указываются также грузоотправителем в грузовых документах.

2. Одиночные вагоны с исправными ходовыми частями, непригодные для следования в составе поезда, должны пересылаться к пунктам ремонта только отдельными локомотивами после составления вагонными депо или промывочно-пропарочными станциями установленных пересылочных документов.

3. Вагоны с грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й и 6-й степеней, установленные Инструкцией по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств-участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики утвержденной Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 19.10.2001 № 30 (с изменениями), должны иметь прикрытие с головы и хвоста поезда не менее одного вагона с габаритным грузом или порожнего.

Запрещается ставить вагоны с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности (кроме грузов негабаритности 1-й – 3-й степеней) в длинносоставные поезда.

Вагон с контрольной рамой отделяется от локомотива одной порожней платформой для улучшения видимости контрольной рамы.

Вагон со сверхнегабаритным грузом ставится в состав поезда не ближе 20 вагонов от вагона с контрольной рамой.

При перевозке сверхнегабаритного груза с контрольной рамой в специальном поезде с отдельным локомотивом вагон с таким грузом должен находиться не ближе 5 вагонов от вагона с контрольной рамой. От хвоста поезда вагон с таким грузом должен иметь прикрытие не менее одного вагона с габаритным грузом или порожним.

В составы поездов разрешается включать груженые транспортеры грузоподъемностью до 240 т включительно.

Порядок следования транспортеров большей грузоподъемности, как в груженом, так и в порожнем состоянии, устанавливается техническими условиями эксплуатации этих транспортеров или отдельными указаниями владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

При постановке в поезд груженых транспортеров с числом осей 12 и более (кроме транспортеров сцепного типа грузоподъемностью 120 т с одной или двумя промежуточными платформами) рядом с ними с каждой стороны должны ставиться не менее двух четырехосных вагонов прикрытия с грузом не более 40 т или порожних любого типа. При следовании в одном поезде нескольких таких транспортеров между ними ставится не менее трех таких вагонов прикрытия.

Порожние и груженые транспортеры, четырехосные и сцепного типа грузоподъемностью 120 т ставятся в поезда без прикрытия.

Порожние транспортеры, имеющие 8 и более осей, а также порожние и груженые транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120 т (код типов 3960 и 3961) при следовании их в поездах весом более 3 тыс. т разрешается ставить только в последнюю четверть состава поезда. При меньшем весе поезда указанные транспортеры можно ставить в любую часть состава поезда.

4. Курсирование хоппер-дозаторов по железнодорожным путям общего пользования допускается только замкнутыми маршрутами с одним турным вагоном в каждом маршруте для обслуживающего персонала.

Количество хоппер-дозаторов в каждом маршруте определяется исходя из технологических требований и условий разгрузки.

Порожние и груженые хоппер-дозаторные маршруты, курсирующие в составе менее установленной графиком движения поездов нормы по длине или весу поезда, разрешается пополнять любым железнодорожным подвижным составом, кроме думпкаров (за исключением типов 6ВС-60, 7ВС-60 и ВС-66), не требующим отцепок на промежуточных железнодорожных станциях и не ограничивающим скорости движения маршрутов, но при этом для маршрутов из хоппер-дозаторов ЦНИИ-2 и ЦНИИ-3 суммарный вес груженого состава не должен превышать 2600 т. Скорости следования таких грузовых поездов не должны превышать скоростей движения находящихся в поезде хоппер-дозаторов.

О готовности маршрута из хоппер-дозаторов к следованию в груженом или порожнем состоянии с установленными допускаемыми скоростями движения по участку следования машинист хоппер-дозаторного маршрута обязан сделать запись в грузовых документах о том, что маршрут готов к следованию, все разгрузочно-дозировочные устройства хоппер-дозаторов проверены, осмотрены, приведены в полное транспортное положение. При следовании в груженом состоянии такая запись делается в накладной, а при следовании в порожнем состоянии – в пересылочной ведомости.

Осмотр и необходимый ремонт вагонных частей производятся работниками пунктов технического обслуживания в обычном порядке.

Без сопровождения хоппер-дозаторы могут отправляться в грузовых поездах только в порожнем состоянии по заявкам заводов-изготовителей, вагонных депо, ремонтных заводов, подразделений путевого хозяйства при необходимости

пропуска их к месту приписки, в ремонт и из ремонта, с оформлением перевозки в соответствии с действующими нормами и правилами.

До отправки хоппер-дозаторов отправитель приводит их в полное транспортное положение, а о готовности к следованию и допускаемых скоростях движения – делает на железнодорожной станции отправления соответствующую запись в пересылочных документах.

Груженый хоппер-дозатор, отцепленный от вертушки по неисправности, до отправки в ремонт должен быть разгружен и после этого приведен в полное транспортное положение. Начальник железнодорожной станции отправляет хоппер-дозаторы только при наличии заявки на отправление, пересылочных и грузовых документов.

5. Курсирование по железнодорожным путям общего пользования думпкаров производится в порядке, установленном владельцем инфраструктуры.

Перед выдачей разрешения на курсирование по железнодорожным путям общего пользования думпкары должны быть осмотрены комиссией, состав которой определяется владельцем инфраструктуры, которая проверяет годность их к эксплуатации на условиях, предусмотренных в заявке на курсирование думпкаров. О результатах осмотра составляется акт, в котором отражается техническое состояние вагонов и заключение о пригодности их к обращению на железнодорожных путях общего пользования. В состав комиссии должны быть включены представители организаций-владельцев думпкаров.

Обращение на железнодорожных путях общего пользования производится:

1) думпкаров 6ВС-60, 7ВС-60 и ВС-66 со скоростями, установленными для грузовых поездов, полносоставными маршрутами и укрупненными группами с пополнением как в порожнем, так и в груженом состоянии любым железнодорожным подвижным составом в соответствии с планом формирования;

2) думпкаров всех других типов со скоростями, установленными для соответствующих типов думпкаров, отдельными маршрутами весом не более 2600 т, с пополнением любым железнодорожным подвижным составом в порожнем состоянии до установленной длины, а в груженом состоянии – до указанного веса.

Пополнение думпкарных маршрутов разрешается только таким железнодорожным подвижным составом, который не требует отцепки на промежуточных железнодорожных станциях и не ограничивает скорости думпкарных маршрутов.

Маршруты из думпкаров и укрупненные группы думпкаров всех типов сопровождаются бригадой из машиниста и помощника машиниста, знающей устройство и эксплуатацию думпкаров, назначаемой предприятием и организацией владельца. Пересылка в поездах думпкаров, направляемых в ремонт, производится только в порожнем состоянии со скоростью не более 60 км/ч; пересылка из ремонта производится со скоростями, установленными для грузовых поездов (для думпкаров ВС-100 и 2ВС-105 со скоростью не более 80 км/ч), при этом думпкары 6ВС-60, 7ВС-60 и ВС-66 могут ставиться в любой части поезда, а все остальные – последними в хвосте грузового поезда.

Техническое обслуживание вагонов-думпкаров производится их владельцем в соответствии с нормами и правилами.

Отцепку от маршрутов груженых думпкаров по технической и коммерческой неисправности оформляют в соответствии с Правилами перевозок железнодорожным транспортом грузов группами вагонов по одной накладной, утвержденными приказом Министерства путей сообщения Российской Федерации от 18.06.2003 № 32 (зарегистрировано в Министерстве юстиции Российской Федерации 23.06.2003 № 4815). В досылочных документах указывают особые отметки, имеющиеся в основных грузовых документах, при этом обязательно составляют уведомление на ремонт вагона формы ВУ-23.

Курсирование по железнодорожным путям необщего пользования думпкаров производится в порядке, установленном владельцем этих железнодорожных путей.

6. Путевые машины тяжелого типа (путеукладочные, щебнеочистительные, снегоуборочные и другие), краны на железнодорожном ходу и другие единицы специального железнодорожного подвижного состава (передвижные электроустановки, машины для рытья котлованов, для погружения свайных фундаментов под опоры контактной сети и другие) отправляются с железнодорожных станций для следования в нерабочем состоянии (в грузовых поездах или с отдельными локомотивами) только по заявкам организаций-владельцев этого специального железнодорожного подвижного состава.

Подготовка специального железнодорожного подвижного состава к следованию в нерабочем состоянии производится грузоотправителями в соответствии с требованиями, предусмотренными в технических условиях (инструкциях), разрабатываемых для соответствующего специального железнодорожного подвижного состава или в соответствии с его паспортными данными. О приведении специального железнодорожного подвижного состава в транспортное положение отправителем должна быть сделана отметка в грузовых документах.

Готовность специального железнодорожного подвижного состава для следования в нерабочем состоянии проверяется комиссией, назначаемой владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Постановка специального железнодорожного подвижного состава в составы грузовых поездов производится в соответствии с положениями, предусмотренными в технических условиях (инструкциях) или в паспортных данных, определяющих порядок эксплуатации соответствующего специального железнодорожного подвижного состава.

Если в соответствии с техническими условиями (инструкциями) или паспортными данными специальный железнодорожный подвижной состав должен следовать со скоростью менее установленной в графике движения для грузовых поездов, то в отметке о приведении специального железнодорожного подвижного состава в транспортное положение отправитель должен указать эту скорость.

7. Локомотивы, моторвагонный железнодорожный подвижной состав в недействующем состоянии отправляются по заявкам их владельцев, руководителей ремонтных предприятий после технического обслуживания и комиссионной проверки их технического состояния, что оформляется соответствующим актом. В акте, который предъявляется вместе с заявкой, указывается разрешаемая скорость следования локомотива, моторвагонного железнодорожного подвижного состава.

Второй экземпляр акта вручается проводнику локомотива, моторвагонного железнодорожного подвижного состава, третий экземпляр остается у отправителя.

Электровозы и тепловозы, отправляемые в недействующем состоянии, ставятся в грузовом поезде вслед за ведущим локомотивом не более двух односекционных или одного трехсекционного или двухсекционного локомотива.

Пересылка большего количества локомотивов разрешается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования при условии отправления локомотивов с нагрузкой не более 8,1 т на погонный метр сплотками в количестве от 3 до 10 двухсекционных, 7 трехсекционных или 20 односекционных локомотивов (не считая ведущего локомотива), при этом ведущим локомотивом может быть один из локомотивов сплотки.

При пересылке в грузовых поездах дизель-поездов последние ставятся в хвосте грузового поезда.

Паровозы с тендерами, отправляемые в холодном состоянии ставятся вслед за ведущим локомотивом в количестве, устанавливаемом владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Постановка холодного паровоза в голове поезда при двойной тяге производится в зависимости от верхнего строения пути и искусственных сооружений и разрешается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Паровозы с четырех- и шестиосными тендерами разрешается отправлять тендером вперед, паровозы с трехосными тендерами ставятся в поезд только трубой вперед.

8. Перемещение спецформирований производится по заявкам их начальников в порядке, устанавливаемом владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

В зависимости от характера спецформирования и типа железнодорожного подвижного состава в приказе указываются условия перемещения, обеспечивающие безопасность движения поездов.

9. Вагоны метрополитенов пересылаются сплотками, сформированными из вагонов метрополитена (до 12 вагонов) и 2 порожних грузовых вагонов прикрытия. Вагоны прикрытия прицепляются с обоих концов сплотки по одному на каждом конце. Эти вагоны со стороны сцепления с вагонами метрополитена оборудуются переходными сцеплениями, устанавливаемыми взамен типовых головок автосцепок.

Для сопровождения вагонов метрополитена отправителем выделяются проводники, для проезда которых используется в летнее время один из вагонов метрополитена, а в зимнее время вагон-теплушка, для которого используется один из вагонов прикрытия.

Для определения пригодности к следованию пересылаемые вагоны метрополитенов осматриваются комиссией, назначаемой отправителем. В состав комиссии включается представитель пункта технического обслуживания вагонов владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования. Комиссия составляет в трех экземплярах акт проверки технического состояния отправляемых вагонов по установленной форме. Первый экземпляр акта остается в организации, отправляющей вагоны, второй – вручается старшему группы проводников и третий – используется для заявки железнодорожной станции на отправление вагонов.

Транспортировка подготовленной сплотки производится отдельным локомотивом. Постановка вагонов метрополитена в состав поезда, а также пропуск их через сортировочные горки не допускается.

Пропуск вагонов метрополитена по железнодорожным путям производится в прямых и кривых радиусом более 300 м со скоростями, установленными для грузовых поездов, но не свыше 75 км/ч. По кривым радиусом 300 м и менее скорость движения не должна превышать: в кривых радиусом 60 м – 15 км/ч, радиусом 100 м – 30 км/ч, радиусом 300 м – 60 км/ч.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 19
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе на
железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Основные положения о порядке движения дрезин съемного типа

1. Движение съемных дрезин осуществляется с закрытием перегона приказом ДНЦ. На перегонах, имеющих тоннели или большие мосты, а также сложные условия плана и профиля железнодорожного пути, порядок движения дрезин съемного типа (далее – дрезины) устанавливает владелец инфраструктуры или владелец железнодорожных путей необщего пользования.

Движение дрезин не должно вызывать нарушения следования поездов по расписанию. Порядок извещения дежурных по железнодорожному переезду о движении дрезин в случае их отправления на перегон устанавливает владелец инфраструктуры или владелец железнодорожных путей необщего пользования.

2. Следование дрезин с занятием перегона разрешается ДНЦ по заявке ответственного работника подразделения пути (не ниже бригадира подразделения пути) или работников других причастных подразделений (СЦБ, связи и электроснабжения), в ведении которых находится дрезина. Водителю дрезины на право занятия перегона выдается разрешение на бланке ДУ-64.

3. В темное время суток, а также при туманах, ливнях, снегопадах, метелях, при температуре ниже –5° С выезд дрезин на перегон запрещается.

4. Дрезины при движении должны иметь сигналы в соответствии с приложением № 7 к настоящим Правилам.

Запрещается ставить на железнодорожный путь дрезину без сигналов.

5. Порядок движения дрезин по участкам с диспетчерской централизацией устанавливает владелец инфраструктуры или владелец железнодорожных путей необщего пользования.

6. Количество людей, сопровождающих дрезину должно быть не менее: для дрезин ТД-5 – 4 чел., для дрезин ИД и СМ-4 – 2 чел.

Старшим, сопровождающим дрезину, может быть работник по должности не ниже бригадира подразделения пути, электромеханика подразделений СЦБ, связи или электроснабжения, а при отсутствии их старшим является водитель дрезины.

Снятая с железнодорожного пути дрезина должна быть установлена так, чтобы габарит приближения строения не нарушался.

7. Если дрезина, отправляемая с железнодорожной станции, должна иметь остановку на перегоне для производства каких-либо работ, ДСП станции, кроме разрешения на право занятия перегона, выдает предупреждение в соответствии с пунктом 19 приложения № 8 к настоящей Инструкции. Занимать перегон сверх установленного в предупреждении времени запрещается.

8. Водитель дрезины должен пройти обучение и аттестацию в соответствии с пунктом 15 Правил.

Передача водителем управления дрезиной лицам, не имеющим прав управления, запрещается.

9. Ответственным за безопасность движения дрезины и находящихся на ней людей является старший работник, сопровождающий дрезину. Он должен иметь при себе расписание движения поездов и перед отправлением с железнодорожной станции на перегон сверить свои часы с часами ДСП станции, а также перед выездом убедиться в полной исправности дрезины, проверить наличие сигналов и обеспеченность горючим.

Старший работник, сопровождающий дрезину, не может передвигаться с дрезиной в пределах железнодорожной станции без разрешения ДСП станции, а также выезжать на перегон без приказа ДНЦ или соответствующего разрешения.

При въезде на железнодорожную станцию, старший работник должен проявить особое внимание.

10. Водитель дрезины при следовании через железнодорожные переезды и по участкам, где производятся путевые работы, должен соблюдать особую осторожность.

11. По прибытии с перегона на железнодорожную станцию старший работник, сопровождающий дрезину, обязан немедленно лично или по телефону сообщить об этом ДСП станции, после чего руководствоваться его указаниями.

ДСП станции обязан отметить в журнале движения поездов время прибытия дрезины и сообщить об этом ДСП станции отправления и ДНЦ, для последующего открытия перегона и восстановления движения поездов по основным средствам связи.

Если конечный пункт движения дрезин расположен на перегоне, то после ее снятия с железнодорожного пути и установки на габаритное расстояние, ответственный руководитель дает уведомление об окончании работ ДНЦ или ДСП одной из станций, ограничивающих перегон, на основании которого осуществляется восстановление движения поездов.

12. Основным ходом дрезины является передний (фарой вперед) ход, задний ход разрешается как исключение при маневрах на железнодорожных станциях.

13. Скорость движения дрезин ТД-5 на перегонах не должна превышать 50 км/ч, по станционным железнодорожным путям – 25 км/ч, а по стрелкам – 15 км/ч. При плохой видимости скорость движения дрезин не должна превышать 25 км/ч, освещение (фара и задний красный сигнальный фонарь) должно быть включено.

14. Сцепление дрезины с прицепом и прицепов между собой допускается только типовыми приборами и должно производиться в соответствии с инструкцией по устройству, уходу и обслуживанию дрезин, возможность самораспепа при движении дрезин должна быть исключена.

Запрещается сцеплять дрезину с платформами и вагонами.

15. Во время движения запрещается: стоять на дрезине или прицепе, сидеть на бортах, переходить с прицепа на прицеп, сходить с дрезины или прицепа и садиться на них до полной остановки, курить во время движения, а также на стоянках при заправке дрезины горючим.

16. Количество людей для одновременного проезда не должно превышать: на дрезине ТД-5 – 6 чел., на незагруженном прицепе – 10 чел., на груженом прицепе – только 1 чел. для торможения прицепа. Перевозка грузов непосредственно на дрезине не допускается.

17. При выезде дрезины с прицепами для транспортировки рабочей силы или грузов общее руководство ее работой должен осуществлять работник по должности не ниже бригадира подразделения пути, электромеханика подразделений СЦБ, связи или электроснабжения района контактной сети.

При перевозке на прицепах группы рабочих на каждом прицепе выделяется ответственное лицо – опытный рабочий как старший группы, который должен находиться на этом прицепе и наблюдать за порядком и безопасностью перевозимых на нем людей.

Запрещается следование дрезины с прицепами при отсутствии на прицепах тормозильщиков. После погрузки груза необходимо удостовериться в свободном ходе тормозного рычага. Закладывать тормозной рычаг перевозимым грузом запрещается.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 20
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе на
железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Регламент
переговоров при поездной и маневровой работе
на железнодорожном транспорте Российской Федерации

I. Общие положения

1. Регламент переговоров при поездной и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации (далее – Регламент) устанавливает порядок переговоров между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного и специального самоходного железнодорожного подвижного состава (далее – локомотив), а также переговоров машиниста и помощника машиниста локомотива (далее – машинист и помощник машиниста) по радиосвязи с работниками хозяйства перевозок во время движения по участкам и железнодорожным станциям, а также при производстве маневровой работы.

2. Настоящий Регламент обязателен для исполнения всеми работниками, осуществляющими организацию и управление движением поездов и маневровой работой, локомотивными бригадами, водителями специального самоходного железнодорожного подвижного состава и их помощниками на железнодорожных путях общего и необщего пользования.

3. Для каждой железнодорожной станции с учетом местных особенностей в качестве приложения к ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования составляется подробный регламент переговоров при выполнении маневровой работы и операций по закреплению железнодорожного подвижного состава, с указанием конкретных работников, выполняющих и докладывающих об этих операциях.

II. Регламент переговоров и действий машиниста и помощника машиниста при отправлении поезда с железнодорожной станции

4. Перед отправлением поезда с железнодорожной станции при разрешающем показании выходного (маршрутного) светофора машинист и помощник машиниста обязаны выполнить регламент «Минута готовности» в виде диалога, при котором помощник машиниста контролирует и объявляет машинисту:

1) о наличии поездных документов и бланка предупреждений;

2) о включении приборов безопасности и радиостанции;

3) об отпуске ручного тормоза (при приемке на станционных железнодорожных путях);

4) о наличии справки формы ВУ-45 об обеспечении поезда тормозами;

5) о соответствии номера хвостового вагона в справке ВУ-45 и натурном листе поезда;

6) времени стоянки от последнего опробования тормозов (для грузовых поездов – о плотности тормозной магистрали поезда … сек.);

7) о давлении в тормозной и напорной магистралях;

8) о показании локомотивного светофора или блока индикации комплексного локомотивного устройства безопасности (КЛУБ) (далее – локомотивный светофор);

9) о проверке целостности тормозной магистрали пассажирского или грузового поезда путем кратковременной постановки ручки крана машиниста в первое положение;

10) о показании выходного (маршрутного) светофора с железнодорожного пути отправления;

11) об установленной скорости следования по маршруту отправления … км/час;

12) об отсутствии сигналов остановки с железнодорожного пути и поезда и о том, что время стоянки пассажирского поезда согласно расписанию закончилось.

Машинист, убедившись в соответствии разрешающих показаний выходного (маршрутного) и локомотивного светофоров с железнодорожного пути отправления и при отсутствии сигналов остановки, подаваемых с железнодорожного пути и поезда, приводит поезд в движение.

5. После приведения поезда в движение машинист и помощник машиниста обязаны, поочередно открывая боковые окна, с помощью зеркал заднего вида или камер видеонаблюдения, проверить и доложить друг другу об отсутствии (наличии) сигналов остановки, а также о состоянии поезда.

6. Перед отправлением поезда с промежуточной железнодорожной станции или после остановки на перегоне при разрешающем показании путевого светофора машинист и помощник машиниста обязаны выполнить регламент «Минута готовности» в виде диалога, при котором помощник машиниста контролирует и объявляет машинисту:

1) о включенном состоянии приборов безопасности и радиостанции;

2) о времени стоянки от последнего опробования тормозов (для грузовых поездов – о плотности тормозной магистрали поезда … сек.);

3) о проверке целостности тормозной магистрали пассажирского или грузового поезда путем кратковременной постановки ручки крана машиниста в первое положение;

4) о давлении в тормозной магистрали;

5) о показании путевого светофора;

6) о показании локомотивного светофора;

7) об установленной скорости следования … км/час.

7. Помощник машиниста обязан доложить машинисту о правильном приготовлении маршрута следования поезда по некодированным железнодорожным путям железнодорожной станции в пределах видимости: «Маршрут приготовлен правильно с … пути на … путь». Машинист, убедившись в правильном

приготовлении маршрута, обязан повторить: «Вижу, маршрут приготовлен правильно». Помощник машиниста обязан доложить машинисту показание выходного (маршрутного) светофора при его проследовании (за 10 – 15 метров до выходного (маршрутного) светофора): «Маршрутный (выходной) сигнал с … пути (называет показание сигнала)». Машинист, убедившись в показании выходного (маршрутного) светофора, обязан ответить: «Вижу выходной (маршрутный) с … пути (называет показание сигнала)».

III. Регламент переговоров и действий машиниста и помощника машиниста в пути следования

8. После проследования поездом железнодорожной станции помощник машиниста обязан доложить машинисту об установленной скорости движения по перегону, а также о наличии постоянных и временно действующих ограничениях скорости.

9. В пути следования помощник машиниста обязан докладывать машинисту о сигналах, подаваемых светофорами (кроме проходных светофоров при автоблокировке, сигнализирующих зеленым огнем), показаниях локомотивного светофора (при отсутствии видимости напольного светофора), а также об изменениях показаний локомотивного светофора, сигналах остановки, подаваемых с железнодорожного пути и поезда, сигналах ограждения мест производства работ.

Машинист, убедившись в правильности информации, обязан повторить ее.

10. Помощник машиниста обязан предупреждать машиниста о приближении:

1) к местам проверки действия автоматических тормозов в поезде с указанием километра, пикета и скорости начала торможения;

2) к железнодорожным переездам;

3) к местам действия предупреждения об ограничении скорости (за 1,5 – 2 км).

Места ограничения скорости движения, огражденные знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места», помощник машиниста обязан проследовать, стоя на своем рабочем месте.

11. При следовании поезда по кривым участкам железнодорожного пути, при приближении к искусственным сооружениям (тоннели, мосты, виадуки) и железнодорожным станциям машинист и помощник машиниста обязаны поочередно через боковые окна, с помощью зеркал заднего вида или камер видеонаблюдения осматривать поезд и докладывать друг другу о состоянии поезда в пределах видимости.

12. На двухпутных и многопутных участках железнодорожного пути помощник машиниста обязан осматривать встречный поезд и докладывать машинисту о результатах осмотра, а в случае обнаружения в проследовавшем поезде неисправностей или нарушений, угрожающих безопасности движения, по радиосвязи сообщить об этом машинисту проследовавшего поезда, ДСП станции или ДНЦ.

13. При дублировании показаний светофоров машинист и помощник машиниста обязаны называть их назначение (проходной, предупредительный, входной, маршрутный, повторительный, выходной, маневровый), а на железнодорожных станциях и многопутных участках – также принадлежность по

номеру железнодорожного пути. Там где на светофорах имеются маршрутные указатели, их показания также повторяются друг другу.

14. При приближении к светофору с одним желтым (немигающим) огнем помощник машиниста обязан доложить машинисту установленную скорость его проследования и величину давления в тормозной магистрали.

15. При приближении локомотива к входному светофору железнодорожной станции помощник машиниста в пределах его видимости обязан доложить машинисту о показании входного светофора и установленную скорость движения по железнодорожной станции. Машинист, убедившись в правильности информации, обязан повторить ее.

16. При проследовании железнодорожной станции машинист и помощник машиниста обязаны следить за правильностью приготовленного маршрута, свободностью железнодорожного пути и показанием выходного (маршрутного) светофора, обмениваться между собой информацией о маршруте следования поезда и скорости движения следующего содержания: «Выходной (маршрутный) светофор с ... пути – (называет показание светофора), скорость ... км/час». Помощник машиниста при проследовании поездом железнодорожной станции обязан наблюдать за показаниями светофоров и свободностью железнодорожного пути, стоя на своем рабочем месте.

17. При вступлении поезда на блок-участок с запрещающим показанием светофора помощник машиниста обязан приблизиться к рабочему месту машиниста, проверить и доложить машинисту о положении контроллера машиниста и ручек крана машиниста, давлении в тормозной и напорной магистралях, за 400 – 500 метров до светофора с запрещающим показанием напомнить машинисту о необходимости снижения скорости до 20 км/час. После этого помощник машиниста обязан наблюдать за показанием светофора и свободностью железнодорожного пути, стоя в непосредственной близости от рабочего места машиниста. При этом машинист и помощник машиниста при каждой подаче прибором безопасности звукового сигнала либо при наличии на локомотиве устройства системы автоматического управления тормозами (далее – САУТ) через каждые 30 – 40 секунд обязаны докладывать друг другу о приближении к светофору с запрещающим показанием и обеспечить остановку поезда перед этим светофором. В случае невыполнения машинистом настоящего Регламента при следовании на запрещающий сигнал светофора и непринятия машинистом мер к остановке поезда помощник машиниста обязан остановить поезд.

18. Помощнику машиниста в целях исключения случаев невыполнения настоящего Регламента запрещается покидать кабину управления железнодорожным подвижным составом в следующих случаях:

1) при проследовании станции;

2) при приближении к светофорам, показания которых требуют снижения скорости или остановки;

3) при следовании по местам уменьшения скорости, огражденным знаками «Начало опасного места», «Конец опасного места» и указанным в бланках ДУ-61;

4) при горящем белом огне на локомотивном светофоре (кроме участков, не оборудованных автоблокировкой);

5) при следовании по некодированным железнодорожным путям;

6) в пределах искусственных сооружений;

7) при выключенных устройствах АЛСН.

19. По разрешению машиниста помощник машиниста обязан при следовании по зеленым огням проходных светофоров осматривать машинное (дизельное) отделение локомотива, вагоны моторвагонного железнодорожного подвижного состава. При осмотре помощник машиниста обязан, в зависимости от вида тяги, проверить работу электрического оборудования и аппаратов, вспомогательных машин, состояние дизель-генераторной установки, вспомогательных агрегатов и холодильных устройств, показания измерительных приборов, наличие (отсутствие) постороннего стука и скрежета в ходовых частях, наличие (отсутствие) задымленности. По возвращении в кабину управления помощник машиниста обязан проверить показания путевого и локомотивного светофоров, доложить машинисту об их показаниях. Машинист, убедившись в правильности информации, обязан повторить ее. После этого помощник машиниста обязан доложить машинисту о результатах осмотра машинного (дизельного) отделения и вагонов моторвагонного железнодорожного подвижного состава.

20. В случае приема поезда на железнодорожную станцию или отправления с железнодорожной станции при запрещающем показании светофора, погасших основных огнях светофора по одному из разрешений, установленных настоящей Инструкцией, а также при наличии белого огня на локомотивном светофоре, помощник машиниста обязан докладывать машинисту о положении каждой стрелки по маршруту следования поезда.

21. При остановке одиночного локомотива (сплотки из нескольких локомотивов) с применением песка на участке с автоблокировкой или на железнодорожной станции, оборудованной электрической централизацией, помощник машиниста обязан напомнить машинисту о необходимости съехать на чистые рельсы для обеспечения шунтирования рельсовой цепи. Если отсутствует возможность съехать на чистые рельсы, локомотивная бригада обязана немедленно доложить об этом машинистам вслед идущих поездов, ДСП станции или ДНЦ.

IV. Регламент переговоров и действий машиниста и помощника машиниста при маневровой работе

22. После прибытия поезда на железнодорожную станцию отцепка локомотива производится по команде ДСП станции или ДНЦ. Перед началом маневров ДСП станции или ДНЦ обязаны довести до локомотивной бригады план маневровой работы.

При разрешающем показании маневрового светофора и переходе с поездной на маневровую работу помощник машиниста обязан доложить машинисту:

«Переходим на маневровые передвижения, скоростемерная лента протянута, КЛУБ (или другой прибор безопасности) переведен на маневровый режим; маневровый светофор … литер с … пути белый; стрелки по маршруту (в пределах видимости)».

Машинист обязан ответить:

«Вижу белый с … пути, стрелки по маршруту». После этого машинист приводит локомотив в движение.

23. При отсутствии на локомотиве составительской бригады или главного кондуктора приводить в движение локомотив разрешается по указанию ДСП станции или работника, имеющего право распоряжаться производством маневров в данном районе.

Если маршрут приготовлен не на весь маневровый полурейс, то ДСП станции или работник, имеющий право распоряжаться производством маневров в данном районе, обязаны проинформировать машиниста, до какого маневрового светофора разрешается движение.

24. В начале маневровой работы или после смены кабины управления локомотивом, моторвагонным поездом и приведения его в движение помощник машиниста обязан доложить машинисту о необходимости проверки действия вспомогательного тормоза локомотива или автоматических тормозов моторвагонного поезда при скорости 3 – 5 км/час до полной остановки.

25. При осуществлении маневровой работы локомотивом вперед машинист и помощник машиниста обязаны сообщать друг другу о показаниях каждого маневрового светофора, положении стрелок по маршруту следования, контролировать свободность железнодорожного пути, по которому следует локомотив и установленную скорость движения.

V. Регламент переговоров машиниста и помощника машиниста по поездной радиосвязи

26. При ведении переговоров по каналам поездной радиосвязи лица, указанные в пункте 1 настоящего Регламента, обязаны соблюдать следующие формы обращения и последовательность их передачи:

1) вызов требуемого абонента:

«Дежурный по станции (название станции)»;

«Машинист поезда № … (добавлять информацию, уточняющую местоположение поезда)»;

«Поездной (локомотивный, энерго-) диспетчер».

Если вызываемый абонент не ответил, следует повторить вызов.

В тех случаях, когда необходимо обратить внимание всех абонентов, находящихся в зоне действия вызывающей радиостанции, передают: «Внимание, все!».

2) ответ вызываемого абонента:

«Дежурный по станции (название станции, фамилия), слушаю»;

«Машинист поезда № … (фамилия), (добавлять информацию, уточняющую местоположение поезда), слушаю»;

«Поездной (локомотивный, энерго-) диспетчер (фамилия), слушаю».

27. Вызывающий абонент называет себя: «Машинист поезда № …, фамилия» и далее следует текст сообщения, вопроса.

28. При следовании поезда на запрещающий сигнал входного, маршрутного или выходного светофора ДСП станции или ДНЦ разрешается вызывать машиниста по радиосвязи только в случае необходимости передачи ему сообщения об изменении порядка приема или пропуска поезда по железнодорожной станции, а

также в случае возникновения ситуации, угрожающей безопасности движения поездов.

29. В случае возникновения аварийной либо нестандартной ситуации машинист (помощник машиниста) обязан начинать передачу сообщений словами: «Внимание, все!» (сообщение при необходимости повторяется несколько раз). При получении указанного сообщения машинисты всех поездов, находящихся в зоне действия радиосвязи, ДСП станций и ДНЦ обязаны прекратить переговоры по радиосвязи, внимательно выслушать сообщение и, при необходимости, принять меры к обеспечению безопасности движения поездов.

30. При обнаружении неисправности тормозов в поезде машинист или помощник машиниста обязаны сообщить об этом ДНЦ, ДСП станций, ограничивающих перегон, и машинистам других поездов, находящихся на перегоне:

«Внимание, все! Машинист (фамилия) поезда № …, следую по перегону … километру …, вышли из строя тормоза. Примите меры" (вызов по каналу радиосвязи действует 12 – 15 секунд, после чего его нужно повторять до получения ответа от ДСП станций или ДНЦ).

31. При проследовании сигнальных знаков «Газ» и «Нефть», указывающих место пересечения железнодорожных путей нефте- и газопродуктопроводами, машинист и помощник машиниста обязаны открыть окно кабины локомотива и следовать к месту пересечения с повышенной бдительностью, по возможности без применения автотормозов. В случае обнаружения специфического запаха или разлива нефтегазопродукта машинист обязан немедленно сообщить об этом ДСП станции или ДНЦ.

32. При остановке поезда в связи с падением давления в тормозной магистрали машинист обязан немедленно передать сообщение по радиосвязи:

«Внимание, все! Я, машинист (фамилия) поезда № …, остановился по падению давления в тормозной магистрали на … километре четного (нечетного) пути перегона …, сведений о нарушении габарита не имею. Будьте бдительны!».

33. При остановке поезда в связи со сходом железнодорожного подвижного состава с рельсов машинист обязан немедленно передать сообщение по радиосвязи:

«Внимание, все! Я, машинист (фамилия) поезда № …. На … километре … пикете четного (нечетного) пути перегона … нарушен габарит вследствие схода подвижного состава. Будьте бдительны!».

34. Сообщения в случаях, указанных в пунктах 32 и 33 настоящего Регламента, должны передаваться машинистам поездов, находящихся на перегоне, начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда, ДНЦ и ДСП станций, ограничивающих перегон, до получения подтверждения восприятия сообщения от ДНЦ или ДСП станций, машиниста идущего вслед поезда, движущегося по соседнему железнодорожному пути.

35. При вынужденной остановке поезда на перегоне машинист (помощник машиниста), уточнив местоположение (километр, пикет), обязан начинать передачу сообщений текстом следующего содержания:

«Внимание, все! Я, машинист (фамилия) поезда № … остановился на … километре, … пикете четного (нечетного) пути перегона … вследствие (указать причину). Будьте бдительны!» (сообщение при необходимости повторяется несколько раз).

В случаях остановки поезда на перегоне у запрещающего показания светофора, информацию об остановке с указанием километра, пикета машинист обязан сообщить машинистам вслед идущих поездов и ДСП станций, ограничивающих перегон, либо ДНЦ участка при диспетчерской централизации.

36. При необходимости затребования вспомогательного локомотива машинистом (помощником машиниста), после уточнения местоположения (км, пикета), передается сообщение ДНЦ или ДСП станции:

«Я, машинист (фамилия) поезда № … на … км … пикете перегона …, требую вспомогательный локомотив по причине неисправности тепловоза (электровоза, моторвагонного или специального самоходного железнодорожного подвижного состава) секции … серии … № … из-за (указать причину неисправности). Время … ч … мин».

37. Машинист и помощник машиниста в случае обнаружения в пути следования отклонений в работе или повреждений на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта, неисправности в поездах, следующих по смежным железнодорожным путям, подозрительных лиц на железнодорожных путях или вблизи их обязаны сообщать по радиосвязи ДСП станции или ДНЦ, а при необходимости и машинисту поезда, следующего по смежному железнодорожному пути.

38. После прицепки локомотива к составу пассажирского поезда на железнодорожной станции отправления поезда и в пунктах смены локомотивных бригад должна проверяться радиосвязь между начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и машинистом локомотива. При этом следует придерживаться следующего регламента переговоров:

1) начальник (механик-бригадир) пассажирского поезда вызывает машиниста: «Машинист поезда № …». После получения ответа машиниста начальник (механик-бригадир) пассажирского поезда обязан продолжить: «Я, начальник (механик-бригадир) пассажирского поезда № …, фамилия», и далее текст вопроса или сообщения;

2) машинист вызывает начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда: «Начальник (механик-бригадир) пассажирского поезда № …». После получения ответа начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда машинист обязан продолжить: «Вызывает машинист вашего поезда (фамилия)», и далее текст вопроса или сообщения.

39. Регламент переговоров между машинистом локомотива и его помощником приведен в таблице 1.

Таблица № 1

Регламент
переговоров машиниста и помощника машиниста

Условия	Доклад помощника машиниста	Повторение доклада машинистом с выполнением соответствующих действий
1	2	3
В начале маневровой работы или после смены кабины управления и приведения локомотива в движение	Проверка вспомогательного тормоза до полной остановки локомотива	Выполняю

1	2	3
При прицепке локомотива к составу поезда	Остановка за 5 – 10 м, скорость прицепки не более 3 км/час	Выполняю
При отправлении поезда с бокового пути железнодорожной станции при разрешающем показании выходного светофора	Выходной с … пути … (называет показание сигнала), скорость по съезду … км/час	Вижу выходной с … пути …, скорость по съезду … км/час
При наличии повторительного светофора	Повторительный (маршрутного, выходного) по … пути зеленый (не горит)	Вижу повторительный (маршрутного, выходного) по … пути зеленый (не горит)
Отправление при неисправности выходного светофора	Выходной станции …(название станции) с … пути лунно-белый мигающий (красный), имеется приказ на его проследование (письменное разрешение), маршрут отправления с … пути в пределах видимости готов, скорость не более 20 км/час	Машинист убеждается в правильности выданных разрешений, повторяет доклад помощника машиниста
После проследования выходного светофора	Скорость по перегону … км/час	По перегону скорость … км/час
При наличии предупреждений об ограничении скорости на перегоне	На … км, пикет … ограничение скорости до … км/час	Ограничение скорости на … км, пикет … до … км/час
После проверки действия автотормозов поезда	Тормозной путь составил … м, норма … м	Тормозной путь … м
При подъезде к сигналу уменьшения скорости	Желтый щит (диск), … км, пикет …, скорость … км/час	Вижу желтый щит (диск) на … км, пикет …, скорость … км/час
При подъезде к сигнальному знаку «Начало опасного места»	Начало опасного места, скорость … км/час	Выполняю, скорость … км/час
При проследовании сигнального знака «Конец опасного места»	Конец опасного места	Вижу, конец опасного места
При подъезде к зеленому щиту (диску)	Зеленый щит (диск), скорость по перегону … км/час	Скорость … км/час
При приближении к месту проверки действия автотормозов	На … км проба тормозов, скорость … км/час	На … км проба тормозов, скорость … км/час
При наличии желтого огня на проходном светофоре	Желтый, скорость не более … км/час	Вижу желтый, скорость не более … км/час
При вступлении поезда на блок-участок с запрещающим показанием светофора	Впереди красный, скорость за 400 м не более 20 км/час	Вижу красный
При проследовании проходного светофора с красным огнем, после остановки перед ним, негорящего или с непонятным показанием	Скорость не более 20 км/час, сигнал бдительности	Скорость не более 20 км/час, подает сигнал бдительности
После проследования в установленном порядке проходного светофора с красным огнем, а также с непонятным показанием или погасшего и появлении на локомотивном светофоре разрешающего показания	Скорость не более 40 км/час до следующего светофора	Скорость не более 40 км/час

1	2	3
При внезапном появлении белого огня на локомотивном светофоре на кодируемом участке	На локомотивном белый, путевой светофор …, особая бдительность, скорость не более 40 км/час	Вижу белый на локомотивном, путевой …, скорость не более 40 км/час
При проследовании встречного поезда	По встречному без замечаний (или характер замечаний)	При наличии замечаний передает информацию об этом машинисту встречного поезда, в случае необходимости – ДСП станции или ДНЦ
После окончания осмотра поезда в кривом участке железнодорожного пути	По поезду без замечаний (или характер замечаний)	При наличии замечаний лично убеждается в этом, в случае необходимости сообщает ДСП станции или ДНЦ
При следовании к железнодорожному переезду в пределах видимости	Внимание, впереди переезд	Вижу переезд
При приближении к железнодорожному переезду	Переезд свободен	Вижу, переезд свободен
При зеленом огне на входном светофоре	Зеленый входной (на многопутных участках номер пути). Скорость по станции … км/час	Вижу зеленый входной по … пути. Скорость по станции … км/час
При желтом огне на входном светофоре	Желтый входной (на многопутных участках номер пути). Скорость не более … км/час	Вижу желтый входной по … пути, скорость не более … км/час
При двух желтых огнях на входном светофоре	Входной два желтых (на многопутных участках номер пути). Скорость не более … км/час	Вижу два желтых на входном по … пути. Скорость не более … км/час
При пропуске поезда по некодированному железнодорожному пути	Локомотивный белый, путевой светофор …	Белый локомотивный, путевой светофор …
Прием поезда на железнодорожную станцию при неисправности входного светофора	Входной станции (название станции) по … пути лунно-белый мигающий (красный), имеется приказ на его проследование (письменное разрешение), маршрут приема на … путь готов, скорость не более 20 км/час	Машинист убеждается в правильности выданных разрешений, повторяет доклад помощника машиниста

VI. Регламент переговоров ДСП станции с машинистами поездов (ТЧМ) при приеме, отправлении и пропуске поездов по железнодорожной станции

40. Регламент переговоров ДСП станции с машинистами поездов (ТЧМ) при приеме, отправлении и пропуске поездов по железнодорожной станции приведен в таблице № 2.

Таблица № 2

Регламент
переговоров ДСП станции с машинистами поездов (ТЧМ) при приеме, отправлении и пропуске поездов по железнодорожной станции

№ п/п	Кто передает	Кому передает	Когда (где) передает	Что передает (наименование передаваемого текста)	Форма передачи текста (приказа, указания, сообщения)
1	2	3	4	5	6
1	Безостановочный пропуск поезда по главному железнодорожному пути железнодорожной станции при открытых входном (маршрутных) и выходном светофорах на однопутный перегон или по правильному железнодорожному пути двухпутного перегона при нормальном действии автоблокировки (полуавтоматической блокировки) и отсутствии необходимости в передаче дополнительных предупреждений				
1.1					Переговоры ДСП станции с машинистом поезда не ведутся
1.2	ДСП	ТЧМ пассаж. поезда при управлении без помощника машиниста	На 2-м участке приближения (дальнем)	Сообщение	Машинист поезда № … на приближении к станции …. Маршрут на проход по … главному пути готов Входной и выходной (маршрутный и выходной) светофоры открыты. ДСП … (фамилия). (сообщения передаются только машинистам пассажирских поездов, работающим в "одно лицо").
	Примечание. Во всех случаях машинист повторяет текст, переданный ДСП станции, а последний подтверждает приказ и указание словами: «Верно, выполняйте», сообщение и предупреждение – словом: «Верно».				
2	Прием пассажирского поезда на железнодорожный путь, не предусмотренный ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования (неспециализированный железнодорожный путь), а также на боковой железнодорожный путь, когда графиком движения предусмотрен пропуск поезда без остановки по главному железнодорожному пути				
2.1	ДСП	ТЧМ	На 2-м участке приближения (дальнем)	Сообщение (предвари-тельная информация)	Машинист поезда № …, следующего к станции …. Принимаю Вас на … неспециализированный (или боковой) путь по открытому входному светофору (по пригласительному сигналу или регистрируемому приказу) с остановкой (или без остановки) на станции. ДСП … (фамилия)
3	Прием поезда по пригласительному сигналу на входном (маршрутном) светофоре				
3.1	ДСП	ТЧМ	На 1-м участке приближения (ближнем)	Сообщение	Машинист поезда № … на подходе к станции …. Вам открыт пригласительный сигнал на входном (маршрутном) светофоре литер … на … свободный путь. Маршрут приема готов. ДСП … (фамилия)

1	2	3	4	5	6
4	Прием поезда по регистрируемому приказу ДСП станции				
4.1	ДСП	ТЧМ	На 2 – 1-м участке приближения (без остановки)	Регистрируемый приказ	Приказ № … время …(час., мин.). Машинисту поезда № …. Я, дежурный по станции …, разрешаю Вам следовать на … путь при запрещающем показании входного маршрутного) светофора литер …. Маршрут приема готов. ДСП … (фамилия).
4.2	ДСП	ТЧМ	На 2 – 1-м участке приближения (без остановки)	Регистрируемый приказ	Приказ № … время … (час., мин.). Машинисту поезда № …. Я, дежурный по станции …, разрешаю Вам с … неправильного пути следовать на … путь Маршрут приема готов. ДСП … (фамилия).
5	Переговоры при изменении показания предупредительного светофора к входному светофору на менее разрешающее (с зеленого на желтый)				
5.1	ТЧМ	ДСП	На 2-м участке приближения (дальнем)	Запрос	Дежурный по станции …. Я, машинист поезда № … (фамилия). Предупредительный … литер перекрылся с зеленого на желтый. Объясните причину.
5.2	ДСП	ТЧМ	Немедленно после вызова ДСП станции машинистом	Ответ	Машинист поезда № …. По указанию ДНЦ будете приняты на … боковой станции … с остановкой. Входной (… литер). Вам открыт на два желтых. ДСП … (фамилия). (текст изменяется в зависимости от причины перекрытия светофора на менее разрешающее показание).
	Примечание. В случае изменения показания предупредительного светофора к входному светофору с зеленого на желтый ДСП станции должен вызвать машиниста и объяснить причину. При отсутствии вызова ДСП станции машинист обязан сам вызвать ДСП станции и выяснить причину.				
6	Передача непредвиденных предупреждений по железнодорожной станции или впереди лежащему перегону				
6.1	ДСП	ТЧМ	На приближении поезда к станции (по возможности на большем удалении)	Предупреждение	Машинист поезда № …, следующего к станции …. По входной стрелке № …, (на … главном пути перегона …, … км … пикет) скорость не более … км/час. ДСП … (фамилия). Только после подтверждения ТЧМ предупреждения ДСП станции может открыть входной светофор (если предупреждение действует на станции) или выходной светофор (если предупреждение действует на впереди лежащем перегоне).
	Примечание. ДСП станции обязан вызывать машиниста поезда, находящегося на приближении к железнодорожной станции, во всех случаях отклонения от порядка приема и пропуска поезда по железнодорожной станции, установленного графиком движения, ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, и убеждаться в правильности восприятия машинистом соответствующих изменений, как правило, без специальной остановки поезда для этой цели.				

1	2	3	4	5	6
7	Отправление поезда при запрещающем показании выходного светофора по регистрируемому приказу ДСП станции				
7.1	ДСП	ТЧМ	На пути отправления перед выходным светофором	Регистрируемый приказ	Приказ № … время … (час., мин.). Разрешаю поезду № … отправиться с … пути по … главному пути при запрещающем показании выходного светофора (… литер) и следовать до первого проходного светофора, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП … (фамилия)
8	Отправление поезда при запрещающем показании маршрутного светофора по регистрируемому приказу ДСП станции				
8.1	ДСП	ТЧМ	На пути отправления перед маршрутным светофором	Регистрируемый приказ	Приказ № … время … (час., мин.). Разрешаю поезду № … отправиться с … пути по … главному пути при запрещающем показании маршрутного светофора (… литер) и следовать до выходного (маршрутного) светофора … литер, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП … (фамилия)
9	Указание об отправлении поезда по письменному разрешению				
9.1	ДСП	ТЧМ	На пути отправления перед выходным или маршрутным светофором	Указание ДСП станции по радиосвязи	Машинист поезда № … на … пути станции …. По имеющемуся у Вас письменному разрешению (Путевой записке, разрешениям на бланках ДУ-54, ДУ-56, ДУ-64) разрешаю отправиться. Маршрут готов. ДСП …(фамилия).
10	Отправление поезда по пригласительному сигналу				
10.1	ДСП	ТЧМ	На пути отправления перед выходным или маршрутным светофором	Информация	Машинист поезда № … на … пути станции …. Вам открыт пригласительный сигнал для отправления на станцию … по … пути. Маршрут готов. ДСП …(фамилия).
11	Отправление поезда по открытому групповому светофору при неисправности маршрутного указателя пути отправления (из лампочек зеленого цвета) или повторителя группового светофора на пути отправления				
11.1	ДСП	ТЧМ	На пути отправления	Регистрируемый приказ	Приказ № … время … (час., мин.). Машинист поезда № … на … пути. Групповой светофор … литер открыт Вам. Разрешаю отправиться. ДСП … (фамилия)
12	Отправление поезда по открытому выходному (маршрутному) светофору, когда ведущий локомотив находится головой впереди светофора и машинисту из кабины не видно показание светофора				
12.1	ДСП	ТЧМ	На пути отправления	Регистрируемый приказ	Приказ № … время … (час., мин.). Машинист поезда № … на … пути станции …. Выходной (маршрутный) светофор … литер Вам открыт. Разрешаю отправиться. ДСП … (фамилия)

1	2	3	4	5	6
13	Отправление поезда по открытому выходному (маршрутному) светофору при неисправности маршрутного указателя направления (из лампочек белого цвета)				
13.1	ДСП	ТЧМ	На пути отправления	Сообщение	Машинист поезда № … на … пути. Маршрутный указатель направления на светофоре … литер неисправен. Маршрут готов в направлении станции …. ДСП … (фамилия)
14	Отправление (проследование) пассажирского поезда при неисправности повторителя выходного (маршрутного) светофора				
14.1	ДСП	ТЧМ	На пути отправления перед повторительным светофором	Сообщение	Машинист поезда № … на … пути. Повторитель выходного (маршрутного) светофора … литер неисправен, основной светофор открыт. ДСП … (фамилия)
14.2	ДСП	ТЧМ	На 1-м участке приближения (ближнем)	Сообщение	Машинист поезда № … на … пути. Повторитель выходного (маршрутного) светофора … литер неисправен, основной светофор открыт. ДСП … (фамилия).
15	Отправление поезда по неправильному железнодорожному пути, оборудованному устройствами для движения по сигналам локомотивных светофоров (АЛСН)				
15.1	ДСП	ТЧМ	При графиковой стоянке поезда на пути отправления. При безостановочном пропуске на 2 – 1 участках приближения к станции	Предупреждение	Машинист поезда № … на … пути (или следующего к станции …). Будете отправлены (проследуете станцию) на станцию … по … главному неправльному пути по открытому выходному светофору, далее – по сигналам АЛСН. На … км … пикета скорость не более … км/час (или другое действующее предупреждение). ДСП … (фамилия).
	Примечание. Поезда, не имеющие графиковой стоянки, пропускаются по железнодорожной станции без остановки. Отправление (проследование) поездов производится только по разрешающему показанию выходного светофора: один желтый мигающий и один лунно-белый огонь (пункт 15 приложения № 1 к настоящей Инструкции и пункта 16 приложения № 7 к Правилам).				
16	Отправление поезда при запрещающем показании выходного светофора на перегон, оборудованный АЛСН как самостоятельным средством сигнализации и связи				
16.1	ДСП	ТЧМ	На пути отправления	Регистрируемый приказ	Приказ № … время … (час., мин.). Разрешаю поезду № … отправиться с … пути по … главному пути при запрещающем показании выходного светофора (… литер) и следовать до выхода на перегон со скоростью 20 км/час, а далее руководствоваться сигналами локомотивного светофора. ДСП … (фамилия).
17	Отправление поезда при запрещающем показании выходного светофора на перегон, оборудованный полуавтоматической блокировкой, по приказу ДСП станции, автоматически записываемому системой регистрации переговоров, вместо выдачи машинисту письменного разрешения на бланке ДУ-52				

1	2	3	4	5	6
17.1	ДСП	ТЧМ	На пути отправления	Регистрируемый приказ	Приказ № … время … (час., мин.). Разрешаю поезду № … отправиться с … пути по … главному пути и следовать до станции (блок-поста) …. Перегон свободен. ДСП … (фамилия).
18	Возвращение поезда на железнодорожную станцию отправления путем осаживания ведущим локомотивом				
18.1	ДСП	ТЧМ	При нахождении поезда на перегоне	Регистрируемый приказ	Приказ № … время … (час., мин.). Перегон … (или … путь перегона …)для движения всех поездов закрыт. Поезд № … разрешается осадить до входного сигнала (или сигнального знака «Граница станции»). ДСП … (фамилия).
18.2	ДСП	ТЧМ	Если поезд остановился, не освободив первый блок-участок	Указание (разрешение)	Машинисту поезда № … разрешаю осадить поезд до входного сигнала (или сигнального знака «Граница станции»). ДСП … (фамилия).
	Примечание. Прием возвращаемых с перегона поездов на железнодорожную станцию производится по открытому входному светофору или при запрещающем его показании в порядке, установленном в пункте 30 приложения № 9 к настоящей Инструкции. Текст приказа – согласно пункта 4.1 настоящей таблицы.				
Сообщения ДСП станции машинисту о срабатывании Устройства контроля схода передаются в соответствии инструкциями по эксплуатации этих устройств. Сообщения машиниста поезда о возникновении аварийной и опасной ситуации, включая вынужденную остановку поезда на перегоне, должны начинаться со слов: "Внимание, все!".					

VII. Регламент переговоров ДСП станции, машинистов (ТЧМ) и составителя поездов при маневровой работе

41. Регламент переговоров ДСП станции, машинистов (ТЧМ) и составителя поездов при маневровой работе приведен в таблице № 3.

Таблица № 3

Регламент
переговоров ДСП станции, машинистов (ТЧМ) и составителя поездов при маневровой работе

№ п/п	Кто передает	Кому передает	Когда (где), в каких случаях передает	Что передает (наименование передаваемого текста)	Форма передачи текста (команды, указания, сообщения) и действия работников
1	2	3	4	5	6
1	Перестановка вагонов с железнодорожного пути на железнодорожный путь				
1.1	Составитель	ДСП	По готовности состава к маневровому передвижению	Запрос ДСП о приготовлении маршрутов для маневровых передвижений	«Дежурный, с 5-го на 12 путь 10 вагонов».
1.2	ДСП	Составителю		Подтверждение восприятия запроса составителя	«Понятно, с 5-го на 12 путь 10 вагонов». Готовит маршрут с 5-го пути на вытяжку и открывает попутные маневровые светофоры (первый полурейс - вытягивание).

1	2	3	4	5	6
1.3	Составитель	ТЧМ	После открытия маневрового светофора для выезда с 5-го пути	Команда на движение	«Машинист … (фамилия или номер локомотива), поехали вперед на вытяжку за М22, Н5 белый». Если составителю не видно сигнала (находится на хвостовом вагоне), он дает команду на движение, а машинист докладывает ему показание светофора.
1.4	ТЧМ	Составителю	После убеждения в открытии светофора	Подтверждение восприятия команды составителя	«Понятно, еду на вытяжку за М22, Н5 белый». Подает один длинный свисток, приводит состав в движение.
1.5	Составитель	ТЧМ	После заезда состава хвостом за светофор М22	Команда на остановку	«Машинист … (фамилия или номер локомотива), остановка».
1.6	ТЧМ	Составителю	По команде составителя	Подтверждение восприятия и исполнения команды	Подает три коротких свистка, останавливает состав.
1.7	ДСП				Готовит маршрут с вытяжки на 12 путь, открывает попутные маневровые светофоры (второй полурейс - осаживание).
1.8	Составитель	ТЧМ	После открытия светофора М22 для обратного движения состава	Команда на движение вагонами вперед	«Машинист … (фамилия или номер локомотива), поехали назад на 12 путь на вагоны. М22 белый, я на подножке справа».
1.9	ТЧМ	Составителю	По получении команды составителя	Подтверждение восприятия команды составителя	«Понятно, осаживаю на 12 путь на вагоны, М22 белый». Подает два длинных свистка, начинает движение состава вагонами вперед.
1.10	Составитель	ТЧМ	После проезда головой состава светофора М22 (первого по ходу движения)	Сообщение о положении следующего попутного маневрового светофора	«Машинист … (фамилия или номер локомотива), М24 белый».
1.11	ТЧМ	Составителю	Немедленно по получении сообщения составителя	Подтверждение восприятия	«Понятно, М24 белый».
1.12	Составитель	ТЧМ	После проезда головой состава светофора М24	Сообщение о положении следующего попутного маневрового светофора	«Машинист … (фамилия или номер локомотива), М26 белый».
1.13	ТЧМ	Составителю	Немедленно по получении сообщения составителя	Подтверждение восприятия	«Понятно, М26 белый».

1	2	3	4	5	6
1.14	Составитель	ТЧМ	При вступлении головы состава на путь назначения	Сообщение	«Машинист … (фамилия или номер локомотива), заезжаем на 12 путь, места на 20 вагонов».
1.15	ТЧМ	Составителю	Немедленно по получении сообщения составителя	Подтверждение восприятия	«Заезжаем на 12 путь, места на 20 вагонов».
1.16	Составитель	ТЧМ	При уменьшении расстояния до стоящих вагонов	Сообщение	«Машинист … (фамилия или номер локомотива), места на 10 вагонов».
1.17	ТЧМ	Составителю	Немедленно по получении сообщения составителя	Подтверждение восприятия	«Места на 10 вагонов».
1.18	Составитель	ТЧМ	При подходе к стоящим вагонам	Сообщение	«Машинист … (фамилия или номер локомотива), места на 5 вагонов, тише».
1.19	ТЧМ	Составителю	Немедленно по получении сообщения составителя	Подтверждение восприятия	«Места на 5 вагонов». Подает два коротких свистка, снижает скорость движения до 3 км/час.
1.20	Составитель	ТЧМ	Непосредственно перед соединением вагонов	Команда	«Машинист … (фамилия или номер локомотива), остановка».
1.21	ТЧМ	Составителю	Немедленно по получении сообщения составителя	Подтверждение восприятия	Подает три коротких свистка, останавливает состав.
2	Выезд маневрового состава с железнодорожного пути при запрещающем показании светофора				
2.1	ДСП	ТЧМ, составителю	При выезде с пути маневрового состава при запрещающем показании светофора	Указание	Готовит маршрут для выезда с пути порядком, установленным ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, до первого попутного светофора, далее открывает последующие попутные маневровые сигналы. По готовности маршрута передает указание: "Машинист …, составитель …, разрешаю выезжать с 5-го пути при запрещающем Н5 до М28, далее – по сигналам. Маршрут готов. ДСП … (фамилия)».
2.2	ТЧМ	ДСП станции	По получении указания ДСП станции	Подтверждение восприятия указания ДСП станции	«Машинист … (называет свою фамилию). Разрешаете выезжать с 5 пути при запрещающем Н5 до М28, далее – по сигналам, маршрут готов».

1	2	3	4	5	6
2.3	Составитель	ДСП станции	После подтверждения восприятия указания машинистом	Подтверждение восприятия указания ДСП станции	«Верно. Составитель …» (или полное повторение указания ДСП станции).
2.4	ДСП	ТЧМ, составителю	Выслушав повторение своего указания машинистом и состави-телем	Подтверждение указания	«Верно, выполняйте».
2.5	Составитель	ТЧМ	После подтверждения ДСП станции своего указания	Команда на движение	«Машинист … (фамилия или номер локомотива), поехали вперед на вытяжку под запрещающий Н5 до М28 – по разрешению дежурного, далее – по сигналам».
2.6	ТЧМ	Составителю	По получении команды составителя на движение	Подтверждение восприятия и исполнения команды	«Понятно, еду на вытяжку под запрещающий Н5 до М28 – по разрешению дежурного, далее – по сигналам». Подает один длинный свисток, приводит состав в движение.
3	Движение по маршруту, приготовленному не на весь маневровый полурейс (вагонами вперед)				
3.1	ДСП	ТЧМ, составителю	До открытия первого по ходу светофора для начала движения	Предупреждение	«Машинист …, составитель …, открываю Вам светофор М22 до М24, с 10 пути выпускаю тепловоз. М24 синий. ДСП … (фамилия)».
3.2	Составитель	ДСП	По получении предупреждения ДСП станции	Подтверждение восприятия	«Понятно, светофор М22 открываете до М24 с синим огнем. С 10 пути выпускаете тепловоз. Составитель … (фамилия)».
3.3	ДСП	Составителю		Подтверждение предупреждения	«Верно. ДСП … (фамилия)». Открывает светофор М22 до М24.
3.4	Составитель	ТЧМ	После открытия светофора для начала движения	Команда на движение	«Машинист … (фамилия или номер локомотива), поехали назад до светофора М24 запрещающего, М22 белый, я на подножке справа».
3.5	ТЧМ	Составителю	По получении команды на движение	Повторение команды и ее исполнение	«Понятно, еду назад до М24 запрещающего, вагонами вперед, М22 белый". Подает два длинных свистка, приводит состав в движение вагонами вперед.
3.6	Составитель	ТЧМ	При подходе головного вагона состава к светофору М24	Команда на остановку	«Машинист … (фамилия или номер локомотива), остановка».
3.7	ТЧМ	Составителю	По получении команды на остановку	Подтверждение восприятия команды и ее исполнение	Подает три коротких свистка, останавливает состав.

1	2	3	4	5	6
4	Прекращение маневров перед приемом или отправлением поезда				
4.1	ДСП	ТЧМ, составителю	До открытия сигнала поезду	Распоряжение	«Машинист …, составитель …, на 5 пути прекратите маневры, на 6 путь принимаю поезд. ДСП … (фамилия)».
4.2	Составитель	ТЧМ	Немедленно по получении распоряже-ния ДСП станции	Команда	«Машинист … (фамилия или номер локомотива), остановка».
4.3	Составитель и ТЧМ	ДСП	После остановки маневрового состава	Доклад о прекращении маневров	«Дежурный! На 5 пути маневры прекращены, стоим. Составитель …(фамилия)". «На 5 пути маневры прекращены, стоим. Машинист … (фамилия)».

Примечание. В процессе маневровой работы переговоры по маневровой радиосвязи могут вестись и по другим вопросам в нерегламентированной форме.

В целях предотвращения случаев столкновений при осаживании маневровых составов вперед вагонами на занятые железнодорожные пути, в соответствии с пунктом 20 приложения № 11 к настоящей Инструкции в приложении к ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования «Регламент переговоров по радиосвязи при маневровой работе» должен соблюдаться следующий порядок производства маневров:

1. При заезде на занятый железнодорожный путь руководитель маневров, следующий на передней по ходу движения специальной подножке (переходной площадке, в тамбуре, лестнице цистерны) первого по направлению движения вагона или пешком по междупутью (обочине железнодорожного пути), обязан:

1) при вступлении на железнодорожный путь первого вагона немедленно сообщить об этом по радиосвязи машинисту маневрового локомотива с указанием остающегося расстояния до стоящих на этом железнодорожном пути вагонов. При отсутствии такого сообщения машинист обязан вызвать составителя поездов по радиосвязи, а в случае отсутствия ответа – немедленно остановить состав;

2) в процессе сближения состава со стоящими вагонами с интервалами времени в зависимости от остающегося до них расстояния и скорости движения информировать машиниста, указывая расстояние в вагонах, например: «Места на 10 вагонов», а затем подавать команды: «Тише» и, непосредственно перед соединением вагонов, «Остановка!»;

3) машинист маневрового локомотива обязан повторять сообщения руководителя маневров и регулировать соответственно скорость осаживания состава, а после получения команды «Тише» уменьшить скорость до 3 км/ч. В случае отсутствия такой команды самостоятельно снизить скорость до 3 км/ч и запросить руководителя маневров по радиосвязи, при отсутствии ответа – немедленно остановить состав.

2. Руководитель маневров в случае неподтверждения машинистом восприятия сообщения (команды) на любом этапе движения обязан принять меры к остановке состава: по радиосвязи через ДСП станции; ручными сигналами с привлечением работников, находящихся на железнодорожных путях; при нахождении в тамбуре пассажирского вагона применить стоп-кран; при угрозе столкновения сойти с вагона

в наиболее безопасном месте, войти в зону видимости локомотивной бригады и подавать сигнал остановки.

VIII. Регламент переговоров при выполнении операций по закреплению железнодорожного подвижного состава на станционных железнодорожных путях

42. Регламент переговоров при выполнении операций по закреплению железнодорожного подвижного состава на станционных железнодорожных путях приведен в таблице № 4.

Таблица № 4

Регламент
переговоров при выполнении операций по закреплению железнодорожного подвижного состава на станционных железнодорожных путях

№ п/п	Указание ДСП станции о закреплении железнодорожного подвижного состава, изъятии тормозных башмаков. Подтверждение правильности восприятия и исполнения	Подтверждение восприятия распоряжения исполнителем и доклад об исполнении	Доклад ТЧМ о прицепке локомотива к составу (вагонам)	Сообщение ТЧМ о произведенном закреплении и передача разрешения на отцепку локомотива
1	2	3	4	5
1	Закрепление железнодорожного подвижного состава и отцепка локомотива			
1.1	«Составитель … (или другой работник согласно ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования), на … пути закрепите состав (… вагонов) … тормозными башмаками со стороны …. ДСП … (фамилия)"	«Понятно, на … пути закрепить состав (… вагонов) … башмаками со стороны …. Составитель (или другой работник) … (фамилия)».		
1.2	«Верно, выполняйте»			
1.3		«Дежурный, на … пути состав (… вагонов) закрепил … башмаками со стороны …. Составитель (или другой работник) … (фамилия)».		
1.4	«Понятно, на … пути состав (… вагонов) закреплен … башмаками со стороны …. ДСП … (фамилия)».			

1	2	3	4	5
1.5				ДСП: "Машинист … (поезда) состав (… вагонов) закреплен … башмаками с … стороны. Отцепляйтесь (при маневрах говорится составителю: «Разрешаю отцепить локомотив»)». Машинист: «Вас понял, состав (…вагонов) закреплен … башмаками со стороны …, отцепляюсь (при маневрах говорится: «Разрешите отцепляться»)». Составитель при маневрах: «Понятно, отцепляю локомотив (… вагонов)».
2	Прицепка локомотива и изъятие тормозных башмаков			
2.1			«Дежурный (при поездной работе указывается наименование станции) на … пути (при поездной работе указывается также номер локомотива) к составу (вагонам) прицепился, автотормоза включены. Машинист … (фамилия)».	
2.2	ДСП станции: "Понятно, на … пути к составу (вагонам) прицепились, автотормоза включены, машинист … (фамилия)". "Составитель … (или другой работник). На … пути снимите … башмака(ков) со … стороны. ДСП … (фамилия)».	«Понятно, на … пути снять … башмака(ков) со стороны …. Составитель (или другой работник) … (фамилия)».		
2.3	«Верно, выполняйте»			
2.4		"Дежурный, на … пути … башмака(ков) со стороны …сняты. Составитель (или другой работник) … (фамилия)».		
2.5	«Понятно, на … пути … башмака(ков) со стороны … сняты. ДСП … (фамилия)»			

Примечание. При закреплении железнодорожного подвижного состава (вагонов) с накатом колес на тормозные башмаки или укладке тормозных башмаков под определенные вагоны (в соответствии с приложением № 17 к настоящей Инструкции) в содержание указания и ответ исполнителя добавляются слова: «с накатом» или соответственно: «башмаки уложить (уложены) под вагоны …» (указывается инвентарный или порядковый номер вагона).

Подробный регламент переговоров по вопросам закрепления на станционных железнодорожных путях устанавливается в «Регламенте выполнения операций по закреплению железнодорожного подвижного состава на станционных путях», являющемся обязательным приложением к ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

IX. Примерный перечень регламентов переговоров о приготовлении маршрутов

43. Распоряжения о приготовлении маршрутов приема и отправления поездов, а также доклады о выполнении этих распоряжений должны быть четкими и ясными. ДСП станций и дежурные стрелочных постов должны соблюдать регламент переговоров в соответствии с прилагаемым примерным перечнем.

В случаях, не предусмотренных данным перечнем, ДСП станций и дежурные стрелочных постов должны также четко и ясно вести переговоры о приготовлении маршрутов для приема и отправления поездов.

До передачи любого распоряжения, связанного с приготовлением маршрута приема или отправления поезда, а также до получения доклада о выполнении такого распоряжения ДСП станции должен убедиться, что его слушают или ему докладывают все те лица, которые имеют на это право. Запрещается передавать указанные распоряжения или получать доклады об их выполнении от лиц, которые не имеют на это права.

44. Примерный перечень регламентов переговоров о приготовлении маршрутов приведен в таблице № 5.

Таблица № 5

Примерный перечень регламентов переговоров о приготовлении маршрутов

Содержание переговоров	Форма переговоров	
	ДСП станции	Дежурные стрелочных постов
1	2	3
Распоряжение ДСП станции о приготовлении маршрута	«Приготовьте маршрут приема поезда № … из Александрова на 3-й путь».	«3-й пост. Приготовить маршрут приема поезда №. … из Александрова на 3-й путь».
а) для приема поезда	Распоряжение передается одновременно на все стрелочные посты, участвующие в приготовлении маршрута	Повторяет один из дежурных стрелочного поста по указанию ДСП станции. Все остальные подтверждают словами: «пост № … – верно».
	Если поезд следует с подталкивающим локомотивом, то ДСП станции и дежурный стрелочного поста, повторяющий распоряжение, добавляют слова: «с толкачом».	

1	2	3
б) для отправления поезда	«Приготовьте маршрут отправления поезда № …, маршрут отправления с 1-го пути на Невскую». Распоряжение передается одновременно на все стрелочные посты, участвующие в приготовлении маршрута.	«2-й пост. Приготовить маршрут отправления поезда № … с 1-го пути на Невскую». Повторяет один из дежурных стрелочного поста по указанию ДСП станции. Все остальные подтверждают словами: «пост № … – верно».
	Если поезд отправляется с подталкивающим локомотивом, то ДСП станции и дежурный стрелочного поста, повторяющий распоряжение, добавляют слова: «с толкачом».	
в) для пропуска поезда	«Приготовьте маршрут приема и отправления поезда № … из Александрова на Невскую по 2-му пути». Распоряжение передается одновременно на все стрелочные посты, участвующие в приготовлении маршрута пропуска.	«1-й пост. Приготовить маршрут приема и отправления поезда № … из Александрова на Невскую по 2-му пути». Повторяет один из дежурных стрелочного поста (входного и выходного) по указанию ДСП станции. Все остальные подтверждают словами: «пост № … – верно».
Доклад дежурных стрелочных постов ДСП станции: а) о готовности маршрута приема	ДСП станции выслушивает доклад в присутствии у телефона одновременно дежурных всех стрелочных постов, участвующих в приготовлении маршрута.	«3-й пост. Маршрут приема поезда № … из Александрова на 3-й путь готов, путь свободен». Докладывают дежурные всех стрелочных постов, участвующих в приготовлении маршрута.
б) о готовности маршрута отправления	ДСП станции выслушивает доклад о присутствии у телефона одновременно дежурных всех стрелочных постов, участвующих в приготовлении маршрута	«2-й пост. Маршрут отправления поезда № … с 1-го пути на Невскую готов». Докладывают дежурные всех стрелочных постов, участвующих в приготовлении маршрута.
в) о готовности маршрута для пропуска поезда	ДСП станции выслушивает доклад в присутствии у телефона одновременно дежурных всех стрелочных постов, участвующих в приготовлении маршрута приема и отправления.	«1-й пост. Маршрут приема поезда № … из Александрова на 2-й путь готов, путь свободен». «2-й пост. Маршрут отправления поезда № … с 2-го пути на Невскую готов, путь свободен» Докладывают дежурные всех стрелочных постов, участвующих в приготовлении маршрута сквозного пропуска.
г) о прибытии поезда		«5-й пост. Поезд № … из Александрова на 3-й путь прибыл полностью. Проходы имеются». Если поезд прибыл с подталкивающим локомотивом, то добавляют слова: «с толкачом»
д) об отправлении поезда		«2-й пост. Поезд № … с 1-го пути на Невскую отправился полностью». Если отправление поезда производилось с подталкивающим локомотивом, то добавляют слова: «с толкачом».

ПРИЛОЖЕНИЕ № 21
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе на
железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Рекомендуемый образец
бланка ДУ-50 (Путевой записки)

К О Р Е Ш О К **ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ**		**ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА**
Станция (штемпель) «___» _____ 20___ г. _____ ч. _____ мин. Выдана на поезд № _____ (толкачу п. № _____) **Дежурный по станции** _____ (белого цвета)		Станция (штемпель) «____» _____ 20___ г. _____ ч. _____ мин. Разрешаю поезду (толкачу поезда) № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути и следовать до входного сигнала станции _____ (до _____ км) с возвращением обратно. Блокировка не действует. **Дежурный по станции** _____ (ненужное зачеркнуть) (белого цвета)

ПРИЛОЖЕНИЕ № 22
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе на
железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Рекомендуемый образец
бланка ДУ-52

КОРЕШОК
РАЗРЕШЕНИЯ № _____

Станция (штемпель)

«___» _____ 20___ г.

Разрешение выдано

на поезд № _____

с заполнением пункта _____

блок-посту
Дежурный по _____
станции

(Бланк зеленого цвета)

РАЗРЕШЕНИЕ № _____

Станция (штемпель)

«____» _____ 20___ г.

I

поезду
Разрешаю _____ № _____ отправиться с _____ пути
толкачу поезда

по ____ пути при закрытом выходном (проходном, маршрутном) сигнале и следовать до входного (проходного, выходного) сигнала блок-поста
_____ до _____ км с возвращением обратно.
станции

II

Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (групповому, маршрутному) сигналу с _____ пути.

блок-посту
Дежурный по _____
станции
(ненужное зачеркнуть)

(Бланк зеленого цвета)

ПРИЛОЖЕНИЕ № 23
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе на
железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Рекомендуемый образец бланка ДУ-54

Корешок разрешения № _____

Станция (штемпель)

«___» _____ 20___ г.

Разрешение выдано

на поезд № _____

с заполнением пункта _____

Дежурный по станции _____

(Бланк зеленого цвета)

РАЗРЕШЕНИЕ № _____

Станция (штемпель)

«____» _____ 20___ г.

I

Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора и со скоростью не свыше 20 км в час, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, следовать до первого проходного (выходного) светофора и далее по сигналам автоблокировки.

Настоящее разрешение дает право проследовать только запрещающее показание выходного (маршрутного) светофора станции.

II

Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору _____ и следовать далее по сигналам автоблокировки.

Дежурный по станции _____

(ненужное зачеркнуть)

(Бланк зеленого цвета)

ПРИЛОЖЕНИЕ № 24
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе на
железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Рекомендуемый образец бланка ДУ-55

КОРЕШОК **Извещения** _____ Станция (штемпель) «____» _____ 20___ г. О движении поезда на однопутных перегонах при перерыве всех средств сигнализации и связи _____ _____ Дежурному по станции _____ _____ _____ _____ _____ **Дежурный по станции** _____ _____ (Бланк белого цвета)	**Извещение №** _____ Станция (штемпель) «____» _____ 20___ г. О движении поезда на однопутных перегонах при перерыве всех средств сигнализации и связи _____ _____ Дежурному по станции _____ _____ _____ _____ _____ **Дежурный по станции** _____ _____ (Бланк белого цвета)

ПРИЛОЖЕНИЕ № 25
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе на
железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Рекомендуемый образец
бланка ДУ-56

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ
№ _____

«___» _____ 20___ г.

Станция (штемпель)

Выдано на поезд № _____

станции
Дежурный по _____
посту

(Бланк белого цвета с двумя красными полосами по диагонали)

Разрешение № _____

«_____» _____ 20____ г.

Станция (штемпель)

Разрешаю поезду № _____ отправиться
станции
со _____
поста
станции
и следовать до входного сигнала _____
поста
_____
выходном
при закрытом _____ сигнале.
проходном

Все виды средств сигнализации и связи прерваны.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

О прибытии на соседнюю станцию ранее отправленного поезда сведения
имеется
_____
не имеется

станции
Дежурный по _____
посту

(Бланк белого цвета с двумя красными полосами по диагонали)

ПРИЛОЖЕНИЕ № 26
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе на
железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Рекомендуемый образец
бланка ДУ-61

Корешок предупреждения

предупреждение на поезд № _____ получил «……» _____ 20…… г.
машинист, помощник машиниста, водитель ССПС

_____ _____
подпись Ф.И.О.

Линия отреза

Станция _____ (штемпель) **ф. ДУ-61**
«……» _____ 20…… г.

Предупреждение на поезд № _____

Место действия предупреждения (км, пикет, станция)	Время действия предупреждения	Скорость не более км в час	Остановиться у красного сигнала, а при его отсутствии следовать со скоростью не более км в час	Другие особые условия следования поезда
1	2	3	4	5

Дежурный по станции _____

(Бланк белого цвета с желтой полосой по диагонали)

ПРИЛОЖЕНИЕ № 27
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе на
железнодорожном транспорте
Российской Федерации

Рекомендуемый образец бланка ДУ-64

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ	РАЗРЕШЕНИЕ
Станция (штемпель) «____» _____ 20___ г. Разрешаю поезду № _____ с локомотивом № _____ отправиться на перегон _____ по _____ пути до _____ км для _____ _____ _____ _____ Настоящее разрешение дает право проезда выходного сигнала станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки. **Дежурный по станции** _____ **(подпись)** (бланк белого цвета с красной полосой по диагонали)	Станция (штемпель) «____» _____ 20___ г. Разрешаю поезду № _____ с локомотивом № _____ отправиться на перегон _____ по _____ пути до _____ км для _____ _____ _____ _____ Настоящее разрешение дает право проезда выходного сигнала станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки. **Дежурный по станции** _____ **(подпись)** (бланк белого цвета с красной полосой по диагонали)