

Раздел 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации¹ в соответствии с основными положениями, установленными Правилами технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (далее — ПТЭ) и Инструкцией по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации, устанавливает правила:

приема, отправления и пропуска поездов при различных устройствах сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) на станциях и средствах сигнализации и связи при движении поездов, как в нормальных условиях, так и в случаях их неисправности;
приема и отправления поездов в условиях производства ремонтно-строительных работ на железнодорожных путях и сооружениях;
производства маневров на станциях;
выдачи предупреждений на поезда;
другие правила, регламентирующие безопасность движения поездов и маневровой работы.

Твердое знание и четкое выполнение предусмотренных настоящей Инструкцией требований причастными работниками — одно из важнейших условий обеспечения безопасности движения поездов и производства маневров.

2. Согласно пункту 16.2 ПТЭ, каждая станция и путевой пост в части руководства движением поездов и каждый поезд должны находиться одновременно в распоряжении только одного работника: станция или путевой пост — дежурного по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, — поездного диспетчера, поезд — машиниста ведущего локомотива (моторвагонного поезда), специального самоходного подвижного состава.

Приемом, отправлением и пропуском поездов на каждой станции и путевом посту может распоряжаться только один работник — дежурный по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, — поездной диспетчер.

На станциях, в зависимости от путевого развития, может быть несколько дежурных по станции, постам централизации или паркам, каждый из которых единолично распоряжается движением поездов или выполняет определенные операции в пределах своего района работы. Разграничение районов управления и обязанностей этих работников, указывается в техническо-распорядительном акте станции.

3. Все распоряжения по движению поездов и маневровой работе должны даваться кратко и ясно. 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 показаниям контрольных приборов, докладу исполнителя по радиосвязи, парковой связи или лично).

Все операции по приему, отправлению и пропуску поездов, а также при производстве маневровой работы должны производиться четко, с точным выполнением ПТЭ, Инструкции по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации, настоящей Инструкции и техническо-распорядительного акта станции.

4. Порядок движения поездов и маневровой работы в условиях возникновения экстремальных ситуаций, представляющих опасность для жизни людей, сохранности материально-технических средств и сооружений федерального железнодорожного транспорта определяется нормативными актами, утверждаемыми для соответствующих подразделений Министерством путей сообщения Российской Федерации (далее — МПС России), начальниками железных дорог и отделений.

5. Управление приборами сигнализации, централизации и блокировки, открытие и закрытие светофоров производится:
на станции — дежурным по станции (далее — ДСП) или по его распоряжению оператором при дежурном по станции, дежурным или оператором станционного поста централизации, дежурным стрелочного поста;

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

при диспетчерской централизации — поездным диспетчером (далее — ДН Ц).

6. Если поезд отправляется со станции при запрещающем показании выходного светофора или с путей, не имеющих выходного светофора, разрешение на занятие перегона (если оно не передается по радиосвязи) вручается машинисту ведущего локомотива дежурным по станции лично или через одного из станционных работников, связанных с движением поездов, что указывается в техническо-распорядительном акте станции. Машинист обязан убедиться, соответствует ли выданное разрешение номеру поезда и перегону.

7. Если приказ о приеме или отправлении поезда при запрещающем показании сигнала передается дежурным по станции машинисту по радиосвязи, то текст такого приказа должен соответствовать установленным формам, приведенным в пунктах 1.14 и 1.15 настоящей Инструкции.

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

Раздел 2

ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ И МАНЕВРОВАЯ РАБОТА

Глава 1. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКЕ

1.1. 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 пути, движение четных поездов осуществляется по одному, нечетных — по другому главному пути, каждый из которых является правильным для поездов данного направления.

На двухпутных перегонах с двусторонней автоблокировкой может осуществляться двустороннее движение по каждому пути по правилам однопутного движения, если каждый из путей не специализирован для пропуска поездов преимущественно одного направления.

Порядок движения поездов на таких и многопутных перегонах по каждому главному пути на участках, расположенных в пределах двух и более железных дорог, устанавливается МПС России, а в пределах железной дороги — начальником железной дороги.

1.2. Согласно пункту 16.27 ПТЭ, при автоматической блокировке:

а) разрешением на занятие поездом блок-участка служит разрешающее показание выходного или проходного светофора;

б) как исключение, на проходных светофорах (кроме находящихся перед входными светофорами), расположенных на затяжных подъемах, допускается в каждом отдельном случае с разрешения начальника железной дороги установка условно-разрешающего сигнала — знака с отражательным знаком в виде буквы Т.

Наличие этого сигнала служит разрешением грузовому поезду на проследование красного огня светофора без остановки. При этом машинист должен вести поезд так, чтобы проследовать светофор с красным огнем со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановить его, если встретится препятствие для дальнейшего движения;

в) после остановки поезда перед проходным светофором с красным огнем, а также с непонятным показанием или погасшим, если машинист видит или знает, что впереди лежащий блок-участок занят поездом, ему запрещается продолжать движение до тех пор, пока блок-участок не освободится. Если машинист не знает о нахождении на впереди лежащем блок-участке поезда, он должен после остановки отпустить автотормоза и, если за это время на светофоре не появится разрешающего огня, вести поезд до следующего светофора со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

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

В случае, когда после проследования в установленном порядке проходного светофора с запрещающим показанием на локомотивном светофоре появится разрешающее показание, машинист может следовать, руководствуясь показаниями локомотивного светофора, но со скоростью не более 40 км/ч до следующего светофора.

При наличии разрешающего огня на локомотивном светофоре проходные светофоры с погасшим огнем разрешается проследовать безостановочно, руководствуясь показанием локомотивного светофора.

При движении поезда по участку машинист и его помощник обязаны следить за показаниями светофоров и строго выполнять их требования, а при наличии автоматической локомотивной сигнализации — 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 и его

помощник до приближения к путевому светофору на расстояние видимости обязаны руководствоваться показаниями локомотивного светофора.

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

Проследование проходных светофоров с красным огнем или непонятным показанием производится порядком, предусмотренным в пункте 16.27 ПТЭ независимо от показания локомотивного светофора.

Если при движении по путям перегона или станции, оборудованным путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации, 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 выхода из строя устройств автоматической локомотивной сигнализации машинист обязан:

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

пригородные моторвагонные поезда разрешается довести до ближайшей станции с основным или оборотным депо или станции, имеющей пункт их технического обслуживания.

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

Следование поездов с неисправными автоматической локомотивной сигнализацией или устройствами систем безопасности до указанных пунктов должно осуществляться по приказу поездного диспетчера, передаваемому дежурным по станциям участка.

1.4. При соединении поездов на перегоне, машинисту поезда, идущего на соединение, разрешается следовать по приказу поездного диспетчера без остановки на блок-участок, занятый поездом, с которым предстоит соединение, со скоростью, обеспечивающей своевременную остановку у стоящего поезда, но не свыше 20 км/ч.

1.5. Для организации двустороннего движения на двухпутных (многопутных) перегонах, оборудованных по каждому пути автоблокировкой в одном направлении, может применяться автоматическая локомотивная сигнализация. На таких перегонах следование поездов в правильном направлении осуществляется по сигналам автоблокировки, а в неправильном — по сигналам локомотивного светофора. Отправление поезда со станции по неправильному пути производится по разрешающему показанию выходного светофора.

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

а) при зеленом огне на локомотивном светофоре следовать со скоростью, установленной начальником железной дороги для этих случаев;

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

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

г) после остановки поезда при желтом огне с красным, если машинист 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;

д) если машинист не знает о нахождении 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 может продолжить движение со скоростью не более 20 км/ч, а при появлении желтого или зеленого огня машинист может увеличить скорость, но не более чем до 40 км/ч;

е) в конце блок-участка при желтом или зеленом огне продолжить движение, руководствуясь этими сигналами; при сохранении красного огня или появлении желтого огня с красным машинист должен вновь остановить поезд и далее руководствоваться порядком, указанным в подпунктах «г» и «д»;

ж) 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 обязан принять меры к снижению скорости и вести поезд до конца блок-участка или до появления разрешающего сигнала на локомотивном светофоре с особой бдительностью и скоростью, обеспечивающей возможность своевременной остановки, если на 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 дальнейшее движение осуществляется порядком, указанным в подпунктах «г» и «д».

з) в случае выхода из строя 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 станцию поезда, следующего по неправильному 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 входа на станцию поезда, следующего по неправильному пути, при разрешающем показании входного светофора не должна превышать установленную для приема на боковой путь.

ПРИЕМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ

1.6. Перед приемом и отправлением поезда дежурный по станции установленным порядком готовит маршрут приема или отправления и открывает входной (выходной) светофор.

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

При проходе поезда входной (выходной) светофор автоматически закрывается. Если управление светофором осуществляется сигнальной рукояткой, дежурный по станции ставит ее в нормальное положение. На двухпутных участках входные, маршрутные и выходные светофоры, расположенные на главных путях станции в правильном направлении, могут переводиться на автодействие. В этом случае светофоры работают в автоматическом режиме.

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

Если на пути отправления имеется повторительный светофор группового светофора, то отправление поезда с этого 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 локомотива по радиосвязи регистрируемым приказом:

«Машинист поезда №..... на пути. Групповой светофор.... открыт Вам. Разрешаю отправиться. ДСП.....»

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

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

В исключительных случаях отправление поездов с таких путей производится так же, как и при неисправности выходного светофора, порядком, установленным в пунктах 1.14 и 1.15 настоящей Инструкции.

Таким же порядком производится отправление со 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 локомотива

остановит поезд уже после проезда сигнала.

Если ведущий локомотив поезда находится за выходным (маршрутным) светофором с разрешающим показанием, то машинисту по радиосвязи должен быть передан регистрируемый приказ:

«Машинист поезда № ... на пути. Выходной (маршрутный) светофор Вам открыт. Разрешаю отправиться. ДСП.....»

Отправление поезда в этом случае может быть произведено также по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта II (бланк формы ДУ-54), вручаемому машинисту локомотива.

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

1.9. Если при разрешающем показании выходного (маршрутного) светофора зеленый огонь на повторительном светофоре не загорается, то машинист локомотива готового к отправлению пассажирского поезда, стоящего перед повторительным светофором, дежурный по 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 разрешение на отправление со станции является одновременно и разрешением на проследование негорящего повторительного светофора.

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

1.10. Отправление и движение по перегону поезда с подталкивающим локомотивом, следующим на весь перегон, производится по сигналам автоматической блокировки.

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

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

Обратно поезд следует по ключу-жезлу, который перед отправлением со станции вручается руководителю работ (главному кондуктору) для передачи машинисту перед возвращением поезда с перегона.

Ключ-жезл может быть использован также при подаче и выводе вагонов с необслуживаемых вспомогательным постом примыканий на перегонах.

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

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

1.12. В исключительных случаях 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 (бланк формы ДУ-50 приведен на стр. 97).

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

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

ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПРИ НЕИСПРАВНОСТЯХ АВТОБЛОКИРОВКИ

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

по пригласительному сигналу на выходном светофоре;

по регистрируемому приказу дежурного по станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по радиосвязи:

«Приказ №Дата..... Время (часы,минуты).Разрешаю поезду №.... отправиться с пути по главному пути при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора литер....., и следовать до первого проходного (выходного, маршрутного) светофора литер....., а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП»; по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта I (бланк формы ДУ-54).

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

а) по регистрируемому приказу дежурного по станции, передаваемому машинисту поезда по радиосвязи по форме, указанной в п. 1.14 настоящей Инструкции;

б) по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта I (бланк формы ДУ-54).

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

Перед отправлением поезда дежурный по станции обязан:

получить регистрируемый приказ поездного диспетчера, подтверждающий свободу перегона (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 со станции при запрещающем показании выходного светофора одного или нескольких (одного за другим) попутных поездов;

установить блок-систему в направлении отправляющегося поезда;

изъять из аппарата ключ-жезл соответствующего перегона (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 начальником железной дороги. Отправление поезда в этом случае производится по разрешениям, указанным в подпунктах «а» и «б».

На двухпутных перегонах, оборудованных автоблокировкой с движением по неправильному пути по показаниям локомотивного светофора, если выходной светофор на неправильный путь не открывается или отсутствует, отправление поезда производится после прекращения действия автоблокировки.

1.16. Запрещается дежурному по станции отправлять поезд при запрещающем показании выходного светофора на перегон, оборудованный автоблокировкой, не убедившись в свободе первого блок-участка.

Если по истечении времени, необходимого на проследование ранее отправленным поездом первого блок-участка, приборы управления продолжают показывать его занятость, дежурный по станции должен убедиться в свободе 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 дежурный по 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 со станции должен быть предупрежден по радиосвязи или путем отметки на бланке разрешения зеленого цвета о том, что о свободе 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 начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — начальником железной дороги.

1.17. Проследование отправляющимся поездом (как на однопутный, так и на двухпутный перегон) маршрутного светофора с запрещающим показанием осуществляется по разрешениям, предусмотренным в пункте 1.14 настоящей Инструкции после проверки дежурным по станции свободности участка пути, ограждаемого светофором.

1.18. Пригласительный огонь на выходном светофоре, разрешение на бланке зеленого цвета с заполнением пункта I (бланк формы ДУ-54) или регистрируемый приказ дежурного по станции, переданный по радиосвязи, дают машинисту право проследовать закрытый выходной светофор и вести поезд до первого проходного светофора (на перегонах, не имеющих проходных светофоров,— до входного светофора соседней станции) со скоростью не свыше 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, а далее руководствоваться сигналами автоматической блокировки.

При неисправности маршрутного светофора указанные разрешения дают машинисту право аналогичным порядком проследовать до выходного (или до следующего маршрутного) светофора.

На участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией с автостопами, при следовании поезда, отправленного со станции по одному из вышеуказанных разрешений, машинист, 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 огнем следовать до первого проходного светофора, руководствуясь сигнальными показаниями локомотивного светофора.

При белом огне локомотивного светофора или отсутствии сведений о свободности первого блок-участка машинист должен следовать до первого проходного светофора со скоростью не более 20 км/ч, а далее по сигналам автоматической блокировки.

1.19. При неисправности группового светофора отправление поездов производится по регистрируемому приказу дежурного по станции или по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта I (бланк формы ДУ-54) порядком, предусмотренным в пунктах 1.14 и 1.15 настоящей Инструкции.

1.22. Если контрольные приборы показывают занятость перегона при фактической его свободности, и при этом требуется изменить направление движения (на однопутных перегонах, на двухпутных или многопутных перегонах с двусторонней автоблокировкой), а также в других случаях невозможности смены направления при помощи кнопок (рукояток) основного режима, то при наличии кнопок (рукояток) вспомогательного режима такое изменение осуществляется с помощью этих кнопок (рукояток) по регистрируемому приказу поездного диспетчера, передаваемому дежурным по станциям, ограничивающим 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, дежурные по обеим станциям снимают пломбы и переводят кнопки (рукоятки) вспомогательного режима для перемены направления движения. Изменив направление, дежурные по станциям должны по показаниям контрольных приборов на пульте управления убедиться в том, что изменение произошло, и установить вспомогательные кнопки (рукоятки) в нормальное положение. 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 1.14, 1.15 настоящей Инструкции.

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

В случае, если на момент перерыва телефонной связи автоблокировка была установлена в четном направлении, первый поезд может быть отправлен 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 контрольные приборы показывали свободность перегона. При наличии на станции преимущественного направления одиночного локомотива он должен быть отправлен первым. Для отправления первого поезда (локомотива, специального самоходного подвижного состава) дежурный по станции должен сменить направление автоблокировки на нечетное, изъять из аппарата ключ-желез и открыть выходной светофор. С первым поездом (локомотивом, специальным самоходным подвижным составом) пересылается письменное извещение, и с этого момента до восстановления телефонной связи движение поездов должно осуществляться согласно правилам, установленным главой 6 настоящей Инструкции для однопутных перегонов.

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

- а) погасшие сигнальные огни на двух или более расположенных подряд светофорах на перегоне независимо от показаний локомотивного светофора;
- б) наличие разрешающего огня на выходном или проходном светофоре при занятом блок-участке;
- в) невозможность смены направления, в том числе с помощью кнопок (рукояток) вспомогательного режима на однопутном перегоне или при отправлении поезда по неправильному пути на двухпутном перегоне с двусторонней автоблокировкой, а также на многопутных перегонах по пути с двусторонней автоблокировкой с однопутными правилами движения. Пользование автоблокировкой в установленном направлении разрешается.

Машинист поездного локомотива при обнаружении неисправности автоблокировки, указанной в подпунктах «а» и «б», обязан сообщить об этом дежурному по ближайшей станции (поездному диспетчеру) и машинистам сзади идущих поездов, а при неисправности, указанной в подпункте «в», кроме того, немедленно остановить поезд.

Следование по перегону при погасших сигнальных огнях проходных светофоров (неисправность, указанная в подпункте «а») машинист осуществляет, руководствуясь требованиями пункта 16.27 ПТЭ.

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

Дежурный по станции, получив сообщение о неисправности автоблокировки на перегоне или обнаружив неисправность ее по контрольным приборам, обязан:

- а) прекратить отправление поездов на данный перегон (по данному пути), привести выходные светофоры в запрещающее положение;
- б) вызвать по радиосвязи машинистов поездов, находящихся на перегоне, и предупредить их о неисправности;
- в) сообщить о неисправности автоблокировки поездному диспетчеру;
- г) сделать соответствующую запись в журнале осмотра и сообщить электромеханику СЦБ (дежурному по дистанции сигнализации и связи).

На участках с диспетчерской централизацией указанные действия выполняет поездной диспетчер.

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

Перед передачей приказа о переходе на телефонную связь при движении поездов, а также о возобновлении движения поездов по автоблокировке, диспетчер должен убедиться через дежурных по станциям 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 пути.

1.25. После прекращения пользования автоматической блокировкой и перехода на телефонную связь машинистам локомотивов выдаются путевые записки (бланк формы ДУ-50).

Путевая записка является одновременно и разрешением на проследование выходного светофора с запрещающим показанием порядком, предусмотренным пунктом 9.24 настоящей Инструкции. Проследование маршрутных светофоров с запрещающим показанием после прекращения пользования автоблокировкой производится порядком, предусмотренным в пункте 1.17 настоящей Инструкции.

1.26. Если один из раздельных пунктов, ограничивающих перегон с неисправной блокировкой, не обслуживается дежурным по станции, то после прекращения действия автоблокировки отправление поездов на свободный перегон с таких раздельных пунктов при наличии у поездного диспетчера контроля положения путей и стрелок впредь до вступления на работу дежурного по станции производится по приказу поездного диспетчера, передаваемому машинисту локомотива по форме:

«Автоблокировка на перегоне не действует. Поезду № разрешаю отправиться со станции и следовать до входного светофора

станции», а далее руководствоваться его показанием. ДНЦ».

Приказ диспетчера о закрытии блокировки в этих случаях передается лишь на станцию, где есть дежурный по станции. Отправление поездов с этой станции после закрытия блокировки осуществляется по путевым запискам, при этом в случаях отправления поезда на однопутный перегон или по неправильному пути двухпутного перегона с двусторонней автоблокировкой путевая записка может быть выдана лишь по получении дежурным по станции регистрируемого приказа диспетчера по форме:

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

Указанный приказ записывается в журнале поездных телефонограмм.

1.27. 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.

ПРЕКРАЩЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ АВТОБЛОКИРОВКИ

1.30. Если двухпутный перегон не оборудован автоблокировкой для двустороннего движения по каждому пути, в том числе по сигналам локомотивных светофоров в неправильном направлении, то перед отправлением поезда по неправильному пути действие автоблокировки по этому пути должно быть прекращено и установлено движение по телефонным средствам связи с выдачей машинистам путевых записок.

ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПРИ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ЛОКОМОТИВНОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ, ПРИМЕНЯЕМОЙ КАК САМОСТОЯТЕЛЬНОЕ СРЕДСТВО СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ

1.35. К неисправностям, при которых необходимо прекращать действие автоматической локомотивной сигнализации, относятся:

- а) ложная занятость трех и более блок-участков подряд;
- б) невозможность смены направления, в том числе с помощью кнопок (рукояток) вспомогательного режима, на однопутном и двухпутном перегоне, если направление движения установлено по неправильному пути;
- в) наличие контроля свободное™ 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 со станции или перед отправлением поезда с не кодированного пути, действие автоматической локомотивной сигнализации закрывается, и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи.

Глава 2. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИЕЙ

2.1. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, основным средством сигнализации и связи при движении поездов является автоматическая блокировка.

Управление всеми станционными светофорами и стрелками на участках осуществляется непосредственно поездным диспетчером. Положение стрелок, светофоров, станционных путей, оборудованных электрической изоляцией, стрелочных участков и перегонов контролируется поездным диспетчером по приборам аппарата управления.

Все распоряжения, касающиеся движения поездов и маневровой работы, поездной диспетчер по радиосвязи или телефону передает непосредственно машинисту или работнику, на которого на раздельном пункте возлагается выполнение операций по приему и отправлению поездов или производству маневров.

2.2. В необходимых случаях, предусмотренных настоящей Инструкцией, поездной диспетчер может передавать станции на резервное управление, после чего прием и отправление поездов, маневровая работа, а также открытие и закрытие сигналов производятся начальником станции или другим работником станции, на которого возложено выполнение этих операций. До передачи станции на резервное управление поездной диспетчер обязан проинформировать этого работника о поездах, находящихся на прилегающих перегонах.

Если до передачи станции на резервное управление поездным диспетчером было разрешено производство работ на контактной сети со снятием напряжения на станционных путях, он обязан сообщить об этом вступающему на дежурство работнику диспетчерским приказом.

Отдельные стрелки или горловины станции могут быть переданы поездным диспетчером на местное управление. Перевод стрелок в этих случаях производится работником, осуществляющим руководство маневровой работой в данном районе станции. Если передача на местное управление вызвана необходимостью ремонта устройств С ЦБ, не требующего по своему характеру предварительной записи в журнале осмотра, то переводить переданные на местное управление стрелки для проверки правильности их работы разрешается электромеханику.

ПРИЕМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ

2.3. Перед приемом поезда на станцию поездной диспетчер, убедившись по показаниям контрольных приборов в свободности пути приема и стрелочных участков, устанавливает маршрут приема.

На участках, оборудованных устройствами диспетчерской централизации, позволяющими предварительно задавать маршруты, установка маршрута приема может производиться и при занятости пути и стрелочных участков (за исключением занятости путей и стрелок специальным самоходным подвижным составом).

Фактический перевод стрелок и открытие входного светофора проверяются по показаниям соответствующих контрольных приборов.

2.4. Перед отправлением поезда поездной диспетчер, убедившись по показаниям контрольных приборов на центральном аппарате в свободности стрелочных участков, а при смене направления — и перегона, устанавливает 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 подвижным составом).

Фактический перевод стрелок и открытие выходного светофора проверяются по показаниям соответствующих контрольных приборов.

2.5. Если после открытия входного или выходного светофора возникает необходимость изменить маршрут, диспетчер, закрыв соответствующий светофор и сообщив об этом машинисту, может приступить к приговорению нового маршрута и вторично открыть светофор лишь после того, как убедится в том, что поезд задержан у входного светофора или на пути отправления.

2.6. Отправление хозяйственных поездов с работой на перегоне и прибытием на соседнюю станцию, а также поездов с подталкивающими локомотивами, следующими на весь перегон, производится обычным порядком по сигналам автоблокировки.

2.7. Отправление на перегон хозяйственного поезда с возвращением обратно или поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся на станцию отправления, производится по сигналам автоблокировки с выдачей руководителю работ (главному кондуктору) или машинисту подталкивающего локомотива ключа-железа на право обратного следования по перегону.

Для выдачи руководителю работ или машинисту подталкивающего локомотива ключа-железа диспетчер вызывает начальника станции или другого работника, на которого на данном раздельном пункте возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов при передаче станции на резервное управление. При неисправности ключа-железа или при наличии станционных аппаратов, не оборудованных ключами-железами, для отправления хозяйственного поезда или поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся на станцию отправления, пользование автоблокировкой должно быть прекращено и установлено движение поездов по телефонным средствам связи.

В этих случаях, до перехода на телефонные средства связи, станции, ограничивающие перегон, на который отправляется хозяйственный поезд, переводятся на резервное управление.

2.8. Отправление восстановительных, пожарных поездов и вспомогательных локомотивов со станций, ограничивающих перегон, на котором должны производиться восстановительные или другие подобные работы, осуществляется после вступления на этих станциях на дежурство начальников станций или других работников, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, и после закрытия перегона. В этих случаях машинистам выдаются разрешения на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали. Вспомогательный локомотив

может быть отправлен на перегон до вступления на дежурство соответствующих работников по регистрируемому приказу поездного диспетчера, передаваемому непосредственно машинисту локомотива:

«Машинисту поезда №... разрешаю отправиться с пути станции.... на перегон по пути до км для оказания помощи поезду № ... с прибытием (возвращением) на станцию... ДНЦ

ПРОИЗВОДСТВО МАНЕВРОВ

2.9. Перевод стрелок при маневрах может осуществляться:

- а) поездным диспетчером с центрального пульта с передачей соответствующим работникам указаний о готовности маршрута для маневровых передвижений по радиосвязи или диспетчерской связи по телефонам, устанавливаемым в горловинах станций;
- б) начальником станции или другим работником, на которого возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, при передаче станции на резервное управление;
- в) составителем поездов или другим работником станции в соответствии с местной инструкцией по организации движения поездов и маневровой работы при диспетчерской централизации, утверждаемой начальником железной дороги, при передаче отдельных стрелок станции на местное управление.

При передвижениях по станционным путям одиночных локомотивов и специального самоходного подвижного состава перевод стрелок, переданных на местное управление, может производиться одним из работников локомотивной бригады (водителем).

Работник, переводящий стрелки, после каждого перевода должен убеждаться в правильности положения остряков по контрольным приборам на пульте местного управления или по положению остряков.

2.10. 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 подвижного состава.

2.11. По окончании маневров стрелочные и маневровые рукоятки, а также ключ местного управления устанавливаются в нормальное положение, руководитель маневров докладывает об окончании работы поездному диспетчеру, а последний устанавливает в нормальное положение соответствующие кнопки.

2.12. Пульты местного управления должны быть постоянно заперты. Перечень работников, которым разрешается доступ к пультам местного управления для пользования или осмотра, а также порядок выдачи и хранения ключей от пультов устанавливаются начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — начальником железной дороги.

ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПРИ НЕИСПРАВНОСТЯХ УСТРОЙСТВ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ

2.13. Если при правильно установленном маршруте и свободном (по показаниям приборов управления) пути приема входной светофор не открывается, поезд вводится на станцию при его запрещающем показании по регистрируемому приказу поездного диспетчера, передаваемому машинисту локомотива:

«Разрешаю ввести поезд № на станцию на путь при запрещающем показании входного светофора. ДНЦ

При следовании на станцию по приказу поездного диспетчера машинист должен вести поезд со скоростью не более 20 км/час с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

Если станция находится на резервном управлении, прием поезда при неисправном входном светофоре производится в порядке, предусмотренном в п. 9.30 настоящей Инструкции.

2.14. 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 поездного диспетчера, передаваемому машинисту:

«Разрешаю поезду № отправиться со станции с пути при запрещающем показании выходного светофора.... ДНЦ

При наличии такого приказа машинист имеет право отправиться со станции и вести поезд со скоростью не более 20 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 участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, после вступления поезда на перегон машинист действует в порядке, предусмотренном в пункте 1.18 настоящей Инструкции.

Если станция находится на резервном управлении, отправление поезда при неисправном выходном светофоре производится в порядке, предусмотренном в пунктах 1.14 и 1.15 настоящей Инструкции.

2.15. Если перевести стрелку с центрального пульта невозможно, поездной диспетчер вызывает работника, производящего очистку стрелок, или другого работника станции и требует осмотреть стрелку и по возможности устранить причину 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, диспетчер прекращает пропуск поездов по маршрутам, для которых стрелка должна переводиться в другое положение, вызывает электромеханика для ее осмотра и ремонта, а перевод этой стрелки производится с пульта местного управления или же станция передается на резервное управление.

При невозможности перевести стрелку с пульта местного управления или с пульта резервного управления стрелка передается на ручное управление в порядке, установленном в пункте 13.9 настоящей Инструкции, на что оформляется приказ поездного диспетчера.

На раздельных пунктах, не обслуживаемых дежурными работниками, для осмотра, а при необходимости и перевода стрелок, могут привлекаться локомотивные бригады проходящих поездов порядком, устанавливаемым начальником железной дороги.

2.16. При неисправности стрелочного изолированного участка, когда последний показывает ложную занятость, соответствующая группа стрелок переводится с пульта местного управления или же станция передается на резервное управление.

2.17. Когда табло показывает ложную занятость пути приема, поездной диспетчер впредь до исправления повреждения не должен, как правило, принимать поезда на этот путь. В случае необходимости прием поезда на указанный путь осуществляется при закрытом входном светофоре по регистрируемому приказу поездного диспетчера после проверки им через начальника станции или другого работника, на которого возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, свободности пути приема или же станция передается на резервное управление. На раздельных пунктах, не обслуживаемых дежурными работниками служб перевозок, проверка свободности пути приема поезда может быть возложена на локомотивную бригаду порядком, установленным начальником железной дороги.

2.18. При неисправности кодового управления одной или несколькими станциями поездной диспетчер должен перевести эти станции на резервное управление. В этих случаях диспетчеру запрещается руководствоваться показаниями приборов, контролирующих положение путей, стрелок и светофоров этих станций.

2.19. При неисправности автоблокировки, по указанию поездного диспетчера на станциях, ограничивающих перегон, вступают на дежурство начальники станций или работники, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов.

Приказом поездного диспетчера действие автоблокировки закрывается, и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи. До оформления перехода на телефонную связь поездной диспетчер должен установить свободу межстанционного перегона, а 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 станцию отдельные поезда при наличии у поездного диспетчера контроля положения путей и стрелок могут быть отправлены на свободный перегон по регистрируемому приказу поездного диспетчера, передаваемому непосредственно машинисту локомотива по форме, предусмотренной в пункте 1.26 настоящей Инструкции. Перегоны, где разрешается применять такой порядок, и требования обеспечения безопасности движения поездов устанавливаются начальником железной дороги.

2.20. На однопутных перегонах, где приборы управления автоблокировкой оборудованы кнопками или рукоятками вспомогательного режима, если поездной диспетчер 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 поездной диспетчер, установив свободу перегона, вызывает на ограничивающие раздельные пункты начальников станций или других работников, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, и передает им регистрируемый приказ изменить направление автоблокировки при помощи вспомога-

тельных кнопок (рукояток). Вызванные работники снимают пломбы, изменяют направление автоблокировки и, убедившись по показаниям контрольных приборов в том, что изменение направления произошло, устанавливают вспомогательные кнопки (рукоятки) в нормальное положение. После этого отправление поездов производится поездным диспетчером по автоблокировке.

На отдельных перегонах, ограниченных раздельными пунктами, где отсутствует штат работников, которые могут быть вызваны на станцию для выполнения операций, связанных с изменением направления движения, вспомогательные кнопки (рукоятки) для изменения направления движения по автоблокировке могут устанавливаться непосредственно на пульте поездного диспетчера. Перечень таких перегонов и порядок выполнения поездным диспетчером операций по изменению направления движения устанавливаются начальником железной дороги.

При невозможности изменить направление автоблокировки пользование ею прекращается.

2.21. Указанный в настоящей главе порядок определяет основные положения по организации движения поездов и маневровой работы при диспетчерской централизации.

В соответствии с этими положениями для каждого участка (направления) с учетом конкретных условий разрабатывается инструкция, утверждаемая начальником железной дороги.

3.3. Если после приема поезда не сработают устройства контроля прибытия, дежурный по станции, убедившись, что поезд прибыл в полном составе, докладывает об этом поездному диспетчеру. Поездный диспетчер, убедившись путем переговоров с дежурными по станциям, ограничивающим перегон, в его свободноеTM, дает одновременно на обе станции разрешение на подачу блок-сигнала прибытия, после которого дежурный по станции производит эту операцию посредством вспомогательной кнопки, а при электромеханической блокировке — путем искусственного срабатывания pedalной замычки.

Разрешение дается по форме:

«Дежурному по станции разрешаю подать

на станцию блокировочный сигнал прибытия

поезду № посредством вспомогательной кнопки (искусственного срабатывания pedalной замычки). ДНЦ.....

Такой же порядок должен соблюдаться и в случаях приема поезда на станцию при запрещающем показании входного светофора. О срыве пломбы с вспомогательной кнопки прибытия или с pedalной замычки дежурный по станции делает запись в журнале осмотра.

Если аппараты управления устройствами путевой блокировки оборудованы счетчиками, фиксирующими нажатие вспомогательных кнопок прибытия и срабатывание pedalных замычек, то указанные кнопки не пломбируются. В этих случаях при искусственной подаче блокировочного сигнала прибытия дежурным по станции в журнале движения поездов против номера соответствующего поезда записывается показание счетчика. Если искусственное срабатывание вызвано неисправностью устройств сигнализации, централизации и блокировки (далее—СЦБ), то об этой неисправности делается запись в журнале осмотра.

3.4. Перед отправлением поезда дежурный по станции, приготовив маршрут, открывает выходной светофор (семафор) или дает распоряжение о его открытии на исполнительный пост.

Одновременно с открытием выходного светофора на соседнюю станцию автоматически подается блокировочный сигнал об отправлении поезда (при электромеханической блокировке без исполнительных постов блокировочный сигнал об отправлении поезда подается на соседнюю станцию отдельно, после закрытия выходного светофора).

После прохода поездом выходного светофора сигнальная кнопка (рукоятка) устанавливается в положение закрытия сигнала и дежурный по станции по телефону извещает соседнюю станцию о времени фактического отправления поезда. Независимо от наличия блокировочного сигнала прибытия дежурный по станции имеет право открыть выходной светофор и отправить поезд только после получения от соседней станции по телефону уведомления о прибытии ранее отправленного поезда.

Не получив от соседней станции уведомления по телефону о прибытии ранее отправленного поезда, дежурному по станции на однопутных перегонах запрещается также давать блокировочный сигнал согласия на прием поезда встречного направления.

3.5. Если при свободном перегоне и правильно установленном маршруте выходной светофор не открывается из-за ложной занятости изолированного стрелочного участка, дежурный по станции после проверки фактической свободностиTM этого участка с согласия поездного диспетчера может открыть выходной светофор после предварительного нажатия кнопки «Выключение контроля свободности стрелочных изолированных участков в маршрутах отправления» (на станциях, где она имеется).

3.6. Если после открытия выходного светофора поезд почему-либо не будет отправлен, дежурный по станции обязан закрыть выходной светофор, сделать об этом запись в журнале движения поездов и сообщить о задержке поезда на соседний раздельный пункт и поездному диспетчеру.

Отправление задержанного или другого поезда того же направления производится при закрытом выходном светофоре по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта I (бланк формы ДУ-52 приведен на стр. 69). 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 обычным порядком.

Разрешение на бланке зеленого цвета с заполнением пункта I (бланк формы ДУ-52) при соблюдении требований пункта 9 Общих положений настоящей Инструкции 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 станциях, где устройства поездной радиосвязи оборудованы системой автоматической регистрации переговоров, вместо выдачи письменного разрешения на бланке зеленого цвета машинисту поездного локомотива может быть передан по радиосвязи фиксируемый на регистраторе переговоров приказ об отправлении:

«№ приказа, время (ч..... мин.....).

«Разрешаю поезду № отправиться с

пути по главному пути и следовать до станции (блоkpоста).....Перегон свободен. ДСП

На 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 дежурный по станции может только с согласия поездного диспетчера.

3.7. Если на станции, ограничивающей однопутный перегон, после открытия выходного светофора появится необходимость задержать поезд и отправить на этот перегон с соседней станции поезд встречного направления, выходной светофор закрывается, пользование полуавтоматической блокировкой прекращается, и движение поездов устанавливается по телефонной связи. В этом случае поездам, 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 3.6 настоящей Инструкции.

3.8. 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 пути, с которого разрешается отправление поезда. В случаях неисправности маршрутных указателей групповых светофоров отправление поездов со станции производится при открытом выходном групповом светофоре с передачей машинисту регистрируемого приказа дежурного по станции по форме, предусмотренной в пункте 1.7 настоящей Инструкции, или с вручением машинисту локомотива разрешения на бланке зеленого цвета с заполнением пункта II (бланк формы ДУ-52).

При неисправности на выходном светофоре маршрутного указателя направления (белого цвета) отправление поездов производится порядком, предусмотренным в пункте 1.20 настоящей Инструкции.

3.9. 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 дежурного по станции, передаваемому машинисту по форме, предусмотренной в пункте 1.8 настоящей Инструкции, или по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта II (бланк формы ДУ-52).

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».

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 путей, не имеющих организованных маршрутов отправления.

3.10. Отправление поездов на однопутных и двухпутных перегонах (по правильному пути) с возвращением с перегона на станцию отправления производится при закрытом выходном светофоре с выдачей машинисту ключа-железа на право проезда закрытого выходного светофора и обратного следования.

При этом на однопутных перегонах перед отправлением поезда на перегон с последующим возвращением должно быть установленным порядком получено от соседней станции по блок-аппарату согласие на отправление поезда или блок-система переключена на соответствующее направление движения.

Отправление двух и более единиц специального самоходного подвижного состава в сцепе в случае, когда предусмотрено их разъединение на перегоне, по ключу-железу запрещается.

3.11. Если место, до которого следует поезд, находится за первым (по ходу поезда) путевым постом (блокпостом), то ДСП этого поста при свободности впереди лежащего перегона дает машинисту разрешение на бланке зеленого цвета с заполнением пункта I (бланк формы ДУ-52) на право проследования закрытого проходного светофора и последующего возвращения. Так же поступают дежурные других постов, расположенных по пути следования поезда.

При возвращении на станцию отправления поезд проследует безостановочно все указанные посты и принимается на станцию по открытому входному светофору или по установленному разрешению, дающему право въезда на станцию при запрещающем показании входного светофора. ДСП путевых постов (блокпостов) во всех случаях уведомляют по телефону дежурных по смежным отдельным пунктам о фактическом проследовании поезда.

По прибытии поезда на станцию ключ-желез возвращается дежурному по станции, который вкладывает его в аппарат и по телефону уведомляет дежурного по соседнему отдельному пункту о возвращении поезда.

3.12. При неисправности ключа-железа, а также в случаях, когда блок-аппарат не оборудован ключом-железом, отправление поезда с последующим возвращением на станцию отправления производится по телефонной связи с прекращением действия блокировки.

Поезда в этом случае отправляются при запрещающем показании выходного светофора с выдачей машинисту путевой записки (бланк формы ДУ-50 приведен на стр. 97).

Если на двухпутном перегоне место, до которого следует поезд, находится за впередилежащим блокпостом, то станция отправления выдает путевую записку до поста, а ДСП поста при свободности межпостового перегона выдает путевую записку на дальнейшее следование. Возвращение поезда производится порядком, предусмотренным в пункте 3.11 настоящей Инструкции.

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 станции перегоне, а затем на каждом последующем свободном перегоне.

Действие блокировки возобновляется после возвращения поезда с перегона.

3.13. Отправление поезда с подталкивающим локомотивом, следующим до соседней станции, производится по путевой блокировке обычным порядком с уведомлением этой станции по телефону об отправлении поезда с подталкивающим локомотивом.

Отправление поезда с подталкивающим локомотивом, когда последний возвращается с перегона на станцию отправления, производится по блокировке (при открытом выходном светофоре). На право обратного следования машинисту подталкивающего локомотива вручается на станции отправления ключ-желез.

3.14. При неисправности ключа-железа, а также в случаях, когда блок-аппарат не оборудован ключом-железом для подталкивающего локомотива, отправление поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся на станцию отправления, производится по телефонной связи с прекращением действия блокировки. Машинистам ведущего и подталкивающего локомотивов выдаются путевые записки.

При наличии на перегоне блокпостов выдача разрешений и обратное следование подталкивающего локомотива на станцию отправления производится порядком, предусмотренным в пункте 3.11 настоящей Инструкции. Действие блокировки возобновляется после получения уведомления о прибытии поезда на соседнюю станцию и возвращения подталкивающего локомотива.

3.15. Специальный самоходный подвижной состав отправляется на перегон (в том числе и с возвращением обратно) обычным порядком — как поезд.

СЛЕДОВАНИЕ ПОЕЗДОВ ПО ПЕРЕГОНАМ, ИМЕЮЩИМ ПУТЕВЫЕ ПОСТЫ (БЛОКПОСТЫ)

3.16. Получив с соседнего отдельного пункта блокировочный сигнал об отправлении поезда, ДСП поста при свободном впереди лежащем перегоне открывает проходной светофор. Одновременно с открытием проходного светофора на соседний отдельный пункт автоматически подается блокировочный сигнал отправления (при электромеханической блокировке блокировочный сигнал подается отдельно после закрытия проходного светофора).

После проследования поездом проходного светофора сигнальная кнопка (рукоятка) устанавливается ДСП поста в положение закрытия сигнала. Убедившись, что поезд проследовал в полном составе, ДСП поста сообщает соседним станциям о времени фактического проследования поезда, а на позади лежащий отдельный пункт, кроме того, подает блокировочный сигнал проследования (при электромеханической блокировке блокировочный сигнал проследования подается одновременно и на впереди лежащий отдельный пункт).

3.17. Если поезд следовал с подталкивающим локомотивом, ДСП поста подает на позади лежащий отдельный пункт блокировочный сигнал проследования, лишь убедившись в проследовании толкача.

В случаях проследования поезда без подталкивающего локомотива ДСП поста немедленно уведомляет об этом соседние отдельные пункты, но блокировочный сигнал не подает (при электромеханической блокировке не закрывает и проходной светофор).

В аналогичном порядке действуют и ДСП впереди лежащих блокпостов. При электромеханической блокировке ДСП впереди лежащих постов пропускают поезд на свободный перегон при закрытых проходных светофорах, выдавая машинисту разрешение на бланке зеленого цвета с заполнением пункта I (бланк формы ДУ-52).

Подача блокировочного сигнала проследования каждым блокпостом производится лишь после проследования блокпоста отставшим подталкивающим локомотивом.

При автоматическом закрытии проходного светофора впереди идущим поездом подталкивающий локомотив следует на соседний межпостовой перегон при запрещающем показании проходного светофора.

3.18. Порядок организации движения поездов на перегонах, оборудованных автоматическими блокпостами; блокпостами, обслуживающими пункты примыканий; блокпостами, периодически открываемыми вместо отдельных пунктов с путевым развитием (при некруглосуточном действии последних), устанавливается начальником железной дороги в зависимости от системы устройств.

ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ НЕИСПРАВНОСТИ ПОЛУАВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКИ

3.19. К неисправностям, при которых действие полуавтоматической блокировки должно быть прекращено, относятся:

- невозможность закрытия выходного или проходного светофора;
- невозможность открытия выходного или проходного светофора при свободном перегоне (в том числе с применением на выходных светофорах вспомогательных кнопок для выключения контроля свободности изолированных участков);

- произвольное получение блокировочных сигналов;
- невозможность подачи или получения блокировочных сигналов;

- 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

телефонной связи.

3.20. Во время осмотра электромехаником аппарата полуавтоматической блокировки (аппарата управления дежурного по станции) действие блокировки не прекращается. При этом, пока блок-аппарат открыт, дежурный по станции и электромеханик обязаны особо внимательно следить за правильностью работы устройств блокировки.

Перед опломбированием после окончания осмотра, регулировки и смазывания аппаратуры полуавтоматической блокировки электромеханик совместно с дежурным по станции по показаниям контрольных приборов 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 вскрытия блок-аппарата для его осмотра или ремонта, а также об окончании этой работы электромехаником делается соответствующая запись в журнале осмотра.

3.21. Переход на телефонную связь, а также возобновление движения поездов по блокировке осуществляются приказом поездного диспетчера после предварительной проверки через дежурных по станциям свободности перегона.

При неисправности диспетчерской связи переход на телефонную связь при движении поездов и восстановление действия блокировки производятся порядком, указанным в пунктах 1.28 и 1.29 настоящей Инструкции с заменой в тексте телефонограмм слова «автоблокировка» на слово — «блокировка».

3.22. После прекращения действия блокировки и. перехода на телефонную связь машинистам поездов выдается для следования до соседнего раздельного пункта путевая записка (бланк формы ДУ-50).

3.23. Проследование поездами маршрутного светофора с запрещающим показанием (до выходного светофора) может осуществляться: по пригласительному сигналу;

по регистрируемому приказу дежурного по станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по радиосвязи;

по разрешению на бланке зеленого цвета формы ДУ-52 с заполнением пункта I (при соответствующем изменении текста от руки).

3.24. При следовании поезда 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.

3.25. При неисправности блокировочной телефонной связи дежурный по станции обязан особо внимательно следить за изменением показаний контрольных приборов на аппаратах управления.

Уведомления о движении поездов в этом случае осуществляются через поездного диспетчера или по другим средствам связи, находящимся в распоряжении дежурного по станции.

3.26. На двухпутных (многопутных) перегонах, оборудованных полуавтоматической блокировкой для движения в одном направлении, отправление поездов (в порядке регулировки) по неправильному пути производится по приказу поездного диспетчера с переходом на телефонную связь по правилам однопутного движения.

3.27. 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 при необходимости в инструкциях, разрабатываемых на железной дороге.

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ №

Станция (штемпель)

20.. г.

Разрешение выдано на поезд № _____ с заполнением пункта _____

Дежурный по

блоkpосту станции

Бланк формы ДУ-52

РАЗРЕШЕНИЕ №

Станция (штемпель)

« » 20.. г.

Разрешаю поезду (толкачу поезда)

№ _____ отправиться с _____

пути по _____ пути при закрытом выходном (проходном, маршрутном) сигнале и следовать до входного (проходного, выходно-блоkpоста го) сигнала -----, до _____ км

станции

с возвращением обратно. II

Разрешаю поезду № _____

отправиться с _____ пути

по открытому выходному (групповому, маршрутному) сигналу.

Дежурный по

блоkpосту

станции (ненужное зачеркнуть) (зеленого цвета)

Глава 4. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ ЭЛЕКТРОЖЕЗЛОВОЙ СИСТЕМЕ

4.1. Согласно пункту 16.25 ПТЭ, на малоделятельных участках и железнодорожных подъездных путях в качестве средств связи при движении поездов допускается применять электрожезловую систему и телефон.

При электрожезловой системе разрешением на занятие поездом перегона служит жезл данного перегона, вручаемый машинисту¹.

4.2. 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 дежурного по данной станции.

4.3. Каждый жезл должен иметь порядковый номер, серию и наименование 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 узлам — через два. В жезловых аппаратах обеих станций, ограничивающих перегон, при отсутствии на нем поездов должно быть в сумме четное число жезлов.

4.4. Жезловые аппараты станций, с которых производится отправление поездов с подталкивающим локомотивом, возвращающимся с перегона обратно на 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 изъятии ключе-жезла.

4.5. Жезловые аппараты станций, с которых производится отправление поездов с подталкивающим локомотивом, следующим до соседней 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.

4.6. Дежурному по 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 дежурного по соседней станции, на которую отправляется поезд. На станциях, где жезловые аппараты имеют ключи-жезлы, передавать жезл без пропуска через жезловой аппарат запрещается.

4.7. Обмен жезлов производится при посредстве механических жезлообменивателей или вручную, как правило, у помещения дежурного по станции. При обмене жезлов вручную жезлы должны быть вложе-ны в жезлоподаватели. При безостановочном пропуске поездов запрещается производить обмен жезлов на выходных горловинах.

4.8. Запрещается:

- а) 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;
- б) хранить действующие жезлы не вложенными в аппарат;
- в) провозить жезлы на соседний перегон.

ПРИЕМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ

4.9. Перед прибытием поезда дежурный по станции заблаговременно готовит маршрут для его приема и открывает входной сигнал. По прибытии поезда на станцию жезл сдается дежурному по 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 жезловый аппарат и уведомляет по телефону станцию отправления о прибытии поезда.

На 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 дежурному по станции его номер для записи в журнале движения поездов.

4.10. По прибытии поезда с подталкивающим локомотивом дежурный по станции, получив первую часть жезла от машиниста поездного локомотива и вторую часть от машиниста подталкивающего локомотива, обязан свинтить обе части, после этого вложить жезл в жезловый аппарат.

4.11. Для отправления поезда дежурный по станции запрашивает по телефону согласие дежурного по станции, на которую отправляется поезд, по форме:

•«Могу ли отправить поезд №».

Дежурный по станции, если нет препятствий для приема поезда, дает по телефону согласие по форме:

«Ожидаю поезд №»,—

и разрешает вынуть жезл.

Вынув из аппарата жезл, дежурный по станции отправления обязан записать его номер в журнал движения поездов и вручить машинисту отправляемого поезда.

На станциях, где жезловые аппараты вынесены на стрелочные посты, номер изъятых жезлов сообщается дежурному по станции дежурным стрелочного поста.

Если дежурные по станции согласовали предварительно возможность отправления встречного поезда с жезлом от прибывающего поезда без пропуска жезла через аппарат, то в журналах движения поездов (обеих станций) против номера этого поезда должна быть сделана отметка:

«Согласовано отправление по жезлу от поезда № ДСП.....».

4.12. При отправлении поезда на перегон, оборудованный электрожезловой системой, с 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 зажечь лунно-белый огонь невозможно, отправление поезда производится по жезлу. Дежурный по станции в этом случае должен известить машиниста (лично, через дежурного стрелочного поста или сигналиста, по радиосвязи), что зажечь лунно-белый огонь невозможно и маршрут отправления поезда готов.

При отправлении поезда с пути, на котором имеется выходной семафор, жезл является одновременно и правом на проследование запрещающего показания выходного семафора.

4.13. Если после изъятия жезла для отправления поезда последний почему-либо не будет отправлен, дежурный по станции обязан вложить жезл в аппарат, уведомить об этом дежурного по соседней станции и сделать отметку в журнале движения поездов:

«Поезд №..... задержан».

4.14. При отправлении поезда с последующим возвращением его с перегона на станцию отправления жезл машинисту локомотива выдается обычным порядком. Дежурный по соседней станции уведомляется как об отправлении, так и о возвращении поезда с перегона.

4.15. 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».

Дежурный по станции отправления при запросе пути ставит в известность дежурного по соседней станции о следовании к нему поезда с подталкивающим локомотивом.

В тех случаях, когда подталкивающий локомотив следует по всему перегону прицепленным к составу поезда, жезл вручается только машинисту ведущего локомотива.

4.16. 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 телефонной связи.

4.17. При отправлении поездов с подталкивающим локомотивом, возвращающимся с перегона на станцию отправления, машинисту ведущего локомотива выдается жезл, а машинисту подталкивающего — ключ-жезл.

Ключи-жезлы могут использоваться также для организации подачи (уборки) вагонов на подъездные пути, примыкающие на перегонах, и при движении за отправленным поездом хозяйственных поездов с последующим возвращением их на станцию отправления с соблюдением требований безопасности, устанавливаемых начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — заместителем начальника железной дороги.

4.18. Если жезловые аппараты не оборудованы ключами-жезлами, то при необходимости отправления поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся с перегона на станцию отправления, действие жезловой системы прекращается и движение поездов осуществляется по телефонной связи.

ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ НАЛИЧИИ ПРИМЫКАНИЙ НА ПЕРЕГОНЕ

4.19. 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.

4.20. При необходимости подачи (уборки) вагонов на примыкание, не обслуживаемое вспомогательным постом, с возвращением локомотива на станцию отправления или дальнейшим следованием до соседней станции машинисту выдается жезл с ключом от контрольного замка стрелки примыкания. Дежурный по соседней станции извещается как об отправлении локомотива для подачи (уборки) вагонов на примыкание, так и о возвращении на станцию.

4.21. При наличии на перегоне примыкания, обслуживаемого вспомогательным постом, этот пост соединяется с одной из 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 станции перегона, при отсутствии на нем поездов находится четное число жезлов, а в аппаратах, связывающих станцию с постом — нечетное.

Вспомогательный пост в движении поездов, следующих непосредственно между станциями, участия не принимает. Стрелки примыкания оборудуются соответствующей зависимостью, исключающей возможность:

перевода стрелок при отсутствии у дежурного по посту изъятых жезлов;

вложения жезла в аппарат, установленный на посту, до установки стрелки примыкания в нормальное положение — по главному пути.

4.22. При отправлении поезда на примыкание, обслуживаемое вспомогательным постом, дежурный по станции, согласовав с постом отправление к нему поезда, должен запросить соседнюю станцию, с согласия дежурного по этой станции вынуть жезл, который и выдается машинисту поезда, отправляемого на примыкание. Об отправлении поезда сообщается по телефону дежурным по посту и соседней станции.

4.23. По прибытии поезда на вспомогательный пост и после уборки его на примыкание стрелка устанавливается в нормальное положение, дежурный по посту вкладывает в аппарат жезл прибывшего на примыкание поезда и сообщает дежурным по обеим станциям время прибытия поезда и освобождения главного пути. Затем разрешает дежурному по станции, с которой пост соединен жезловой связью, изъять жезл для перекладки его из дополнительного аппарата в основной.

4.24. Отправление поезда с поста на одну из станций производится по жезлу, полученному с разрешения дежурного по станции, с которой

пост соединен жезловой связью.

Дежурный по этой станции предварительно согласовывает возможность отправления с дежурным по соседней станции, извлекает жезл и перекладывает его из основного в дополнительный аппарат.

4.25. Движение поездов при жезловой системе по перегонам, на которых для увеличения пропускной способности открываются путевые посты, осуществляется в порядке, устанавливаемом в инструкции, утверждаемой начальником железной дороги,

Глава 5. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ ТЕЛЕФОННЫХ СРЕДСТВАХ СВЯЗИ

5.1. При телефонных средствах связи разрешением на занятие поездом перегона служит путевая записка, вручаемая машинисту локомотива (бланк формы ДУ-50 приведен на стр. 97).

Перед выдачей путевой записки дежурный по станции должен: на однопутных перегонах получить от соседней станции поездную телефонограмму о согласии на прием поезда, а на двухпутных — поездную телефонограмму о прибытии на эту станцию ранее отправленного поезда.

5.2. Поездными телефонограммами между соседними станциями обмениваются лично дежурные по станциям или по их указаниям операторы.

5.3. 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 дежурного по станции видам связи непосредственно с дежурным по соседней станции.

5.4. Бланки путевых записок заполняются лично дежурным по станции или оператором.

Заполнять бланк путевой записки дежурный по станции или оператор имеют право лишь при наличии соответствующих записей в журнале поездных телефонограмм: на однопутных перегонах — поездной телефонограммы о согласии соседней станции на прием поезда, на двухпутных перегонах — поездной телефонограммы о прибытии на соседнюю станцию ранее отправленного поезда.

Бланк путевой записки, заполненный оператором, дежурный по станции обязан проверить по записям в журнале поездных телефонограмм и заверить штампом станции и своей подписью.

Для станций, где пути отправления удалены от поста дежурного по станции, а служебные переговоры фиксируются регистраторами, это право может предоставляться дежурному по парку на основании приказов дежурного по станции, регистрируемых в специальных журналах у дежурного по станции и дежурного по парку, что указывается в ТРА станции. В этом случае путевую записку подписывает дежурный по парку и вручает ее машинисту.

5.5. Запрещается:

- а) делать запрос об отправлении поезда в то время, когда перегон еще занят другим поездом;
- б) заполнять бланки путевых записок до получения с соседней станции поездной телефонограммы о согласии на прием поезда (на однопутных перегонах) или о прибытии ранее отправленного поезда (на двухпутных перегонах);
- в) передавать исходящие телефонограммы ранее записи их в журнал поездных телефонограмм и без подписи дежурного по станции.

5.6. Путевая записка дает машинисту право следовать с поездом до входного сигнала соседней станции, а при отправлении поезда по неправильному пути и отсутствии входного сигнала — до сигнального знака «Граница станции».

При безостановочном следовании поездов путевые записки должны подаваться на локомотив вложенными в ручной подаватель и, как правило, со стороны помещения дежурного по станции.

5.7. При отправлении поезда с пути, на котором имеется выходной сигнал, выдавать письменное разрешение на проезд закрытого сигнала при наличии путевой записки не требуется.

Отправление поездов в этом случае производится порядком, предусмотренным в пункте 9.24 настоящей Инструкции.

5.8. При следовании поезда 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.

ПОРЯДОК ВЕДЕНИЯ ЖУРНАЛА ПОЕЗДНЫХ ТЕЛЕФОНОГРАММ

5.9. При движении поездов по телефонной связи на каждой станции ведется журнал поездных телефонограмм.

Из журнала поездных телефонограмм на каждый момент должно быть ясно видно, свободен или занят соответствующий перегон (или путь перегона).

5.10. На 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 туиковых станциях, ограничивающих однопутные перегоны, поездные телефонограммы записываются в последовательном порядке без подразделения страниц.

5.11. На 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 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 путей двухпутного перегона, во всех случаях записываются на одной странице журнала, относящейся к данному главному пути перегона.

Если к станции примыкают три и более направления, то для каждого примыкающего перегона этих направлений ведется отдельный журнал поездных телефонограмм.

5.30. Об отправлении поезда по правильному пути, с возвращением обратно дежурный по станции отправления извещает соседнюю станцию (путевой пост) телефонограммой по форме 3 с добавлением

слов «до км с возвращением обратно», а о возвращении поезда обратно соседняя станция (путевой пост) уведомляется по форме 7.

Машинисту отправляемого поезда выдается путевая записка с добавлением в ее тексте слов: «до км с возвращением обратно».

Поезда, возвращающиеся обратно на станцию отправления, при наличии на перегоне путевых постов проследуют эти посты безостановочно. О проследовании возвращающегося поезда ДСП поста уведомляет впереди лежащий пост или станцию также по форме 7.

5.31. При наличии примыкания на посту, являющемся раздельным пунктом межстанционного перегона, поезда по правильному пути со станции на примыкание и с примыкания на станцию отправляются обычным порядком. Об отправлении поезда дежурный по станции или посту 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 соседняя станция и пост уведомляются по форме 3 с добавлением слов «на пост... км».

О прибытии поезда после установки стрелки примыкания в нормальное положение дежурный по посту уведомляет дежурных по обеим станциям по форме 4. Отправление поезда с примыкания, обслуживаемого вспомогательным постом, на одну из соседних станций производится порядком, предусмотренным в пункте 5.25 настоящей Инструкции.

5.32. При отправлении поезда в порядке регулировки по неправильному пути (после получения приказа поездного диспетчера) обмен телефонограммами между станциями производится по формам:

Форма 16.

«Могу ли отправить поезд № _____ по _____ правильному пути. ДСП (подпись)».

по

не-

Форма 17.

«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 пути с возвращением обратно на 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».

5.33. При закрытии на двухпутном участке железной дороги одного из путей с установлением однопутного движения по незакрытому 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».

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ

Станция (штемпель)

<___> _____ 20.. г.

ч. _____ мин.

Выдана на поезд

№ _____

(толкачу поезда

№ _____)

Дежурный по станции

Бланк формы ДУ-50 ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА

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)

Глава 6. ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПРИ ПЕРЕРЫВЕ ДЕЙСТВИЯ ВСЕХ СРЕДСТВ СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ

6.1. Согласно пункту 16.29 ПТЭ, 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 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 дежурными по станциям, ограничивающим перегон, невозможно осуществить ни по одному из имеющихся в их распоряжении видов связи непосредственно между ними.

6.2. Правом на занятие поездом перегона при перерыве действия всех средств сигнализации и связи служит разрешение на бланке белого цвета с двумя красными полосами по диагоналям, выдаваемое дежурным по станции машинисту (бланк формы ДУ-56 приведен на стр. 109).

Если при этом сведений о прибытии на соседнюю станцию ранее отправленного поезда нет, машинист должен следовать по перегону с особой бдительностью и готовностью к немедленной остановке, так как хвост впереди отправленного поезда может быть не огражден.

6.3. При перерыве действия всех средств сигнализации и связи запрещается отправлять поезда:

а) с опасными грузами класса 1 (ВМ), негабаритными грузами, поезда: соединенные, повышенных веса и длины, а также обслуживаемые одним машинистом;

б) с остановкой для работы на перегоне, кроме восстановительных, пожарных и вспомогательных локомотивов;

в) следующие на примыкание на перегоне. Подталкивающие локомотивы должны следовать по всему перегону до соседней станции.

ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА ОДНОПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ

6.4. При перерыве действия всех средств сигнализации и связи впредь до установления движения поездов по письменным извещениям на перегон, ограниченный 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:

а) поезд, на отправление которого до перерыва связи было получено разрешение от 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;

б) восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива — по требованию о высылке помощи, полученному с перегона.

Дежурный по 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 белого цвета с красной полосой по диагонали согласно требованиям главы 7 настоящей Инструкции.

На двухпутных перегонах, если один из 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 пути было правильным при двухпутном движении.

6.5. На отправление первого поезда преимущественного направления разрешения дежурного по соседней станции не требуется, если перегон не оборудован двусторонней автоблокировкой.

На однопутном перегоне, оборудованном двусторонней автоматической блокировкой, первый поезд преимущественного направления может быть отправлен со станции только после обеспечения дежурным по станции натурной проверки свободности перегона на всем протяжении с одновременной доставкой дежурному по 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 проверку.

6.6. Восстановительный поезд (специальный самоходный 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 службы пути, сигнализации и связи, электроснабжения соответствующего требования. При этом, если перегон оборудован автоматической блокировкой, дежурный по станции, получив требование об оказании помощи, до отправления восстановительного поезда или локомотива обязан убедиться, что между станцией и местом, куда высылается помощь, нет других поездов.

6.7. Пересылка письменных извещений между 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 белого цвета с двумя красными

полосами по диагоналям. Кроме того, с машинистом этого поезда посылается на соседнюю станцию письменное извещение на специальном бланке белого цвета (бланк формы ДУ-55 приведен на стр. 108) 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».

6.8. Если к моменту перерыва действия всех средств сигнализации и связи на станции отсутствуют нечетные поезда для отправления на перегон, ограниченный станциями, между которыми прекратилась связь, то дежурный по станции, имеющий право отправления первого поезда, если ему известно о наличии к отправлению на этот перегон поезда с соседней станции, посылает на эту 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.

6.9. После получения дежурным по станции извещения формы Л, Б или В движение поездов по письменным извещениям считается установленным.

6.10. 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 отдельные пункты, участия в движении поездов не принимают.

Если до перерыва действия всех установленных средств сигнализации и связи со станции был отправлен поезд преимущественного направления на примыкание на перегоне, а уведомление от дежурного по вспомогательному посту 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. Дежурный по вспомогательному посту после уборки поезда на примыкание обязан установить стрелку примыкания в нормальное положение (по главному пути) и не допускать выхода подвижного состава на главный путь до восстановления связи с дежурными по соседним станциям.

6.11. В течение перерыва действия всех средств сигнализации и связи поезда отправляются по разрешениям на бланке белого цвета с двумя красными полосами по диагоналям.

Чтобы не прерывать связи друг с другом, дежурные по станциям впредь до восстановления нормального действия устройств 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 станциях записываются в журнал поездных телефонограмм.

Переход на движение поездов при посредстве письменных извещений оформляется записью в журнале поездных телефонограмм по форме:

«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)».

6.12. Если до перерыва действия всех средств сигнализации и связи дежурным по станции, получающим с прекращением связи право преимущественного отправления поездов, дано согласие на отнем поездов при посредстве основных средств сигнализации и связи.

ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА ДВУХПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ

6.17. На двухпутных перегонах при перерыве действия всех средств сигнализации и связи поезда отправляются по правильному 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 дежурным по станции до перерыва действия всех средств сигнализации и связи было дано согласие на отправление поезда с соседней станции по неправильному пути, то после прибытия этого поезда на станцию, перед отправлением первого поезда по правильному пути дежурный по станции должен убедиться в свободности перегона от встречных поездов.

6.18. При наличии между станциями путевых постов, действовавших до перерыва связи как отдельные пункты перегона, эти посты остаются действующими и при перерыве связи.

В этом случае при отправлении поезда дежурный по 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.

6.19. Получив требование о высылке восстановительного поезда (специального самоходного подвижного состава), пожарного поезда или вспомогательного локомотива, когда его необходимо отправить по неправильному пути, дежурный по станции обязан убедиться в свободности этого пути от поездов (от станции до места, куда необходимо высылать помощь).

6.20. После восстановления соответствующих средств сигнализации и связи движение поездов по этим видам связи возобновляется приказом поездного диспетчера, а при отсутствии диспетчерской связи — каждой станцией по правильному для нее пути.

6.21. Для выяснения свободности перегона в случаях, предусмотренных в пунктах 6.5, 6.6, 6.8, 6.17, 6.19 настоящей Инструкции, дежурному по станции разрешается использовать любую возможность (переговоры с дежурным по соседней станции по городской связи, по радиосвязи, автотранспортные средства, съемные автодрезины и т. п.), а в случаях, предусмотренных в пункте 6.8 настоящей инструкции, и одиночные локомотивы.

Глава 7. ДВИЖЕНИЕ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ, ПОЖАРНЫХ ПОЕЗДОВ, СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ЛОКОМОТИВОВ

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

Вызов восстановительных и пожарных поездов производится в соответствии с действующими положениями об этих поездах.

Отправление и следование восстановительных, пожарных поездов, специального самоходного подвижного состава и вспомогательных локомотивов к месту назначения осуществляются по приказу поездного диспетчера.

7.2. При затребовании помощи машинист (помощник машиниста) остановившегося на перегоне поезда обязан сообщить дежурному по станции или поездному диспетчеру, 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 дежурным по станции или поездным диспетчером для доставки на 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 приведением 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 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 дежурному по станции письменного требования о помощи разрешается использовать локомотивную бригаду встречного поезда.

7.3. Получив требование о высылке восстановительного, пожарного поезда, специального самоходного подвижного состава или вспомогательного локомотива, дежурный по станции немедленно докладывает об этом поездному диспетчеру. Требование, полученное по телефону или радиосвязи, записывается в журнал движения поездов.

7.4. Поездной диспетчер, получив требование об оказании помощи, немедленно докладывает об этом дежурному по отделению железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — дорожному диспетчеру.

Дежурный по отделению (дорожный диспетчер) железной дороги и поездной диспетчер совместно определяют, с какой из ограничивающих перегон станций должна быть оказана помощь и на какую станцию при необходимости будут выводиться вагоны.

При наличии поездной радиосвязи намеченный порядок оказания помощи поездной диспетчер (непосредственно или через дежурного по станции) должен сообщить машинисту остановившегося поезда.

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

7.5. Восстановительные, пожарные поезда, специальный самоходный подвижной состав и вспомогательные локомотивы во всех случаях отправляются на перегон, закрываемый для движения всех других поездов, порядком, предусмотренным в пункте 10.10 настоящей Инструкции. Машинисту локомотива выдается разрешение на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали (бланк формы ДУ-64 приведен на стр. 127). В нем на основании требования и в зависимости от того, с какой стороны (с головы или хвоста) оказывается помощь, должно быть указано место (километр), до которого должен следовать восстановительный, пожарный поезд или вспомогательный локомотив.

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

Разрешение на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали 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 дежурных по станциям, ограничивающим перегон, с дежурным по посту.

Порядок отправления вспомогательных локомотивов на участки, оборудованные диспетчерской централизацией, предусмотрен в п. 2.8 настоящей Инструкции.

7.6. Машинист локомотива восстановительного, пожарного поезда, специального самоходного подвижного состава или вспомогательного локомотива, отправляемого на перегон для оказания помощи, за два километра от места, указанного в разрешении на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали, обязан принять меры к снижению скорости и следовать далее с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться перед препятствием.

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.

7.7. Время отправления восстановительного, пожарного поезда, вспомогательного локомотива, специального самоходного подвижного состава на перегон, а также время возвращения с перегона дежурный по станции обязан отметить в журнале движения поездов и немедленно сообщить дежурному по соседней станции, ограничивающей перегон, и поездному диспетчеру.

7.8. Перегон или соответствующий путь открывается для движения поездов приказом поездного диспетчера на основании уведомления (письменного, переданного по телефону или радиосвязи) старшего работника службы пути (по должности не ниже дорожного мастера), участвовавшего в работах по ликвидации возникших препятствий, о возможности возобновления движения поездов по перегону.

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

На перегонах, оборудованных автоблокировкой, если ее устройства были повреждены, поездной диспетчер для открытия движения поездов по автоматической блокировке должен получить соответствующее уведомление от электромеханика С ЦБ.

Если схода 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 подвижного состава и свободности перегона.

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

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

немедленно сообщить о случившемся по радиосвязи машинистам поездов, следующих по перегону, и дежурным по станциям, ограничивающим перегон, которые немедленно докладывают об этом поездному диспетчеру. При отсутствии радиосвязи сообщение передается по другим видам связи, порядком, установленным в пункте 16.43 ПТЭ;

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;

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 локомотива обязан принять меры к тому, чтобы оставшаяся без локомотива часть поезда была закреплена тормозными башмаками и ручными тормозами.

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

7.10. Запрещается соединять части поезда на перегоне:

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

б) 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 порядком, предусмотренным в пункте 7.22 Настоящей Инструкции.

7.11. Если соединить поезд невозможно, машинист должен затребовать вспомогательный локомотив или восстановительный поезд порядком, предусмотренным в пункте 7.2 настоящей Инструкции, указав дополнительно в заявке ориентировочное расстояние между разъединившимися частями поезда.

В исключительных случаях, предусмотренных в пункте 7.2 настоящей Инструкции, для доставки на станцию письменного требования о помощи может быть использован поездной локомотив (с вагонами или без них). Хвост такого локомотива должен быть обозначен порядком, предусмотренным в пункте 7.5 Инструкции по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации.

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

7.12. Машинист локомотива, следующий на станцию с требованием о помощи, обязан:

на перегонах, оборудованных автоматической блокировкой, руководствоваться показаниями путевых светофоров;

на перегонах с полуавтоматической блокировкой, имеющих путевые посты (блокпосты), на первом по пути следования блокпосту остановиться и сообщить о случившемся поездному диспетчеру. Дежурный по блокпосту отправляет такой локомотив по разрешающему показанию проходного сигнала, но блокировочного сигнала продолжения не подает. Дежурные по остальным блокпостам на перегоне действуют порядком, предусмотренным в пункте 3.17 настоящей Инструкции. На перегонах, оборудованных электрожелезнодорожной системой, жезл перегона, где оставлен состав поезда, машинист, прибывший на станцию с требованием о помощи, передает дежурному по станции. Впредь до освобождения перегона и восстановления нормального движения дежурный по станции должен хранить жезл, не вкладывая в аппарат.

7.13. Закрытие перегона и отправление локомотива или поезда для оказания помощи поезду, остановившемуся на перегоне, производится порядком, предусмотренным в пункте 7.5 настоящей Инструкции. При оказании помощи с хвоста поезда, если место нахождения хвостовой части неизвестно, машинисту вспомогательного локомотива (восстановительного поезда), кроме разрешения на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали, выдается предупреждение:

«Место нахождения разъединившихся на перегоне вагонов неизвестно».

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

ВОЗВРАЩЕНИЕ ПОЕЗДА С ПЕРЕГОНА НА СТАНЦИЮ ОТПРАВЛЕНИЯ

7.14. Если после остановки на перегоне поезд не может продолжать движение вперед и его необходимо вернуть на станцию отправления, машинист лично, через главного кондуктора или работника локомотивной бригады должен сообщить об этом (письменно, по телефону или радиосвязи) дежурному по станции или поезвному диспетчеру.

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

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

В исключительных случаях остановившийся поезд (за исключением пассажирского поезда) может быть осаживаем до входного сигнала станции или до сигнального знака «Граница станции». Осаживание производится после закрытия приказа поездного диспетчера перегона (или пути) для движения всех поездов и передачи машинисту остановившегося поезда регистрируемого приказа дежурного по станции по форме:

«Перегон (или путь перегона) для движения всех поездов закрыт. Поезд № разрешается осадить до входного сигнала (или до сигнального знака «Граница станции»). ДСП (название станции и подпись)».

При отсутствии радиосвязи или телефонной связи осаживание поезда после приказа поездного диспетчера о закрытии перегона производится после вручения (через нарочного) машинисту остановившегося поезда разрешения на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали.

На перегонах, оборудованных автоблокировкой, приказ о возможности осаживания поезда или разрешение на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали могут быть переданы машинисту остановившегося поезда лишь при свободности от других поездов участка пути между остановившимся поездом и входным сигналом (или сигнальным знаком «Граница станции») станции.

Если на перегоне, оборудованном автоблокировкой, отправившийся поезд остановился, не освободив первого блок-участка, то осаживание поезда до входного сигнала или до сигнального знака «Граница станции» может быть произведено без закрытия перегона по разрешению дежурного по станции:

«Машинисту поезда № разрешаю осадить поезд до входного сигнала (до сигнального знака «Граница станции»),

ДСП (название станции и подпись)».

7.16. Скорость осаживания остановившегося на перегоне поезда до входного сигнала (или до сигнального знака «Граница станции») станции отправления должна быть не более 5 км/ч. Впереди осаживаемого по перегону поезда (на переходной площадке или специальной подножке вагона) должен находиться работник локомотивной бригады, кондуктор или другой работник по указанию машиниста.

Осаживание с перегона моторвагонных поездов, специального самоходного подвижного состава и одиночных локомотивов производится со скоростью, обеспечивающей остановку в пределах видимости сигналов и подвижного состава; машинист моторвагонного поезда переходит в другую (головную по направлению осаживания) кабину управления.

Если хвост отправленного поезда еще не вышел за границу станции, то осаживание такого поезда при необходимости производится маневровым порядком по устному указанию дежурного по 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 дежурного по станции.

7.17. Прием возвращаемых с перегона поездов на станцию производится по открытому входному светофору или при запрещающем показании светофора порядком, установленным в пункте 9.30 настоящей Инструкции.

При готовности маршрута для приема на станцию осаживаемого поезда, предусмотренное в пункте 7.15 настоящей Инструкции разрешение на осаживание по перегону может быть совмещено с приказом о приеме поезда на станцию. В этом случае, в зависимости от наличия входного светофора и условий приема, текст разрешения на осаживание дополняется словами, например: «и следовать на путь. Входной светофор открыт»; «и следовать на путь при запрещающем показании входного светофора. Маршрут приема готов»; «и следовать на путь. Маршрут приема готов».

ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ОСТАНОВИВШЕМУСЯ НА ПЕРЕГОНЕ ПОЕЗДУ ЛОКОТИВОМ СЗАДИ ИДУЩЕГО ПОЕЗДА

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

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

Тот или иной способ оказания помощи осуществляется по регистрируемому приказу поездного диспетчера, 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.

7.19. Если помощь оказывается одиночным локомотивом, следующим по перегону за остановившимся поездом, приказ передается по форме:

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

При оказании помощи одиночным локомотивом, отцепляемым от состава сзади идущего грузового поезда, приказ передается по форме:

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

До передачи такого приказа поездной диспетчер обязан убедиться в том, что состав поезда, от которого надо отцепить локомотив, расположен на благоприятном профиле и может быть закреплен порядком, предусмотренным в пункте 7.2 настоящей Инструкции. Машинисту локомотива запрещается отцеплять локомотив от состава поезда без закрепления вагонов от ухода.

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

При оказании помощи локомотивом, отцепленным от сзади идущего поезда, этот локомотив после прекращения подталкивания возвращается к оставленному составу, причем если этот локомотив в процессе оказания помощи вместе с поездом прибывает на впереди находящуюся станцию, возвращение его к оставленному на перегоне составу производится по указанию дежурного по станции без вручения дополнительного разрешения на занятие перегона. Не доезжая оставленного состава, машинист останавливает локомотив и лично убеждается в готовности автосцепки к сцеплению. Дальнейшее движение локомотива для прицепки к составу производится с особой осторожностью.

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

7.21. Оказание помощи остановившемуся на перегоне поезду сзади идущим поездом без отцепки от него ведущего локомотива производится в исключительных случаях, лишь на участках, устанавливаемых начальником железной дороги, 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, начальником железной дороги должен быть определен порядок действий работников (поездных диспетчеров, машинистов поездных локомотивов, дежурных по станциям и др.) при выполнении указанной операции.

7.22. Оказание помощи для соединения частей расцепившегося на перегоне состава грузового поезда производится в случаях, предусмотренных в пункте 7.10 настоящей Инструкции, 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.

Приказ диспетчера об оказании помощи передается в этих случаях по форме:

«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 локомотива первого поезда после выполнения им требований, предусмотренных в пункте 7.9 настоящей Инструкции, 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.

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

Возможность применения такого порядка на участках устанавливается начальником железной дороги в зависимости от плана и профиля пути.

7.24. Если грузовой поезд, следовавший по перегону, оборудованному автоблокировкой, остановился на подъеме и для возможности дальнейшего движения его необходимо осадить на более легкий профиль, то это может быть осуществлено только по регистрируемому приказу поездного диспетчера, передаваемому машинисту локомотива и дежурному позади лежащей станции при свободномTM от поездов участка пути от хвоста поезда до 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»-.

7.25. 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 станции сдвоенным составом. Автотормоза обоих поездов должны быть включены в общую магистраль.

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

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

При невозможности управления соединенным 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 начальником железной дороги в соответствии с местными условиями.

7.26. 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 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.

Бланк формы ДУ-64

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ

Станция (штемпель) « _ » __ 20.. г.

Разрешаю поезду № _ с локомотивом _ отправиться по км на перегон пути до 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)

РАЗРЕШЕНИЕ

Станция (штемпель)

« _ » 20.. г.

Разрешаю поезду № _ локомотивом № _____ на перегон _____ пути до _____ км для отправиться по

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)

{белого цвета с красной полосой по диагонали}

Примечание. В разрешении должно быть указано, для какой цели отправляется поезд на закрытый перегон, например: «для вывода с перегона состава поезда № ... на станцию ..», «для подталкивания остановившегося на перегоне поезда № ... и возвращения после подталкивания обратно на станцию ...», «для производства работ по ремонту пути на перегоне и последующего возвращения (прибытия) на станцию... по указанию руководителя работ» и т. п.

На производство ремонтных и строительных работ, требующих по своему характеру закрытия перегона, главного пути перегона или станции, а также прямо-отправочного пути станции должно быть получено разрешение начальника отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — главного инженера железной дороги. При наличии соответствующего разрешения закрытие и открытие перегона (пути перегона или станции) до начала работ и после их окончания оформляются приказом поездного диспетчера.

8.2. В разрешении на производство работ должны быть указаны время, на которое согласовано закрытие перегона или отдельного пути, и фамилия лица, осуществляющего единое руководство этими работами. Фамилию и должность руководителя работ поездного диспетчера обязан сообщить дежурным по станциям, ограничивающим перегон.

Запрещается предоставление «окна» для производства работ на перегоне и станции при отсутствии руководителя данных работ, указанного в разрешении начальника отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — главного инженера железной дороги.

8.3. Перед закрытием перегона руководитель работ обязан дать дежурным по станциям, ограничивающим перегон, и поездному диспетчеру заявку о последовательности отправления на закрытый перегон хозяйственных поездов, с указанием для каждого поезда километра первоначальной остановки на закрытом перегоне (или главном пути) и станции, куда они должны следовать по окончании работ, и сделать запись в журнале диспетчерских распоряжений.

8.4. С наступлением срока начала работ с закрытием перегона (пути) поездного диспетчера устанавливает его свободу от поездов или свободу соответствующего пути на двухпутном и многопутном участках, после чего дает дежурным по станциям, ограничивающим перегон, и руководителю работ приказ о закрытии.

В исключительных случаях при отсутствии на месте работ телефонной или радиосвязи с поездным диспетчером приказ о состоявшемся фактическом закрытии перегона или пути передается руководителю работ дежурным по станции, ближайшей к месту работ (по телефону или через нарочного, командированного с места работ).

Запрещается приступать к работам до получения руководителем работ приказа поездного диспетчера (письменного, по телефону или радиосвязи) и до ограждения места работ установленными сигналами.

8.5. Отправление хозяйственных поездов, включая отдельные единицы специального самоходного подвижного состава (далее в главе 8 настоящей Инструкции при отправлении на перегон именуются — хозяйственный поезд), на перегон (или путь перегона), закрытый для ремонта сооружений и устройств, производится по разрешениям на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали (бланк формы ДУ-64 приведен на стр. 127) с соблюдением требований пункта 9.24 настоящей Инструкции. В соответствии с заявкой руководителя работ в разрешении указывается место (километр) первоначальной остановки каждого поезда.

8.6. На закрытом перегоне (пути) может работать одновременно несколько хозяйственных поездов, в том числе и принадлежащих различным организациям, но находящихся под руководством одного работника, указываемого в разрешении начальника отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — главного инженера железной дороги, в соответствии с пунктом 8.2 настоящей Инструкции.

Машинист локомотива каждого хозяйственного поезда должен следовать до места, указанного в разрешении на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали. Первый поезд следует с установленной скоростью, последующие — не более 20 км/ч, при этом расстояние между поездами должно быть не менее 1 км. В случае, если расстояние от станции отправления до места работ не позволяет выдержать интервалы не менее 1 км между попутными хозяйственными поездами, то в разрешениях на бланках белого цвета с красной полосой по диагонали, выдаваемых каждому хозяйственному поезду, должны указываться километры и пикеты первоначальной остановки, в соответствии с заявкой руководителя работ.

При отправлении хозяйственных поездов на закрытый перегон с соседних раздельных пунктов навстречу друг другу дежурные по обеим станциям по указанию поездного диспетчера в разрешениях на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали после записи о цели отправления вносят запись по форме:

«На перегон отправлен встречный хозяйственный поезд № Соблюдайте особую бдительность».

Хозяйственные поезда, отправляемые на закрытый перегон с различных раздельных пунктов навстречу друг другу, должны следовать только до места, указанного в разрешении, 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 локомотива хозяйственного поезда (специального самоходного подвижного состава) после остановки на указанном в разрешении месте сообщает по радиосвязи машинисту локомотива встречного хозяйственного поезда и машинистам хозяйственных поездов и специального самоходного подвижного состава, движущимся вслед, о своем местонахождении.

После остановки, дальнейшее передвижение хозяйственных поездов (специального самоходного подвижного состава), по перегону осуществляется по указанию руководителя работ со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью. О своих последующих передвижениях до начала места производства работ машинисты встречных хозяйственных поездов (специального самоходного подвижного состава) уведомляют друг друга по радиосвязи.

8.7. Если работы производятся на перегоне, оборудованном автоблокировкой, то по согласованию с поездным диспетчером 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 белого цвета с красной полосой по диагонали (бланк формы ДУ-64) при отправлении таких поездов на перегон, подлежащий закрытию, вручается руководителю работ или уполномоченному им работнику, который передает его машинисту локомотива после остановки поезда на перегоне в обусловленном месте и получения приказа поездного диспетчера о закрытии перегона. Перегон или соответствующий путь закрывается для ремонтных работ приказом поездного диспетчера после освобождения от поездов, отправленных впереди хозяйственных поездов.

8.8. На больших по времени хода перегонах с благоприятным планом и профилем пути, не оборудованных автоматической блокировкой, по указанию поездного диспетчера 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 станциям, ограничивающим перегон, и руководителю работ регистрируемым приказом поездного диспетчера.

«В связи с предстоящим закрытием перегона (..... пути перегона) для производства работ разрешаю отправлять на этот перегон по пути хозяйственные поезда со станции вслед за поездом № ДНЦ (подпись)».

В этом случае каждый хозяйственный поезд отправляется по разрешению на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали. В соответствии с заявкой руководителя в разрешении указывается место (километр) 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 п. 8.6 настоящей Инструкции.

8.9. Отправляемые со станции в одном поезде для одновременной работы на перегоне хозяйственные поезда, специальный самоходный подвижной состав 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 Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ.

При отправлении со станции нескольких хозяйственных поездов, соединенных друг с другом для последующей их работы на перегоне по указанию руководителя, машинисту каждого из них должно выдаваться отдельное разрешение на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали (бланк формы ДУ-64) с присвоением каждому хозяйственному поезду отдельного номера.

8.10. Хозяйственные поезда, специальный самоходный подвижной состав при производстве работ на перегоне или в пределах станции должны сопровождаться руководителем работ или уполномоченным им работником.

По указанию начальника отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — заместителя начальника железной дороги, на хозяйственные поезда в необходимых случаях могут назначаться главные кондукторы.

8.11. 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.

8.12. Отправление хозяйственных поездов с перегона производится по указанию руководителя работ, согласованному предварительно с поездным диспетчером.

О намеченном порядке возвращения хозяйственных поездов с перегона поездный диспетчер ставит в известность дежурных по станциям, ограничивающим перегон.

По окончании работы хозяйственных поездов, специального самоходного подвижного состава руководитель работ обязан лично или через подчиненных работников осмотреть 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.

8.13. Если на двухпутных перегонах, оборудованных автоблокировкой, хозяйственные поезда после окончания работ отправляются на станцию по правильному пути, то движение их независимо от наличия у машинистов разрешения на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали (бланк формы 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 не более 20 км/ч, а расстояние между ними не менее 1 км.

8.14. Открытие перегона (пути) производится приказом поездного диспетчера только после получения уведомления (письменного, по телефону или радиосвязи) от начальника дистанции пути или работника, им уполномоченного (по должности не ниже дорожного мастера), об окончании путевых работ или работ на искусственных сооружениях, об отсутствии на перегоне хозяйственных поездов, специального самоходного подвижного состава (или об их отправлении по правильному пути двухпутного перегона), а также других препятствий для безопасного движения поездов независимо от того, какая организация выполняла работы. Уведомление передается поездному диспетчеру непосредственно или через дежурного по ближайшей станции. Уведомление, полученное по телефону или радиосвязи, поездный диспетчер записывает в журнал диспетчерских распоряжений.

Восстановление действия существующих средств сигнализации и связи или электроснабжения (если работа их нарушалась) производится

после получения уведомления, соответственно, от старшего электромеханика СЦБ и связи или энергодиспетчера.

8.15. На двухпутных перегонах, оборудованных автоблокировкой, поезду диспетчеру 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 подвижного состава) по правильному пути разрешается открывать перегон для движения поездов по автоблокировке, не ожидая прибытия всех хозяйственных поездов (специального самоходного подвижного состава) на соседнюю станцию.

8.16. Хозяйственные поезда и специальный самоходный подвижной состав, следующие с перегона после работы друг за другом, разрешается принимать на один и тот же путь станции или на свободный участок другого пути, занятого подвижным составом. При этом поезда, прибывающие с перегона, принимаются на свободный участок пути станции при запрещающем показании входного светофора порядком, предусмотренным в пункте 9.30 настоящей Инструкции.

При вводе поезда на станцию машинист должен соблюдать особую бдительность и быть готовым к немедленной остановке, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

8.17. Порядок движения поездов по остающемуся пути на двухпутных и многопутных перегонах в период закрытия для ремонтных работ одного из 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 и др.) устанавливается начальником железной дороги.

8.18. Работы по ремонту пути, сооружений и устройств, не требующие по своему характеру закрытия перегона, выполняются, как правило, в перерывы между поездами. Порядок обеспечения безопасности при таких работах устанавливается в инструкциях МПС России.

8.19. Отправление хозяйственных поездов на перегоны (пути перегонов), где не производятся работы по ремонту сооружений и устройств или где характер работ не требует закрытия перегона (пути), осуществляется по устному указанию поездного диспетчера.

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 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.

8.20. При работе специального самоходного подвижного состава на одном из путей двухпутного или многопутного перегона, а также приемоотправочном или главном путях станции, соседний путь ограждается сигналами в случаях и порядке, установленными в Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ. На поезда, следующие по этому пути, выдаются предупреждения в соответствии с заявкой руководителя работ.

8.21. 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 путях станций машинистам поездов, проходящих по соседнему 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 дежурными по станциям по указанию поездного диспетчера.

8.22. Работы на станционных путях производятся с соблюдением требований пункта 8.7 ПТЭ и пунктов 3.10, 3.11 Инструкции по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации.

Дежурный по станции, ознакомившись с содержанием записи руководителя работ в журнале осмотра, дает указания дежурным по постам, сигналистам, дежурным стрелочных постов, составителям, а через них и машинистам локомотивов, работающих на станции, о недопустимости заезда на те или иные пути или участки путей, о сокращении скорости или особой бдительности при следовании по путям, где производятся работы, а о предстоящем пропуске поездов и маневровых передвижениях информирует по парковой связи работников, находящихся на станционных путях, или включает речевой информатор.

При приеме поездов на пути, где производятся такие работы, машинистам в случае необходимости выдаются предупреждения об уменьшении скорости или принятии других мер предосторожности.

В случаях производства работ на контактной сети в журнале осмотра должно быть указано, какие пути, стрелки или секции контактной сети закрываются для движения всех поездов или только электроподвижного состава.

Глава 9. ПРИЕМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ

ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

9.1. Согласно пункту 15.1 ПТЭ, порядок использования технических средств станции устанавливается техническо-распорядительным актом, которым регламентируется безопасный и беспрепятственный прием, отправление и проследование поездов по станции, безопасность внутростанционной маневровой работы и соблюдение требований охраны труда.

Порядок, установленный техническо-распорядительным актом, является обязательным для работников всех служб.

Маршрут для приема или отправления каждого поезда должен быть подготовлен 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 станцию или задержки поезда при отправлении со станции.

Перед приемом и отправлением каждого поезда дежурный по станции обязан прекратить маневры с выходом на путь и маршрут приема (отправления), а также на путях, с которых невозможно исключить выход подвижного состава на маршрут следования поезда путем установки стрелок в охранное положение.

Запрещается дежурному по станции открывать сигнал или давать другое разрешение на прием или отправление поезда до убеждения в фактическом прекращении маневров.

Порядок прекращения маневров, передачи дежурным по станции распоряжений и его убеждения в их исполнении устанавливается в техническо-распорядительном акте станции.

Порядок производства маневров в сортировочно-отправочных парках станций при отправлении поездов устанавливается начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — заместителем начальника железной дороги и указывается в техническо-распорядительном акте станции.

9.2. На станциях, оборудованных электрической централизацией стрелок и сигналов, все операции по приготовлению маршрутов приема и отправления поездов выполняются лично дежурным по станции или по его указанию оператором поста централизации. При управлении централизованными стрелками с исполнительных постов все распоряжения о приготовлении маршрутов приема или отправления поездов дежурный по станции передает операторам исполнительных постов централизации и подтверждает распоряжение соответствующими действиями на аппарате управления. Правильность выполнения отданных распоряжений контролируется по показаниям приборов управления центрального аппарата.

Порядок пользования устройствами электрической централизации стрелок и сигналов, а также действий дежурных по станциям и операторов постов централизации при приготовлении маршрутов для приема, отправления и пропуска поездов устанавливается в инструкции о порядке пользования устройствами СЦБ и в техническо-распорядительном акте станции. В этих же документах устанавливается порядок действий работников на станциях, имеющих как централизованные, так и нецентрализованные стрелки.

9.3. На станциях с нецентрализованными стрелками распоряжение о приготовлении маршрута приема или отправления поезда дежурный по станции должен передавать одновременно всем старшим дежурным стрелочных постов, участвующим в приготовлении маршрута, четко и ясно, соблюдая установленный регламент переговоров. 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 пути приема, а также другие посты, через которые возможен выход подвижного состава на маршрут приема или отправления поезда.

9.4. Распоряжение о приготовлении маршрута на стрелочные посты или исполнительные посты централизации дежурный по станции должен передавать с учетом возможности окончания всех необходимых операций за время, обеспечивающее своевременное открытие соответствующего сигнала.

9.5. Правильность приготовления маршрута дежурный по станции проверяет по показаниям приборов аппарата управления.

На станциях, не имеющих таких приборов, дежурный по станции обязан проверить правильность приготовления маршрута по докладам старших дежурных стрелочных постов или дежурных стрелочных постов.

9.6. Если отдельные стрелки на станции расположены на значительном расстоянии от стрелочного поста и их, как правило, не выводят из нормального положения (съезды между главными путями, примыкания к главным и приемо-отправочным 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 дежурного по станции.

Перечень станций, где разрешается применять такой порядок, с указанием номеров стрелок, утверждается начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — заместителем начальника железной дороги.

Порядок проверки положения таких стрелок указывается в техническо-распорядительном акте станции.

9.7. После доклада о готовности маршрута для приема или отправления поезда дежурным стрелочных постов, сигналистам и дежурным по станции запрещается передавать дежурство другим работникам до тех пор, пока поезд, для которого приготовлен маршрут, не прибудет на станцию или не отправится со 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.

9.8. Останавливать грузовые поезда на пути, расположенном между пассажирским зданием и путем, где стоит пассажирский поезд как правило, не допускается. В исключительных случаях при стоянке грузового поезда на 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 станциях, где нет составительских бригад, начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — заместителем начальника железной дороги, устанавливается порядок осуществления этих операций с указанием перечня работников, которые могут привлекаться для их выполнения.

Если необходимо пропустить поезд, маневровый состав или локомотив по путям, расположенным между стоящим пассажирским поездом и пассажирским зданием, дежурные по станции и вокзалу обязаны принять меры, обеспечивающие безопасность посадки и высадки пассажиров.

Порядок пропуска поездов и маневровых составов по путям, расположенным между пассажирским зданием и путем, где стоит пассажирский поезд, должен быть предусмотрен в техническо-распорядительном акте станции.

9.9. Дежурные по станциям, не имеющих электрической изоляции приемо-отправочных путей, перед приемом пассажирских, почтово-багажных и людских поездов обязаны докладывать поездному диспетчеру о том, на какой путь будет приниматься поезд.

9.10. Прием или отправление поезда на путь или с пути, которые не предусмотрены для этого техническо-распорядительным актом станции, могут быть допущены лишь в исключительных случаях по регистрируемому приказу поездного диспетчера. Перед тем как разрешить прием на такие пути пассажирских, почтово-багажных, грузо-пассажирских и людских поездов, поездной диспетчер должен согласовать свои действия с дежурным по отделению железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — со старшим дорожным диспетчером службы перевозок железной дороги. В этих случаях при отсутствии у дежурного по 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 начальником станции или его заместителем, дежурным по станции или парку.

О приеме пассажирского поезда на путь, не предусмотренный техническо-распорядительным актом, а также о задержке пассажирского поезда на станции, где стоянка его по расписанию не предусмотрена, дежурный по станции должен информировать машиниста локомотива по радиосвязи.

Перед приемом, отправлением пассажирского поезда, обслуживаемого одним машинистом, дежурный по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, — поездной диспетчер, обязан информировать машиниста о готовности маршрута и открытии сигналов или необходимости задержки поезда. Перечень станций, где дежурный по станции, исходя из местных условий и размеров поездов, не может своевременно передать такое сообщение машинисту, и порядок обеспечения при этом безопасности движения поездов устанавливаются начальником железной дороги.

9.11. На станциях с централизованными стрелками дежурный по станции при необходимости использования вариантных маршрутов для приема или отправления поезда с электротягой обязан убеждаться в наличии контактной сети по маршруту следования такого поезда.

ПРИЕМ ПОЕЗДОВ

9.12. Согласно пункту 16.6 ПТЭ, прием поездов на станцию должен производиться на свободные пути, предназначенные для этого техническо-распорядительным актом станции, и только при открытом входном сигнале, а пассажирских поездов, кроме того, на пути, оборудованные путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации. Порядок, обеспечивающий безопасность движения пассажирских поездов при приеме на пути, не оборудованные этими устройствами, устанавливается начальником железной дороги.

Согласно пункту 16.4 ПТЭ, дежурный по станции обязан обеспечить наличие свободных путей для своевременного приема поездов и не допускать задержки поезда у закрытого входного сигнала без всякой не вызванной на то необходимости.

9.20. После открытия выходного светофора для отправления поезда дежурный по станции не имеет права давать указания об изменении маршрута и приготовлении маршрута для отправления другого поезда.

В исключительных случаях это может быть осуществлено лишь после предупреждения машиниста локомотива поезда, которому был открыт выходной светофор, закрытия выходного светофора и отмены заданного маршрута.

9.21. При отправлении со станции последовательно нескольких попутных поездов дежурному по 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 дежурному по станции о готовности маршрута второму поезду передается одновременно с сообщением об отправлении первого поезда.

9.22. При скрещении поездов дежурному по 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 дежурному по станции о готовности маршрута отправления передается одновременно с сообщением о прибытии поезда.

9.23. На 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 дежурный по 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 пути (блокированием обратных маршрутов).

9.24. При отправлении поезда со станционных путей при запрещающем показании выходного светофора, а также с путей, не имеющих выходных светофоров, запрещается машинисту ведущего локомотива, при наличии письменного разрешения на занятие перегона, приводить поезд в движение без указания дежурного по станции, переданного по радиосвязи, или сигнала отправления, поданного дежурным по станции либо по его указанию ДСП поста, дежурным по парку, оператором поста централизации, дежурным стрелочного поста или главным кондуктором (составителем

поездов). Порядок подачи сигнала отправления указывается в техническо-распорядительном акте станции.

Дежурному по станции запрещается открывать пригласительный сигнал, передавать машинисту регистрируемый приказ по радиосвязи или выдавать письменное разрешение на отправление поезда, не убедившись установленным порядком в готовности маршрута отправления.

После выдачи машинисту письменного разрешения дежурный по станции (работник 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 дежурным по станции дополнительное указание или сигнал отправления машинисту не требуется.

При отправлении поезда по путевой записке или разрешениям на бланках белого цвета с одной или двумя красными полосами по диагонали (соответственно, формы ДУ-50, ДУ-64, ДУ-56) для замыкания маршрута отправления дежурный по станции может открывать выходной светофор на разрешающее показание. В этом случае перед открытием выходного светофора дежурный по станции должен по радиосвязи или другим способом убедиться в наличии у машиниста письменного разрешения на право занятия перегона.

9.25. При сквозном пропуске поезда через станцию с нецентрализованными стрелками дежурный по 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 (или дежурные, если дежурство старших не установлено) всех стрелочных постов, входящих в маршрут следования поезда.

9.26. На участках с интенсивным движением при попутном следовании через станцию нескольких поездов по одному и тому же маршруту с небольшими интервалами дежурный по 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 дежурный по станции должен ставить в известность дежурных стрелочных постов, а последние обязаны встречать и провожать поезда в установленном порядке.

В свободности пути приема дежурный по станции убеждается лично или по докладам дежурных стрелочных постов (входного и выходного), которые сообщают ему о прибытии и отправлении поезда в полном составе с хвостовыми сигналами.

9.27. На участках, оборудованных автоматической блокировкой, при переводе входных, маршрутных и выходных светофоров на автоматическое действие для сквозного пропуска поездов через станцию разрешающее показание их является нормальным. О постановке входных, маршрутных и выходных сигналов на автоматическое действие дежурный по станции должен поставить в известность операторов исполнительных постов централизации, сигнальщиков и дежурных стрелочных постов. Указанные работники в этом случае обязаны встречать и провожать каждый поезд в установленном месте, не ожидая особого распоряжения дежурного по станции, и немедленно докладывать последнему о всех замеченных ненормальностях, а при обнаружении неисправностей, угрожающих безопасности движения или жизни людей, принимать меры к остановке поезда.

9.28. Во всех случаях перед отправлением поезда с пути, на котором остаются вагоны, между составом поезда и этими вагонами должен быть сделан разрыв расстоянием не менее 5 м. Остающиеся на месте вагоны должны быть надежно закреплены от ухода.

Порядок выполнения этих операций устанавливается в техническо-распорядительном акте станции.

ПРИЕМ ПОЕЗДОВ НА СТАНЦИЮ ПРИ ЗАПРЕЩАЮЩЕМ ПОКАЗАНИИ ВХОДНОГО СВЕТОФОРА

9.29. Согласно пункту 16.8 ПТЭ, не допускается прием поезда на станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного светофора. Прием поезда на станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного светофора может быть осуществлен по пригласительному сигналу, по специальному разрешению дежурного по станции только в исключительных случаях и в соответствии с порядком, предусмотренным в настоящей Инструкции.

Скорость следования поезда при приеме на станцию по пригласительному сигналу или по специальному разрешению дежурного по станции должна быть не более 20 км/ч, при этом машинист обязан вести поезд с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

Прием поезда на станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора допускается в случаях:

- а) невозможности открытия входного светофора из-за неисправности;
- б) если прием поезда производится на путь, не предусмотренный техническо-распорядительным актом, и невозможно открыть входной светофор;
- в) приема на определенные участки путей подталкивающих локомотивов, локомотивов, следующих в расположенное на станции депо, локомотивов, следующих из депо под составы поездов;
- г) приема восстановительных и пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов без вагонов, снегоочистителей, специального самоходного подвижного состава, а также хозяйственных поездов (при производстве работ с закрытием перегона) на свободные участки станционных путей, кроме путей, занятых пассажирскими поездами.

9.30. Прием поездов на станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора производится:

- а) по регистрируемому приказу дежурного по станции, передаваемому машинисту по радиосвязи;
- б) по регистрируемому приказу дежурного по станции, передаваемому по специальному телефону, установленному у входного светофора;
- в) по пригласительному сигналу;
- г) по письменному разрешению дежурного по станции;
- д) по регистрируемому приказу поездного диспетчера (при диспетчерской централизации);
- е) по специальному маневровому светофору, установленному на мачте входного сигнала.

Таким же порядком при запрещающем показании входного светофора (или при отсутствии такого светофора) принимаются на станцию поезда, следующие по неправильному пути. Эти же разрешения применяются в тех случаях, когда при внезапном перекрытии входного (маршрутного) светофора на запрещающее показание машинист, восприняв перекрытие, остановит поезд уже после проезда входного сигнала.

Любое из перечисленных разрешений может быть передано машинисту лишь после убеждения дежурного по станции в готовности маршрута приема.

Передаваемые машинисту приказы о приеме поезда на станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора должны регистрироваться порядком, предусмотренным в пункте 8 Общих положений настоящей Инструкции.

Конкретный порядок действий работников при приеме поезда на станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора и по неправильному пути указывается в техническо-распорядительном акте станции.

9.31. При невозможности зачесть на входном (маршрутном) светофоре маршрутный указатель (парка или пути приема) поезд принимается на станцию по разрешающему показанию входного (маршрутного) светофора без выдачи машинисту дополнительного разрешения на проезд неисправного маршрутного указателя. В этих случаях машинист при следовании на станцию должен проявлять особую бдительность.

Порядок проезда входного (маршрутного) светофора в случаях неисправности маршрутного указателя на станциях стыкования электрической тяги переменного и постоянного тока, а также на станциях совмещения путей разной ширины колеи устанавливается в инструкциях, утверждаемых начальником железной дороги.

9.32. Регистрируемый приказ дежурного по станции по радиосвязи о приеме поезда при запрещающем показании входного светофора передается по форме:

-«Приказ № ... Время: часы, мин.» «Машинисту поезда № Я, дежурный по станции (наименование станции), разрешаю Вам следовать на путь при запрещающем показании входного светофора. Маршрут приема готов. ДСП (фамилия)».

При следовании поезда по неправильному пути и отсутствии входного сигнала по этому пути регистрируемый приказ передается по форме:

-«Приказ № ... Время: часы, мин.»

«Машинисту поезда № Я, дежурный по станции, разрешаю Вам с неправильного пути следовать на путь. Маршрут приема готов. ДСП (фамилия)».

Повторив приказ и получив от дежурного по станции подтверждение, что приказ понят правильно, машинист вводит поезд на станцию.

По таким же формам передается машинисту¹⁾ приказ дежурного по станции о следовании поезда на 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.

Как правило, приказ по радиосвязи передается машинисту заблаговременно, при подходе поезда к станции. Приказ по специальному телефону передается машинисту после остановки поезда перед входным светофором (сигнальным знаком «Граница станции»).

9.33. На участках с диспетчерской централизацией прием поезда на станцию при запрещающем показании входного светофора осуществляется порядком, предусмотренным в пункте 2.13 настоящей Инструкции.

9.34. Прием поезда на станцию при запрещающем показании входного светофора по письменному разрешению дежурного по станции осуществляется лишь в исключительных случаях, когда для этой цели не могут быть использованы другие формы разрешений, предусмотренных в пункте 9.30 настоящей Инструкции. Письменное разрешение заполняется по форме:

«Машинисту поезда № разрешается следовать на путь станции. Маршрут приема готов. ДСП (подпись)».

Разрешение заверяется штампом станции и подписью дежурного по 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 порядком, предусматриваемым в техническо-распорядительном акте станции.

9.35. Работники, назначаемые для передачи машинисту письменного разрешения, встречают поезд у входного (маршрутного) светофора, а по неправильному 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.

9.36. Прием восстановительных, пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов без вагонов, снегоочистителей, специального самоходного подвижного состава, а также хозяйственных поездов (при производстве работ с закрытием перегона) на свободные участки станционных путей (кроме занятых пассажирскими, людскими и с опасным грузом класса 1 поездами) разрешается в необходимых случаях лишь при запрещающем показании входного сигнала по разрешениям, предусмотренным в пункте 9.30 настоящей Инструкции, при этом машинисты локомотивов (специального самоходного подвижного состава) одновременно с передачей разрешения о приеме на станцию (в том числе перед зажиганием пригласительного огня на входном светофоре) должны быть предупреждены о месте, где необходимо остановиться. В этом случае, следуя на станцию при запрещающем показании входного светофора, машинисты локомотивов (водители специального самоходного подвижного состава) должны останавливаться в месте, указанном в сообщении, а далее руководствоваться сигналами или указаниями дежурного по станции, оператора поста централизации, дежурного стрелочного поста или сигналиста.

9.37. Разрабатываемый в соответствии с пунктом 16.6 ПТЭ порядок приема на определенные участки станционных путей подталкивающих локомотивов, локомотивов, следующих в расположенное на станции депо или из депо, расположенное на соседней станции, под составы поездов, должен предусматривать их следование от границы 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 путям.

Разрешением для въезда этих локомотивов на станцию может служить разрешение для приема поезда на станцию при запрещающем показании входного светофора из числа предусмотренных в пункте 9.30 настоящей Инструкции. Установленный порядок указывается в техническо-распорядительном акте станции и объявляется всем машинистам подталкивающих локомотивов и машинистам локомотивов (моторвагонных поездов), прибывающих в депо.

а) об открытии и закрытии перегонов или отдельных путей перегонов (в том числе для движения электропоездов в связи со снятием напряжения);

б) о переходе с двухпутного движения на однопутное и о восстановлении двухпутного движения;

в) о переходе с одних средств сигнализации и связи при движении поездов на другие;

г) об отправлении поездов по неправильному пути, не оборудованному двусторонней автоблокировкой;

д) об отправлении поездов с разграничением временен (в случаях и порядком, предусмотренным в главе 14 настоящей Инструкции);

е) об отправлении поездов с опасными грузами класса 1 (ВМ) и негабаритными грузами;

ж) о приеме и отправлении пассажирских, почтово-багажных, грузо-пассажирских и людских поездов на пути и с путей, не предусмотренных для этих операций техническо-распорядительным актом станции;

з) о назначении поездов, не предусмотренных графиком, и порядке их следования и об отмене поездов. Приказы о пропуске по участку одиночных локомотивов, специального самоходного подвижного состава и хозяйственных поездов могут не регистрироваться;

и) о движении поездов при неисправности автоматической локомотивной сигнализации;

к) о порядке проследования опаздывающих пассажирских поездов;

л) об отправлении пассажирского поезда с локомотивом, обслуживаемым одним машинистом;

м) в случаях, предусмотренных в пунктах 1.15, 1.22 настоящей Инструкции.

Регистрация других приказов, связанных с движением поездов на участке, производится по усмотрению диспетчеров.

В журнале диспетчерских распоряжений должны записываться также все регистрируемые приказы, адресованные машинистам поездных локомотивов, а также все приказы поездных диспетчеров соседних участков, адресованные поезвному диспетчеру данного участка.

Для сокращения времени на запись диспетчерских приказов по разрешению начальника отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — заместителя начальника железной дороги, могут применяться специальные штампы с нанесенными на них текстами наиболее часто даваемых приказов. Диспетчерские приказы могут регистрироваться с использованием персональных компьютеров с распечаткой текстов приказов по формам, предусмотренным настоящей Инструкцией.

В журнале диспетчерских распоряжений регистрируются также прием и сдача дежурств поездными диспетчерами.

10.7. Регистрируемые диспетчерские приказы дежурные по станциям или операторы записывают в журнал диспетчерских распоряжений.

Записав диспетчерский приказ, дежурный по станции или оператор дословно повторяет диспетчеру его содержание, называя свою фамилию. Убедившись в правильности приема приказа, диспетчер подтверждает его словом: «Выполняйте».

Время проверки приказа и фамилия лица, принявшего его, отмечаются в журналах поездного диспетчера и станции. С этого момента приказ вступает в действие.

Если приказ поездного диспетчера принимает и записывает оператор, то последний обязан немедленно предъявить его дежурному по станции для ознакомления и расписки в прочтении.

Приказ, адресованный машинисту, передается последнему лично поездным диспетчером или через дежурного по станции.

Диспетчер или дежурный по станции должен убедиться, что переданный приказ понят машинистом правильно. Фамилия машиниста и время передачи приказа отмечаются соответственно в журнале поездного диспетчера или станции.

10.8. Когда диспетчерский приказ адресуется нескольким станциям, передача текста приказа для его проверки осуществляется одним из дежурных по станции по указанию поездного диспетчера, а дежурные остальных станций обязаны в это время проверять, правильно ли записан приказ.

10.9. Закрытие однопутного перегона или одного или нескольких главных путей на двухпутном и многопутном перегонах или станциях производится поездным диспетчером на основании:

а) распоряжения начальника отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — заместителя начальника железной дороги в случаях производства предусмотренных планом ремонтно-путевых, строительных или восстановительных работ, а также ремонтных работ на контактной сети;

б) требования, полученного от машиниста остановившегося в пути поезда, или требования работников дистанции пути, сигнализации и связи, электроснабжения и др. при непредвиденной неисправности пути, сооружений и устройств, угрожающей безопасности движения поездов.

Полученное требование поездной диспетчер 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.

10.10. Приказ о закрытии перегона (пути) поездной диспетчер дает станциям, ограничивающим перегон, и путевым постам, если они есть на перегоне, по одной из следующих (примерных) форм:

«Для производства таких-то работ путь перегона с ч мин закрывается для движения, кроме хозяйственных поездов №№....., отправляемых на закрытый перегон по заявке руководителя работ (указывается должность и фамилия)».

«Для оказания помощи поезду № , остановившемуся накм, 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».

«Для производства восстановительных работ на км путь перегона с ч мин закрывается для движения всех поездов, кроме восстановительных».

отправьте по неправильному пути по телефонной связи по правилам однопутного движения»-.

Прежде чем передать такой приказ об отправлении по неправильному пути пассажирского поезда, в журнале диспетчерских распоряжений должен быть записан приказ дежурного по отделению, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — старшего дорожного диспетчера службы перевозок железной дороги:

«Поезд № со станции ... отправьте по.....

неправильному пути».

В случае пропуска по неправильному 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 пути поездов, что также указывается в приказе поездного диспетчера.

Получив приказ о пропуске поезда по неправильному пути, дежурные по станциям обмениваются под контролем диспетчера телефонограммами по формам, предусмотренным в пункте 5.32 настоящей Инструкции.

Дежурные по путевым постам (за исключением постов примыкания на однопутном перегоне с двухпутными вставками и предузловых постов, а также блок-постов) в переговорах о движении поездов по неправильному пути не участвуют, но об отправлении поезда они уведомляются по телефону, а время его проследования отмечают в журнале движения поездов.

При отправлении по неправильному пути одного за другим нескольких поездов с разграничением путевыми постами дежурные этих постов сообщают на соседние 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 съезных подвижных единиц, отправление поезда в порядке регулировки по неправильному пути поездной диспетчер обязан предварительно согласовать с энергодиспетчером. Перечень таких участков устанавливается начальником железной дороги.

Отправление поезда по неправильному пути на двухпутных перегонах, оборудованных двусторонней блокировкой, а также устройствами, обеспечивающими движение поездов по неправильному пути по сигналам локомотивных светофоров, осуществляется по устному указанию поездного диспетчера и после переключения блокировки на соответствующее направление движения.

10.16. Перечень перегонов с наличием переездов, оборудованных автоматическими устройствами только для поездов, следующих по правильному пути, а также перегонов, где имеются улавливающие тупики, с указанием необходимых мер по обеспечению безопасности движения при отправлении на таких перегонах поездов по неправильному пути, устанавливается приказом начальника железной дороги, при этом в приказе должен быть предусмотрен порядок заблаговременного извещения дежурных по переездам о каждом отправленном поезде. С приказом должны быть ознакомлены машинисты поездных локомотивов, специального самоходного подвижного состава и другие причастные работники.

Машинисты поездов, отправляемых в порядке регулировки по неправильному пути, обязаны обеспечить проследование оборудованных односторонними автоматическими устройствами переездов: обслуживаемых дежурным работником — со скоростью не свыше 40 км/ч, а не обслуживаемых дежурным работником — не свыше 25 км/ч. После проследования по переезду ведущего локомотива машинист имеет право повысить скорость движения, вплоть до установленной для данного перегона.

10.17. По получении уведомления со станции о прибытии поезда по неправильному пути поездной диспетчер восстанавливает на перегоне нормальное движение передачей приказа по форме:

-«Приказ № от числа отменяется. С ч

..... мин по пути перегона восстанавливается

движение (указывается четных или нечетных)

поездов по (указываются средства сигнализации и связи)».

10.18. В случае необходимости отправления со станции поезда с остановкой на перегоне, не предусмотренной графиком движения (для посадки и высадки людей, погрузки и выгрузки грузов), с последующим прибытием на соседнюю станцию или возвращением на станцию отправления, поездной диспетчер в соответствии с поездной обстановкой дает разрешение станциям, ограничивающим перегон, указывая время отправления поезда и продолжительность занятия им перегона.

Машинистам локомотивов, 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.

Поездной диспетчер или по его указанию дежурные по станциям 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 подвижного состава на закрытые перегоны (пути) осуществляется порядком, предусмотренным в главе 8 настоящей Инструкции.

10.19. Получив сообщение о неисправности на том или ином перегоне (пути) средств сигнализации и связи при движении поездов, поездной диспетчер записывает его в журнал диспетчерских распоряжений и, проверив через дежурных по станциям свободу перегона (пути), дает приказ об установлении движения по телефонным средствам связи по форме:

«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».

10.20. При наличии на перегонах путевых постов приказ поездного диспетчера 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.

Глава 11. МАНЕВРОВАЯ РАБОТА НА СТАНЦИЯХ ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

11.1. Маневровая работа должна производиться в соответствии с технологическим процессом работы станции и по плану, предусматривающему:

своевременное формирование и отправление поездов;

своевременную подачу вагонов под грузовые операции и уборку их после окончания грузовых операций;

наименьшую затрату времени на переработку вагонов;

рациональное использование всех маневровых средств и технических устройств;

бесперебойный прием поездов на станцию;

безопасность движения, безопасность работников, связанных с маневрами, и сохранность подвижного состава.

11.2. На станциях, в зависимости от путевого развития, характера и объема маневровой работы, пути разделяются на маневровые районы. Границы маневровых районов и порядок работы в каждом из них устанавливаются в техническо-распорядительном акте станции.

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, указывается в техническо-распорядительном акте станции.

Локомотивы, выдаваемые на маневровую работу, должны быть исправны, иметь исправно действующие радиостанции, установленные сигналы и инвентарь.

11.3. Перевод нецентрализованных стрелок при маневровых передвижениях производится дежурными стрелочных постов по распоряжению лица, руководящего маневрами. При маневровых передвижениях на станциях с электрической централизацией перевод стрелок осуществляется дежурным по 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, дежурными по станции, начальником станции, прие-мосдатчиками груза и багажа, работниками локомотивного, вагонного депо и другими.

Перечень станций, на которых перевод стрелок при маневрах разрешается указанным работникам, устанавливается начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — заместителем начальника железной дороги.

Перед переводом централизованной стрелки обслуживающий ее работник должен убедиться (лично или по докладу другого работника) в том, что она не занята подвижным составом, а также есть ли проходы по смежным путям. При электрической централизации свобода стрелочного перевода от подвижного состава устанавливается по показаниям контрольных приборов на аппарате управления. При неисправности или временном выключении этих приборов или переводе стрелок с маневровых колонок порядок проверки свободы стрелочного перевода от подвижного состава устанавливается в техническо-распорядительном акте станции.

Нецентрализованные стрелки (кроме расположенных на сортировочных путях, путях, где маневровая работа постоянно осуществляется толчками, и стрелок, оборудованных шарнирно-коленчатыми замыкателями), должны при маневрах запираются на закладки.

11.4. Согласно пункту 15.14 ПТЭ, 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 станциях устройства радиосвязи и двусторонней парковой связи должны использоваться для организации маневровой работы и обеспечения безопасности движения.

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.

Порядок пользования устройствами радиосвязи и двусторонней парковой связи в каждом маневровом районе с указанием работников, которым предоставлено право пользоваться этими устройствами, определяется техническо-распорядительным актом станции.

Порядок эксплуатации радиосвязи и двусторонней парковой связи на станциях устанавливается специальной инструкцией МПС России.

11.5. Дежурный по 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 дежурный по станции обязан предупредить машиниста (руководителя маневров) о том, на какой путь или до какого светофора приготовлена часть маршрута.

Проезд маневрового светофора с запрещающим показанием или погасшим огнем при готовом маршруте разрешается по указанию дежурного по станции, дежурного или оператора поста централизации, передаваемому им машинисту маневрового локомотива лично, по радиосвязи, двусторонней парковой связи или через руководителя маневров.

11.6. Порядок и условия обеспечения безопасности при перестановке составов из парка в парк по соединительным путям или через вытяжные пути устанавливаются в техническо-распорядительном акте станции, 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 и др.), перестановка составов из парка в парк локомотивом вперед может производиться без сопровождения работниками составительской бригады.

11.7. Вагоны с грузами отдельных категорий, в соответствии с правилами перевозок грузов на железнодорожном транспорте, а также Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам, 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» (ноль) 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 штампы: «Ядовито» и «Прикрытие...» (одновременно оба штампа).

Вагоны с легковоспламеняющимися жидкостями на станции формирования должны ставиться в поезд за вагонами с ВМ (считая от головы поезда).

11.8. Маневровые передвижения на ремонтных путях вагонных и локомотивных депо должны производиться под наблюдением и по личным указаниям ответственного работника соответствующей службы.

11.9. На 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 путях маневровая работа должна производиться с особой бдительностью, а в необходимых случаях — с пониженной скоростью.

11.10. Работа хозяйственных поездов и путевых машин на путях станции производится под руководством ответственного работника соответствующей службы (пути, централизации и связи и других).

Передвижения указанных поездов и машин с одного пути на другой или в другой район станции производятся только с разрешения лица, распоряжающегося маневрами, или дежурного по станции.

В необходимых случаях для руководства передвижениями таких поездов и путевых машин по указанию начальника станции могут назначаться соответствующие работники станции.

11.11. Разъединение и соединение тормозных рукавов на станциях производится работниками пунктов технического обслуживания вагонов или другими работниками, установленными, в зависимости от местных условий, технологическим процессом или техническо-распорядительным актом станции.

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 осмотровиком вагонов.

11.12. Передвигать отдельные вагоны вручную допускается в исключительных случаях и только на горизонтальных путях.

На главных, приемо-отправочных и сортировочных путях станции передвижение вагонов вручную запрещается.

Передвигать вагоны вручную можно только под непосредственным руководством ответственного лица, выделенного начальником соответствующего линейного подразделения, и в количестве не более одного груженого или двух порожних вагонов.

При передвижениях вагонов вручную не допускается:

- передвигать их со скоростью более 3 км/ч, причем вагоны должны быть обязательно сцеплены;
- выкатывать их за предельный столбик в направлении главных и приемо-отправочных путей;
- начинать передвижение, не имея тормозных башмаков;
- подкладывать для торможения под колеса шпалы, камни, ломы и другие предметы.

Перекачка вручную вагонов, занятых людьми и опасными грузами, запрещается.

Порядок передвижения вагонов кабестанами, электрошпилями и другими механическими средствами в зависимости от местных условий устанавливается специальными инструкциями, утверждаемыми начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — заместителем начальника железной дороги.

РУКОВОДСТВО МАНЕВРОВОЙ РАБОТОЙ

11.13. Согласно пункту 15.13 ПТЭ, маневры на станционных путях должны производиться по указанию только одного работника — дежурного по станции, маневрового диспетчера, дежурного по сортировочной горке или парку, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, — поездного диспетчера. Распределение обязанностей по распоряжению маневрами указывается в технико-схемном акте станции.

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 станциях маневровая работа может производиться под руководством главного кондуктора. Маневровыми передвижениями локомотива (специального самоходного 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 станций, их заместители и другие работники в порядке, устанавливаемом начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — заместителем начальника железной дороги.

11.14. 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 начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — заместителем начальника железной дороги.

Расстановка работников, занятых на маневрах, производится руководителем маневров.

Обслуживание одним машинистом маневрового локомотива может производиться по разрешению начальника железной дороги в зависимости от типа локомотива и местных условий.

11.15. 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.

11.16. Передвижение маневрового локомотива (с вагонами или без вагонов) из одного маневрового района в другой допускается только по разрешению дежурного по 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.

ТРЕБОВАНИЯ К РАБОТНИКАМ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ МАНЕВРОВ

11.17. Согласно пункту 15.23 ПТЭ, руководитель маневров обязан:

- точно и своевременно выполнять задания на маневровую работу;
- обеспечивать правильную расстановку и согласованность действий всех работников, участвующих в производстве маневров, на основе ознакомления их с планом и способами выполнения предстоящей маневровой работы;
- формировать поезд в точном соответствии с требованиями ПТЭ, соответствующих инструкций и других актов МПС России;
- организовать маневровую работу так, чтобы были обеспечены безопасность движения, личная безопасность работников, занятых на маневрах, сохранность подвижного состава и груза. Маневры с вагонами, занятыми людьми, негабаритными и опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами), производить с особой осторожностью.

При вступлении на дежурство составитель (главный кондуктор) должен ознакомиться с наличием и расположением подвижного состава на путях своего района, проверить надежность его закрепления, убедиться в наличии установленных для района средств закрепления. О результатах проверки доложить дежурному по станции.

11.18. Перед началом маневровой работы руководитель маневров обязан:

- а) убедиться, что все работники, участвующие в маневрах, в том числе и локомотивная бригада, в полном составе находятся на своих местах;
- б) ознакомить машиниста и работников станции, участвующих в маневрах, с планом предстоящих маневров и порядком его выполнения;
- в) проверить, нет ли препятствий для передвижения вагонов (например, тормозных башмаков под колесами).

11.19. Задание дежурному стрелочному посту, дежурному или оператору поста централизации о приготовлении маневрового маршрута на тот или иной путь руководитель маневров может передавать лично, по радиосвязи, двусторонней парковой связи, свистками локомотива, ручными свистками или другими средствами, в зависимости от технического оснащения станции, в порядке, установленном в технико-схемном акте станции.

11.20. В процессе работы руководитель маневров обязан:

- а) четко и своевременно передавать сигналы и указания, касающиеся маневровых передвижений;
- б) следить за своевременной и правильной подготовкой стрелок для маневровых передвижений, подачей сигналов операторами постов централизации, дежурными стрелочных постов и машинистом локомотива;
- в) 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;
- г) при движении по станционным путям вагонами вперед находиться, как правило, на первой по движению специальной подножке (переходной площадке, тамбуре), а при невозможности — идти по междупутью или обочине пути впереди осаживаемых вагонов, следить за показаниями маневровых световых, подаваемых 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 станции;
- д) при производстве маневров с большими составами на кривых участках пути или в условиях плохой видимости (туман, метель, снегопад и т. д.) принимать дополнительные меры для обеспечения безопасности — чаще передавать сигналы и указания машинисту по радиосвязи;
- е) не допускать пропуска подвижного состава по взрезанной стрелке впредь до ее осмотра и ремонта;
- ж) прежде чем подъехать к составу, убедиться в отсутствии сигналов ограждения;

- з) не допускать оставления вагонов без закрепления или с закреплением менее установленной в техническо-распорядительном акте станции нормы вне зависимости от предполагаемого времени стоянки этих вагонов;
- и) не допускать передвижений маневрового состава (с локомотивом впереди или вагонами вперед), не убедившись в том, что все вагоны сцеплены между собой и с локомотивом;
- к) при маневрах толчками своевременно принимать меры, исключающие возможность движения отцепов в обратном направлении или выхода вагонов за предельный столбик в противоположном конце пути;
- л) 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;
- м) при заезде маневрового локомотива (одиночного или с вагонами) на тот или иной занятый вагонами путь для отцепки или прицепки других вагонов, а также при сжати стоящих вагонов для расцепки не допускать выполнения этих операций, не убедившись в надежном закреплении вагонов с противоположной от маневрового локомотива стороны;
- н) если к стоящей на том или ином 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;
- о) перед передвижением маневрового состава в местах погрузки и выгрузки грузов убедиться в отсутствии препятствий для движения;
- п) маневры с вагонами, погрузка и выгрузка которых не закончены, производить только после согласования с работником, распоряжающимся погрузочно-разгрузочными операциями;
- р) при производстве маневров работникам составительских и кондукторских бригад запрещается находиться на специальной подножке вагона в негабаритных и опасных местах, перечень которых устанавливается местной инструкцией по охране труда.

11.21. Руководитель маневров должен так организовать работу, чтобы не допустить выхода подвижного состава за предельные столбики (изолирующие стыки или светофоры) противоположного конца путей.

Порядок согласования действий руководителя маневров с работниками противоположного конца парка (путей), обеспечивающий выполнение указанного требования, устанавливается в техническо-распорядительном акте станции.

11.22. Дежурный по 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 штемпель «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.

11.23. При производстве маневров в местах работы ремонтных бригад (путевых, СЦБ), с пересечением переездов, около пассажирских платформ, на 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 пути или на платформах людям, а также предупреждать о движении состава людей, работающих на погрузке, выгрузке, ремонте пути, вагонов и других операциях.

11.24. Согласно пункту 15.24 ПТЭ, локомотивная бригада при производстве маневров обязана:

- точно и своевременно выполнять задания на маневровую работу;
- внимательно следить за подаваемыми сигналами, точно и своевременно выполнять сигналы и указания о передвижениях;
- внимательно следить за людьми, находящимися на путях, положением стрелок и расположением подвижного состава;
- обеспечивать безопасность производства маневров и сохранность подвижного состава.

Согласно пункту 15.15 ПТЭ, машинист локомотива, специального самоходного подвижного состава, производящий маневры, не вправе приводить в движение локомотив или специальный самоходный 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 дежурного по станции (лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи или переданное через руководителя маневров).

На станциях с электрической централизацией стрелок и сигналов в случаях передачи стрелок с центрального на местное управление выезд на стрелки разрешается по указанию или сигналу работника, на которого возложен перевод этих стрелок.

Согласно пункту 15.25 ПТЭ, локомотивные бригады, работающие со сборными поездами, а также выделенные для производства маневровой работы, кондуктора и составительские бригады должны знать порядок маневровой работы на станции, указанный в техническо-распорядительном акте. Порядок ознакомления локомотивных и составительских бригад и кондукторов с условиями маневровой работы, указанными в техническо-распорядительном акте станций, устанавливается начальником отделения железнодорожного транспорта, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — первым заместителем начальника железной дороги.

Машинисту локомотива, производящего маневры, не разрешается приводить в движение локомотив для выезда с 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 11.41 настоящей Инструкции.

Управление локомотивом при маневрах осуществляется машинистом. Машинист может доверить управление локомотивом помощнику машиниста или дублеру лишь под своим наблюдением.

11.25. 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 получения сигнала (сообщения) от дежурного стрелочного поста о готовности стрелок для маневрового передвижения.

11.26. Машинист одиночного локомотива при следовании по станционным путям руководствуется показаниями маневровых светофоров, сигналами или сообщениями дежурного по станции, операторов постов централизации, дежурных стрелочных постов, передаваемыми непосредственно машинисту локомотива.

11.27. 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 выяснять обстановку.

11.28. Запрещается давать сигналы и указания о следовании локомотивов и маневровых составов по пути, с которого отправляется пассажирский поезд (вслед за поездом), впредь до полного освобождения им этого пути. Машинистам локомотивов, стоящих на пути, занятом пассажирским поездом, запрещается двигаться вслед за отправившимся пассажирским поездом впредь до получения сообщения о полном освобождении пути.

11.29. Дежурные стрелочных постов, операторы постов централизации и другие работники, на которых возложен перевод стрелок, при производстве маневров обязаны:

- а) правильно и своевременно переводить стрелки по маршруту, указанному руководителем маневров;
- б) после перевода стрелки дежурный стрелочного поста должен запереть ее на закладку (кроме случаев, предусмотренных в пункте 11.3 настоящей Инструкции) и убедиться, что остряк плотно прилегает к равному рельсу;
- в) перед подачей сигнала или передачей сообщения о готовности маршрута для передвижения маневрового состава проверять правильность положения стрелок в маневровом маршруте;
- г) четко и своевременно передавать машинисту и составителю сигналы и сообщения;
- д) внимательно следить за передвижениями маневрового состава, передаваемыми указаниями и сигналами, своевременно выполнять требования этих указаний и сигналов.

ЗАКРЕПЛЕНИЕ ВАГОНОВ

11.30. Согласно пункту 15.21 ПТЭ, подвижной состав на станционных путях должен устанавливаться в границах, обозначенных предельными столбиками.

Стоящие на станционных путях без локомотива составы поездов, вагоны и специальный подвижной состав должны быть надежно закреплены от ухода тормозными башмаками, стационарными устройствами для закрепления вагонов, ручными тормозами или другими установленными МПС России средствами закрепления.

Закрепление вагонов на станционных путях должно производиться в соответствии с нормами и правилами, приведенными в приложении 2 к настоящей Инструкции.

Порядок закрепления вагонов и составов, в зависимости от местных условий, указывается в технико-распорядительном акте станции, где должно быть установлено, как должны закрепляться на каждом 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.

11.31. Составы поездов, группы или отдельные вагоны, оставляемые на станционных путях, во всех случаях должны закрепляться тормозными башмаками до отцепки локомотива по нормам, предусмотренным в технико-распорядительном акте станции. На путях с уклонами, не превышающими 0,0025, разрешается при смене локомотивов пассажирских поездов использовать для закрепления состава автотормоза 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.

11.32. Машинистам локомотивов, прибывающих на станцию поездов, запрещается отцеплять локомотив от состава, не получив сообщения о его закреплении. Такое сообщение передается машинисту порядком, устанавливаемым в технико-распорядительном акте станции. Перед отцепкой локомотива от поезда машинист во всех случаях обязан затормозить состав автоматическими тормозами.

11.33. Вагоны, прибывшие на станцию для длительной (более 24 часов) стоянки (например, в резерве, в ожидании подачи на ВРЗ), должны быть поставлены на 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 станции, его заместителем или дежурным по станции.

11.34. При временном оставлении грузовых поездов на промежуточных станциях без локомотива их закрепление осуществляется по нормам, предусмотренным в технико-распорядительном акте станции для соответствующего пути с накатом вагонных колес на тормозные башмаки. Правильность и надежность закрепления составов таких поездов должны проверяться начальником станции или его заместителем, которые по указанию поездного диспетчера заблаговременно вызываются на станцию и докладывают ему о произведенной проверке правильности закрепления. При невозможности вызова указанных руководителей правильность и надежность закрепления проверяются лично дежурным по станции, который и докладывает об этом поездному диспетчеру.

11.35. Не допускается оставление без локомотива составов поездов на станциях или отдельных станционных путях с уклоном, превышающим 0,0025, не оборудованных устройствами, предотвращающими уход вагонов на маршруты приема и отправления поездов и прилегающий перегон.

Перечень таких станций и станционных путей устанавливается приказом начальника отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — начальника железной дороги.

11.36. Согласно пункту 15.18 ПТЭ, маневры на станционных путях, расположенных на уклонах, где создается опасность ухода 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 путях должны производиться путем осаживания, а автотормоза вагонов должны быть включены и опробованы. Порядок производства маневров, обеспечивающий безопасность движения на станциях, имеющих такие пути, устанавливается в настоящей Инструкции и указывается в технико-распорядительном акте станции.

При производстве маневров на 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 районов и путей, расположенных на уклонах, где при маневрах создается опасность ухода подвижного состава, а также дополнительные меры по обеспечению безопасности движения, которые должны соблюдаться в этих районах при маневрах, указываются в технико-распорядительных актах станций.

11.37. В тех случаях, когда состав поезда, оставляемый на промежуточной 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 пути, где будет стоять расцепленная часть состава.

11.38. В районах примыкания подъездных и соединительных путей, для предупреждения самопроизвольного ухода подвижного состава на станцию или перегон, дежурные по 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.

11.39. Получив сообщение об ожидаемом сильном ветре или при возникновении такого ветра, если сообщения об этом и не передано, работники станций каждый на своем посту обязаны проверить надежность закрепления подвижного состава от ухода и уложить дополнительно тормозные башмаки в соответствии с пунктом 9 Приложения 2 настоящей Инструкции.

11.40. При возникновении опасности ухода подвижного состава на перегон работники станции обязаны немедленно использовать все имеющиеся в их распоряжении средства для его остановки. При уходе подвижного состава на перегон дежурный по станции обязан, используя все имеющиеся в его распоряжении средства, сообщить об этом машинистам поездов, находящихся на перегоне, поездному диспетчеру, ДСП путевых постов, дежурным по соседней станции, переездам и другим работникам, чтобы задержать встречные поезда и принять меры к остановке ушедшего подвижного состава.

11.41. При выполнении операций по закреплению подвижного состава на станционных путях должны соблюдаться следующие основные положения, обеспечивающие взаимный контроль работников:

А. При закреплении составов поездов:

на главных и приемо-отправочных путях руководит и контролирует закрепление дежурный по станции, а в отдельных маневровых районах — маневровый диспетчер;

дежурный по станции может разрешить отцепку локомотива только после убеждения в правильности закрепления состава по докладу исполнителя этой операции или лично;

машинисту поездного локомотива запрещается отцеплять локомотив от состава без разрешения дежурного по станции, переданного по радиосвязи, парковой связи, через работника станции, производящего закрепление, или лично;

изъятие тормозных башмаков из-под состава разрешается только по указанию дежурного по станции, переданному исполнителю этой операции по радиосвязи, парковой связи, через другого работника станции или лично;

дежурный по 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 станции.

Б. При маневровой работе:

при производстве маневров ответственным за закрепление подвижного состава является руководитель маневров;

руководитель маневров во всех случаях перед отцепкой локомотива (одиночного или с вагонами) обязан сообщить машинисту о закреплении оставляемых на пути вагонов с указанием их количества, а также количества тормозных башмаков и с какой стороны они уложены. Такое же сообщение при производстве маневров на приемо-отправочных путях руководитель маневров обязан передать дежурному по станции, в отдельных маневровых районах — маневровому диспетчеру при запросе разрешения на выезд с пути, на котором остаются вагоны (или другой подвижной состав), а машинист локомотива — продублировать это сообщение дежурному по станции (маневровому диспетчеру) по радиосвязи;

дежурный по станции (маневровый диспетчер) убеждается в соответствии переданных машинистом и руководителем маневров сообщений нормам закрепления вагонов, установленным технико-распорядительным актом станции для конкретного пути, и дает разрешение на выезд локомотива (маневрового состава) с пути (из данного маневрового района).

Подробный регламент выполнения операций по закреплению подвижного состава, с указанием конкретных работников, выполняющих и докладывающих о них, прилагается к техническо-распорядительному акту станции.

СКОРОСТИ ПРИ МАНЕВРАХ

11.42. Маневры производятся со скоростью не более:

60 км/ч — при следовании по свободным путям одиночных локомотивов и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади, с включенными и опробованными автотормозами;

40 км/ч — при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, а также при следовании оди-

207

ночного специального самоходного подвижного состава по свободным путям;

25 км/ч — при движении вагонами вперед по свободным путям, а также восстановительных и пожарных поездов;

15 км/ч — при движении с вагонами, занятыми людьми, а также с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритное™ 4-й, 5-й и 6-й степеней;

5 км/ч — при подходе отцепа вагонов к другому отцепу при маневрах толчками и в подгорочном парке;

3 км/ч — при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам.

Скорость передвижения подвижного состава по вагонным весам, в зависимости от конструкции весов, устанавливается в техническо-распорядительном акте станции.

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 пути. Если машинист не извещен о свободности пути, то он должен следовать с особой бдительностью и скоростью, которая обеспечила бы своевременную остановку при появлении препятствия для дальнейшего движения.

МАНЕВРЫ НА СОРТИРОВОЧНЫХ ГОРКАХ И ВЫТЯЖНЫХ ПУТЯХ

11.43. На станциях, имеющих горочные устройства для сортировки вагонов, маневры должны производиться в соответствии с инструкциями, утвержденными начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — заместителем начальника железной дороги, в которых отражается также порядок пользования устройствами автоматизации процесса расформирования составов.

В инструкциях по работе сортировочных горок должны предусматриваться также меры, исключающие возможность ухода вагонов с сортировочных 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).

11.44. Перед роспуском вагонов с сортировочной горки дежурный по горке обязан:

а) проверить степень свободности путей со стороны горки и наличие проходов на них;

б) 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;

в) установленным на данной станции порядком обеспечить ознакомление с характером предстоящего роспуска других работников, участвующих в сортировке вагонов (операторов распорядительного и исполнительного постов, составителя поездов, регулировщиков скорости движения вагонов);

г) включить устройства автоматизации сортировочной работы.

11.45. 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 путей, условий прохода отцепов в стрелочной зоне и на подгорочных путях, величины отцепов, чередования назначения отцепов по 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 путям сортировочного парка, контролировать работу устройств автоматизации сортировочной работы и, в зависимости от складывающейся обстановки, при необходимости корректировать их работу.

11.46. При нахождении на сортировочных путях вагонов с опасными грузами класса 1 (ВМ) и цистерн со сжиженными газами маневровые диспетчеры и дежурные по сортировочным горкам обязаны вести точный учет путей, на которых такие вагоны находятся.

Вагоны с взрывчатыми материалами (ВМ), в перевозочных документах на которые имеется штамп «Не спускать с горки», цистерны со сжиженными газами и порожние цистерны из-под сжиженных газов после постановки на сортировочные пути должны немедленно ограждаться со стороны горки, полугорки или вытяжного 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 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 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 штамп «Не спускать с горки», до конца парковой тормозной позиции со стороны горки или вытяжки составляет менее 50 метров, то последующие отцепы на эти 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 горки таких отцепов, а также при роспуске любых отцепов на пути, где имеются вагоны с грузами, требующими особой осторожности, должны быть особо внимательными, обеспечивать безопасность роспуска и сохранность 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 путях сортировочного парка вагонов с грузами отдельных категорий, названных в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте и Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, требующими особой осторожности, устанавливается в местных инструкциях.

11.47. Согласно пункту 15.19 ПТЭ, не допускается производить маневры толчками и распускать с горки:

вагоны, занятые людьми, кроме вагонов с проводниками (командами), сопровождающими грузы;

вагоны с грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте и Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам;

платформы и полувагоны, загруженные грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й, 6-й степеней и грузами с верхней негабаритностью 3-й степени, груженные транспортеры;

локомотивы в недействующем состоянии, мо-торвагонный подвижной состав, составы рефрижераторных поездов, пассажирские вагоны, краны на железнодорожном ходу;

вагоны, и специальный подвижной состав, имеющий трафарет «С горки не спускать».

Указанный подвижной состав может быть пропущен через сортировочную горку только с маневровым локомотивом.

Согласно пункту 15.20 ПТЭ, не допускается пропускать через сортировочные горки: груженные и порожние транспортеры, имеющие 12 и более осей, груженные транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120 т при наличии в сцепе одной или двух промежуточных платформ, а также подвижной состав, имеющий трафарет "Через горку не пропускать"».

Скорость роспуска вагонов на сортировочных горках при различных показаниях горочных светофоров, а также условия, обеспечивающие

сохранность подвижного состава, устанавливаются начальником железной дороги 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 штамп «Не спускать с горки» или на вагонах и специальном 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 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 12- и 5-вагонных рефрижераторных секций, а также автономных вагонов с машинным охлаждением соударение их с вагонами, стоящими на путях подгорочного парка, а также последующих отцепов с ними не допускается. Роспуск указанных вагонов должен производиться под желтый огонь горочного светофора.

11.48. 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.

11.49. Каждый регулировщик скорости движения вагонов в процессе роспуска обязан следить за наличием вагонов на том или ином сортировочном пути и при его заполнении заблаговременно сообщать об этом старшему регулировщику, дежурному по горке или горочному составителю.

Для обеспечения четкой и безаварийной работы регулировщика скорости движения вагонов обязаны:

а) к началу роспуска состава находиться на обслуживаемых ими путях;

б) внимательно следить за сообщениями и командами, подаваемыми дежурным по горке, за сигналами, подаваемыми составителем поездов или машинистом локомотива;

в) расчетливо тормозить вагоны, обеспечивая наиболее полное использование вместимости путей и безопасный подход отцепов к вагонам, стоящим на путях подгорочного парка. При роспуске с горки больших отцепов дополнительные тормозные башмаки подкладываются под колесные пары посредством специальной вилки;

г) при заезде на путь локомотива для соединения вагонов, по указанию составителя или дежурного по горке извлекать из-под вагонов тормозные башмаки;

д) помогать регулировщикам скоростей движения вагонов, обслуживающим соседние пути, при интенсивном следовании отцепов в районы их работы.

11.50. При торможении вагонов на станционных путях запрещается устанавливать тормозные башмаки:

а) непосредственно перед рельсовым стыком (1 м и менее) и на рельсовом стыке (если он не сварен);

б) перед крестовиной стрелочного перевода;

в) на рамный рельс стрелочного перевода, к которому прилегает остряк;

г) на наружный рельс кривой.

11.51. Запрещается пользоваться неисправными тормозными башмаками (лопнувшая головка, покоробленная и изогнутая подошва и др.).

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.

11.52. Запрещается осаживание и соединение вагонов в сортировочном парке (со стороны горки или с противоположной стороны путей сортировочного парка) без предварительного согласования между дежурным по горке (составителем) и составителем или другим работником противоположного конца сортировочного парка, порядком, установленным техническо-распорядительным актом станции.

Перед осаживанием составитель обязан убедиться в отсутствии тормозных башмаков под вагонами, в нормальном положении расцепных рычагов автосцепки вагонов и в отсутствии препятствий для движения.

11.53. Маневры на вытяжных путях производятся, как правило, толчками (серийными или одиночными).

При производстве маневров толчками в техниче-ско-распорядительных актах станций для районов, где этот метод является основным при организации маневровой работы, должны быть указаны: порядок торможения отцепов, наличие и порядок применения технических средств (связи, башмаконакладыва-телей, башмакосбрасывателей и т. п.) и другие условия обеспечения безопасности.

11.54. Регулировать разгон состава для толчка составитель обязан с учетом ходовых качеств и веса отцепа, свободы сортировочных 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.

11.55. 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.

МАНЕВРЫ НА ГЛАВНЫХ И ПРИЕМО-ОТПРАВОЧНЫХ ПУТЯХ

11.56. Согласно пункту 15.17 ПТЭ, маневры на главных путях или с пересечением их, а также с выходом за входные стрелки могут допускаться в каждом случае только с разрешения дежурного по станции при закрытых соответствующих входных светофорах, ограждающих вход на пути и стрелки, на которых производятся маневры.

В приемо-отправочных парках станции маневры могут производиться только на тех путях (стрелках), которые будут указаны дежурным по станции при даче задания составителю (главному кондуктору) на маневровую работу.

11.57. Согласно пункту 15.17 ПТЭ, не допускаются маневры с выходом состава за границу станции на перегон на однопутных и по неправильному пути на двухпутных участках без согласия поездного диспетчера и дежурного по соседней станции и без установленного разрешения, выдаваемого машинисту. Маневры с выходом состава за границу станции по правильному пути на двухпутных участках допускаются с согласия поездного диспетчера по устному разрешению дежурного по станции.

Разрешением на выезд маневрирующего состава за границу станции на однопутном перегоне служит:

а) при автоматической блокировке — ключ-жест, выдаваемый машинисту маневрового локомотива перед открытием соответствующего выходного светофора. После первого выезда маневрового состава за границу станции по открытому выходному светофору и ключу-жесту повторные выезды на перегон при наличии у машиниста ключа-жестла осуществляются без открытия выходного светофора.

На участках, оборудованных автоматической блокировкой, где на станциях имеются специальные маневровые светофоры, связанные с путевыми светофорами, выезд маневрирующего состава за границу станции производится при разрешающем показании этого маневрового светофора.

При отсутствии ключа-жестла или специального маневрового светофора для маневров с выездом за границу станции машинисту маневрового локомотива выдается путевая записка;

б) при полуавтоматической блокировке — ключ-жест данного перегона, а при его отсутствии — путевая записка;

в) при электрожелезнодорожной системе — жест или ключ-жест данного перегона;

г) при телефонной связи — путевая записка.

11.58. Во всех случаях выезд маневрового состава за границу станции на однопутный перегон с выдачей машинисту путевой записки может осуществляться только по разрешению поездного диспетчера, передаваемому одновременно на обе станции, ограничивающие перегон, без закрытия основных средств сигнализации и связи при движении поездов.

После получения такого разрешения дежурные по станциям обмениваются телефонограммами:

«Могут 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 на бланке формы ДУ-50, предусмотренном в главе 5 настоящей Инструкции, наверху которого от руки делается отметка «маневры с выездом за границу станции».

Обмен телефонограммами по указанным формам осуществляется по поездной диспетчерской связи, под контролем поездного диспетчера.

Запрещается делать запрос и давать разрешение о выезде маневрового состава за границу станции при занятости перегона встречным поездом.

При даче согласия в момент следования по перегону поезда, отправленного со станции производства маневров, перегон считается занятым до получения с соседней станции сообщения о прибытии поезда и передаче на эту станцию уведомления об окончании маневров по форме:

•«Маневры с выездом маневрового состава за границу станции закончены».

Все переговоры о выезде маневрового состава за границу станции оформляются записями в журнале поездных телефонограмм.

11.59. При необходимости выезда маневрового состава за границу станции по неправильному пути двухпутного перегона, не оборудованного двусторонней путевой блокировкой, действие блокировки по этому пути перегона установленным порядком закрывается. После закрытия блокировки выезд маневрового состава за границу станции осуществляется с выдачей машинисту локомотива путевой записки, что оформляется порядком, предусмотренным в пункте 11.58 настоящей Инструкции, при этом в отметке, производимой наверху бланка путевой записки, добавляются слова «по неправильному пути».

При двусторонней автоматической блокировке после переключения блок-системы на соответствующее направление движения выезд маневрового состава за границу станции по неправильному пути может производиться по правилам, предусмотренным для однопутных перегонов.

11.60. Занимать приемо-отправочные пути отдельными вагонами или группами вагонов, как правило, не допускается. Временное занятие приемо-отправочных путей подвижным составом при производстве маневров может быть допущено только с разрешения дежурного станции.

На промежуточных станциях временное занятие приемо-отправочных путей отдельными вагонами или подвижным составом дежурный по станции может допустить только по разрешению поездного диспетчера. Запрещается занимать улавливающие тупики любым подвижным составом, а предохранительные тупики — пассажирскими и грузовыми вагонами, занятыми людьми, грузовыми вагонами с опасными грузами.

МАНЕВРОВАЯ РАБОТА В РАЙОНАХ СТАНЦИЙ, НЕ ОБСЛУЖИВАЕМЫХ ДЕЖУРНЫМИ СТРЕЛОЧНЫХ ПОСТОВ

11.61. При необходимости заезда маневрового локомотива на пути грузовых районов, угольных складов, вагонных или локомотивных депо и др. дежурный по станции или составитель поездов должен предварительно согласовать возможность подачи или вывода вагонов с руководителем работ в данном районе.

Порядок согласования устанавливается в технико-распорядительном акте станции.

11.62. Составитель поездов перед заездом маневрового состава на пути районов, где стрелки не обслуживаются дежурными стрелочных постов, обязан особо внимательно проверять положение путей и стрелок и убеждаться в отсутствии препятствий для движения.

Перевод стрелок в таких районах осуществляется составителем поездов или другим работником, указанным в технико-распорядительном акте станции.

11.63. Запрещается выезд на станционные пути маневровых локомотивов или составов из районов, не обслуживаемых дежурными стрелочных постов, без разрешения дежурного по станции.

Порядок выезда маневровых локомотивов из таких районов устанавливается в технико-распорядительном акте станции.

Глава 12. ПОРЯДОК ВЫДАЧИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЙ

12.1. Согласно пункту 16.31 ПТЭ, 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:

при неисправности пути, устройств контактной сети, переездной сигнализации, искусственных и других сооружений, а также при производстве ремонтных и строительных работ, требующих уменьшения скорости или остановки в пути;

при вводе в действие новых видов средств сигнализации и связи, а также при включении новых, перемещении или упразднении существующих светофоров и при их неисправности, когда светофор невозможно привести в закрытое положение;

при неисправности путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации;

при отправлении поезда с грузами, выходящими за пределы габарита погрузки, когда при следовании этого поезда необходимо снижать скорость или соблюдать особые условия;

при работе на двухпутном перегоне снегоочистителя, балластера, путеукладчика, подъемного крана, щебнеочистительной и других машин;

при постановке в поезд подвижного состава, который не может следовать со скоростью, установленной для данного участка;

при работе съемных подвижных единиц, а также при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов;

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:

а) действующие с момента установления до отмены, когда соответствующий руководитель по условиям производства работ не может определить точного срока их окончания;

б) действующие в течение определенного устанавливаемого руководителем работ срока, указываемого в заявке на выдачу предупреждения;

в) устанавливаемые для отдельных поездов при необходимости соблюдения особых условий их пропуска (например, при наличии в поезде груза или подвижного состава, который не может следовать с установленной скоростью, при назначении не предусмотренных расписанием остановок).

12.2. Заявки о выдаче предупреждений в связи с предстоящим производством предвиденных работ даются:

а) дорожными мастерами, начальниками и электромеханиками районов контактной сети, электромеханиками дистанций сигнализации и связи — на время производства работ, но не более чем на 12 часов;

б) начальниками дистанций пути, сигнализации и связи, электроснабжения или их заместителями — на срок до 5 суток;

в) начальниками отделений железных дорог, а при отсутствии в составе железных дорог отделений железных дорог — главными инженерами железных дорог — на срок до 10 суток.

Не предусмотренные графиком движения поездов предупреждения на более длительные сроки устанавливаются приказом начальника железной дороги, при этом в приказе об установлении предупреждения начальник железной дороги может предоставить соответствующим работникам право отмены предупреждения после выполнения необходимых работ и восстановления нормальной скорости. Предупреждения, устанавливаемые начальником железной дороги, должны оформляться по поступлении заявки в суточный срок.

По обнаружении во время проверки пути путеизмерительными и дефектоскопными вагонами 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, электромеханики дистанций сигнализации и связи дают заявки о выдаче предупреждений в следующих случаях: при работе съемных подвижных единиц, при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов, когда на двухпутных и многопутных перегонах производится выгрузка материалов на междупутье или когда через путь, по которому идут поезда, производится погрузка или выгрузка грузов с поезда, стоящего на соседнем пути.

Дорожными мастерами, кроме того, даются заявки о выдаче предупреждений в связи с предстоящим производством предвиденных работ, руководить которыми имеет право бригадир пути. Перечень таких работ устанавливается инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ.

12.3. Заявки на выдачу предупреждений даются письменно, телеграммой или телефонограммой в адрес дежурных по станциям выдачи предупреждений, установленным начальником железной дороги, дежур-

б) расписка дежурного по станции выдачи предупреждения в получении письменной заявки или расписка дежурного по этой станции в книге предупреждений под записью сделавшего заявку работника.

12.4. Руководителю работ запрещается приступать к работам, а ответственному за безопасное проведение работ давать разрешение о начале работ, не убедившись через поездного диспетчера или дежурного по станции, что на поезда выдаются предупреждения.

12.5. В заявках о выдаче предупреждений должны указываться:

- а) точное обозначение места действия предупреждения (перегон или станция, номер пути, километр и пикет);
- б) меры предосторожности при движении поездов;
- в) начало и срок действия предупреждения.

12.6. Для выполнения непредвиденных работ по устранению обнаруженных неисправностей пути и сооружений, угрожающих безопасности движения и требующих ограждения сигналами остановки (одиночная смена дефектного рельса, накладок, стрелочных остряков, элементов уравнильных приборов, крестовин, исправление пути на пучинах и т. п.) или сигналами уменьшения скорости, «опустить токоприемник», заявки на выдачу предупреждений даются дорожным мастером (при его отсутствии — бригадиром пути), энергодиспетчером по требованию работников районов контактной сети или начальником (электромехаником) дистанции электроснабжения, электромехаником СЦБ с последующим сообщением об этом начальнику дистанции пути или соответственно начальнику дистанции электроснабжения, района контактной сети или дистанции сигнализации и связи.

Первого числа каждого месяца все действующие предупреждения записываются в книгу вновь.

Все отметки в книге должны быть заверены подписью дежурного по станции (парку).

Книги для записи предупреждений на станциях их выдачи ведутся, как правило, отдельно для каждого прилегающего направления.

Начальник станции или его заместитель обязаны систематически проверять книгу предупреждений.

12.9. Выдача предупреждений производится на станциях формирования поездов и станциях, на которых поезда имеют стоянку по техническим надобностям. Для пригородных поездов выдача предупреждений может производиться станциями начального отправления этих поездов.

Перечень станций и порядок выдачи предупреждений на поезда устанавливается начальником железной дороги. На эти 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.

12.10. Предупреждения об особых условиях следования отдельных поездов выдаются на станциях формирования поездов или станциях прицепки к поездам подвижного состава, который не может следовать с установленной скоростью. Порядок выдачи таких предупреждений на станциях смены локомотивов и локомотивных бригад, исключая возможность отправления на участок без предупреждения поездов, в которых имеется подвижной состав или груз, вызывающий необходимость соблюдения особых условий следования, должен быть установлен начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделения железной дороги — заместителем начальника железной дороги, и указан в техническо-распорядительном акте станции.

12.11. Предупреждение пишется на специальном бланке белого цвета с желтой полосой по диагонали (бланк формы ДУ-61 приведен на стр. 236) и вручается машинисту локомотива (моторвагонного поезда) или его помощнику под расписку лично дежурным по станции (парку) или по его поручению оператором, работниками станционного технологического центра, дежурным стрелочного поста, сигнальником 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 локомотивов отправляющихся поездов.

12.12. Бланки предупреждения заполняются заблаговременно (кроме номера поезда) и подписываются дежурным по станции (парку).

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 начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — начальником железной дороги. При этом их можно выдавать не на каждый поезд, а на определенный период (между сменами бригад).

Номер первого поезда, которому выдано предупреждение, дежурные по станции их выдачи обязаны сообщить поездному диспетчеру, а последний делает об этом отметку на графике исполненного движения.

12.13. Дежурный по станции, ограничивающей перегон, на котором установлено предупреждение, перед наступлением срока его действия через поездного диспетчера 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 порядком, предусмотренным начальником железной дороги в соответствии с пунктом 12.7 настоящей Инструкции.

12.14. При отправлении поезда по неправильному пути на двухпутных перегонах дежурный по станции через поездного диспетчера обязан проверить, не действует ли на этом пути предупреждение и если действует, то вручить его машинисту отправляемого поезда.

На многопутных перегонах порядок выдачи предупреждений при отправлении поездов по тому или иному пути устанавливается начальником отделения железной дороги (в пределах отделения) или начальником железной дороги (в пределах двух и более отделений, а также при отсутствии отделений железной дороги).

12.15. 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) сигнальщиков и известить дежурных по станциям, ограничивающим перегон, о продлении действия предупреждения, указав новый срок окончания работ.

Дежурный по станции, получивший такую заявку, обязан действовать в соответствии с пунктом 12.7 настоящей Инструкции.

12.16. Предупреждение, установленное впопыхах до отмены, имеет право отменить только тот работник, которым оно установлено, или непосредственный его начальник.

Должностные лица, устанавливающие предупреждение, могут поручить подчиненным им руководителям линейных 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 начальник дистанции пути или его заместитель.

12.17. Предупреждения, установленные до отмены, по устранении вызвавших их причин отменяются немедленно подачей телеграммы (телефонограммы), в те же адреса, что и при назначении предупреждений.

Отмена предупреждения может быть произведена письменно или записью в книге предупреждений на 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 дежурный по 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.

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, дежурный по станции должен поставить об этом в известность поездного диспетчера.

12.18. Машинисты локомотивов (моторвагонных поездов, специального самоходного подвижного состава) при следовании по участку должны руководствоваться выданными предупреждениями и внимательно следить за переносными сигналами, установленными на 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 поездному диспетчеру или дежурному по станции, ограничивающей перегон, для принятия мер к устранению данного нарушения.

При прохождении места работ ранее или позднее указанного в предупреждении срока и отсутствии на 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 локомотива по радиосвязи регистрируемым приказом поездного диспетчера.

12.19. При получении от любого лица заявления о замеченной им на перегоне или станции неисправности пути, контактной сети, сооружений или устройств дежурный по станции обязан записать его в журнал осмотра и немедленно поставить в известность поездного диспетчера, дежурного по соседней станции и работника, обслуживающего устройства (дорожного мастера, электромеханика С ЦБ, электромеханика контактной сети и других).

Если подобная неисправность будет обнаружена машинистом локомотива (моторвагонного поезда, специального самоходного подвижного состава), 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, дежурному по ближайшей станции или поездному диспетчеру, указав характер неисправности и место (километр, пикет), на котором она обнаружена.

Если полученное дежурным по станции заявление (от машиниста или другого лица) свидетельствует о наличии препятствий для нормального 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 (пути), дежурный по станции обязан также передать дежурному по соседней станции указание о запрещении отправления на перегон других поездов. Машинисты локомотивов 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 нормального движения, может быть отправлен в сопровождении дорожного мастера или при его отсутствии — бригадира пути, а при повреждениях контактной сети — электромонтера контактной сети.

При нахождении дорожного мастера или бригадира 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.

234

Сопровождающий поезд работник устанавливает порядок пропуска последующих поездов, а при необходимости установленным порядком дает заявку о выдаче на поезда предупреждений.

12.20. Приказы начальника железной дороги о предупреждениях адресуются начальникам соответствующих подразделений и должны быть немедленно объявлены под расписку поездным диспетчерам, машинистам-инструкторам, поездным машинистам и машинистам (водителям) специального самоходного подвижного состава, дежурным по станциям, дорожным мастерам и бригадирам пути, связанным с обслуживанием участков, на которых устанавливается предупреждение.

Эти приказы вывешиваются в помещениях дежурных по станциям и дежурных по локомотивным депо, а также вклеиваются в книгу предупреждений, а выписки из них выдаются машинистам поездных локомотивов, машинистам (водителям) специального самоходного подвижного состава.

Начальники локомотивных депо и руководители организаций-владельцев специального самоходного подвижного состава по получении приказа, в трехсуточный срок обязаны уведомить начальников станции выдачи предупреждений об ознакомлении локомотивных бригад с приказом начальника железной дороги, после чего выдача письменных предупреждений на поезда прекращается.

Независимо от наличия предупреждения и сигналов на пути при следовании во время ливневых дождей по опасным местам, указанным в специальном приказе начальника железной дороги, локомотивные бригады должны проявлять особую бдительность и при необходимости снижать скорость.

Глава 14. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ С РАЗГРАНИЧЕНИЕМ ВРЕМЕНЕМ

14.1. Движение поездов с разграничением временем (вслед) устанавливается начальником железной дороги в исключительных случаях с разрешения МПС России при резком увеличении размеров движения.

14.2. Отправление поездов с разграничением временем может применяться только на отдельных, лимитирующих пропускную способность перегонах с планом и профилем 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.

14.3. Приказом начальника железной дороги должны быть установлены перегоны, на которых разрешается отправлять поезда с разграничением временем, максимальные скорости движения поездов, отправляемых вслед, и минимальные промежутки времени между отправляемыми поездами.

14.4. Порядок движения с разграничением временем в случаях подачи вагонов на подъездные пути, примыкающие на перегоне, а также при движении за отправленным поездом хозяйственных поездов с последующим их возвращением на станцию отправления устанавливается приказом начальника отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — заместителем начальника железной дороги без получения разрешения МПС России.

14.5. Движение поездов с разграничением временем устанавливается регистрируемым приказом поездного диспетчера, передаваемым станциям, ограничивающим соответствующий перегон.

14.6. При отправлении с разграничением временем машинист первого поезда должен следовать с нормальной скоростью, установленной на перегоне. Машинист второго поезда должен вести поезд со скоростью, не более установленной для этих случаев приказом начальника железной дороги, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

14.7. Запрещается отправление поездов с разграничением временем (вслед):

- а) пассажирских, почтово-багажных, грузо-пассажирских 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;
- б) при движении вагонами вперед;
- в) если идущему впереди поезду предусмотрена остановка на перегоне;
- г) во время тумана, метели и при других неблагоприятных условиях, ухудшающих видимость сигналов.

14.8. 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 электрожелезнодорожной системе. Железнодорожные аппараты перегонов, где допускается движение поездов с разграничением временем, должны иметь развивающиеся желтые.

14.9. После получения приказа поездного диспетчера об установлении движения по телефонным средствам связи и об отправлении поездов с разграничением временем поездные телефонограммы о движении этих поездов на однопутных и двухпутных перегонах передаются по формам:

«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 5.19 настоящей Инструкции.

14.10. Если при телефонных средствах связи вслед за первым поездом отправляется поезд, который после работы на перегоне возвращается на станцию отправления, телефонограммы передаются по формам:

«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 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,
предусмотренной в пункте 5.20 настоящей Инструкции.

14.11. Машинистам как первого, так и второго поезда выдаются путевые записки порядком, предусмотренным в пункте 5.1 настоящей
Инструкции, с отметкой наверху бланка: для первого поезда — «Вслед — первый поезд», для второго поезда —
«Вслед — второй поезд». При наличии таких отметок машинисты локомотивов следуют по перегону со скоростями, установленными в приказе
начальника железной дороги, издаваемом в соответствии с пунктом 14.3 настоящей Инструкции.

14.12. При отправлении по приказу поездного диспетчера поезда с разграничением временем на перегонах, оборудованных электрожелезнодорожной
системой, дежурный по станции, получив на это согласие станции приема и вынудив 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 дежурный по станции уведомляет дежурного по соседней станции.

Если отправление второго поезда почему-либо не состоится, то действие жезловой системы прекращается и движение поездов устанавливается по
телефонной связи. В этом случае одна из частей жезла с первым отправляющимся поездом пересылается на соседнюю станцию, где свинчивается
со второй частью, после чего жезл вкладывается в аппарат и действие жезловой системы восстанавливается.

14.13. При отправлении при электрожелезнодорожной системе поезда с разграничением временем, когда второй поезд возвращается с
перегона на станцию отправления, первому поезду выдается жезл, а второму — ключ-жезл. Дежурный по 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.

Глава 15. ПОРЯДОК ПРИМЕНЕНИЯ СЕМАФОРОВ

15.1. Применение семафоров: входных, выходных, проходных и прикрытия в качестве постоянных сигналов допускается только на участках, не
оборудованных автоматической блокировкой, и на станциях, не имеющих электрической централизации стрелок.

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

15.2. 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° положение. Горизонтальное положение крыла соответствует запрещающему показанию семафора, поднятое
крыло — разрешающему.

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

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

15.4. Однокрылыми семафорами подаются сигналы:

а) днем — поднятым вверх крылом под углом 135° к мачте, а ночью — одним зеленым огнем «Путь свободен» (рис. 1).

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

б) днем — горизонтальным положением крыла семафора, а ночью — красным огнем «Стоять! Запрещается проезжать сигнал» (рис. 2).

258



Красный

Рис.1

Рис.2

15.5. Двухкрылыми семафорами подаются сигналы: входными — двумя поднятыми крыльями под углом 135° к мачте днем и зеленым и желтым
огнями ночью «Разрешается поезду следовать на станцию на боковой путь с готовностью остановиться на станции» (рис. 3);
выходными — двумя поднятыми крыльями под углом 135° к мачте днем и зеленым и желтым огнями ночью «Разрешается поезду отправиться на
ответвление» (рис. 3).

15.6. Для контроля со стороны станции положения крыльев входного семафора ночью служат контрольные огни. При закрытом положении
семафора на нем со стороны 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

259

контрольный прозрачно-белый огонь закрытого положения. Открытое положение этих семафоров контрольного огня не имеет.

15.7. Показания входных и проходных семафоров и семафоров прикрытия должны быть днем и ночью отчетливо различимы из кабины
управления локомотива 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: главных путей на расстоянии не менее 400 м, боковых — не менее 200 м.

15.8. Не включенные в действие семафоры должны быть приведены в закрытое положение и закреплены двумя планками (рис. 4).
Сигнальные огни недействующих семафоров не зажигаются.

О Зеленый
Желтый



Рис.3

Рис.4

Оповестительные щиты, стоящие перед не включенными в действие семафорами, также должны быть закреплены двумя планками или сняты.

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

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

15.11. Порядок освещения сигнальных приборов на семафорах устанавливается начальником железной дороги.

Использование парковой связи железнодорожных станций для оповещения о работах, производимых с вагонами с ВМ, допускается только при отсутствии других средств связи.

16.4. Вагоны с ВМ на станциях вне поездов, за исключением вагонов, находящихся под накоплением на путях сортировочных парков, должны устанавливаться на особых путях, указанных в техниче-ско-распорядительном акте станции, где стоянка их наиболее безопасна. Такие вагоны должны быть сцеплены, надежно закреплены от ухода и ограждены переносными сигналами остановки. Стрелки, ведущие на пути стоянки таких вагонов, устанавливаются в положение, исключающее возможность заезда на эти пути, и запираются. Порядок запираения и хранения ключей от этих стрелок указываются в техниче-ско-распорядительном акте станции.

Вагоны с нарядами охраны или со специалистами грузоотправителя (грузополучателя), ставятся на том же или смежном пути на расстоянии не более 50 м от сопровождаемых ими вагонов с ВМ. Закрепление вагонов, загруженных ВМ, на станционных путях производится порядком и по нормам, установленным техниче-ско-распорядительным актом станции.

16.5. Вагоны с ВМ в поездах и при маневрах, а также при подаче (уборке) на подъездные пути предприятий и организаций должны иметь прикрытие в соответствии с нормами, предусмотренными приложением 5 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 груженные платформы (в т. ч. указанные в пункте 10 приложения 5 к настоящей Инструкции), а также транспортеры ставятся в качестве прикрытия, кроме первого вагона, непосредственно прицепляемого к вагону с ВМ.

16.6. Перед подачей вагонов под погрузку ВМ дежурный по станции (маневровый диспетчер) или другой работник станции, распоряжающийся маневрами, в порядке, установленном техниче-ско-распорядительным актом станции, обязан по журналу формы В У-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.

16.7. В местных инструкциях по обслуживанию подъездных 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 переезды и охраны маршрутов, а также другие меры, необходимые для обеспечения безопасности в зависимости от местных условий.

Подача, уборка вагонов с ВМ на подъездные пути арсеналов, баз и складов производится, как правило, тепловозами или паровозами на жидком топливе.

ФОРМИРОВАНИЕ ПОЕЗДОВ

16.8. Опасные грузы класса 1 (ВМ) перевозятся в грузовых поездах одиночными вагонами, группами вагонов с постановкой во всех случаях соответствующего прикрытия, сформированных в пределах 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 военизированной охраны МПС России, 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.

16.11. 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.

СЛЕДОВАНИЕ ПОЕЗДОВ С ВМ

16.12. Поезда, в составе которых имеются вагоны с ВМ, при следовании по участкам должны находиться под постоянным контролем поездного диспетчера, дежурных по станциям, которые обязаны осуществлять меры, обеспечивающие беспрепятственное и безопасное следование этих поездов.

МПС России устанавливает порядок пропуска транзитных поездов, в составе которых имеются вагоны с ВМ, в обход крупнырс железнодорожных узлов, имеющих такие обходы.

О предстоящем отправлении поезда, в составе которого имеются вагоны с ВМ, дежурный по станции формирования поезда заблаговременно

сообщает поездному диспетчеру.

16.13. Номер поезда с буквами «ВМ» должен проставляться в журнале движения поездов, на графике исполненного движения, в письменных разрешениях и предупреждениях, выдаваемых машинисту локомотива, в натурных листах и других документах, связанных с приемом и отправлением поездов.

16.14. Об ожидаемом прибытии поезда с ВМ дежурный по станции обязан уведомить работников пунктов технического обслуживания, коммерческого осмотра, военизированной охраны МПС России и других работников, осуществляющих прием поезда и обработку вагонов с ВМ, в соответствии с местной инструкцией о порядке работы с вагонами, загруженными ВМ.

16.15. Не допускается оставление поездов с ВМ без локомотивов на промежуточных станциях.

В исключительных случаях (при возникновении аварийной ситуации) состав поезда с ВМ может быть временно оставлен на промежуточной станции без локомотива по письменному приказу начальника отделения железной дороги, а при отсутствии отделений железной дороги в составе железной дороги — заместителя начальника железной дороги. При этом руководители и работники службы и отдела перевозок обязаны принять все необходимые меры к ускорению отправления по назначению временно оставленного состава с ВМ. При наличии в поезде вагонов с ВМ возможна временная остановка без локомотива на промежуточной станции согласно Правилам перевозок опасных грузов по железным дорогам должна быть согласована в зависимости от принадлежности груза:

если груз принадлежит Министерству обороны Российской Федерации — с военным комендантом железнодорожного участка и станции;

если груз принадлежит Министерству внутренних дел Российской Федерации, Федеральной службе безопасности Российской Федерации, а также другим министерствам, ведомствам, организациям, охраняемым караулами внутренних войск МВД России, — с отделом специальных перевозок МВД России.

При нахождении в поезде вагонов с ВМ, охраняемых военизированной охраной МПС России, поездной диспетчер ставит об этом в известность начальника ближайшего подразделения (караула) военизированной охраны, на участке которого расположена станция.

16.16. Устранение технических и коммерческих неисправностей, обнаруженных в пути следования у отдельных вагонов с ВМ, сопровождаемых военизированной охраной МПС России, а также у вагонов, входящих в состав секций специального 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 пути, так и без отцепки от состава.

Отцепка на станциях отдельных вагонов с ВМ по техническим и коммерческим неисправностям от групп вагонов, охраняемых военизированной охраной МПС России, допускается только в случаях, если обеспечивается охрана отцепляемых вагонов. В противном случае отцепляется вся охраняемая нарядом военизированной охраны группа вагонов. Начальник станции обязан вызвать дополнительный наряд военизированной 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. Для устранения неисправностей или перегрузки грузов в исправные вагоны задерживается весь транспорт (группа вагонов), о чем дежурный по станции (начальник станции) должен сообщить дежурному по отделению или старшему дорожному диспетчеру службы перевозок управления железной дороги, а последние обязаны также поставить в известность о задержке транспорта в установленном порядке военного коменданта железнодорожного участка и станции и отдел специальных перевозок МВД России. 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 подвижного состава для перевозки ВМ, а также специально сформированных схем, такие вагоны могут быть отцеплены от секции (схемы) и поданы на ремонтные 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 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 подвижного состава (схемы), а также группы вагонов с ВМ в сопровождении военизированной охраны МПС России, воинского караула или специалистов грузоотправителя (грузополучателя) устанавливаются на пути, предусмотренные в техническо-распорядительном акте станции для стоянки вагонов с ВМ в соответствии с требованиями пункта 16.19 настоящей Инструкции.

Порядок технического обслуживания и коммерческого осмотра поездов и вагонов с ВМ устанавливается железной дорогой.

ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

16.17. Работники, связанные с движением поездов, должны знать и четко выполнять правила безопасности и порядок ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам.

В случае опасности, угрожающей поезду с ВМ (горение бункера, излом оси, сход подвижного состава, возгорание вагона или груза и др.), локомотивные и кондукторские бригады, лица, осуществляющие охрану и сопровождение грузов, дежурные по станциям, 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 подвижного состава и его ходовых частей, запрещается.

16.18. В указанных в пункте 16.17 настоящей Инструкции случаях, происшедших на перегоне, машинист локомотива или главный кондуктор, если он сопровождает поезд, обязаны немедленно сообщить об этом поездному диспетчеру или дежурному по ближайшей станции для принятия мер. При этом, в случае аварии (сходе подвижного состава и т. п.), 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 поездной диспетчер, получив это сообщение, при необходимости должен дать указание энергодиспетчеру о снятии напряжения с контактной сети. Машинист локомотива или главный кондуктор обязаны исходя из создавшейся обстановки осуществлять возможные меры по ликвидации аварийной ситуации и ее последствий, руководствуясь командами поездного диспетчера, требованиями должностной инструкции, аварийных карточек, указаниями специалистов, сопровождающих ВМ и другие опасные грузы.

Дежурный по станции, получив сообщение машиниста поезда об аварии, должен полностью передать его содержание поездному диспетчеру и действовать в соответствии с его указаниями.

16.19. При обнаружении в движущемся поезде с ВМ возгорания какого-либо груза или 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 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 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 по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе.

16.20. При возникновении аварийной ситуации с ВМ в пределах станции дежурный по станции обязан сообщить о случившемся поездному диспетчеру и начальнику 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.

16.21. Обо всех происшествиях с такими поездами и вагонами поездной диспетчер обязан сообщить дежурному по отделению или старшему дорожному диспетчеру и совместно с ними незамедлительно принять меры к быстрейшей ликвидации последствий аварийных ситуаций.

Дежурный по отделению обязан сообщить о случившемся начальнику отделения железной дороги и старшему дорожному диспетчеру.

Старший дорожный диспетчер обязан сообщить о случившемся заместителю начальника железной дороги.

16.22. 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.