

Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации

В соответствии с подпунктом 5.2.37 пункта 5 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, № 32, ст. 3342; 2020, № 21, ст. 3255), п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить прилагаемые Правила технической эксплуатации железнодорожных дорог Российской Федерации.

2. Признать утратившими силу:

приказ Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железнодорожных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 № 286» (зарегистрирован Минюстом России 8 сентября 2011 г., регистрационный № 21758);

приказ Минтранса России от 4 июня 2012 г. № 162 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железнодорожных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 № 286» (зарегистрирован Минюстом России 28 июня 2012 г., регистрационный № 24735);

приказ Минтранса России от 13 июня 2012 г. № 164 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железнодорожных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 № 286» (зарегистрирован Минюстом России 18 июня 2012 г., регистрационный № 24613);

приказ Минтранса России от 30 марта 2015 г. № 57 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железнодорожных дорог Российской Федерации»

Федерации, утвержденные приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 № 286» (зарегистрирован Минюстом России 23 апреля 2015 г., регистрационный № 37020);

приказ Минтранса России от 9 ноября 2015 г. № 330 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железнодорожных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 № 286» (зарегистрирован Минюстом России 4 декабря 2015 г., регистрационный № 39978);

приказ Минтранса России от 25 декабря 2015 г. № 382 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железнодорожных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 № 286» (зарегистрирован Минюстом России 31 декабря 2015 г., регистрационный № 40409);

приказ Минтранса России от 3 июня 2016 г. № 145 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железнодорожных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 № 286» (зарегистрирован Минюстом России 29 июня 2016 г., регистрационный № 42676);

приказ Минтранса России от 1 сентября 2016 г. № 257 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железнодорожных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 № 286» (зарегистрирован Минюстом России 3 ноября 2016 г., регистрационный № 44248);

приказ Минтранса России от 30 января 2018 г. № 36 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железнодорожных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 № 286» (зарегистрирован Минюстом России 11 апреля 2018 г., регистрационный № 50716);

приказ Минтранса России от 9 февраля 2018 г. № 54 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железнодорожных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 № 286» (зарегистрирован Минюстом России 3 мая 2018 г., регистрационный № 50958);

приказ Минтранса России от 5 октября 2018 г. № 349 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железнодорожных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 № 286» (зарегистрирован Минюстом России 6 декабря 2018 г., регистрационный № 52897);

приказ Минтранса России от 25 декабря 2018 г. № 472 «О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железнодорожных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 № 286» (зарегистрирован Минюстом России 12 июля 2019 г., регистрационный № 55235).

Министр

Е.И. Дитрих

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (далее - Правила) разработаны в соответствии с Федеральным законом от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

2. Настоящие Правила устанавливают требования к технической эксплуатации инфраструктуры железнодорожного транспорта и железнодорожного подвижного состава в части обеспечения безопасности движения, а также порядок действий работников железнодорожного транспорта при их эксплуатации, основные размеры, нормы содержания сооружений, устройств и подвижного состава, единый порядок движения железнодорожного транспорта на территории Российской Федерации и принципы сигнализации.

Иные нормативные правовые акты в области эксплуатации железнодорожного транспорта должны основываться на требованиях настоящих Правил и не противоречить им.

3. Основной задачей Правил является создание нормативных условий для безопасного функционирования и развития железнодорожного транспорта, как общего, так и необщего пользования, в условиях внедрения новых технических средств инфраструктуры и подвижного состава, новых технологий перевозочного процесса, а также интеграции железнодорожного транспорта Российской Федерации в мировую транспортную систему.

4. Предмет нормативного регулирования Правил: система технической эксплуатации железнодорожного транспорта Российской Федерации, в которой техническая эксплуатация обеспечивает подвижной состав и инфраструктуру работоспособным или исправным состоянием для их использования по назначению в производственной эксплуатации, обеспечивающей безопасность при пассажирской, грузовой и коммерческой работе.

5. Настоящие Правила обязательны для выполнения всеми организациями и индивидуальными предпринимателями, выполняющими работы (оказывающие услуги) для пользователей услугами железнодорожного транспорта, связанные с организацией и (или) осуществлением перевозочного процесса, а также работы (услуги), связанные с техническим обслуживанием и ремонтом инфраструктуры железнодорожного транспорта и железнодорожного подвижного состава и технических средств, используемых на железнодорожном транспорте, охраной объектов железнодорожного транспорта и грузов, и их работниками (далее - работники железнодорожного транспорта).

6. Количественные и качественные характеристики элементов подвижного состава и иных технических средств железнодорожного транспорта для определения

работоспособности или исправности приводятся в настоящих Правилах только при возможности их определения без разборки узлов и агрегатов. Во всех остальных ситуациях они указываются в ремонтной и эксплуатационной документации.

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

8. Правила движения поездов и маневровой работы устанавливаются Правилами движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации в соответствии с приложением № 2 к настоящим Правилам.

2. ОСНОВНЫЕ ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

9. Для целей настоящих Правил используются следующие основные термины и определения:

автодействие светофора – автоматическое переключение сигнальных показаний железнодорожного светофора в соответствии с условиями, контролируемыми в замкнутом маршруте;

автоматическая блокировка – система интервального регулирования движения железнодорожных поездов, попутно следующих по железнодорожному перегону с помощью сигналов проходных светофоров, установленных на границах блок-участков;

автоматическая локомотивная сигнализация – система передачи на бортовые локомотивные устройства информации о сигнальных показаниях впереди лежащих светофоров, а при многозначной сигнализации дополнительно о допустимой скорости движения и дополнительных условиях следования железнодорожного подвижного состава: ограничениях скорости, маршруте движения по железнодорожной станции;

автоматическая локомотивная сигнализация как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов – система интервального регулирования движения поездов, при которой движение поездов на перегоне осуществляется только по сигналам локомотивных светофоров, а отдельными пунктами являются сигнальные знаки «Граница блок-участка» (при оборудовании системой изменяемых в зависимости от скорости железнодорожного поезда «подвижными» границами указатели границ блок-участков не устанавливаются);

автоматически и/или дистанционно управляемый локомотив, моторвагонный

и специальный самоходный подвижной состав – железнодорожный подвижной состав, предназначенный для обеспечения передвижения по железнодорожным путям поездов, групп вагонов или одиночных вагонов, а также самостоятельного передвижения, управляемый системой автоматического управления железнодорожным подвижным составом и/или дистанционно машинистом;

автоматический тормоз – устройство, обеспечивающее автоматическую остановку поезда при разъединении или разрыве воздухопроводной магистрали и (или) при открытии крана экстренного торможения (стоп-крана);

блок-участок – часть межстанционного перегона при автоматической блокировке или при автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, ограниченная проходными светофорами (сигнальными знаками «Граница блок-участка») или проходным светофором (сигнальным знаком «Граница блок-участка») и входным светофором железнодорожной станции, а также выходным светофором и первым попутным проходным светофором (сигнальным знаком «Граница блок-участка»)

(при оборудовании системой изменяемых в зависимости от скорости железнодорожного поезда «подвижными» границами указатели границ блок-участков не устанавливаются);

боковой железнодорожный путь – железнодорожный путь, при следовании на который железнодорожный подвижной состав отклоняется по стрелочному переводу;

взрез стрелки – принудительное перемещение острияков и (или) подвижного сердечника крестовины железнодорожной стрелки под действием колес железнодорожного подвижного состава при несанкционированном пошерстном движении по железнодорожному стрелочному переводу;

владелец железнодорожного подвижного состава – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие железнодорожный подвижной состав на праве собственности или ином праве;

владелец железнодорожного пути необщего пользования – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие на праве собственности или на ином праве железнодорожный путь необщего пользования, а также здания, строения и сооружения, другие объекты, связанные с выполнением транспортных работ и оказанием услуг железнодорожного транспорта;

владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (далее владелец инфраструктуры) – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие инфраструктуру железнодорожного транспорта общего пользования (далее инфраструктура) на праве собственности или ином праве и оказывающие услуги по ее использованию на основании договора;

воздушный промежуток (изолирующее сопряжение) – сопряжение смежных участков контактной сети с электрической изоляцией (токораздел), допускающее электрическое соединение сопрягаемых участков при проходе токоприемника железнодорожного подвижного состава на электрической тяге (электроподвижного состава);

вспомогательный локомотив – локомотив, назначаемый на основании требования о помощи, полученного от машиниста (помощника машиниста) ведущего локомотива или моторвагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава, остановившегося в пути следования на перегоне поезда, а также по требованию работников хозяйства пути, электроснабжения, сигнализации и связи;

вспомогательный перевод стрелки – перевод централизованной стрелки с исключением контроля свободного состояния стрелочно-путевой секции;

вспомогательный пост – пост на перегоне, не имеющий путевого развития и предназначенный только для обслуживания пункта примыкания железнодорожного пути необщего пользования (для поездов, следующих по всему перегону, отдельным пунктом не является);

въездная (выездная) сигнализация – сигнализация, применяемая на железнодорожных путях необщего пользования для разрешения выезда и въезда железнодорожного подвижного состава в производственное помещение;

габарит погрузки – предельное поперечное (перпендикулярное – оси железнодорожного пути) очертание, в котором, не выходя наружу, должен размещаться груз (с учетом упаковки и крепления) на открытом железнодорожном подвижном составе при его нахождении на прямом горизонтальном железнодорожном пути;

габарит железнодорожного подвижного состава (габарит подвижного состава) – предельное поперечное перпендикулярное оси железнодорожного пути очертание, в котором, не выходя наружу, должен помещаться установленный на прямом горизонтальном пути (при наиболее неблагоприятном положении в колее и отсутствии боковых наклонов на рессорах и динамических колебаний) как в порожнем, так и в нагруженном состоянии железнодорожный подвижной состав, в том числе имеющий максимально нормируемые износы.

габарит приближения строений – предельное поперечное перпендикулярное оси железнодорожного пути очертание, внутрь которого помимо железнодорожного подвижного состава не должны попадать никакие части сооружений и устройств, а также лежащие около железнодорожного пути материалы, запасные части и оборудование, за исключением частей устройств, предназначенных для непосредственного взаимодействия с железнодорожным подвижным составом (контактные провода с деталями крепления, хоботы гидравлических колонок при

наборе воды и другие), при условии, что положение этих устройств во внутригабаритном пространстве увязано с соответствующими частями железнодорожного подвижного состава и что они не могут вызвать соприкосновения с другими элементами железнодорожного подвижного состава;

габаритные ворота – устройство для проверки соответствия внешних границ погруженного на открытый подвижной состав груза габариту погрузки или соответствия размеров (высоты) перевозимого через переезд груза высоте контактного провода;

гарантийный участок – участок, ограниченный пунктами технического обслуживания, протяженность которого определяется исходя из необходимости безопасного проследования вагонов в исправном состоянии в составе поезда;

главные железнодорожные пути – железнодорожные пути перегонов, а также железнодорожные пути железнодорожных станций, являющиеся непосредственным продолжением железнодорожных путей прилегающих перегонов и, как правило, не имеющие отклонения на стрелочных переводах;

график движения железнодорожных поездов – организационная основа управления движением железнодорожных поездов, объединяющая деятельность всех технологических подразделений, выраженная для каждой железнодорожной станции и перегона в графической или табличной форме расписания движения поездов по технически и технологически обоснованным нормам;

грузовые вагоны – вагоны, предназначенные для перевозки грузов, такие, как крытые вагоны, полувагоны, платформы, вагоны-цистерны, вагоны бункерного типа, изотермические вагоны, зерновозы, транспортеры, контейнеровозы, специальные вагоны грузового типа;

дежурный по железнодорожной станции – сменный помощник (помощники) начальника железнодорожной станции, в обязанности которого входит распоряжение приемом, отправлением и пропуском поездов, а также другими передвижениями железнодорожного подвижного состава по главным и приемоотправочным железнодорожным путям железнодорожных станций (а где нет маневрового диспетчера, и по остальным железнодорожным путям);

диспетчер поезда – ответственный работник железнодорожного транспорта, который единолично руководит движением поездов на своём участке и несет за это полную ответственность;

диспетчерская централизация – система телемеханического централизованного управления устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных станциях и перегонах диспетчерского участка и контроля их состояния;

дистанционное управление железнодорожным подвижным составом – управляющее воздействие на систему управления железнодорожным подвижным

составом от машиниста, находящегося на расстоянии от такого железнодорожного подвижного состава;

железнодорожная станция – пункт, который разделяет железнодорожную линию на перегоны или блок-участки, обеспечивает функционирование инфраструктуры железнодорожного транспорта, имеет путевое развитие, позволяющее выполнять операции по приему, отправлению, обгону поездов, операции по обслуживанию пассажиров и приему, выдаче грузов, багажа, грузобагажа, а при развитых путевых устройствах выполнять маневровые работы по расформированию и формированию поездов и технические операции с поездами;

железнодорожный подвижной состав – локомотивы, грузовые вагоны, пассажирские вагоны локомотивной тяги и моторвагонный подвижной состав, а также иной предназначенный для обеспечения осуществления перевозок и функционирования инфраструктуры железнодорожный подвижной состав;

железнодорожно-строительные машины – один из видов специального подвижного состава, выполняющий работы по строительству, ремонту всех видов, по содержанию и техническому обслуживанию сооружений и устройств железнодорожного транспорта;

железнодорожный переезд – пересечение в одном уровне автомобильной дороги с железнодорожными путями, оборудованное устройствами, обеспечивающими безопасные условия пропуска подвижного состава железнодорожного транспорта и транспортных средств;

железнодорожные пути необщего пользования – железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд;

железнодорожные пути общего пользования - железнодорожные пути на территориях железнодорожных станций, открытых для выполнения операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче грузов, багажа и грузобагажа, по обслуживанию пассажиров и выполнению сортировочной и маневровой работы, а также железнодорожные пути, соединяющие такие станции;

замыкание стрелки – исключение возможности перевода централизованной стрелки командами маршрутного или индивидуального управления;

запирание стрелки – механическая фиксация острияков и подвижного сердечника стрелочной крестовины с установленным усилием в положении, обеспечивающем безопасность движения железнодорожных поездов;

зона транспортной безопасности – объект транспортной инфраструктуры, его часть (наземная, подземная, воздушная, надводная), транспортное средство, для

которых в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности устанавливается особый режим допуска физических лиц, транспортных средств и перемещения грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, иных материальных объектов, а также животных;

индекс грузового поезда – специальный код, состоящий из 10 или 11 цифр, присваиваемый всем грузовым поездам на железнодорожной станции их формирования, в котором первые четыре цифры - единая сетевая разметка (далее – ЕСР) железнодорожной станции формирования поезда, следующие две или три – порядковый номер состава, сформированного на железнодорожной станции, а последние четыре – ЕСР железнодорожной станции назначения поезда;

интенсивное движение поездов – размеры движения пассажирских и грузовых поездов (в сумме) по графику на двухпутных участках более 50 пар и однопутных – более 24 пар в сутки;

интервальное регулирование движения поездов – способ регулирования движения поездов и обеспечения безопасности движения путем установления заданных интервалов попутного следования и направления движения поездов по железнодорожным перегонам;

инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования (далее – инфраструктура) – транспортная инфраструктура, включающая в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы, систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование инфраструктуры здания, строения, сооружения, устройства и оборудование;

исправное состояние железнодорожного подвижного состава – техническое состояние железнодорожного подвижного состава, соответствующее требованиям, установленным в технической документации на железнодорожный подвижной состав;

ключ-жезл – специальный ключ, извлекаемый из аппарата управления объектами железнодорожной автоматики и телемеханики для исключения возможности отправления на железнодорожный перегон более одного железнодорожного поезда и передаваемый машинисту хозяйственного поезда или подталкивающего локомотива или руководителю работ в качестве права, гарантирующего безопасное возвращение на станцию отправления с железнодорожного перегона, оборудованного автоматической или полуавтоматической блокировкой;

контактная сеть – совокупность проводов, конструкций и оборудования, обеспечивающих передачу электрической энергии от тяговых подстанций к токоприемникам электроподвижного состава;

локомотив – железнодорожный подвижной состав, предназначенный для обеспечения передвижения по железнодорожным путям поездов или отдельных вагонов;

локомотивная бригада – работники, осуществляющие управление и обслуживание локомотивов, а также моторвагонных поездов;

малоинтенсивные линии (участки) – железнодорожные пути общего пользования с невысокой грузонапряженностью и низкой эффективностью работы, критерии отнесения к которым утверждаются Правительством Российской Федерации;

маневровый порядок движения – организация движения поездов (составов, локомотивов) на железнодорожных путях необщего пользования между двумя отдельными пунктами, а также между железнодорожными станциями необщего и общего пользования, границами которых являются стыки рамных рельсов, предельные столбики или изолирующие стыки светофоров;

маневровый состав – группа вагонов или один вагон, сцепленные с локомотивом, производящим маневры;

маневровая автоматическая локомотивная сигнализация – система безопасности, обеспечивающая контроль установленных скоростей движения локомотива при производстве маневровой работы, не допускающая несанкционированный выезд с железнодорожных путей, не оборудованных маневровыми светофорами, и проезд запрещающего показания путевого светофора, а также обеспечивающая автоматическую остановку перед светофором с запрещающим показанием;

межпостовой перегон – перегон, ограниченный путевыми постами или путевым постом и железнодорожной станцией;

межстанционный перегон – перегон, ограниченный железнодорожными станциями, разъездами и обгонными пунктами;

местное управление стрелками – режим управления централизованными стрелками с маневровых колонок при маневрах или пультов района местного управления;

моторвагонный подвижной состав – моторные и немоторные вагоны, из которых формируются электропоезда, дизель-поезда, автомотрисы, рельсовые автобусы, дизель-электропоезда, электромотрисы, предназначенные для перевозки пассажиров и (или) багажа, почты;

надвиг железнодорожного подвижного состава – технологическая операция по перемещению маневровым локомотивом железнодорожного подвижного состава, подлежащего расформированию, из парка приема (приемо-отправочного парка) на вершину сортировочной горки;

неисправное состояние железнодорожного подвижного состава – состояние железнодорожного подвижного состава, при котором хотя бы один параметр,

характеризующий его техническое состояние, не соответствует требованиям технической документации на железнодорожный подвижной состав;

нейтральная вставка – участок контактной подвески между двумя воздушными промежутками (изолирующими сопряжениями), на котором отсутствует напряжение, обеспечивающий электрическую изоляцию сопрягаемых участков при прохождении токоприемников электроподвижного состава;

неправильный железнодорожный путь – железнодорожный путь на двухпутных (многопутных) перегонах, по которому осуществляется движение поездов в направлении, противоположном специализированному направлению;

неработоспособное состояние железнодорожного подвижного состава – состояние железнодорожного подвижного состава, при котором значение хотя бы одной его характеристики или параметра, заданное в нормативной и технической документации, не позволяет выполнить требуемые функции;

нормальное положение стрелки – условное «плюсовое» положение железнодорожной стрелки, определенное при проектировании железнодорожной автоматики и телемеханики;

обгонный пункт – отдельный пункт на двухпутных железнодорожных линиях, имеющий путевое развитие, допускающее обгон поездов и в необходимых случаях перевод поезда с одного главного железнодорожного пути на другой;

особо интенсивное движение поездов – размеры движения пассажирских и грузовых поездов (в сумме) по графику на двухпутных участках более 100 пар и на однопутных более 48 пар в сутки;

особые путевые знаки – границы железнодорожной полосы отвода, указатель номера стрелки, знак оси пассажирского здания, знаки на линейных путевых зданиях, реперы начала и конца круговых кривых, а также начала, середины и конца переходных кривых, скрытых сооружений земляного полотна, наивысшего горизонта вод и максимальной высоты волны;

остроконечный накат – выступ, образовавшийся в результате пластической деформации поверхностных слоев металла на гребне обода в сторону его вершины;

ось железнодорожного пути - линия, проходящая в плоскости поверхности катания рельсов на одинаковом расстоянии от их осей симметрии;

ответственная команда (в устройствах диспетчерской и электрической централизации) – управляющая команда, передаваемая с аппарата управления диспетчерской или электрической централизации, выполняемая под ответственность дежурного персонала по управлению движением поездов и маневровой работой и связанная с исключением проверки устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики отдельных условий безопасности;

отцеп – один или несколько железнодорожных вагонов одного назначения, отцепляемых от расформировываемого железнодорожного состава и направляемых на соответствующий железнодорожный путь;

охранное положение стрелки – отводящее от установленного маршрута или района железнодорожной станции положение железнодорожной стрелки;

пассажирские вагоны – вагоны, предназначенные для перевозки пассажиров и (или) багажа, почтовых отправок, такие, как почтовые, багажные, вагоны-рестораны, служебно-технические, служебные, клубы, санитарные, испытательные и измерительные лаборатории, специальные вагоны пассажирского типа, экскурсионные вагоны (в том числе панорамные и открытого типа);

пассажирский остановочный пункт – пункт на перегоне, не имеющий путевого развития, предназначенный исключительно для посадки и высадки пассажиров (раздельным пунктом не является);

перегон – часть железнодорожной линии, ограниченная смежными железнодорожными станциями, разъездами, обгонными пунктами или путевыми постами;

план формирования поездов – единый технологический процесс работы всех станций сети и одновременно план распределения сортировочной работы между ними;

подвижной состав исторический – локомотивы, вагоны пассажирские локомотивной тяги, вагоны грузовые, моторвагонный и специальный самоходный подвижной состав, выведенный из регулярной эксплуатации по сроку службы, представляющий историческую ценность и включенный в перечень, утверждаемый владельцем инфраструктуры;

подталкивающий локомотив – локомотив в хвосте поезда, назначаемый в помощь ведущему локомотиву на отдельных перегонах или части перегона;

поезд – сформированный и сцепленный состав вагонов с одним или несколькими действующими локомотивами или моторными вагонами, имеющий установленные сигналы, а также отправляемые на перегон и находящиеся на перегоне локомотивы без вагонов и специальный самоходный железнодорожный подвижной состав;

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

поезд грузопассажирский – поезд, формируемый на малоинтенсивных линиях (участках) из грузовых и пассажирских вагонов, предназначенных для перевозки грузов и пассажиров;

поезд грузовой длинносоставный – грузовой пассажирский поезд, длина которого превышает норму длины, установленную графиком движения на участке следования этого поезда;

поезд грузовой повышенной длины – грузовой поезд, длина которого в условных единицах (осях) – 350 и более осей;

поезд грузовой повышенной массы – грузовой поезд массой более 6300 тонн с одним или несколькими действующими локомотивами - в голове состава, в голове и хвосте, в голове и последней трети состава;

поезд грузовой соединенный – грузовой поезд, составленный из двух и более сцепленных между собой грузовых поездов с действующими локомотивами в голове каждого поезда;

поезд грузовой ускоренный - грузовой поезд, который по участку (отдельным участкам) следования осуществляет движение со скоростью более 90 км/ч до 140 км/ч;

поезд исторический – поезд, предназначенный для организации туристических маршрутов и участия в исторических мероприятиях, включающий в себя одну или несколько единиц подвижного состава исторического;

поезд пассажирский – поезд для перевозки пассажиров, багажа и почты, сформированный из пассажирских вагонов;

поезд пассажирский высокоскоростной – пассажирский поезд, который по участку (отдельным участкам) следования осуществляет движение со скоростью более 200 км/ч;

поезд пассажирский длинносоставный – пассажирский поезд, длина которого превышает норму длины, установленную графиком движения на участке следования этого поезда

поезд пассажирский повышенной длины – пассажирский поезд, имеющий в составе более 20 вагонов;

поезд пассажирский скоростной – пассажирский поезд, маршрутная скорость движения которого составляет более 91 км/ч и который по участку или отдельным участкам следования осуществляет движение со скоростью от 141 до 200 км/ч включительно;

поезд пассажирский соединенный – пассажирский поезд, составленный из двух пассажирских поездов, сцепленных между собой, с действующими локомотивами в голове каждого поезда;

поезд почтово-багажный – поезд, формируемый из пассажирских вагонов, предназначенных для перевозки почты, багажа и грузобагажа, а также отдельных пассажирских вагонов для перевозки пассажиров;

поезд хозяйственный – поезд, сформированный из локомотива или специального самоходного подвижного состава, используемого в качестве локомотива, вагонов,

выделенных для специальных и технических нужд, специального самоходного и несамоходного подвижного состава;

поездная радиосвязь – система железнодорожной радиосвязи для оперативного управления движением поездов, обеспечивающая обмен информацией между машинистами железнодорожного подвижного состава и оперативным диспетчерским персоналом диспетчерских центров управления, дежурными по железнодорожным станциям, машинистами встречных и вслед идущих поездов и другим персоналом, связанным с поездной работой;

поездная телефонограмма – сообщение установленной формы, фиксируемое в журнале поездных телефонограмм, передаваемое по диспетчерской или поездной межстанционной связи, служащая для регулирования движения при использовании телефонных средств связи;

поездное формирование, не принадлежащее перевозчику – поезд, сформированный из локомотива (локомотивов) и вагонов в грузеном или порожнем состоянии, в том числе с грузеными или порожними контейнерами, принадлежащих грузоотправителю, грузополучателю на праве собственности или ином праве, в том числе арендованных у перевозчика, а также других юридических или физических лиц, не являющихся перевозчиками;

поездные сигналы – сигналы, применяемые для обозначения поездов;

полезная длина железнодорожного пути – часть железнодорожного пути, ограниченная:

- при наличии светофоров и электрической изоляции железнодорожного пути: с одной стороны - выходным (маршрутным, маневровым) светофором, с другой - изолирующим стыком путевого участка рельсовой цепи;
- при наличии светофоров и отсутствии электрической изоляции железнодорожного пути: с одной стороны - светофором, с другой - предельным столбиком или упором (в случае, если железнодорожный путь является тупиковым);
- при отсутствии светофоров и электрической изоляции железнодорожного пути - предельными столбиками с обеих сторон или предельным столбиком с одной стороны и упором с другой (в случае, если железнодорожный путь является тупиковым);

полуавтоматическая блокировка – система интервального регулирования движения поездов, при которой на перегоне может находиться только один поезд, а разрешением на занятие перегона служит разрешающее показание выходного светофора станции;

правильный железнодорожный путь - железнодорожный путь на двухпутных (многопутных) перегонах, по которому движение поездов осуществляется в направлении соответствующему специализированному направлению пути;

предохранительный тупик – тупиковый железнодорожный путь, предназначенный для предупреждения выхода железнодорожного подвижного состава на маршруты следования поездов;

путевой знак – постоянный указатель профиля и протяженности железнодорожных линий;

путевой пост – временный или постоянный отдельный пункт на железнодорожных линиях, не имеющий путевого развития;

путь безостановочного пропуска – станционный боковой путь, предназначенный для безостановочного пропуска поездов и оборудованный сигнализацией безостановочного пропуска и напольными устройствами автоматической локомотивной сигнализации;

работоспособное состояние железнодорожного подвижного состава – состояние железнодорожного подвижного состава, при котором он способен выполнять требуемые функции с заданными в нормативной и технической документации характеристиками и значениями параметров;

радиозона (зона радиопокрытия) – территория, в пределах которой существует техническая возможность предоставления и использования услуг радиосвязи, подтвержденная эксплуатирующей организацией;

радиосвязь подразделений ведомственной охраны – комплекс технических средств железнодорожной радиосвязи, обеспечивающий ведение служебных переговоров между работниками подразделений ведомственной охраны на железнодорожных станциях, искусственных сооружениях и перегонах при осуществлении охраны объектов железнодорожного транспорта и грузов, оперативном управлении и координации действий пожарных подразделений;

раздельный пункт – пункт, разделяющий железнодорожную линию на перегоны или блок-участки;

разъезд – раздельный пункт на однопутных железнодорожных линиях, имеющий путевое развитие, предназначенное для скрещения и обгона поездов;

регистратор переговоров – электронное устройство, обеспечивающее автоматическую запись служебных переговоров, производимых по железнодорожной технологической электросвязи;

резервное управление на участке диспетчерской централизации – режим управления железнодорожной станцией участка диспетчерской централизации с местного аппарата управления системы электрической централизации при отсутствии возможности осуществления диспетчерского управления;

ремонт железнодорожного подвижного состава – комплекс операций по восстановлению исправного или работоспособного состояния железнодорожного подвижного состава или его составных частей и/или восстановлению их ресурса в соответствии с требованиями технической документации;

ремонт по техническому состоянию железнодорожного подвижного состава – ремонт, момент начала которого и объем определяются техническим состоянием железнодорожного подвижного состава, при котором контроль его технического состояния выполняется с периодичностью и в объеме, установленными в нормативной и технической документации, а объем и момент начала ремонта определяется техническим состоянием железнодорожного подвижного состава;

ремонтно-оперативная радиосвязь – комплекс стационарных и подвижных технических средств радиосвязи, обеспечивающий связь при производстве работ по ремонту и обслуживанию технических средств на железнодорожных станциях и перегонах;

ремонтная документация – текстовые и графические рабочие конструкторские документы, которые в отдельности или в совокупности дают возможность обеспечивать подготовку ремонтного производства, произвести ремонт изделия и его контроль после ремонта;

речевой информатор – электронное устройство, обеспечивающее автоматическую передачу предварительно запрограммированных сообщений по каналам связи или их воспроизведение через звукоусилительную аппаратуру;

сигнал – условный видимый или звуковой знак, при помощи которого подается определенный приказ;

сигнализация безостановочного пропуска (на железнодорожной станции) – взаимозависимые показания входного, маршрутного и выходного светофора в маршруте пропуска поезда по пути безостановочного пропуска;

сигнальный знак – условный видимый знак (предельный столбик, знак, указывающий границы железнодорожной станции, подача свистка, отключение и включение тока и другое), при помощи которого подается приказ определенной категории работников железнодорожного транспорта;

система автоматического управления железнодорожным подвижным составом – комплекс аппаратно-программных средств, обеспечивающих выполнение в автоматическом режиме определенного набора операций по установленному алгоритму в соответствии с заданием, поступившим от автоматизированной системы управления или оператора (руководителя работ);

система интервального регулирования движения поездов – система железнодорожной автоматики и телемеханики, предназначенная для обеспечения интервального регулирования движения поездов на перегоне;

система единого точного времени (СЕВ) - аппаратно-программный комплекс организации и учета единого точного времени, синхронизированного с эталонными сигналами точного времени Российской Федерации в различных сооружениях,

устройствах, системах и других технических средствах распределенного доступа и функционирования железнодорожного транспорта;

смена направления движения (по пути перегона) – процедура изменения направления движения по пути перегона между двумя железнодорожными станциями;

составительская бригада – бригада, предназначенная для руководства маневровой работой с вагонами, группой вагонов, поездами, которая состоит из составителя поездов и помощника составителя поездов, а также может состоять из двух составителей поездов, один из которых назначается руководителем;

специализированный по направлению железнодорожный путь – железнодорожный путь, оборудованный средствами сигнализации для организации движения железнодорожных поездов в одном направлении;

специальный железнодорожный подвижной состав – железнодорожный подвижной состав, предназначенный для обеспечения строительства и функционирования инфраструктуры железнодорожного транспорта и включающий в себя несъемные самоходные подвижные единицы на железнодорожном ходу, такие как мотовозы, дрезины, специальные автомотрисы, железнодорожно-строительные машины с автономным двигателем и тяговым приводом, а также транспортеры, несамоходные подвижные единицы на железнодорожном ходу, такие как железнодорожно-строительные машины без тягового привода, прицепы и специальный железнодорожный подвижной состав, включаемый в хозяйственные поезда и предназначенный для производства работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств железных дорог, в том числе специальные вагоны грузового и пассажирского типа;

специальный несамоходный подвижной состав – железнодорожно-строительные машины без тягового привода в транспортном режиме, прицепы и другой специальный подвижной состав, предназначенный для производства работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств железнодорожного транспорта, включаемый в хозяйственные поезда;

специальный самоходный подвижной состав – мотовозы, дрезины, специальные автомотрисы для перевозки необходимых для производства работ материалов или доставки работников к месту работы, железнодорожно-строительные машины, имеющие автономный двигатель с тяговым приводом в транспортном режиме;

специальный подвижной состав на комбинированном ходу – машины, приспособленные к использованию различного технологического оборудования для технического обслуживания и ремонта инфраструктуры железнодорожного транспорта, доставки грузов и работников по рельсовым и безрельсовым путям, выполнения маневровых работ, а также для тушения пожаров и проведения

аварийно-восстановительных работ;

спуск затяжной – спуск при следующих значениях крутизны и протяженности:

крутизной от 0,008 до 0,010, протяженностью 8 км и более;

крутизной более 0,010 до 0,014, протяженностью 6 км и более;

крутизной 0,014 до 0,017, протяженностью от 5 км и более;

крутизной 0,017 до 0,020, протяженностью от 4 км и более;

крутизной 0,020 и круче, протяженностью от 2 км и более;

станционные железнодорожные пути – железнодорожные пути в границах станции - главные, приемоотправочные, сортировочные, погрузочно-выгрузочные, вытяжные, деповские (локомотивных и вагонных депо), соединительные (соединяющие отдельные парки на железнодорожной станции, ведущие к контейнерным пунктам, топливным складам, базам, сортировочным платформам, к пунктам очистки, промывки, дезинфекции вагонов, ремонта, технического осмотра или обслуживания железнодорожного подвижного состава и производства других операций);

станционный пост централизации – пост на железнодорожной станции, в котором сосредоточено управление группой централизованных стрелок и сигналов; станциями, разъездами и обгонными пунктами;

станция диспетчерского управления – железнодорожная станция на участке диспетчерской централизации, управление которой в нормальном режиме осуществляет поездной диспетчер;

стрелка – часть стрелочного перевода, состоящая из рамных рельсов, остряков и переводного механизма, а также крестовины с подвижным сердечником при ее наличии;

стрелка нецентрализованная – стрелка, остряки которой переводятся вручную с помощью переводного механизма, установленного непосредственно у стрелки;

стрелка централизованная – стрелка, остряки которой (а при наличии крестовины с подвижным сердечником и сердечник) переводятся специальным механизмом (электроприводом), управляемым с одного центрального пункта;

стрелочный контрольный замок – устройство, предназначенное для контроля положения нецентрализованной стрелки при условии плотного прилегания остряка к рамному рельсу и исключаящее ее перевод после извлечения ключа стрелочного контрольного замка, или срабатывания внутреннего электромагнитного замыкателя;

стрелочный перевод – устройство, служащее для перевода железнодорожного подвижного состава с одного железнодорожного пути на другой, состоящее из стрелок, крестовин и соединительных железнодорожных путей между ними, движение по стрелочному переводу в направлении от крестовины к его острякам называется поштрстным, а направление от остряков к крестовине — противощерстным;

стрелочный пост – один или несколько стрелочных переводов нецентрализованного управления, обслуживаемых одним дежурным стрелочного поста;

стрелочный район – группа смежных стрелочных постов, находящихся под контролем одного старшего дежурного стрелочного поста;

субъекты транспортной инфраструктуры - юридические лица, индивидуальные предприниматели и физические лица, являющиеся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств или использующие их на ином законном основании;

сход железнодорожного подвижного состава – положение железнодорожного подвижного состава, когда хотя бы одно колесо сошло с головки рельса;

съёмные подвижные единицы – съёмные дрезины, ремонтные вышки на электрифицированных участках, путеизмерительные, дефектоскопные и другие тележки, и подвижные единицы, которые могут быть сняты с железнодорожного пути обслуживающими их работниками вручную;

тактовая сетевая синхронизация - комплекс технических средств, обеспечивающих формирование эталонных сигналов синхронизации и их передачу по сети связи в оборудование цифровых систем передачи и коммутации;

текущий ремонт железнодорожного подвижного состава – ремонт, выполняемый для обеспечения или восстановления работоспособности железнодорожного подвижного состава и состоящий в замене и/или восстановлении отдельных элементов конструкции;

техническое обслуживание железнодорожного подвижного состава – совокупность технических и организационных действий, направленных на поддержание железнодорожного подвижного состава в работоспособном состоянии;

технологическое окно – время, в течение которого прекращается движение поездов по перегону, отдельным железнодорожным путям перегона или железнодорожной станции для производства ремонтно-строительных работ;

технологическая электросвязь – электросвязь для ведения служебных переговоров по обеспечению производственной деятельности, управления технологическими процессами в производстве и подразделяющаяся на следующие виды:

двусторонняя парковая связь – вид технологической электросвязи, предназначенный для ведения служебных переговоров между работниками железнодорожного транспорта, выполняющими работы на железнодорожных станциях;

перегонная связь – вид технологической электросвязи, предназначенный для ведения служебных переговоров между дежурными по железнодорожным станциям и работниками, выполняющими работы и находящимися на перегоне;

поездная диспетчерская связь – вид технологической электросвязи, предназначенный для ведения служебных переговоров между диспетчером поездным и дежурными по железнодорожным станциям, входящими в обслуживаемый диспетчерский участок;

поездная межстанционная связь – вид технологической электросвязи, предназначенный для ведения служебных переговоров между дежурными по железнодорожным станциям соседних железнодорожных станций;

стрелочная связь – вид технологической электросвязи, предназначенный для ведения служебных переговоров между дежурным по железнодорожной станции с исполнительными и распорядительными постами железнодорожной станции по вопросам приготовления маршрутов (включая проверку свободности железнодорожных путей и стрелок) и закрепления железнодорожного подвижного состава на смежных железнодорожных путях;

энергодиспетчерская связь – вид технологической электросвязи, предназначенной для ведения служебных переговоров работников, производственная деятельность которых непосредственно связана с электроснабжением объектов железнодорожного транспорта;

торможение служебное – торможение ступенями любой величины для плавного снижения скорости или остановки поезда в заранее предусмотренном месте, различаемое на служебное и полное служебное торможение;

торможение экстренное – торможение, применяемое в случаях, требующих немедленной остановки поезда, путем применения максимальной тормозной силы;

тормозной путь – расстояние, проходимое поездом за время от момента воздействия на приборы и устройства для управления тормозной системой, в том числе срабатывания крана экстренного торможения (стоп-крана), до полной остановки;

транспортное положение – положение оборудования, предписанное изготовителем для его транспортировки;

транспортные средства железнодорожного транспорта – железнодорожный подвижной состав, в том числе вагоны, дрезины, автомотрисы, дизель-поезда, железнодорожно-строительные машины (самоходные), паровозы, тепловозы, мотовозы, электровозы, электропоезда, специальный железнодорожный подвижной состава;

тормоз стояночный – устройство с ручным или автоматическим приводом, расположенное на единице подвижного состава и предназначенное для ее удержания на стоянке от самопроизвольного ухода, а также принудительной

аварийной остановки при наличии ручного или автоматического привода внутри единицы железнодорожного подвижного состава.

уклон – элемент продольного профиля железнодорожного пути, имеющий наклон к горизонтальной линии, который для поезда, движущегося от низшей точки к высшей, называется подъемом, а обратно - спуском;

улавливающий тупик – тупиковый железнодорожный путь, предназначенный для остановки потерявшего управление поезда или части поезда при движении по затяжному спуску;

устройства для предупреждения самопроизвольного выхода железнодорожного подвижного состава на маршруты следования поездов – предохранительные тупики, охранные стрелки, сбрасывающие башмаки, сбрасывающие острия или сбрасывающие стрелки, другие устройства, исключающие самопроизвольный выход железнодорожного подвижного состава на другие железнодорожные пути и маршруты приема, следования и отправления поездов;

устройства технологического электроснабжения – устройства, обеспечивающие электроснабжение железнодорожных потребителей, частичное или полное ограничение режима потребления которых может привести к возникновению угрозы жизни и здоровью людей, экологической безопасности (тяговые и трансформаторные подстанции, пункты питания, контактная сеть, линии электропередачи, обеспечивающие электроснабжение тяги поездов, объектов технологической электросвязи, объектов систем диспетчерского управления, блокировки, сигнализации и защиты железнодорожного транспорта);

устройство ключевой зависимости стрелок и сигналов – устройство, обеспечивающее взаимное замыкание нецентрализованных стрелок и сигналов посредством контроля наличия в аппарате централизации ключей стрелочных замков;

устройство контроля схода подвижного состава – устройство, предназначенное для обнаружения схода с рельсов железнодорожного подвижного состава или наличия волочащихся деталей железнодорожного подвижного состава;

участок приближения – путевой участок железнодорожного перегона, на котором фиксируется наличие железнодорожного подвижного состава, приближающегося к железнодорожной станции или переезду;

участок удаления – путевой участок железнодорожного перегона, на котором фиксируется наличие железнодорожного подвижного состава, удаляющегося от железнодорожной станции или переезда;

экскурсионные вагоны – вагоны (в том числе и открытого типа), со специально оборудованными сидячими местами или спальными местами, предназначенные для перевозки пассажиров.

эксплуатационная документация – конструкторский документ, который в отдельности или в совокупности с другими документами определяет правила эксплуатации изделия и/или отражает сведения, удостоверяющие гарантированные изготовителем значения основных параметров и характеристик (свойств) изделия, гарантии и сведения по его эксплуатации в течение установленного срока службы;

эксплуатация – стадия жизненного цикла, на которой реализуется, поддерживается и восстанавливается качество объекта, с момента принятия его потребителем от предприятия-изготовителя или ремонтного предприятия до отправки в ремонт или списания. Эксплуатация подразделяется на две составляющие: **производственная эксплуатация** - применение объекта для целей, предусмотренных техническими условиями и инструкциями, утвержденными поставщиком; **техническая эксплуатация** - комплекс технических, экономических, организационных и других мероприятий, обеспечивающих поддержание машин в работоспособном, исправном состоянии, предупреждение их простоев из-за технических неисправностей;

электрическая централизация стрелок и светофоров – система централизованного контроля и управления объектами железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных станциях с обеспечением установленных требований безопасности движения поездов и заданной пропускной способности;

электронные вагонные весы – весы, предназначенные для взвешивания грузовых железнодорожных вагонов и перевозимых грузов в статическом режиме и в динамическом при движении без расцепки вагонов, с отображением результатов взвешивания на весоизмерительном приборе.

3. ОБЩИЕ ОБЯЗАННОСТИ РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

10. Работники железнодорожного транспорта в соответствии со своими должностными обязанностями обеспечивают выполнение настоящих Правил.

Обязанности работников железнодорожного транспорта устанавливаются работодателем с учетом требований трудового законодательства Российской Федерации и положений настоящих Правил.

Контроль их соблюдения работниками железнодорожного транспорта осуществляют уполномоченные лица организаций железнодорожного транспорта и индивидуальных предпринимателей, выполняющих функции работодателя по отношению к таким работникам.

Порядок действий работников железнодорожного транспорта в нестандартных и аварийных ситуациях устанавливаются владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей общего пользования.

11. Работники железнодорожного транспорта обязаны подавать сигнал остановки поезду или маневрирующему составу и принимать другие меры к их остановке в случаях, угрожающих жизни и здоровью людей или безопасности движения. При обнаружении неисправности сооружений или устройств, создающей угрозу безопасности движения, работники железнодорожного транспорта должны принимать меры к устранению неисправности, а при необходимости - к ограждению опасного места для устранения неисправности.

12. В случае обнаружения в поезде неисправности, угрожающей безопасности движения, а также при проследовании поезда без установленных поездных сигналов работник, обнаруживший неисправность, обязан принять меры к его остановке.

13. В соответствии со статьей 29 Федерального закона от 10 января 2003 года N 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» для работников железнодорожного транспорта, непосредственно участвующих в организации движения поездов и обслуживании пассажиров, при исполнении служебных обязанностей предусматривается ношение форменной одежды.

Работники железнодорожного транспорта должны соблюдать правила и инструкции по охране труда, транспортной, информационной, экологической и пожарной безопасности, установленные для выполняемой ими работы, и немедленно извещать своего непосредственного или вышестоящего руководителя о любой ситуации, угрожающей жизни и здоровью людей, а также случаях незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта.

14. Право доступа на локомотивы, в кабины управления моторвагонным подвижным составом, к специальным самоходным подвижным составам и другим подвижным единицам, к сигналам, стрелкам, аппаратам, механизмам и другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также в помещения, откуда производится управление стрелками и светофорами, имеют работники железнодорожного транспорта, должностные обязанности которых предусматривают возможность их нахождения на указанных объектах. Иные лица на указанные в настоящем пункте объекты не допускаются.

Управлять локомотивами, моторвагонным подвижным составом, специальным самоходным подвижным составом и другими подвижными единицами, светофорами, аппаратами, механизмами, другими устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также переводить стрелки имеют право только уполномоченные на это работники железнодорожного транспорта во время исполнения служебных обязанностей.

Работники железнодорожного транспорта, проходящие стажировку, могут допускаться, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем

железнодорожного пути необщего пользования к управлению подвижными единицами, светофорами, аппаратами, механизмами, а также к переводу стрелок и к другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, только под наблюдением и под личную ответственность работника, непосредственно обслуживающего эти устройства (или управляющего ими) и за которым закреплен работник, проходящий стажировку.

Право на управление подвижными единицами подтверждается свидетельством (В соответствии со статьей 25.1 Федерального закона от 10 января 2003 года N 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»)

15. В соответствии с пунктом 3 статьи 25 Федерального закона от 10 января 2003 года N 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» лица, принимаемые на работу, непосредственно связанную с движением поездов и маневровой работой, и работники, выполняющие такую работу и (или) подвергающиеся воздействию вредных и опасных производственных факторов, проходят за счет средств работодателей обязательные предварительные (при поступлении на работу) и периодические (в течение трудовой деятельности) медицинские осмотры.

Работники железнодорожного транспорта, которые осуществляют производственную деятельность, непосредственно связанную с движением поездов и маневровой работой, и перечень профессий которых определяется федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, проходят обязательные предрейсовые или предсменные медицинские осмотры, а также по требованию работодателей медицинское освидетельствование на установление факта употребления алкоголя, наркотического средства или психотропного вещества.

16. Работники железнодорожного транспорта в соответствии с должностными обязанностями должны знать правила эксплуатации технических средств и состояние сооружений и устройств, систематически проверять их и обеспечивать надлежащее качество содержания, технического обслуживания и ремонта с соблюдением установленных законодательством Российской Федерации требований для сооружений и устройств инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования, включая метрологические требования.

17. Работники организаций независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности, заключившие трудовые договоры с работодателями – индивидуальными предпринимателями, работники, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования, должны проходить аттестацию, предусматривающую проверку знаний правил технической эксплуатации

железных дорог, правил движения поездов и маневровой работы, правил сигнализации на железнодорожном транспорте, а также иных нормативных актов федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

Работники, ответственные за погрузку, размещение, крепление грузов в вагонах, контейнерах и выгрузку грузов, должны проходить аттестацию, предусматривающую проверку знаний технических условий размещения и крепления грузов в железнодорожном подвижном составе.

При нарушении требований технических условий размещения и крепления грузов в железнодорожном подвижном составе работник, под руководством которого проводились работы, связанные с погрузкой, размещением, креплением грузов в вагонах, контейнерах и выгрузку грузов не допускаются к выполнению определенных в настоящем пункте работ до прохождения внеочередной аттестации. Вагоны (контейнеры) погруженные (выгруженные) под руководством такого работника на инфраструктуру не допускаются.

Работники, не прошедшие аттестацию, не допускаются к выполнению определенных в настоящем пункте работ.

18. Не допускается исполнение обязанностей работниками железнодорожного транспорта, находящимися в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения. Лица, обнаруженные в таком состоянии, немедленно отстраняются от работы.

Не допускается совмещать одним лицом функций исполнителя работ и ее последующего контроля.

19. Порядок аттестации работников железнодорожного транспорта устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

Порядок допуска работников железнодорожного транспорта к работе устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

4. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СИСТЕМ И ОБЪЕКТОВ ТЕХНИЧЕСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

20. Основой организации движения поездов по инфраструктуре является сводный график движения поездов, который объединяет деятельность всех подразделений, выражает заданный объем эксплуатационной работы подразделений владельцев инфраструктур. Все подразделения железнодорожного транспорта по

кругу ведения несут ответственность за выполнение сводного графика движения поездов.

21. Движение поездов осуществляется с разграничением их отдельными пунктами, в том числе с использованием систем интервального регулирования движением поездов.

К основным системам, обеспечивающим безопасность движения поездов на основе принципа интервального регулирования относятся автоматическая блокировка, полуавтоматическая блокировка, электрожелезная система, автоматическая локомотивная сигнализация, применяемая как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов. Порядок приема, отправления, пропуска поездов, прекращение и восстановление действия других систем интервального регулирования устанавливает владелец инфраструктуры, владелец железнодорожного пути необщего пользования.

22. Движением поездов на участке руководит только один работник - диспетчер поезда.

23. Каждая железнодорожная станция и путевой пост в части руководства движением поездов и каждый поезд должны находиться одновременно в руководстве только одного работника: железнодорожная станция или путевой пост - дежурного по железнодорожной станции (за исключением случаев, предусмотренных настоящим пунктом), а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - диспетчера поезда, поезд - машиниста ведущего локомотива (моторвагонного поезда), специального самоходного подвижного состава.

На железнодорожных станциях в зависимости от путевого развития может быть несколько дежурных по железнодорожной станции или по паркам железнодорожной станции, каждый из которых единолично распоряжается движением поездов в пределах своего района работы. Разграничение районов управления на таких железнодорожных станциях и круг обязанностей, связанных с движением поездов, каждого дежурного по железнодорожной станции или по парку железнодорожной станции указываются в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или в инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования.

24. Порядок контроля работы дежурного персонала по выполнению операций, связанных с приемом и отпуском поездов, производством маневровой работы, в том числе в условиях нарушения нормальной работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

25. Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования утверждает перечень подразделений, для которых разрабатываются

технологические процессы работы подразделений.

26. При эксплуатации сооружений и устройств инфраструктуры железнодорожного транспорта, организации движения поездов и маневровой работы владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования формирует систему обеспечения безопасности движения поездов. Функционирование таких систем не должно оказывать влияние, ухудшающее безопасность движения других участников железнодорожных перевозок.

27. Порядок эксплуатации технических средств, подвижного состава и меры, обеспечивающие безопасность движения поездов, устанавливаются владельцем инфраструктуры, владельцем путей необщего пользования.

28. Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования, железнодорожные пути необщего пользования и расположенные на них сооружения, устройства, механизмы и оборудование железнодорожного транспорта должны содержаться их владельцами в исправном техническом состоянии.

Ответственными за содержание и исправное техническое состояние сооружений и устройств железнодорожного транспорта с обеспечением сроков их службы, установленных нормативно-технической документацией, являются владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования, работники, непосредственно их обслуживающие.

29. Сооружения, устройства, механизмы и оборудование железнодорожного транспорта должны соответствовать утвержденной проектной и конструкторской документации.

Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования должен иметь нормативную и техническую документацию на эксплуатацию и ремонт железнодорожного пути, сооружений и устройств.

При наличии автоматизированных систем порядок создания и хранения документов устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования

Количество и характеристики укладываемых в железнодорожный путь материалов, элементов, составных частей, подсистем определяются ремонтной документацией. Материалы, элементы, составные части, входящие в единые перечни продукции, подлежащей обязательной сертификации или подлежащей декларированию соответствия, должны иметь сертификаты или декларации соответствия.

Сооружения и устройства инфраструктуры, подвижной состав должны обеспечивать пропуск поездов с наибольшими установленными скоростями: пассажирских - 140 км/ч, грузовых - 90 км/ч, рефрижераторных и контейнерных – 120 км/ч, грузовых ускоренных – 140км/ч, скоростных пассажирских – 200 км/ч, высокоскоростных пассажирских – 250 км/ч, если иное не предусмотрено

конструкторской документацией.

Допускаемые скорости движения железнодорожного подвижного состава устанавливаются владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования в зависимости от конструкции и фактического состояния железнодорожного пути, типов и моделей железнодорожного подвижного состава.

Конструкция и состояние железнодорожных путей необщего пользования, примыкающих непосредственно или через другие железнодорожные пути необщего пользования к железнодорожным путям общего пользования, расположенных на них сооружений и устройств должны соответствовать конструкторской документации и обеспечивать пропуск вагонов с допустимой на железнодорожных путях общего пользования нормой технической нагрузки, а также пропуск локомотивов, иного железнодорожного подвижного состава, предназначенного для обслуживания железнодорожных путей необщего пользования.

30. Сооружения, устройства, механизмы, оборудование железнодорожного транспорта, специальные программные средства, используемые для организации перевозочного процесса, должны соответствовать техническим регламентам, нормативно-правовым актам, утвержденным федеральными органами исполнительной власти, регулирующим отдельные вопросы эксплуатации железнодорожного транспорта, требованиям безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, сохранности перевозимых грузов, охраны труда, транспортной, информационной, экологической и пожарной безопасности, санитарным нормам и законодательству Российской Федерации об охране окружающей среды, а также настоящим Правилам.

31. Техническое обслуживание, ремонт (включая межремонтные сроки) и содержание сооружений и устройств инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования осуществляются в порядке, установленном владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования на основании настоящих Правил, проектной (для вновь строящихся и реконструируемых объектов), ремонтной и эксплуатационной документации.

32. Сооружения и устройства железнодорожного транспорта от железнодорожной станции примыкания до территории промышленных и транспортных предприятий должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений С, установленного межгосударственным стандартом.

Сооружения и устройства железнодорожного транспорта, находящиеся на территории и между территориями промышленных и транспортных предприятий, должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений С_п, установленного межгосударственным стандартом.

Габариты приближения строений С и С_п должны соблюдаться у всех эксплуатируемых железнодорожных путей общего и необщего пользования,

сооружений и устройств, ранее приведенных к указанным габаритам.

Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования формируют перечень негабаритных мест, подлежащих приведению в соответствие с настоящими Правилами, осуществляют проверки габаритов сооружений и устройств и устранения негабаритных мест.

Не допускается нарушать габариты приближения строений при проведении любых ремонтных, строительных и других работ, за исключением случаев полного закрытия движения по железнодорожному пути, габарит которого нарушается, на период проведения работ.

33. Погруженные в железнодорожный подвижной состав грузы, контейнеры (груженые или порожние) должны быть размещены и закреплены в соответствии с техническими условиями размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах.

Вагоны (контейнеры) не должны допускаться на инфраструктуру общего пользования при нарушении требований технических условий размещения и крепления грузов в железнодорожном подвижном составе.

В случае отсутствия у грузоотправителя (грузополучателя) работника ответственного за погрузку, размещение, крепление грузов в вагонах, контейнерах и выгрузку грузов, прошедшего аттестацию, предусматривающую проверку знаний технических условий размещения и крепления грузов в железнодорожном подвижном составе, вагоны (контейнеры) погруженные под руководством таких работников не допускаются на инфраструктуру общего пользования или не подаются под выгрузку.

Для проверки правильности размещения грузов на открытом железнодорожном подвижном составе, которые по своим свойствам могут иметь выход за пределы габарита погрузки, в местах погрузки (на железнодорожных путях общего (станционных путях) и необщего пользования, в морских и речных портах, на железнодорожной станции перегрузки) устанавливаются габаритные ворота.

Выгруженные или подготовленные к погрузке около железнодорожного пути грузы должны быть уложены и закреплены так, чтобы габарит приближения строений не нарушался.

Грузы (кроме балласта, выгружаемого для путевых работ) при высоте до 1,2 м должны находиться от наружной грани головки крайнего рельса не ближе 2,0 м, а при большей высоте не ближе 2,5 м.

34. Выгруженные или подготовленные к погрузке багаж и почта, почтово-багажные тележки, а также другие грузы или предметы, находящиеся на пассажирских платформах, расположенных у железнодорожного пути, по которому пропускается скоростной или высокоскоростной пассажирский поезд, перед его проходом должны быть размещены на расстоянии не менее 2 м от края платформы этого железнодорожного пути с закрепленными почтово-багажными тележками.

35. Железнодорожные линии на участках обращения пассажирских поездов со

скоростями более 160 км/ч должны быть ограждены. Ограждения могут не устраиваться в местах, где доступ к железнодорожному полотну ограничен естественными (водоемы, болота, скалы и т.д.) или другими искусственными препятствиями.

Для организации прохода людей через железнодорожные пути оборудуются места перехода.

36. Пассажирские платформы, расположенные у железнодорожных путей общего пользования, по которым пропускаются пассажирские поезда со скоростью более 200 км/ч, должны иметь предохранительные ограждения на расстоянии не менее двух метров от края платформы.

На расстоянии 2,0 м от края платформы со стороны движения скоростного или высокоскоростного пассажирского поезда наносится линия, обозначающая границу опасной зоны.

37. В служебных зданиях и помещениях обеспечиваются необходимые условия для работы.

В служебных помещениях дежурных по железнодорожным станциям устанавливаются приборы управления и контроля устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики, в том числе аппаратура автоматизированного рабочего места, непосредственно относящаяся к работе дежурного по железнодорожной станции.

38. Станционные посты, с которых непосредственно осуществляется управление стрелками и светофорами, должны располагаться так, чтобы были хорошо видны соответствующие стрелки и железнодорожные пути.

Исключение может быть допущено для постов электрической централизации (кроме горочных постов) в зависимости от местных условий железнодорожной станции.

39. Помещения станционных постов централизации и стрелочных постов должны быть оснащены необходимыми сигнальными приборами, инвентарем, инструментами и материалами, установленными, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Стрелочные посты, кроме того, должны быть оборудованы телефонной связью с наружными вызывными устройствами. Допускается использование устройств мобильной радиосвязи.

40. Сортировочные горки должны быть оборудованы светофорной сигнализацией, станционной радиосвязью и устройствами двусторонней парковой связи для переговоров и передачи машинистам горочных локомотивов, составителям поездов и другим работникам необходимых указаний.

Сортировочные горки в зависимости от объема работы оборудуются устройствами механизации и автоматизации роспуска вагонов, горочной

централизацией стрелок, горочной автоматической локомотивной сигнализацией и устройствами для передачи и пересылки необходимых документов. Все стрелки, включаемые в горочную централизацию, должны быть оборудованы устройствами механизированной очистки или снеготаяния.

Сортировочные горки могут обслуживаться автоматически и/или дистанционно управляемым железнодорожным подвижным составом.

41. Здания, платформы и другие сооружения и устройства, предназначенные для обслуживания пассажиров, должны обеспечивать безопасное выполнение операций, связанных с перевозками и обслуживанием пассажиров, в том числе лиц с ограниченными физическими возможностями (временно или постоянно) и других лиц. Для прохода на пассажирские платформы в необходимых случаях должны быть пешеходные тоннели или мосты.

При сохранении на железнодорожных станциях переходов в одном уровне с железнодорожными путями эти переходы должны быть оборудованы пешеходными настилами, указателями и предупредительными надписями, а при необходимости - автоматической сигнализацией.

Помещения для работников железнодорожного транспорта, обслуживающих пассажиров, должны иметь удобный доступ для быстрого выполнения операций.

Помещения, предназначенные для обслуживания пассажиров, не допускается занимать для других целей.

Пассажирские остановочные пункты на перегонах должны иметь пассажирские платформы с навесами или павильонами, а в зависимости от количества обслуживаемых пассажиров - билетные кассы.

На пассажирских остановочных пунктах должны освещаться места посадки пассажиров в вагоны и высадки из вагонов и помещения для пассажиров.

42. Пассажирские и грузовые платформы, расположенные на железнодорожных линиях со смешанным движением пассажирских и грузовых поездов, должны в прямых участках соответствовать следующим нормам по высоте и расстоянию от оси железнодорожного пути:

1100 мм - от уровня верха головок рельсов для высоких платформ;

550 мм - от уровня верха головок рельсов для средних платформ;

200 мм - от уровня верха головок рельсов для низких платформ;

1920 мм - от оси железнодорожного пути для высоких и средних платформ;

1745 мм - от оси железнодорожного пути для низких платформ.

Допускается оборудование высоких пассажирских платформ высотой 1300 мм от уровня верха головок рельсов на участках, устанавливаемых владельцем инфраструктуры, владельцем пути необщего пользования.

В процессе технической эксплуатации допускаются изменения указанных в настоящем пункте норм в следующих пределах:

по высоте до 20 мм в сторону увеличения (кроме пассажирских платформ с высотой 1300мм) и до 50 мм в сторону уменьшения;

по расстоянию от оси железнодорожного пути до 30 мм в сторону увеличения и до 25 мм в сторону уменьшения.

Высота пассажирских и грузовых платформ более установленной нормы и расстояние от оси железнодорожного пути менее установленной нормы определяются нормами и правилами в зависимости от назначения путей, у которых они расположены, от типа обращающегося железнодорожного подвижного состава и скорости движения.

Строящиеся и переустраиваемые высокие платформы на железнодорожных станциях и перегонах должны иметь конструкцию, позволяющую производить ремонт железнодорожного пути с использованием специальной путевой техники и механизированную уборку платформ, а на железнодорожных станциях, кроме того, двусторонний осмотр и ремонт ходовых частей вагонов и локомотивов.

В процессе ремонта железнодорожного пути и платформ без прекращения движения не допускается изменять установленные нормы расстояний от уровня верха головки рельса до верха пассажирских и грузовых платформ, а также от оси пути до края платформ.

43. Сооружения и устройства на железнодорожных станциях, предназначенные для выполнения грузовых операций, должны обеспечивать сохранность грузов и безопасное выполнение грузовых операций, а помещения для работников железнодорожного транспорта, обслуживающих грузоотправителей и грузополучателей - своевременное выполнение операций по приему к перевозке, сортировке и выдаче грузов.

На промежуточных железнодорожных станциях с небольшим объемом грузовой работы должны быть устройства посекционного выключения наружного освещения погрузочно-выгрузочных и прочих станционных железнодорожных путей.

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

44. Требования и необходимость в размещении на железнодорожных путях общего и необщего пользования вагонных весов и устройств автоматического выявления непригодных в коммерческом отношении вагонов и поездов устанавливаются нормативными документами по организации соответствующей технологии работы владельцев инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования.

45. Применяемые на железнодорожном транспорте автоматизированные системы управления технологического назначения должны обеспечивать контроль и автоматизированное управление технологическим оборудованием и средствами (исполнительными устройствами) и технологическими процессами управления, контроля и обеспечения безопасности движения поездов, а также должны соответствовать требованиям функциональной и информационной безопасности.

Ответственность за правильную эксплуатацию автоматизированных систем и программного обеспечения в соответствии с эксплуатационной документацией возлагается соответственно на владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования. Ответственность за корректную работу автоматизированных систем и программного обеспечения в соответствии с требованиями эксплуатации возлагается на разработчиков соответствующих автоматизированных систем и программного обеспечения.

46. Информационно-вычислительные системы, используемые на железнодорожном транспорте, должны обеспечивать возможность:

ввода, передачи, обработки и хранения, архивирования и резервирования данных;

выдачи результатов расчетов потребителям в установленные сроки;

решения задач планирования, оперативного управления, учета, статистики во всех хозяйствах железнодорожного транспорта.

Технические и программные средства должны постоянно содержаться в работоспособном состоянии, обеспечивать требуемую надежность и достоверность.

Подключение терминального и другого оборудования к информационно-вычислительным системам, используемым на железнодорожном транспорте, осуществляется обслуживающей организацией.

47. Допускается оформление, ведение, хранение и передачу различных журналов в электронном виде с применением различных автоматизированных систем, технических средств и технологий, с использованием, при необходимости, электронной подписи.

Порядок их ведения устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

48. Оформление, ведение, хранение и передачу различных бланков, телефонограмм, записок, извещений и разрешений допускается вести в электронном виде с применением различных автоматизированных систем, технических средств и технологий, с использованием, при необходимости, электронной подписи.

Порядок ведения устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

49. В аварийно-восстановительных пунктах, установленных владельцем инфраструктуры, должны быть в постоянной готовности:

восстановительные поезда для восстановления нормального движения поездов и ликвидации последствий транспортных происшествий и иных, связанных с нарушением правил безопасности движений и эксплуатации железнодорожного транспорта, событий, специальные автомотрисы, дрезины и автомобили для восстановления железнодорожного пути и устройств электроснабжения, вагоны и автомобили ремонтно-восстановительных летучек связи, аварийно-полевые команды;

пожарные поезда и пожарные команды для предупреждения и тушения пожаров, а также проведения аварийно-спасательных работ, связанных с тушением пожаров в зоне чрезвычайной ситуации.

Владельцы железнодорожных путей необщего пользования обеспечивают наличие необходимого и достаточного количества восстановительных сил и средств, средств пожаротушения и других средств для проведения работ по предупреждению и ликвидации последствий аварийных ситуаций в соответствии с требованиями статьи 24 Федерального закона от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте Российской Федерации».

Не допускается занимать иным железнодорожным подвижным составом железнодорожные пути постоянной стоянки восстановительных и пожарных поездов, специальных автомотрис и дрезин, предназначенных для ведения восстановительных работ.

Владелец инфраструктуры и перевозчик в соответствии с пунктом 1 статьи 24 Федерального закона от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» принимают незамедлительные меры по ликвидации последствий транспортных происшествий, стихийных бедствий (заносов, наводнений, пожаров и других), вызывающих нарушение работы железнодорожного транспорта, а также за счет собственных средств должны содержать специализированные подразделения по ликвидации чрезвычайных ситуаций, иметь запас материальных и технических средств, перечень которых определяется федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта по согласованию с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, или заключить соответствующие договоры со сторонними специализированными организациями.

50. Кабельные линии связи и систем железнодорожной автоматики и телемеханики на перегонах должны прокладываться в границах железнодорожной полосы отвода, как правило, вне пределов земляного полотна.

Допускается прокладка кабельных линий в земляном полотне в соответствии с проектной документацией, утвержденной в установленном порядке.

Линии связи на основе волоконно-оптических кабелей могут быть выполнены методом подвески на опорах контактной сети или высоковольтных линий электроснабжения (автоматической блокировки, продольных или др.).

Кабельные линии, выполненные методом подвески, должны находиться на высоте, установленной проектной и конструкторской документацией.

Воздушные линии связи должны находиться на высоте, установленной проектной и конструкторской документацией.

Линии железнодорожной автоматики и телемеханики, технологической железнодорожной электросвязи, управления объектами электроснабжения и другие, за исключением высоковольтных линий электроснабжения, при пересечении электрифицированных железнодорожных путей допускаются только в кабельном исполнении.

51. При повреждении воздушных и кабельных (с металлическими жилами) линий связи их восстановление должно производиться в следующей очередности:

- каналы и тракты, обеспечивающие действие поездной диспетчерской связи;
- каналы и тракты систем железнодорожной автоматики и телемеханики, в том числе электрожезловой системы;
- каналы и тракты энергодиспетчерской связи, поездной межстанционной связи и телеуправления устройствами электроснабжения;
- каналы и тракты магистральной связи;
- остальные каналы связи и железнодорожной автоматики и телемеханики.

При повреждении волоконно-оптических линий связи восстановление сетей должно производиться в следующей очередности:

- магистральные линейные тракты и системы передачи;
- каналы и тракты оперативно-технологической связи;
- остальные каналы связи.

В случае повреждения одновременно двух и более действующих на участке линий связи приоритетность восстановления определяется мощностью линий и должна быть следующей:

- волоконно-оптические линии связи;
- линии связи на основе металлических кабелей;
- воздушные линии связи и систем железнодорожной автоматики и телемеханики.

52. Сооружения и устройства линий железнодорожной автоматики и телемеханики, технологической железнодорожной электросвязи, управления объектами электроснабжения и другие должны быть максимально защищены от помех и опасного влияния тягового тока, линий электропередачи, атмосферных и коммутационных перенапряжений и повышенных токов. Параметры устройств защиты должны соответствовать конструкторской и проектной документации.

53. Осмотр сооружений, устройств и служебно-технических зданий производится работниками железнодорожного транспорта, непосредственно их обслуживающими, а также уполномоченными лицами, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования.

54. Технологическим процессом перевозок грузов и пассажиров предусматриваются меры по обеспечению безотказного функционирования элементов инфраструктуры за счет применения системы их технического содержания и ремонта. Ремонт сооружений и устройств должен производиться при обеспечении безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, охраны труда без нарушения графика движения поездов.

Для производства ремонтных и строительных работ в графике движения поездов должны предусматриваться технологические окна и учитываться ограничения скорости, вызываемые этими работами.

Для выполнения работ по текущему содержанию железнодорожного пути, искусственных сооружений, контактной сети, систем железнодорожной автоматики и телемеханики, технологической электросвязи должны предоставляться предусматриваемые в графике движения поездов технологические окна продолжительностью 1,5 - 2ч, а при производстве этих работ комплексами машин, специализированными бригадами и механизированными колоннами - продолжительностью 3 - 4ч в порядке, установленном, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Работы по ремонту железнодорожного пути, контактной сети, систем железнодорожной автоматики и телемеханики, технологической электросвязи и других сооружений и устройств, выполняемые в период времени, не предусмотренный в графике движения поездов, должны производиться, как правило, без закрытия перегона. Если выполнение этих работ вызывает необходимость перерыва в движении поездов, точный срок их начала и окончания определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

На время производства работ, вызывающих перерыв движения поездов, а также для производства которых в графике движения предусмотрены технологические окна, ответственное лицо, на которое возложено руководство ремонтными, восстановительными работами на железнодорожных путях, сооружениях и устройствах (далее - руководитель работ), устанавливает постоянную связь (телефонную или по радио) с поездным диспетчером. При этом допускается использование устройств мобильной радиосвязи в порядке, установленном, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

На участках, где технологические окна в графике движения поездов

предусматриваются в темное время суток, должно быть обеспечено освещение места производства работ.

55. Для технического обслуживания и ремонта устройств механизации и автоматизации сортировочных горок, связи, железнодорожных путей и других сооружений и устройств на горках по решению, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования должны предоставляться технологические окна продолжительностью 0,7 - 1,5ч.

56. Порядок технического обслуживания и ремонта подвижного состава, а также текущего содержания и ремонта приграничных железнодорожных участков колеи 1435 мм на территории Российской Федерации определяется владельцем инфраструктуры.

57. В целях предотвращения причинения вреда деятельностью железнодорожного транспорта, которая является источником повышенной опасности (статья 1079 ГК РФ), не допускается нахождение в зоне транспортной безопасности физических лиц, не находящихся при исполнении должностных обязанностей на железнодорожном транспорте.

58. Ответственными за устойчивое и безопасное функционирование инфраструктуры и железнодорожного подвижного состава, защиты интересов личности, общества и государства в сфере железнодорожного транспорта от актов незаконного вмешательства на этапе его эксплуатации. являются субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики.

Технические средства обеспечения транспортной безопасности (системы и средства сигнализации, контроля доступа, досмотра, видеонаблюдения, аудио- и видеозаписи, связи, оповещения, сбора, обработки, приема и передачи информации, предназначенные для использования на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах в целях обеспечения транспортной безопасности) подлежат обязательной сертификации в соответствии с законодательством Российской Федерации. Требования к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и порядок их сертификации определяются Правительством Российской Федерации.

59. Вокзалы, пассажирские платформы, здания, сооружения обслуживания пассажиров и клиентов железнодорожного транспорта и другие объекты должны быть оборудованы системами отображения времени. Перечень объектов железнодорожного транспорта, подлежащих оборудованию системами (часы, информационные табло, телевизионные и/или видеопанели и др.) отображения времени устанавливается владельцами инфраструктуры, владельцами железнодорожных путей необщего пользования. Учет и отображение времени ведется с учетом часовых поясов.

Информационно-управляющие системы управления движением, обеспечения безопасности движения, контроля и управления за объектами железнодорожной инфраструктуры и железнодорожного подвижного состава, сервисные (в т.ч. для оказания услуг) для распределенных систем железнодорожного транспорта (ИУС) должны быть оборудованы Системами Единого точного Времени, синхронизированного с эталонными сигналами точного времени Российской Федерации. Перечень ИУС, подлежащих оборудованию системами единого точного времени устанавливается владельцами инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и владельцами инфраструктуры железнодорожного транспорта необщего пользования.

Неточность отображения (хода) показаний времени систем (часы, информационные табло, телевизионные и/или видеопанели и др.) отображения времени, с учетом регионального (часового пояса) времени по сравнению с эталонными сигналами синхронизации Российской Федерации должна быть не хуже ± 5 сек.

Неточность отображения (хода) показаний и учета времени в ИУС, с учетом регионального (часового пояса) времени по сравнению с эталонными сигналами синхронизации Российской Федерации должна определяться требованиям к этим ИУС, но должна быть не хуже ± 1 сек.

5. ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ, СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

60. При технической эксплуатации все элементы железнодорожного пути (земляное полотно, верхнее строение и искусственные сооружения) должны содержаться их владельцами в исправном техническом состоянии, обеспечивающем безопасное движение поездов заданных размеров с установленными владельцем инфраструктуры, владельцем пути необщего пользования скоростями.

61. Ответственными за содержание и исправное техническое состояние железнодорожного пути с обеспечением сроков их службы, установленных конструкторской документацией, являются владелец инфраструктуры, владелец пути необщего пользования.

62. Порядок ремонта и планово-предупредительной выправки железнодорожного пути устанавливаются нормативной и технической документацией по техническому содержанию железнодорожного пути,

утвержденной владельцем инфраструктуры, владельцем пути необщего пользования.

ПЛАН И ПРОФИЛЬ ПУТИ

63. Железнодорожный путь в отношении радиусов кривых, сопряжения прямых и кривых, крутизны уклонов должен соответствовать нормативной документации владельца инфраструктуры.

64. Наибольшие скорости движения пассажирских поездов по существующим кривым устанавливаются исходя из условия не превышения допустимой величины непогашенного поперечного ускорения и скорости его нарастания, а также скорости подъема колеса по отводу возвышения наружного рельса.

65. Для предотвращения самопроизвольного ухода вагонов или составов без локомотива) за пределы полезной длины путей на железнодорожных станциях, разъездах и обгонных пунктах продольный профиль вновь построенных и реконструированных приемоотправочных железнодорожных путей, на которых предусматриваются отцепка локомотивов от вагонов и производство маневровых операций, проектируется вогнутого (ямообразного) очертания с одинаковыми отметками высот по концам полезной длины путей.

Для предупреждения самопроизвольного ухода вагонов на другие железнодорожные пути и маршруты приема, следования и отправления поездов может предусматриваться устройство предохранительных тупиков, охранных стрелок, сбрасывающих башмаков, сбрасывающих острияков, сбрасывающих стрелок и применение стационарных устройств для закрепления вагонов. Необходимость оборудования путей устройствами предупреждения самопроизвольного ухода вагонов определяет владелец инфраструктуры, владелец пути необщего пользования.

66. Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожного пути необщего пользования должны:

иметь конструкторскую (проектную, эксплуатационную, ремонтную документацию) на обслуживаемые сооружения и устройства;

иметь масштабные и схематические планы железнодорожных станций, продольные профили всех главных и станционных железнодорожных путей и сортировочных горок, а подразделения владельца инфраструктуры и тех железнодорожных путей необщего пользования, где обращаются его локомотивы;

выполнять работы по инструментальной проверке плана и профиля железнодорожных путей, ее периодичности, изготовлению соответствующей технической документации.

ЗЕМЛЯНОЕ ПОЛОТНО, ВЕРХНЕЕ СТРОЕНИЕ ПУТИ

И ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ

67. Ширина земляного полотна поверху на прямых участках железнодорожного пути общего и необщего пользования, минимальная ширина обочины земляного полотна поверху железнодорожного пути общего и необщего пользования должна соответствовать проектной документации.

На кривых участках железнодорожного пути общего и необщего пользования радиусом менее 2000 м земляное полотно должно быть уширено с внешней стороны и соответствовать действующей нормативной и технической документации, установленной владельцем инфраструктуры, владельцем пути необщего пользования.

Бровка земляного полотна железнодорожного пути в местах разлива вод должна быть не менее чем на 0,5 м выше максимальной высоты наката волны при сильных ветрах.

Ширина плеча балластной призмы должна быть не менее 250 мм для участков бесстыкового железнодорожного пути и 200 мм – для участков звеньевом железнодорожного пути. При отступлениях от нормативной ширины балластной призмы на протяжении более 10 м на звеньевом железнодорожном пути в кривых со стороны наружной нити и на бесстыковом железнодорожном пути в прямых и кривых должны обеспечиваться меры безопасности движения поездов в зависимости от величин отступлений и температур воздуха.

68. Номинальный размер ширины колеи между внутренними гранями головок рельсов на прямых участках железнодорожного пути и на кривых радиусом 350 м и более – 1520 мм.

На железнодорожных путях общего пользования, где комплексная замена рельсошпальной решетки не производилась, до их реконструкции допускается на прямых и кривых участках железнодорожного пути радиусом более 650 м номинальный размер ширины колеи – 1524 мм.

На железнодорожных путях общего пользования, по которым обращается подвижной состав, имеющий колесные пары с насадкой 1360 мм номинальный размер ширины колеи между внутренними гранями головок рельсов на прямых участках железнодорожного пути и на кривых радиусом 650 м и более – 1435 мм.

Величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи, не требующие устранения на прямых и кривых участках железнодорожного пути, не должны превышать по сужению – 4 мм, по уширению + 8 мм.

Порядок устранения отклонений, превышающих указанные значения, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

При ширине колеи менее 1512 мм и более 1548 мм движение закрывается, а для участков пути со шпалами, выпущенными до 1996 года, при ширине колеи менее 1510 мм и более 1548 мм.

69. Величины неисправностей в геометрии рельсовой колеи, требующие ограничения скорости принимаются на основе документации владельца инфраструктуры, владельца пути необщего пользования.

Величины неисправностей в геометрии рельсовой колеи, требующие закрытия движения:

- при отступлениях по уровню и перекосам на 50 мм и более, по просадкам на 45 мм и более;

- разность смежных стрел, измеряемых от середины хорды длиной 20 м при длине неровности пути более 10 до 20 м включительно не допускается на 65 мм более, а при длине неровности пути более 20 до 40 м включительно на 90 мм и более (для путей необщего пользования на 100 мм и более);

- по рельсовым стыкам, имеющим по рабочей грани головки рельсов вертикальные и горизонтальные ступеньки более 5 мм.

Переход от рельсов одного типа к рельсам другого типа осуществляется с использованием переходных рельсов или накладок, изготовленных по типовым чертежам.

70. Верх головок рельсов обеих нитей железнодорожного пути на прямых участках должен быть в одном уровне. Разрешается на прямых участках железнодорожного пути содержать одну рельсовую нить выше другой не более 6 мм.

Владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования на кривых участках железнодорожного пути в зависимости от радиуса кривой и скоростей движения поездов устанавливается возвышение наружной рельсовой нити в соответствии с проектной документацией и нормативной документацией владельца инфраструктуры, владельца пути необщего пользования.

Длина переходной кривой должна составлять не менее 20 м.

Величина непогашенного ускорения должна устанавливаться конструкторской документацией на подвижной состав или соответствовать требованиям не превышения величины непогашенного ускорения $0,7 \text{ м/с}^2$ и скорости его изменения $0,6 \text{ м/с}^3$.

Фактическое максимальное возвышение наружного рельса с учетом допусков на содержание должно составлять 150 мм. Величина возвышения наружной нити на стрелочных переводах должна быть не более 75 мм.

На перегонах многопутных линий головки рельсов всех путей, расположенных на общем земляном полотне, должны устраиваться на одном уровне. В процессе эксплуатации допускается разница в уровне головок рельсов на

прямых участках пути не более 150 мм, если иное не предусмотрено проектной документацией.

Не допускается уклон отвода возвышения наружного рельса в кривых участках пути более 3,2 мм/м на всей длине переходной кривой или ее части длиной не менее 30 м.

71. Перечень особо крупных и наиболее важных искусственных сооружений и порядок контроля за ними, а также порядок контроля за деформирующимися или находящимися в сложных инженерно-геологических условиях участками земляного полотна устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Владельцы инфраструктуры, владельцы железнодорожных путей необщего пользования формируют перечень мостов и тоннелей, которые ограждают контрольно-габаритными устройствами, а также оборудуют оповестительной сигнализацией и заградительными светофорами.

72. Для контроля за состоянием железнодорожного пути и сооружений путевой инфраструктуры применяются диагностические средства в соответствии с нормативной и технической документацией, установленной владельцем инфраструктуры, владельцем пути необщего пользования.

Периодичность проверки железнодорожных путей, в том числе с учетом интенсивности движения, состояния железнодорожного пути и применяемых технических средств диагностики, устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

РЕЛЬСЫ И СТРЕЛОЧНЫЕ ПЕРЕВОДЫ

73. Рельсы и стрелочные переводы на железнодорожных путях общего пользования и железнодорожных путях необщего пользования по типу и состоянию должны соответствовать условиям эксплуатации (грузонапряженности, нагрузкам от колесной пары на рельс и скоростям движения поездов).

Рельсы железнодорожного пути, как на прямых, так и на кривых участках должны иметь подуклонку 1/20 (наклон внутрь колеи относительно поверхности шпал), если иное не предусмотрено конструкцией железнодорожного пути.

Подуклонка рельсов не должна быть меньше 1/60 и больше 1/12, а по внутренней рельсовой нити в кривых участках пути при возвышении наружной нити свыше 85 мм - соответственно 1/30 и 1/12, если иное не предусмотрено конструкцией железнодорожного пути.

74. На стрелочных переводах, глухих пересечениях и примыкающих к ним путям рельсы должны быть одного типа.

Перед острьяками всех противошерстных стрелочных переводов на главных железнодорожных путях общего пользования должны быть уложены отбойные брусья.

Шаг остряка (расстояние между рабочей гранью головки рамного рельса и нерабочей гранью остряка), измеряемый против первой тяги, должен быть не менее 125 мм.

Расстояние между отведенным остряком и рамным рельсом должно обеспечивать проход колес без касания остряка. Для этого разность ширины колеи и величины желоба между остряком и рамным рельсом в конце строжки остряка не должна быть более 1458 мм.

Вертикальный износ рамных рельсов, остряков, усювиков и сердечников крестовин и порядок их эксплуатации при превышении норм износа устанавливаются владельцем инфраструктуры, владельцем пути необщего пользования.

Взаимное положение остряков и рамных рельсов контролируется шаблоном положения остряка и рамного рельса. Измерение производится в контрольных точках: в острие остряка и на расстоянии 450 мм от него - для стрелок марки 1/22; 350 мм - для стрелок марки 1/18; 200 мм - для обыкновенных и симметричных стрелок марок 1/11 и 1/9; 120 мм - для симметричных стрелок марки 1/6 и перекрестных переводов марки 1/9. При наличии просвета между наклонной гранью шаблона и головкой рамного рельса стрелочный перевод закрывается для движения в направлении от рамного рельса к крестовине.

75. Не допускается эксплуатировать на железнодорожных путях общего и необщего пользования стрелочные переводы и глухие пересечения, у которых допущена хотя бы одна из следующих неисправностей:

разъединение стрелочных остряков и подвижных сердечников крестовин с тягами;

отставание остряка от рамного рельса, подвижного сердечника крестовины от усювика на 4 мм и более (порядок определения устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем пути необщего пользования);

«в «противошерстном» направлении (от остряков до крестовины) при глубине выкрашивания остряка более 3 мм и длине выкрашивания:

на главных железнодорожных путях – 200 мм и более;

на приемо-отправочных железнодорожных путях – 300 мм и более;

на прочих станционных железнодорожных путях – 400 мм и более;

в «пошерстном» направлении (от крестовины в сторону дефектного остряка) при выкрашивании остряка в сечении 0 – 20 мм, глубиной более 12 мм при длине выкрашивания остряка:

на главных железнодорожных путях – 200 мм и более;

на приемо-отправочных железнодорожных путях – 300 мм и более;

на прочих станционных железнодорожных путях – 400 мм и более;

при образовании цепочки из отдельных дефектов в общую длину дефекта включаются смежные дефекты, расположенные на расстоянии, меньшем длины наименьшего из 2 смежных дефектов;

понижение острия против рамного рельса и подвижного сердечника против усовика на 2 мм и более, измеряемое в сечении, где ширина головки острия или подвижного сердечника поверху 50 мм и более;

расстояние между рабочей гранью сердечника крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 1472 мм;

расстояние между рабочими гранями головки контррельса и усовика более 1435 мм;

излом острия или рамного рельса;

излом крестовины (сердечника, усовика или контррельса);

разрыв контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше.

Не допускается эксплуатация стрелочных переводах при ширине колеи более 1546 мм.

Порядок, периодичность и технология промеров стрелочных переводов и глухих пересечений устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

76. Порядок пропуска железнодорожного подвижного состава по дефектным и остродефектным рельсам и по стрелочным переводам, имеющим дефекты металлических частей, устанавливает владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования.

77. Стрелочными контрольными замками должны быть оборудованы нецентрализованные стрелки на железнодорожных путях общего пользования:

расположенные на железнодорожных путях, по которым производится прием и отправление поездов, а также охранные;

ведущие на железнодорожные пути, выделенные для стоянки вагонов с опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами);

ведущие на железнодорожные пути, предназначенные для стоянки восстановительных и пожарных поездов;

ведущие в предохранительные и улавливающие тупики.

На железнодорожных путях необщего пользования контрольными стрелочными замками оборудуются нецентрализованные стрелки:

примыкающий к главным и приемоотправочным железнодорожным путям общего пользования;

ведущие в предохранительные и улавливающие тупики.

Стрелки и подвижные сердечники крестовин (кроме расположенных на горочных и сортировочных железнодорожных путях), в том числе централизованные и имеющие контрольные замки, должны быть оборудованы приспособлениями для возможности запираения их навесными замками. Эти приспособления должны обеспечивать (не допуская отставания на 4 мм и более) плотное прилегание остряка к рамному рельсу, подвижного сердечника крестовины к усовику.

78. Нецентрализованные стрелки должны быть оборудованы стрелочными указателями.

Дистанционно управляемые из кабины локомотива или специального самоходного подвижного состава стрелки на железнодорожных путях необщего пользования должны быть оборудованы стрелочными указателями и по решению владельца железнодорожного пути необщего пользования могут быть освещаемыми или неосвещаемыми.

Стрелки, включенные в электрическую централизацию, и стрелки подгорочных горловин сортировочных парков указателями не оборудуются.

79. На всем протяжении железнодорожной линии, на которой осуществляется движение пассажирских поездов со скоростями более 140 км/ч, должен быть уложен железнодорожный путь со сварными рельсовыми плетями, у которых при изменениях температуры воздуха концевые участки удлиняются или укорачиваются, а средняя часть остается неподвижной и в ней возникают продольные силы, пропорциональные изменениям температуры воздуха (бесстыковой железнодорожный путь).

80. Допустимые скорости движения скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов предусматриваются для участков бесстыкового железнодорожного пути в соответствии с требованиями технических указаний по устройству, укладке, содержанию и ремонту бесстыкового железнодорожного пути при условии обеспечения прочности рельсов.

Допустимые скорости движения для каждого типа скоростного и высокоскоростного железнодорожного подвижного состава определяются их конструкционной скоростью, условиями прохождения кривых участков железнодорожного пути, показателями взаимодействия железнодорожного подвижного состава и железнодорожного пути.

81. Допустимые скорости движения для каждого типа скоростного и высокоскоростного железнодорожного подвижного состава по стрелочным переводам, уложенным в прямых участках железнодорожного пути, устанавливаются в соответствии с их конструкторской документацией.

82. Скорости движения скоростного и высокоскоростного железнодорожного подвижного состава по перегонам, главным и приемо-отправочным

железнодорожным путям железнодорожных станций устанавливаются владельцем инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования на основании результатов испытаний (динамико-прочностных, динамических, по воздействию на железнодорожный путь, по определению показателей охраны здоровья в части плавности хода) и фактического состояния железнодорожного пути на участках обращения.

При организации скоростного и высокоскоростного движения на существующих железнодорожных линиях до их переустройства владелец инфраструктуры обязан дополнительно проверить соответствие параметров устройства и содержания железнодорожного пути требованиям для установленных скоростей движения каждого типа скоростного и высокоскоростного железнодорожного подвижного состава.

ПЕРЕСЕЧЕНИЯ, ПЕРЕЕЗДЫ И ПРИМЫКАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ

83. Пересечения железнодорожных путей общего и необщего пользования другими железнодорожными путями, трамвайными, троллейбусными линиями, автомобильными дорогами и городскими улицами должны осуществляться в соответствии со статьей 21 Федерального закона от 8 ноября 2007 года N 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, N 20, ст.2251; N 30 (ч.1), ст.3597; N 30 (ч.2), ст.3616; N 49, ст.5744; 2009, N 29, ст.3582; N 39, ст.4532; N 52 (ч.1), ст.6427).

Открытие на действующих железнодорожных переездах железнодорожных путей общего пользования трамвайного и троллейбусного движения не допускается. Открытие на действующих железнодорожных переездах автобусного движения допускается в каждом отдельном случае с разрешения владельца инфраструктуры.

Места пересечений железнодорожных путей автомобильными дорогами в одном уровне и проезда под искусственными сооружениями устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Пересечение железнодорожных путей в границах территорий предприятий (складов, депо, производственных площадок и т.п.) специально обустроенными дорогами, предназначенными для обеспечения технологического процесса работы данного предприятия, относятся к технологическим проездам и учету как переезды не подлежат. Безопасность движения подвижного состава и транспортных средств на них обеспечивается владельцем предприятия.

Порядок устройства, содержания и обслуживания, открытия и закрытия технологических проездов устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем пути необщего пользования.

84. Условия эксплуатации железнодорожных переездов определяются приказом Министерства транспорта РФ от 31 июля 2015 г. № 237 «Об утверждении Условий эксплуатации железнодорожных переездов».

85. Пересечения железнодорожных путей инженерными сооружениями, в том числе линиями связи, электропередачи, нефте-, газо-, продуктопроводами и другими наземными и подземными сооружениями, на стадии проектирования согласовываются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. На таких пересечениях должны быть предусмотрены специальные предохранительные устройства или осуществлены меры, обеспечивающие безопасность и бесперебойность движения поездов. Проекты таких устройств должны быть согласованы, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

86. Примыкание вновь строящихся железнодорожных путей необщего пользования к главным железнодорожным путям на перегонах железнодорожных путей общего пользования не допускается.

Временная укладка и снятие стрелочных переводов на перегонах в связи со строительством вторых железнодорожных путей, производством работ по реконструкции и капитальному ремонту сооружений и устройств, строительством новых отдельных пунктов осуществляются в каждом отдельном случае с разрешения, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования в соответствии с проектной документацией.

При переводе на консервацию отдельного пункта решение о сохранении или закрытии примыкания на перегоне железнодорожного пути необщего пользования принимает, соответственно, владелец инфраструктуры, владелец железнодорожного пути необщего пользования с обеспечением обслуживания технических средств.

87. В местах пересечения железнодорожных путей в одном уровне, а также примыкания железнодорожных линий, железнодорожных путей необщего пользования и соединительных железнодорожных путей к главным железнодорожным путям железнодорожного транспорта общего пользования, на перегонах и железнодорожных станциях должны располагаться предохранительные тупики или охранные стрелки.

Места примыкания железнодорожных путей необщего пользования и соединительных железнодорожных путей к станционным железнодорожным путям общего пользования и необщего пользования для предотвращения

самопроизвольного выхода железнодорожного подвижного состава на железнодорожную станцию или перегон должны иметь соответствующие устройства: предохранительные тупики, охранные стрелки, сбрасывающие башмаки, сбрасывающие остряки или сбрасывающие стрелки.

Оборудование мест примыкания путей необщего пользования к путям общего пользования соответствующими устройствами обеспечивает балансодержатель примыкающего пути.

Предохранительные тупики при новом строительстве проектируются полезной длиной не менее 50 м.

Разводные мосты должны быть ограждены с обеих сторон предохранительными тупиками либо сбрасывающими башмаками или сбрасывающими стрелками.

88. Движение пассажирских поездов со скоростью более 200 км/ч в местах пересечения железнодорожных путей в одном уровне с автомобильными дорогами, трамвайными и троллейбусными линиями не допускается.

89. На железнодорожном пути на участках со скоростью движения поездов более 140 км/ч не допускается перекладка рельсов с боковым износом головки рельса с одной нити на другую или из кривых участков железнодорожного пути в прямые.

90. Стрелочные переводы, укладываемые на перегонах двухпутных железнодорожных линий, должны быть пошерстными для поездов, следующих по правильному железнодорожному пути.

В исключительных случаях при трудных подходах примыкающих железнодорожных путей с разрешения, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования может допускаться укладка противощерстных стрелочных переводов.

91. На высокоскоростных линиях должны эксплуатироваться стрелочные переводы с гибкими остряками, крестовиной с подвижным сердечником, с подуклонкой по всей длине перевода.

На скоростных линиях допускается эксплуатация стрелочных переводов с гибкими остряками, крестовиной с подвижным сердечником, без подуклонки рельсовых нитей.

92. Стрелочные переводы, по которым осуществляется пропуск пассажирских поездов со скоростью более 140 до 250 км/ч включительно, оборудуются внешними замыкателями остряков и подвижных сердечников, стационарными устройствами очистки от снега и льда.

93. Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования устанавливают:

у главных железнодорожных путей сигнальные и путевые знаки;

у стрелочных переводов и в других местах соединения железнодорожных путей предельные столбики.

При необходимости для обозначения границ железнодорожной полосы отвода железнодорожных путей общего и необщего пользования, а также для обозначения на поверхности земли скрытых сооружений земляного полотна устанавливаются особые путевые знаки.

На электрифицированных участках сигнальные и путевые знаки могут устанавливаться на опорах контактной сети, кроме тех опор, на которых установлены светофорные головки, комплектные трансформаторные подстанции, разъединители и разрядники контактной сети.

Предельные столбики устанавливаются посередине междупутья в том месте, где расстояние между осями сходящихся железнодорожных путей составляет 4100 мм. На существующих станционных железнодорожных путях, по которым не обращается железнодорожный подвижной состав, построенный по габариту Т, разрешается сохранить расстояние 3810 мм. На перегрузочных железнодорожных путях с суженным междупутьем предельные столбики устанавливаются в том месте, где ширина междупутья достигает 3600 мм.

На кривых участках железнодорожного пути эти расстояния должны быть увеличены в соответствии с нормами и правилами.

Сигнальные, путевые и особые путевые знаки должны соответствовать требованиям, установленным приложением N 1 к настоящим Правилам.

94. Порядок содержания участка железнодорожного пути на пучинах устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем пути необщего пользования.

95. Требования к эксплуатации верхнего строения пути.

При величине зазора более 35 мм с диаметром отверстий в рельсах 36 мм и величине зазора более 38 мм с диаметром отверстий в рельсах 40 мм движение закрывается. До производства работ по регулировке зазоров скорости поездов устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Расстояния между осями шпал должны соответствовать эпюре шпал, отклонения от эпюрных значений на главных путях допускаются не более 80 мм при деревянных шпалах и 40 мм - при железобетонных шпалах.

Допустимые скорости движения в зависимости от наличия дефектных, не обеспечивающих нормативных параметров содержания геометрии рельсовой колеи, шпал, брусьев мостовых или брусьев стрелочных переводов устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем пути необщего пользования. В случаях, когда ширина колеи превышает 1545 мм или на трех и более шпалах (брусьях)

подошва рельсов выходит из реборд подкладок с наружной стороны колеи движение закрывается.

В зоне острия остряков стрелочных переводов не допускается наличие более двух расположенных подряд дефектных, не обеспечивающих нормативных параметров содержания геометрии рельсовой колеи, брусьев.

При обнаружении на звеньевом пути зазоров между рельсом и подкладкой, при которых подошва рельса оказывается выше реборд подкладок с наружной стороны:

на 4 шпалах (брусьях) на прямых, на подходах к мостам и тоннелям движение закрывается;

на 5 шпалах (брусьях) движение закрывается.

В зависимости от доли дефектных узлов скреплений, не обеспечивающих нормативных параметров содержания геометрии рельсовой колеи, скорости движения устанавливаются владельцем инфраструктуры, владельцем пути необщего пользования.

96. Параметры и порядок содержания рельсовой колеи на участках обращения поездов со скоростями более 140 км/ч до 250 км/ч включительно устанавливаются владельцем инфраструктуры в соответствии с конструкторской, ремонтной и эксплуатационной документацией.

97. Требования к верхнему строению железнодорожного пути на мостах и в тоннелях.

Верхнее строение железнодорожного пути на мостах и тоннелях должно соответствовать проектной документации. Порядок ремонта и текущего содержания устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Железнодорожный путь в тоннелях и на подходах к ним на протяжении не менее 200 м используется как на балласте, так и на безбалластной конструкции. Толщина балластного слоя под шпалой должна быть не менее 250 мм, до реконструкции тоннеля допускается не менее 150 мм.

98. Осмотру и проверке железнодорожного пути, сооружений и устройств подлежат все элементы железнодорожного пути (верхнее строение, земляное полотно, искусственные сооружения, путевые устройства, рельсовые цепи, переезды, полоса отвода).

Владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования определяются виды, периодичность, порядок проведения и оформления осмотров и проверок железнодорожного пути и сооружений.

99. Владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования устанавливается перечень инструмента строгого учета, порядок его клеймения, учета и хранения, получения и выдачи.

6. ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ СИСТЕМ И УСТРОЙСТВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ АВТОМАТИКИ И ТЕЛЕМЕХАНИКИ

СВЕТОФОРЫ

100. Сигналы служат для обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также для четкой организации движения поездов и маневровой работы. Сигнал подлежит безусловному выполнению.

101. На железнодорожном транспорте в качестве постоянных сигнальных устройств применяются светофоры.

На отдельных участках железнодорожных путей общего и необщего пользования в качестве постоянных сигнальных устройств могут использоваться семафоры впредь до замены их на светофоры. Порядок применения семафоров установлен в приложении № 1 к Правилам.

102. Места установки светофоров, постоянных сигнальных знаков на стадии проектных изысканий определяются комиссией, назначаемой соответственно владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования и в условиях эксплуатации должны соответствовать выполненному проекту оборудования перегонов и станций системами железнодорожной автоматики и телемеханики.

103. Красные, желтые и зеленые сигнальные огни светофоров входных, предупредительных, проходных, заградительных и прикрытия на прямых участках железнодорожного пути общего пользования должны быть отчетливо различимы из кабины управления подвижной единицей на расстоянии не менее 1000 м. В кривых участках железнодорожного пути, условиях ограниченной видимости (горы, глубокие выемки, плотная городская застройка, искусственные сооружения) допускается сокращение расстояния видимости показаний этих светофоров, а также сигнальных полос на светофорах, но не менее 200 м.

104. На железнодорожных путях необщего пользования сигнальные огни светофоров входных, предупредительных, проходных, заградительных и прикрытия на прямых участках железнодорожного пути должны быть отчетливо различимы на расстоянии не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении и установленной скорости движения, а въездной и технологической сигнализации - не менее 50 м.

105. Показания выходных и маршрутных светофоров главных железнодорожных путей должны быть отчетливо различимы на расстоянии не менее 400 м, выходных и маршрутных светофоров главных железнодорожных путей в кривых, боковых железнодорожных путей, горочных светофоров, пригласительных

сигналов и маневровых светофоров - на расстоянии не менее 200 м, а показания маршрутных указателей - на расстоянии не менее 100 м.

106. Показания повторительных светофоров (в совокупности с основным) должны быть отчетливо различимы на расстоянии, установленном требованиями для данного типа светофоров (основного).

107. Видимость огней переездных светофоров на прямых участках автомобильных дорог должна быть не менее 100 м, на кривых участках автодорог не менее 50 м.

108. Восприятию сигналов светофоров не должны препятствовать объекты и конструкции, в том числе огни всех цветов, искажающие сигнальные показания.

109. При возникновении неисправности устройств управления светофоры должны автоматически принимать запрещающее показание, а предупредительные светофоры – показание, соответствующее запрещающему показанию связанных с ними основных светофоров. При автоматической блокировке светофоры должны автоматически принимать запрещающее показание при входе поезда на ограждаемые ими блок-участки, а также в случае неисправности рельсовых цепей этих участков или других технических средств, применяемых для контроля свободности блок-участка.

СИСТЕМЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ АВТОМАТИКИ И ТЕЛЕМЕХАНИКИ

110. К системам железнодорожной автоматики и телемеханики относятся: системы интервального регулирования движения поездов, в том числе дополненные при необходимости устройствами автоматической локомотивной сигнализации и контроля схода подвижного состава, системы электрической централизации стрелок и светофоров, диспетчерской централизации, диспетчерского контроля и диагностики устройств железнодорожной автоматики, устройства механизации и автоматизации сортировочных горок, маневровой автоматической локомотивной сигнализации, переездной и пешеходной сигнализации, ключевой зависимости стрелок и светофоров.

Применение необходимых систем железнодорожной автоматики и телемеханики на перегонах и станциях железнодорожных линий определяют проектом, выполненным на основании исходных данных представляемых владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Проектируемые системы и устройства железнодорожной автоматики и телемеханики должны соответствовать требованиям безопасности Технического регламента Таможенного союза «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» ТР ТС 003/2011.

111. При оборудовании перегонов и станций системами интервального регулирования движением поездов, электрической централизации стрелок и светофоров, предусматривают устройства для передачи информации о параметрах движения на локомотивные устройства безопасности.

Выбор типов таких устройств определяют проектом, на основании исходных данных, представляемых владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

112. В качестве устройств контроля свободности/занятости участков пути подвижным составом в системах железнодорожной автоматики и телемеханики применяют электрические рельсовые цепи, устройства счета осей подвижного состава или другие устройства, соответствующие требованиям безопасности Технического регламента Таможенного союза «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» ТР ТС 003/2011.

113. В соответствии с пунктом 5.2.36 постановления Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 395 "Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации порядок оборудования переездов устройствами автоматической переездной сигнализации и их эксплуатации устанавливает федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

114. На железнодорожных станциях, оборудованных устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики стрелки, входящие в маршруты приема и отправления поездов, должны иметь зависимость с входными, выходными и маршрутными светофорами.

Устройства электрической централизации в процессе эксплуатации не должны допускать (кроме случаев применения ответственных команд):

открытия входного светофора при маршруте, установленном на занятый железнодорожный путь;

перевода стрелки при занятости ее подвижным составом, а также в случае неисправности технических средств, применяемых для контроля свободности стрелочных путевых участков;

открытия светофоров, соответствующих данному маршруту, если стрелки не поставлены в надлежащее положение;

перевода входящей в маршрут стрелки или открытия светофора враждебного (пересекающегося) маршрута при открытом светофоре, ограждающем установленный маршрут.

Устройства автоматической и полуавтоматической блокировки, а также автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, не должны допускать открытия выходного или соответственно проходного или локомотивного светофора

до освобождения железнодорожным подвижным составом ограждаемого ими блок-участка или межстанционного (межпостового) перегона, а также самопроизвольного закрытия светофора в результате перехода с основного на резервное технологическое электроснабжение или наоборот.

Кроме того, после открытия на железнодорожной станции выходного светофора должна быть исключена возможность открытия соседней железнодорожной станцией выходных светофоров, а также проходных светофоров блок-постов для отправления поездов на этот же путь того же перегона в противоположном направлении.

Путевые устройства автоматической локомотивной сигнализации должны обеспечивать передачу на локомотив, моторвагонный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав информации о показаниях путевых светофоров, к которым приближается поезд или информацию о занятости или свободности впереди лежащих блок-участков при движении только по показаниям локомотивных светофоров.

Устройства контроля схода железнодорожного подвижного состава при срабатывании должны обеспечивать передачу соответствующей информации в устройства перегонной и станционной железнодорожной автоматики и телемеханики, а также машинисту локомотива, моторвагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава. Порядок воздействия устройств контроля схода железнодорожного подвижного состава при срабатывании на устройства железнодорожной автоматики и телемеханики устанавливает владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования.

Горочная централизация должна обеспечивать:

электрическое замыкание всех пошерстных стрелок, по которым осуществляется роспуск состава, а также охранных, исключающих выход железнодорожного подвижного состава в зону роспуска;

автоматический возврат стрелки в контролируемое положение до вступления отцепа на контролируемую стрелочную секцию в случае возникновения в момент перевода препятствия между острым и рамным рельсом;

Горочная централизация не должна допускать перевода стрелки под железнодорожным подвижным составом.

115. Схемы расстановки светофоров, а также таблицы зависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах на железнодорожных станциях утверждаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

116. При необходимости демонтажа или укладки вновь станционных путей, стрелочных переводов, сбрасывающих устройств и других элементов путевого

развития, а также изменения сигнализации действующих станций должна быть разработана проектная документация для внесения изменений в устройства электрической, диспетчерской централизации, диспетчерского контроля и диагностики. После проведения строительно-монтажных и пусконаладочных работ по внесению изменений в вышеуказанные устройства производят проверку зависимостей между стрелками, светофорами и маршрутами на соответствие с вновь утвержденными таблицами зависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах.

117. Объекты инфраструктуры, на которых располагается оборудование железнодорожной автоматики и телемеханики должны защищаться от помех и опасного влияния тягового тока, линий электропередачи, атмосферных и коммутационных перенапряжений в соответствии с техническими решениями, утверждаемыми порядком, установленным соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

118. Перегоны и железнодорожные станции на скоростных и высокоскоростных линиях оборудуются:

автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов как с фиксированными, так и с изменяемыми от скорости движения поезда («подвижными») границами блок-участков;

автоматической локомотивной сигнализацией непрерывного типа;

электрической централизацией стрелок и светофоров;

устройствами диспетчерской централизации и/или диспетчерского контроля за движением поездов;

системами диагностики и мониторинга устройств железнодорожной автоматики и телемеханики.

На участках, где движение скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов осуществляется со скоростью от 160 до 250 км/ч, устройства автоблокировки или автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, дополняются устройствами многозначной автоматической локомотивной сигнализации или другими системами обеспечения безопасности движения поездов (в том числе с использованием радиоканала).

119. На участках, где движение пассажирских поездов осуществляется со скоростями не более 160 км/ч, может применяться автоблокировка с трехзначной или четырехзначной сигнализацией и автоматической локомотивной сигнализацией непрерывного типа.

120. Для пропуска скоростных и высокоскоростных поездов предусматривают специальный режим работы устройств железнодорожной автоматики и

телемеханики (далее - режим скоростного движения), включаемый дежурным по станции или диспетчером поездным.

121. Главные пути железнодорожных станций автономного управления могут передаваться на диспетчерское управление средствами диспетчерской централизации для обеспечения установки маршрутов пропуска скоростных и высокоскоростных поездов по главным путям железнодорожных станций в правильном направлении и включения режима скоростного движения.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ УСТРОЙСТВ АВТОМАТИКИ И ТЕЛЕМЕХАНИКИ

122. Владелец инфраструктуры и владелец железнодорожных путей необщего пользования обязаны обеспечивать видимость сигнальных показаний светофоров и маршрутных указателей.

Проверку видимости светофоров по главным железнодорожным путям перегонов и железнодорожных станций, работы автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности, систем автоматического управления торможением поезда осуществляют порядком установленным владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

123. В условиях эксплуатации стрелочные переводы, переводные и замыкающие устройства стрелок электрической централизации должны:

- обеспечивать плотное прилегание прижатого остряка к рамному рельсу и подвижного сердечника крестовины к усовику в крайних положениях стрелок;
- не допускать замыкания остряков стрелки или подвижного сердечника крестовины при закладке между остряком и рамным рельсом или подвижным сердечником и усовиком шаблона толщиной 4 мм и более;
- обеспечивать отвод другого остряка от рамного рельса на расстояние не менее 125 мм.

124. Стрелочные контрольные замки, обеспечивающие в устройствах ключевой зависимости взаимное замыкание стрелок и сигналов, в условиях эксплуатации должны:

- допускать извлечение ключа только при запертой стрелке;
- запирают стрелки только в положении, указанном на вынутом из замка ключе, при условии плотного прилегания остряка к рамному рельсу;
- не допускать возможности запираения стрелки при закладке между прижатым остряком и рамным рельсом шаблона толщиной 4 мм и более.

Не допускается применение стрелочных контрольных замков одной и той же серии в пределах одной железнодорожной станции, а на крупных железнодорожных станциях - в пределах одного стрелочного района и смежных с ним стрелочных

постов других районов.

125. Содержание в условиях эксплуатации подвижного состава, поверхностей катания головок рельсов и элементов стрелочных переводов, рельсовых соединителей, а также регулировка аппаратуры рельсовых цепей, устройств энергоснабжения рельсовых цепей должны обеспечивать надежную работу электрических рельсовых цепей по фиксации занятости участков пути подвижным составом.

126. Технология и порядок обслуживания, технические параметры содержания, устройств железнодорожного пути, железнодорожной автоматики и телемеханики, электроснабжения, обеспечивающие надежную работу электрических рельсовых цепей по фиксации занятости участков пути подвижным составом, а также обратной тяговой рельсовой сети утверждаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

127. Аппараты управления релейных и электромеханических систем железнодорожной автоматики и телемеханики, при помощи которых осуществляются различного рода зависимости, должны быть закрыты и опломбированы. Перечень пломбируемых устройств устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

128. Вскрытие аппаратов управления систем железнодорожной автоматики и телемеханики допускается производить только уполномоченными лицами, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования с обязательной предварительной записью в журнале осмотра этих устройств. Контроль сохранности целостности пломб на аппаратах устройств железнодорожной автоматики и телемеханики осуществляют уполномоченные работники соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования.

129. Владелец инфраструктуры и владелец железнодорожных путей необщего пользования должны иметь техническую документацию на эксплуатируемые устройства и системы железнодорожной автоматики и телемеханики и других обслуживаемых устройств, соответствующую им эксплуатационную документацию, включая документацию на программное обеспечение микропроцессорных систем.

130. Порядок содержания технической документации, внесения в нее изменений, применения специализированных автоматизированных систем для разработки, хранения и актуализации технической документации устанавливается владельцем инфраструктуры владельцем железнодорожных путей необщего пользования

131. Технические решения (в том числе типовые) по системам и устройствам железнодорожной автоматики и телемеханики утверждаются, порядком,

установленным соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

132. Нормы технического содержания устройств железнодорожной автоматики и телемеханики устанавливаются владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования на основании технической документации изготовителей (разработчиков) данных устройств.

133. Виды и методы технического обслуживания, порядок проведения текущего ремонта, периодичность выполнения капитального ремонта устройств железнодорожной автоматики и телемеханики определяют соответственно владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования.

134. Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования на основании технической документации изготовителей (разработчиков) устройств железнодорожной автоматики и телемеханики устанавливает:

- номенклатуру и периодичность выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту;
- порядок планирования и контроля выполнения работ, в том числе с применением автоматизированных систем;
- нормы материально-технического и технологического обеспечения работ по техническому обслуживанию и ремонту;
- состав, порядок оформления, согласования и утверждения технологической документации, используемой для проведения работ по техническому обслуживанию и ремонту;
- назначенный срок службы объектов железнодорожной автоматики и телемеханики и порядок его продления.

135. Для выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту устройств железнодорожной автоматики и телемеханики должны предоставляться технологические «окна» порядком, установленным владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

136. Порядок выключения и включения устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, устройств механизации и автоматизации сортировочных горок, при их неисправности, осмотре и ремонте устанавливается в соответствующих инструкциях по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем железнодорожной автоматики и телемеханики, утверждаемых владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

137. Временные изменения зависимостей устройств железнодорожной автоматики и телемеханики осуществляют в порядке, установленном, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей

необщего пользования.

138. Плановые работы по переоборудованию, переносу, ремонту, проверке действия и замене устройств и приборов железнодорожной автоматики и телемеханики и другие плановые работы, вызывающие нарушение установленных зависимостей или временное прекращение их действия, должны производиться с предоставлением технологических «окон» и назначением ответственных руководителей за обеспечение безопасности движения и производство работ в соответствии с графиками, утвержденными, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

В любых случаях такие работы на железнодорожных станциях должны производиться с согласия дежурного по железнодорожной станции и с предварительным оформлением руководителем этих работ в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств железнодорожной автоматики, связи и контактной сети. На участках с диспетчерской централизацией аналогичные работы должны производиться только с согласия диспетчера поездного. При расположении этих устройств и приборов на значительном расстоянии от помещения дежурного по железнодорожной станции запись о вводе их в действие, а также запись о временном выключении для производства непредвиденных работ по устранению неисправностей может заменяться регистрируемой в том же журнале телефонограммой, передаваемой дежурному по железнодорожной станции, с последующей личной подписью руководителя работ в журнале.

139. Замена и отключение отдельных устройств и приборов железнодорожной автоматики и телемеханики, когда установленные зависимости не нарушаются, могут производиться с согласия дежурного по железнодорожной станции (на участках с диспетчерской централизацией – диспетчера поездного) без записи в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств железнодорожной автоматики, связи и контактной сети. Перечень работ по замене и отключению таких устройств и приборов устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Проверка действия устройств и приборов железнодорожной автоматики и телемеханики во всех случаях должны производиться с согласия и под наблюдением дежурного по железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией – с согласия диспетчера поездного.

7. ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ УСТРОЙСТВ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ

140. На всех участках железнодорожного пути должна быть обеспечена поездная диспетчерская и поездная межстанционная технологическая электросвязь.

На участках, оборудованных автоблокировкой, автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, диспетчерской централизацией и на всех электрифицированных участках, кроме того, должна быть перегонная связь и энергодиспетчерская связь.

Наряду с перечисленными видами технологической электросвязи на участках инфраструктуры должны использоваться, в соответствии с перечнем, устанавливаемым владельцем инфраструктуры, и другие виды электросвязи для управления движением поездов и перевозками, обеспечения безопасности, содержания и ремонта объектов инфраструктуры, технического обслуживания железнодорожного подвижного состава, взаимодействия организаций железнодорожного транспорта и оказания услуг пассажирам и клиентам железнодорожного транспорта.

141. Все участки железнодорожного транспорта, на которых обращаются поезда, должны быть оборудованы поездной радиосвязью.

Поездная радиосвязь должна обеспечивать устойчивую двустороннюю связь машинистов поездных локомотивов, моторвагонного и специального самоходного подвижного состава:

- с диспетчером поездным в пределах всего диспетчерского участка;
- с дежурными по железнодорожным станциям (раздельным пунктам), ограничивающим перегон;
- с машинистами встречных и вслед идущих локомотивов, моторвагонного и специального самоходного подвижного состава, находящихся на одном перегоне;
- с дежурными по железнодорожным переездам, находящихся на одном перегоне;
- с дежурными по локомотивным, моторвагонным депо в пределах зоны, определенной владельцем инфраструктуры;
- с начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и помощником машиниста при выходе его из кабины на расстояние, необходимое для ограждения поезда и при удалении его от оси пути следования поезда в пределах действия носимой радиостанции.

До внедрения цифровых систем поездной радиосвязи разрешается обеспечивать радиосвязь машинистов поездных локомотивов, моторвагонного и специального самоходного подвижного состава:

- при следовании по перегону с дежурным по ближайшей железнодорожной станции, ограничивающей перегон, при условии устойчивой радиосвязи с поездным диспетчером. Порядок взаимодействия при этом машинистов, диспетчера поездного и дежурных по железнодорожным станциям, обеспечивающий безопасность движения поездов, и перечень таких перегонов устанавливаются, соответственно,

владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования;

– с дежурными по железнодорожным переездам, находящихся на одном перегоне, при нахождения в условиях прямой видимости между ними в зоне радиодоступности;

– с дежурными по локомотивным, моторвагонным депо в пределах зоны, определенной владельцем инфраструктуры, при условиях прямой видимости между ними в зоне радиодоступности стационарной радиостанции, установленной у дежурного по локомотивному, моторвагонному депо.

Порядок пользования поездной радиосвязью, в том числе для передачи автоматических речевых сообщений, осуществляется в соответствии с нормами и правилами.

Порядок действий работников железнодорожного транспорта при неисправности поездной радиосвязи определяется в соответствии с нормами и правилами.

Технические параметры поездной радиосвязи на железнодорожном транспорте общего пользования устанавливаются владельцем инфраструктуры, на железнодорожных путях необщего пользования - владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

142. На участках обращения пассажирских поездов со скоростями более 200 км/ч инфраструктура и железнодорожный подвижной состав должны оборудоваться системами радиосвязи, обеспечивающими поездную радиосвязь и передачу данных при указанных скоростях движения.

143. На железнодорожных станциях в зависимости от технологического оснащения и вида проводимых работ должны применяться станционная радиосвязь, устройства двусторонней парковой связи (радиосвязь или громкоговорящая), ремонтно-оперативная радиосвязь, беспроводная (радиосвязь) передачи данных для информационно-управляющих систем и другие виды технологической электросвязи.

Связь громкоговорящего оповещения должна применяться для информирования пассажиров в зонах их возможного регламентированного присутствия (здания железнодорожных вокзалов, пассажирские платформы и др. зоны, определяемые, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования), а также для оповещения работающих на железнодорожных путях о приближении железнодорожного подвижного состава до перевода их на системы радиосвязи.

Выбор видов используемой технологической электросвязи определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Станционная радиосвязь должна обеспечивать двустороннюю связь в границах железнодорожной станции, дежурных по железнодорожной станции, операторов сортировочных горок, диспетчеров маневровых железнодорожной станции, машинистов маневровых локомотивов и других работников, участвующих в приеме, отправлении, формировании и расформировании поездов и во всех маневровых передвижениях на железнодорожной станции. Тип, технические решения организации зона действия станционной радиосвязи, порядок пользования и ведения переговоров по ней устанавливается соответственно владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Радиостанции каждого маневрового района железнодорожной станции, локомотивные радиостанции обслуживающих его локомотивов и носимые радиостанции работников, занятых маневровыми передвижениями в этих районах должны быть включены в отдельную выделенную радиогруппу, организованную по техническим решениям определяемым, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Не допускается включение в одну радиогруппу станционной радиосвязи радиостанций работников разных маневровых районов, находящихся в пределах одной железнодорожной станции либо на разных железнодорожных станциях, находящихся в одной зоне радиодоступности, в том числе с учетом взаимных мешающих или блокирующих влияний.

Устройства двусторонней парковой связи, применяемые для передачи указаний о поездной и маневровой работе, обслуживании и ремонте объектов инфраструктуры и железнодорожного подвижного состава, в зависимости от технологии станционной работы, местных условий, должны использоваться с применением радиосредств или громкоговорящего исполнения, быть постоянно включены, иметь контроль исправного и включенного состояния.

Устройства двусторонней парковой связи, в соответствии с техническими решениями, определяемыми проектом, должны обеспечивать устойчивую двустороннюю связь между участниками технологических процессов в пределах парка или железнодорожной станции (раздельного пункта).

Устройства громкоговорящей связи должны иметь направленное действие, необходимый и достаточный уровень звука при их использовании в системах двухсторонней парковой связи, системах паркового оповещения, системах оповещения работающих на железнодорожных путях, системах информирования пассажиров для уменьшения шумового воздействия за пределами полосы отвода железных дорог, инфраструктурного комплекса железнодорожного транспорта необщего пользования.

Устройства оповещения работающих на железнодорожных путях о приближении железнодорожного подвижного состава должны включаться на

период производства работ на железнодорожных станциях и перегонах и выключаться после их окончания.

Для организации переговоров работников железнодорожной станции по вопросам, не связанным с обеспечением управления движением и обеспечением безопасности движения, транспортной безопасности, но связанным с обслуживанием и ремонтом технических средств или оказанием услуг, кроме указанных видов связи, возможно применение подвижной радиотелефонной (сотовой) связи общего пользования.

Порядок применения подвижной радиотелефонной (сотовой) связи на железнодорожных станциях для целей технической эксплуатации, а также в качестве резервной при перерыве других видов связи, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

144. Ремонтно-оперативная радиосвязь должна обеспечивать двустороннюю связь между работниками ремонтных подразделений с руководителем работ, руководителя работ с машинистами локомотивов хозяйственных поездов, специального самоходного подвижного состава, участвующими в ремонтных работах, и дежурным аппаратом соответствующих подразделений (служб).

Перечень участков, оборудуемых этой радиосвязью, перечень пользователей, а также технические решения определяются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

145. По решению владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования участки железных дорог могут быть оборудованы видеорегистраторами действий дежурного и диспетчерского персонала.

Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования формируют перечень участков железных дорог, которые должны оборудоваться системой документированной регистрации переговоров и/или видеорегистраторами действий дежурного и диспетчерского персонала.

Порядок оснащения и применения устройств видеорегистрации действий и записи служебных переговоров на железнодорожном транспорте устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

146. Не допускается использование поездной диспетчерской, поездной межстанционной связи, поездной и станционной радиосвязи и двусторонней парковой связи технологической электросвязи для переговоров по вопросам, не связанным с движением поездов, за исключением экстренных случаев.

Не допускается включение в сеть стрелочной связи других телефонов, кроме станционных постов централизации, стрелочных постов и дежурного по железнодорожной станции.

В поездную диспетчерскую связь допускается включение только телефонов дежурных по железнодорожным станциям, дежурных по паркам железнодорожных станций, диспетчеров: поездных, маневровых, станционных, локомотивных; операторов железнодорожных станций, дежурных по эксплуатационным локомотивным и моторвагонным депо, подменным пунктам, энергодиспетчеров и диспетчеров подразделений железнодорожной автоматики и телемеханики, сменных инженеров, диспетчеров подразделений связи. На участках с диспетчерской централизацией в поездную диспетчерскую связь допускается по решению соответственно владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования включение телефонов дежурных по переездам.

На железнодорожных станциях, где нет в штате дежурных работников хозяйства перевозок или они имеются в штате, но не предусмотрено круглосуточное дежурство, при наличии технической возможности допускается включение в поездную диспетчерскую связь телефонов (переговорных устройств), устанавливаемых по месту жительства начальников железнодорожных станций, специалистов железнодорожной автоматики и телемеханики, связи, с включением таких телефонов (переговорных устройств) диспетчером поездным только на время переговоров.

При наличии технической возможности допускается временно включать в провода и каналы поездной диспетчерской связи на перегонах переносные телефоны машинистов поездов и водителей дрезин (при вынужденной остановке), начальников восстановительных и пожарных поездов (караулов), электромехаников подразделений железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и руководителей восстановительных, путевых работ и работ по устройствам электроснабжения.

В поездную межстанционную связь допускается включение только телефонов дежурных по железнодорожным станциям, а на участках с автоблокировкой, кроме того, телефонов перегонной связи и дежурных по переездам.

147. Корпуса распорядительных и абонентских аппаратов (устройств) технологической железнодорожной электросвязи, должны быть закрыты и опломбированы. Перечень пломбируемых устройств технологической электросвязи определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Вскрытие таких аппаратов допускается производить только уполномоченным лицом, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожного пути необщего пользования с обязательной предварительной записью в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и контактной сети. Контроль целостности пломб на аппаратах

технологической электросвязи осуществляют дежурные работники, пользующиеся этими аппаратами.

148. Владелец инфраструктуры и владелец железнодорожных путей необщего пользования должны иметь чертежи, описания, паспорта и другую техническую документацию имеющихся устройств технологической железнодорожной электросвязи, находящихся на обслуживании.

Технические решения по устройствам технологической электросвязи определяются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

149. Плановые работы по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене устройств и приборов технологической электросвязи, связанных с обеспечением безопасности движения поездов, должны производиться работниками ответственными за обеспечение безопасности движения поездов и производство работ в порядке, устанавливаемом, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования, предусматривающим минимальные сроки их выполнения.

На железнодорожных станциях, расположенных на участках, оборудованных диспетчерской централизацией и/или при отсутствии штата дежурных по железнодорожной станции производство таких работ, осуществляется в технологические окна в порядке, устанавливаемом соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Работа поездной радиосвязи на участках инфраструктуры до внедрения систем удаленного мониторинга проверяется в порядке, установленном владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования, и в соответствии с технической документацией производителя.

Действие поездной радиосвязи на участках инфраструктуры периодически проверяется с использованием технических средств с документированной регистрацией результатов в порядке, установленном владельцем инфраструктуры.

Проверки действия поездной радиосвязи на всех участках железнодорожного транспорта, на которых обращаются поезда, для следования вагона-лаборатории связи (радиосвязи) должен выделяться тяговый подвижной состав или обеспечиваться включение этого вагона-лаборатории в состав пассажирского поезда в порядке, установленном владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

150. Железнодорожная инфраструктура и железнодорожный подвижной состав скоростных и высокоскоростных железнодорожных линий должны быть оборудованы цифровыми системами технологической железнодорожной электросвязи, требуемой технологическими процессами функциональности и производительности, а также цифровыми системами технологической радиосвязи,

обеспечивающими поездную радиосвязь и беспроводную передачу данных при скорости движения в интервале более 140 до 250 км/ч включительно.

151. Основные технико-эксплуатационные характеристики цифровых систем поездной радиосвязи и систем беспроводной передачи данных на скоростных и высокоскоростных железнодорожных линиях должны соответствовать следующим требованиям:

обеспечивать вероятность установления и сохранения связи с железнодорожным подвижным составом по месту и времени не хуже 95%;

минимально допустимый уровень радиосигнала в радиочастотных диапазонах, используемых для организации цифровых систем технологической радиосвязи, обеспечивающих поездную радиосвязь и беспроводную передачу данных должен соответствовать нормам, определяемым владельцем инфраструктуры, с учетом требований, установленных для соответствующих цифровых систем радиосвязи, применяемых на скоростных и высокоскоростных железнодорожных линиях.

Поездная радиосвязь гектометрового (2 МГц) и метрового (160 МГц) радиочастотных диапазонов на высокоскоростных линиях используется в качестве резерва цифровых систем поездной радиосвязи.

152. Измерения уровней радиопомех в радиоканале поездной радиосвязи и системы беспроводной передачи данных на скоростных и высокоскоростных линиях проводят с периодичностью и в порядке, установленном владельцем инфраструктуры.

Измерение уровней радиопомех в каналах поездной радиосвязи и системы беспроводной передачи данных может проводиться одновременно с проверкой действия поездной радиосвязи при наличии в измерительном комплексе вагона-лаборатории (или в диагностическом комплексе) такой технической возможности.

153. Техничко-эксплуатационные параметры проводных видов технологической железнодорожной электросвязи должны соответствовать параметрам, установленным изготовителем оборудования в технической документации на это оборудование, и определенных владельцем инфраструктуры.

154. Допустимые опасные электромагнитные влияния в однопроводных цепях кабельных линий связи с медными жилами при электротяге постоянного тока, оцениваемые величиной опасного напряжения для обслуживающего персонала и аппаратуры железнодорожной электросвязи, не должны превышать 36 В.

155. Периодичность и объемы технического обслуживания, ремонта средств и сооружений железнодорожной электросвязи скоростных и высокоскоростных линий устанавливаются владельцем инфраструктуры в зависимости от используемых технических средств (их функционального назначения, типа, конструктивного исполнения, технических характеристик, возможностей дистанционного мониторинга и администрирования), их фактического состояния и условий

эксплуатации.

156. Основным видом технического обслуживания сооружений и устройств железнодорожной электросвязи на скоростных и высокоскоростных линиях является управляемое техническое обслуживание, выполняемое путем применения методов анализа состояния систем, устройств и сооружений связи с использованием средств контроля их рабочих характеристик, управления качеством передачи и устранением неисправностей.

8. ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ СООРУЖЕНИЙ И УСТРОЙСТВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ

157. Устройства железнодорожного электроснабжения должны обеспечивать надежное электроснабжение:

электроподвижного состава (включая моторвагонный железнодорожный подвижной состав) для движения поездов с установленными нормами массы, скоростями и интервалами между ними при установленных размерах движения;

устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и вычислительной техники не менее, чем от двух независимых источников электроэнергии. Переход этих источников с основной системы электроснабжения на резервную или наоборот должен происходить автоматически за время не более 1,3 секунды.

158. До переустройства систем железнодорожного электроснабжения и на малоинтенсивных железнодорожных линиях допускается электроснабжение устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и вычислительной техники осуществлять от одного источника электроэнергии. Время восстановления работоспособности источника электроэнергии устанавливается соответственно владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

159. Порядок оснащения объектов железнодорожной автоматики и телемеханики, связи источниками резервного электропитания и нормы их содержания на железнодорожных линиях устанавливает владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования.

160. Для обеспечения надежного железнодорожного электроснабжения должны проводиться периодический контроль состояния сооружений и устройств технологического электроснабжения, измерение их параметров с использованием средств диагностики, а также должны осуществляться плановые ремонтные работы в соответствии с порядком, установленным владельцем инфраструктуры, владельцем пути необщего пользования.

161. Напряжение на токоприемнике электроподвижного состава должно быть не менее 21 кВ при переменном токе, 2,7 кВ при постоянном токе и не более 29 кВ при переменном токе и 4 кВ при постоянном токе.

В исключительных случаях на отдельных участках железнодорожных путей общего пользования по разрешению владельца инфраструктуры допускается напряжение не менее 19 кВ при переменном токе и 2,4 кВ при постоянном токе.

162. Номинальное напряжение переменного тока на устройствах железнодорожной автоматики и телемеханики и связи должно быть 220 или 380 В. Отклонения номинального напряжения (в том числе кратковременные) от указанных величин допускаются в сторону уменьшения и увеличения, но не более чем на 10%.

163. Устройства железнодорожного электроснабжения, должны защищаться от токов короткого замыкания, перенапряжений, включая атмосферные и коммутационные, и перегрузок сверх установленных норм. В точках подключения нагрузки должна обеспечиваться селективность защиты устройств железнодорожного электроснабжения и электрооборудования потребителей от токов короткого замыкания, перенапряжений, включая атмосферные и коммутационные. Селективность обеспечивают балансодержатели соответствующего электрооборудования.

Металлические подземные сооружения, а также металлические и железобетонные мосты, путепроводы, опоры контактной сети, светофоры, гидроколонки и т.п., находящиеся в районе линий, электрифицированных на постоянном токе, должны быть защищены от электрической коррозии.

Тяговые подстанции линий, электрифицированных на постоянном токе, а также электроподвижной состав должны иметь защиту от проникновения в контактную сеть токов, нарушающих нормальное действие устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, и связи.

Линии электропередачи напряжением свыше 1000 В, проложенные по опорам контактной сети, должны отключаться при однофазных замыканиях на землю.

164. Высота подвеса контактного провода вне искусственных сооружений должна быть не менее:

- на перегонах и железнодорожных станциях - 5750 мм;
- на железнодорожных переездах - 6000 мм.

Высота подвеса контактного провода в пределах искусственных сооружений должна быть не менее:

- 5550 мм - для контактной сети постоянного тока напряжением 3 кВ;
- 5570 мм - для контактной сети переменного тока напряжением 25 кВ.

Высота подвеса контактного провода должна быть не более 6800 мм.

165. В пределах искусственных сооружений расстояние от токоведущих элементов токоприемника и частей контактной сети, находящихся под напряжением, до заземленных частей сооружений и железнодорожного подвижного состава должно быть не менее 200 мм на линиях, электрифицированных на постоянном токе, и не менее 270 мм - на переменном токе.

166. Расстояние от оси крайнего железнодорожного пути до внутреннего края опор контактной сети на перегонах и железнодорожных станциях должно быть не менее 3100 мм.

Опоры в выемках должны устанавливаться вне пределов кюветов.

В особо сильно снегозаносимых выемках (кроме скальных) и на выходах из них (на длине 100 м) расстояние от оси крайнего железнодорожного пути до внутреннего края опор контактной сети должно быть не менее 5700 мм. Перечень таких мест определяется соответственно владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

На существующих линиях до их реконструкции, а также в особо трудных условиях на вновь электрифицируемых линиях расстояние от оси железнодорожного пути до внутреннего края опор контактной сети допускается на железнодорожных станциях не менее 2450 мм, а на перегонах - не менее 2750 мм.

Все указанные размеры устанавливаются для прямых участков пути. На кривых участках эти расстояния должны увеличиваться в соответствии с габаритным уширением, установленным для опор контактной сети.

167. Все металлические сооружения (мосты, путепроводы, опоры), на которых крепятся элементы контактной сети, детали крепления контактной сети на железобетонных опорах, железобетонных и неметаллических искусственных сооружениях, а также отдельно стоящие металлические конструкции, расположенные на расстоянии менее пяти метров от частей контактной сети, находящихся под напряжением, должны быть заземлены.

Заземлению подлежат все расположенные в зоне влияния контактной сети и воздушных линий переменного тока металлические сооружения, на которых могут возникать опасные напряжения.

На путепроводах и пешеходных мостах, расположенных над электрифицированными железнодорожными путями, должны быть установлены предохранительные щиты и сплошной настил в местах прохода людей для ограждения частей контактной сети, находящихся под напряжением.

168. Контактная сеть, линии электропередачи автоблокировки и продольного электроснабжения напряжением свыше 1000 В должны разделяться на секции при помощи изолирующих сопряжений анкерных участков (предусматривающих электрическую независимость смежных секций), нейтральных вставок, секционных и врезных изоляторов, разъединителей.

Опоры контактной сети или щиты, установленные на границах воздушных промежутков, должны иметь отличительную окраску. Между этими опорами или щитами запрещается остановка электроподвижного состава с поднятым токоприемником.

169. Схема питания и секционирования контактной сети, линий автоблокировки и продольного технологического электроснабжения определяется соответственно владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Выкопировки из этой схемы, включаются в техническо-распорядительный акт железнодорожной станции. Периодичность выверки схемы питания и секционирования контактной сети, линий автоблокировки и продольного технологического электроснабжения устанавливается соответственно владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

170. Переключение разъединителей контактной сети электровозных и моторвагонных депо, экипировочных устройств, а также железнодорожных путей, где осматривается крышное оборудование электроподвижного состава, производится уполномоченными лицами. Переключение остальных разъединителей производится только по приказу энергодиспетчера.

Приводы секционных разъединителей с ручным управлением должны быть заперты на замки.

Порядок переключения разъединителей контактной сети, а также выключателей и разъединителей линий автоблокировки и продольного железнодорожного электроснабжения, хранения ключей от запертых приводов разъединителей, обеспечивающий бесперебойность электроснабжения и безопасность производства работ, устанавливается соответственно владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

171. Расстояние от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 В до поверхности земли при максимальной стреле провеса должно быть не менее:

- на перегонах - 6,0 м, в том числе в труднодоступных местах - 5,0 м;
- на пересечениях с автомобильными дорогами, железнодорожных станциях и в населенных пунктах - 7,0 м.

При пересечениях железнодорожных путей общего и необщего пользования расстояние от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 В до уровня верха головки рельса не электрифицированных железнодорожных путей должно быть не менее 7,5 м. На электрифицированных линиях это расстояние до проводов контактной сети должно устанавливаться в зависимости от уровня напряжения пересекаемых воздушных линий электропередачи.

172. На тяговых подстанциях постоянного тока, расположенных на участках,

оборудованных автоблокировкой с тональными рельсовыми цепями, устройства должны быть снабжены защитой тональных рельсовых цепей от тягового обратного тока.

173. Параметры и порядок содержания устройств электроснабжения на участках обращения поездов со скоростями более 140 км/ч до 250 км/ч включительно устанавливаются владельцем инфраструктуры в соответствии с проектной, эксплуатационной и ремонтной документацией.

9. ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

174. На инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, железнодорожных путях необщего пользования не допускается эксплуатация железнодорожного подвижного состава и его составных частей, иных технических средств, не соответствующих требованиям эксплуатационной и ремонтной документации.

Ответственными за исправное техническое состояние, техническое обслуживание, ремонт и обеспечение установленных сроков службы железнодорожного подвижного состава, являются владельцы железнодорожного подвижного состава.

Структура и порядок функционирования системы контроля технического состояния подвижного состава в пути следования и поддержания его работоспособности устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

175. На каждый локомотив, вагон, единицу моторвагонного, специального подвижного состава должен вестись технический паспорт (формуляр), имеющий информацию о прохождении подвижным составом инспекторского контроля и оформленный в соответствии с порядком, установленным федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

Порядок и правила оформления уведомления о приемке вновь изготовленного, модернизированного, прошедшего ремонт железнодорожного подвижного состава устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования

176. Порядок допуска железнодорожного подвижного состава на железнодорожные пути общего и необщего пользования устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

Порядок проследования опытных образцов подвижного состава к месту проведения испытаний и обратно устанавливается владельцем инфраструктуры.

Допуск к эксплуатации подвижного состава исторического осуществляется без ограничения по календарному возрасту (назначенному сроку его службы) в случае:

- соответствия техническим характеристикам оригинала;
- сохранения способности к передвижению и наличию исправных ходовых частей, автосцепного, тормозного оборудования, приборов безопасности, а также радиосвязи;
- выполнения технического обслуживания и ремонта, определяемого в соответствии с нормативными и техническими документами владельца подвижного состава или владельца инфраструктуры;
- осуществления установленным порядком пономерного учета подвижного состава и внесения в перечень подвижного состава исторического, утверждаемого владельцем инфраструктуры.

Порядок допуска к эксплуатации подвижного состава исторического определяется владельцем инфраструктуры, владельцем пути необщего пользования.

Порядок включения подвижного состава исторического в пассажирские поезда устанавливается владельцем инфраструктуры.

177. Каждая единица железнодорожного подвижного состава должна иметь маркировку в соответствии с Техническим регламентом «О безопасности железнодорожного подвижного состава» ТР ТС 001/2011, которая обеспечивает идентификацию продукции независимо от года ее выпуска. Требования и порядок маркировки устанавливаются в соответствии с конструкторской документацией

На тендерах паровозов должны быть обозначены серия, номер и наименование владельца.

На раму вагона, предназначенного для установки железнодорожных кузовов, наносится масса тары грузового вагона с массой железнодорожного кузова.

Каждый железнодорожный кузов должен иметь следующие отличительные знаки и надписи:

- наименование (товарный знак) изготовителя;
- дату выпуска;
- идентификационный номер вагона;
- грузоподъемность вагона;
- массу тары вагона с учетом массы железнодорожного кузова.

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

178. Порядок расшифровки скоростемерных лент и/или файлов, размещенных на электронных носителях, устанавливается владельцем инфраструктуры,

железнодорожного пути необщего пользования владельцем железнодорожного подвижного состава.

179. Порядок эксплуатации технических средств автоматической идентификации бортового номера железнодорожного подвижного состава устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

180. В соответствии с пунктом 1, подпунктом 5.2.55 пункта 5 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 395 «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации» порядок курсирования железнодорожного подвижного состава (включая его перемещение в порожнем состоянии), предназначенного для перевозок грузов по железнодорожным путям общего пользования устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

В соответствии со статьей 17 Федерального закона от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» правила приписки железнодорожного подвижного состава (включая вагоны), предназначенного для перевозок грузов по железнодорожным путям общего пользования устанавливаются федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

181. Для обслуживания пассажирских поездов, обращающихся со скоростями более 140 км/ч и включающих вагоны локомотивной тяги, назначаются локомотивы, специально выделенные и подготовленные в соответствии с порядком установленным владельцем инфраструктуры.

182. Каждая колесная пара в эксплуатации должна удовлетворять требованиям, установленным эксплуатационной документацией и иметь на оси четко поставленные знаки о времени и месте формирования и полного освидетельствования колесной пары. Знаки и клейма ставятся в местах, предусмотренных эксплуатационной документацией.

Порядок формирования (нового изготовления) и плановых видов ремонтов, а также осмотра под железнодорожным подвижным составом колесных пар устанавливается владельцем подвижного состава.

Порядок обслуживания и ремонта колесных пар вагонов устанавливается Федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта..

183. Расстояние между внутренними гранями колес у ненагруженной колесной пары должно составлять 1440 мм с учетом следующих допусков:

- у локомотивов и вагонов, а также специального самоходного подвижного состава, обращающихся в поездах со скоростью от 121 км/ч до 140 км/ч, отклонения

допускаются в сторону увеличения и уменьшения не более 1 мм, при скоростях до 120 км/ч отклонения допускаются в сторону увеличения и уменьшения не более 3 мм;

- у железнодорожного подвижного состава, не имеющего выхода на железнодорожные пути общего пользования, отклонения допускаются в сторону увеличения и уменьшения не более 3 мм.

184. Колесные пары локомотивов, предназначенных для вождения скоростных пассажирских поездов в интервале скорости движения от 141 до 160 км/ч включительно дополнительно к требованиям, перечисленным в пункте 183, должны удовлетворять требованиям:

равносторонний прокат по кругу катания бандажа (цельнокатаного колеса) не более 5 мм; толщина гребней не более 33 мм и не менее 28 мм;

разница равномерных прокатов по кругу катания бандажа (цельнокатаного колеса) у левого и правого колеса одной колесной пары не более 1,5 мм;

толщина бандажей электровозов не менее 50 мм; тепловозов не менее 45 мм; толщина обода цельнокатаных колес не менее 40 мм;

разница диаметров бандажей (цельнокатаных колес) по кругу катания одной колесной пары после обточки с выкаткой и без выкатки колесной пары из-под локомотива не более 0,5 мм;

разница диаметров составных колес (с бандажами) комплекта колесных пар секции локомотива - не более 5 мм, в одной тележке - не более 3 мм;

разница диаметров цельнокатаных колес комплекта колесных пар локомотива не более 0,5 мм, в одной тележке не более 0,3 мм

не допускается на поверхности катания бандажа (цельнокатаного колеса) ползун глубиной более 0,5 мм и длиной более 10 мм

185. Колесные пары локомотивов, предназначенных для вождения скоростных пассажирских поездов в интервале скорости движения от 161 до 250 км/ч включительно, дополнительно к требованиям перечисленным в пункте 184 должны удовлетворять требованиям:

равномерный прокат по кругу катания цельнокатаного колеса должен быть не более 2 мм;

толщина обода цельнокатаных колес не менее 45 мм;

ползуны и выщербины на поверхности катания обода цельнокатаного колеса не допускаются;

по кругу катания одной колесной пары после обточки с выкаткой и без выкатки колесной пары из-под локомотива не более 0,3 мм»;

«разница равномерного проката по кругу катания у левого и правого цельнокатаного колеса одной колесной пары не более 1,5 мм»;

«толщина гребня цельнокатаного колеса должна быть не более 33 мм и не

менее 28 мм»;

«разница диаметров цельнокатаных колес комплекта колесных пар локомотива не более 0,5 мм, в одной тележке не более 0,3 мм».

186. Расстояние между внутренними гранями колес у ненагруженной колесной пары моторвагонного подвижного состава должно быть не более 1443 мм и не менее 1439 мм.

187. Не допускается выпускать из ремонта, эксплуатировать, устанавливать в поезда железнодорожный подвижной состав с трещиной в любой части оси колесной пары, трещиной в ободе, диске, спице, ступице колесного центра, с трещиной или отколом в любой части обода и гребня бандажа (колеса), остроконечным накатом, трещиной и/или изломом зуба зубчатой передачи, трещиной на корпусах моторно-осевых подшипников качения, а также при следующих неисправностях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава:

при скоростях движения от 121 км/ч до 140 км/ч:

прокат по кругу катания у локомотивов, моторвагонного железнодорожного подвижного состава, пассажирских вагонов более 5 мм;

толщина гребня более 33 мм или менее 28 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у железнодорожного подвижного состава с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня;

выщербины на круге катания колеса глубиной более 10 мм или длиной более 50 мм у грузовых вагонов и более 25 мм у пассажирских вагонов, трещина в выщербине или расслоение, идущее вглубь металла. Допускается эксплуатация колесной пары с выщербиной глубиной до 1 мм при отсутствии расслоения металла независимо от их длины;

выщербина, раковина или вмятина на круге катания колесных пар глубиной более 3 мм и длиной у локомотивов и моторного вагона подвижного состава более 10 мм, а у прицепного вагона более 25 мм;

при скоростях движения до 120 км/ч:

прокат по кругу катания локомотивов, а также моторвагонного железнодорожного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах дальнего сообщения - более 7 мм, у моторвагонного железнодорожного и специального самоходного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах местного и пригородного сообщений - более 8 мм, у вагонов рефрижераторного парка и грузовых вагонов, а также у железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях необщего пользования - более 9 мм;

неравномерный прокат по кругу катания (при обнаружении) у грузовых вагонов более 2 мм. Неравномерный прокат определяется разностью измерений в

сечениях максимального износа и с каждой стороны от этого сечения на расстоянии до 500 мм по окружности;

толщина гребня более 33 мм или менее 24 мм у грузовых вагонов при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня, толщина гребня более 33 мм или менее 25 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у иного железнодорожного подвижного состава с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня, у железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях необщего пользования (горнорудных предприятий) - менее 22 мм;

вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном;

ползун (выбоина) на круге катания колеса у локомотивов, моторвагонного железнодорожного и специального подвижного состава, у тендеров паровозов, а также у грузовых вагонов более 1 мм; грузовых вагонов с кассетными подшипниками более 2 мм, а у тендеров с подшипниками скольжения более 2 мм;

при любых скоростях движения:

забоины, вмятины, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм по диаметру);

следы контакта с электродом или электросварочным проводом в любой части оси колесной пары;

сдвиг или ослабление ступицы колеса на подступичной части оси;

кольцевые выработки на круге катания колеса глубиной у основания гребня более 1 мм или кольцевые выработки - на средних участках поверхности круга катания колеса более 1 мм, кольцевые выработки на фаске с внешней стороны колесной пары - более 2 мм или шириной более 15 мм;

местное уширение обода колеса (раздавливание) более 5 мм;

поверхностный откол наружной грани обода колеса глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, наличие трещины, распространяющейся в глубь металла, а также если ширина оставшейся части обода в месте откола менее 120 мм;

повреждение на круге катания колеса, вызванное смещением металла у колесных пар: пассажирских вагонов высотой более 0,5 мм; грузовых вагонов с буксовыми подшипниками высотой более 1 мм; грузовых вагонов с подшипниками кассетного типа с адаптером высотой 2 мм и более.

толщина обода колеса по кругу катания у грузовых вагонов менее 22 мм, у пассажирских вагонов менее 30 мм, в том числе у пассажирских вагонов местного и пригородного сообщения;

неисправности буксового узла колесной пары, включая:

ослабление болтового крепления смотровой или крепительной крышек буксы; трещины, вмятины, выпуклости и протертости смотровой крышки или

крепительной буксы;

сдвиг корпуса буксы;

разрушение или трещины корпуса буксы;

выброс смазки на диск и обод колеса;

нагрев корпуса буксы более 60 °С без учета температуры окружающей среды;

неисправности колесной пары с подшипниками кассетного типа, включая:

сдвиг подшипника на шейке оси колесной пары;

обрыв болтов торцевого крепления подшипников на оси;

повреждение уплотнения;

нагрев корпуса подшипника кассетного типа или адаптера более 80 °С без учета температуры окружающего воздуха.

При обнаружении в пути следования у вагона, кроме моторного вагона моторвагонного железнодорожного подвижного состава или тендера с роликовыми буксовыми подшипниками, ползуна (выбоины) глубиной более 1 мм, но не более 2 мм разрешается довести такой вагон (тендер) без отцепки от поезда (пассажирский со скоростью не свыше 100 км/ч, грузовой - не свыше 70 км/ч) до ближайшего пункта технического обслуживания, имеющего средства для замены колесных пар.

При величине ползуна у вагонов, кроме моторного вагона моторвагонного железнодорожного подвижного состава, от 2 до 6 мм, у локомотива и моторного вагона моторвагонного железнодорожного подвижного состава, а также специального самоходного подвижного состава от 1 до 2 мм допускается следование поезда до ближайшей железнодорожной станции со скоростью 15 км/ч, а при величине ползуна, соответственно, свыше 6 до 12 мм и свыше 2 до 4 мм - со скоростью 10 км/ч, где колесная пара должна быть заменена. При ползуне свыше 12 мм у вагона и тендера, свыше 4 мм у локомотива, моторного вагона моторвагонного железнодорожного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава разрешается следование со скоростью 10 км/ч при условии вывешивания или исключения возможности вращения колесной пары. Локомотив, специальный самоходный подвижной состав при этом должен быть отцеплен от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа электродвигателей), осевой редуктор поврежденной колесной пары отключены.

Наличие выделения смазки независимо от ее количества и внешнего вида не является признаком неисправности для колесной пары с подшипниками кассетного типа с адаптером.

188. Не допускается выпускать в эксплуатацию скоростной и высокоскоростной моторвагонный подвижной состав при следующих износах и повреждениях колесных пар:

прокат по кругу катания не более 5 мм;

толщина гребня более 35 мм или менее 29 мм;

выщербина, раковина или вмятина на поверхности катания колесных пар глубиной более 3 мм и длиной или шириной более 24 мм;

ползун (выбоина) на поверхности катания при скорости движения более 140 до 200 км/ч более 0,5 мм, при скорости движения более 200 до 250 км/ч более 0,17 мм.

189. При обнаружении в пути следования ползуна (выбоины) на колесных парах скоростного и высокоскоростного моторвагонного подвижного состава не более 1,0 мм разрешается поезд довести со скоростью не более 200 км/ч до железнодорожной станции назначения, при выявлении ползуна глубиной от 1 до 2 мм включительно на немоторной колесной паре со снижением скорости до 100 км/ч до железнодорожной станции назначения, от 2 до 4 мм включительно на немоторной колесной паре или от 1 до 2 мм на моторной со снижением скорости до 15 км/ч до ближайшей железнодорожной станции, при глубине ползуна от 2 до 4 мм на моторной со снижением скорости до 10 км/ч до ближайшей железнодорожной станции, при глубине ползуна более 4 мм со скоростью до 10 км/ч до ближайшей железнодорожной станции при условии вывешивания или исключения возможности вращения колеса.

Для транспортировки моторвагонного железнодорожного подвижного состава до места обточки или замены колесных пар могут использоваться специальные транспортные тележки. Порядок использования специальных транспортных тележек и места их дислокации устанавливаются владельцем инфраструктуры.

190. Не допускается выпускать в эксплуатацию пассажирские вагоны локомотивной тяги, эксплуатируемые в поездах со скоростями движения более 140 км/ч до 200 км/ч, при следующих износах и повреждениях колесных пар:

- 1) толщина гребня колеса менее 30 мм и более 33 мм;
- 2) толщина обода колеса менее 40 мм;
- 3) равномерный прокат всех колесных пар более 5 мм;
- 4) неравномерный прокат колесных пар при отправлении с пунктов формирования и оборота для пассажирских вагонов, эксплуатируемых в интервале скорости движения более 140 до 160 км/ч включительно, - более 1,5 мм, редукторных колесных пар - более 1 мм; в интервале скорости движения более 160 до 250 км/ч включительно - более 1 мм.

Ползуны (выбоины) на поверхности катания колес при отправлении вагонов из пункта формирования и оборота не допускаются.

При обнаружении в пути следования у колесной пары пассажирского вагона, следующего со скоростью свыше 160 км/ч, ползуна (выбоины) глубиной не более 1,0 мм разрешается такой пассажирский вагон без отцепки от поезда довести со скоростью не более 140 км/ч до ближайшего пункта технического обслуживания, имеющего средства для смены колесных пар. При обнаружении ползуна глубиной

свыше 1 мм - руководствоваться требованиями пункта 187 Правил.

191. Для скоростных пассажирских вагонов сочлененного типа с использованием колесных блоков, наклоном кузова и системой установки колес по радиусу кривой устанавливаются:

- толщина гребней колес в эксплуатации не менее 27 мм и не более 33 мм;
- разница диаметров колес по кругу катания одной тележки не более 10 мм.

При обнаружении в пути следования ползуна глубиной не более 1,0 мм разрешается поезд из пассажирских вагонов сочлененного типа довести без снижения скорости до железнодорожной станции назначения, при выявлении ползуна глубиной от 1 до 2 мм включительно со снижением скорости до 100 км/ч до железнодорожной станции назначения, от 2 до 6 мм включительно со снижением скорости до 15 км/ч до ближайшей железнодорожной станции, при глубине ползуна 6 мм и более со скоростью до 10 км/ч до ближайшей железнодорожной станции.

Не допускается выпускать в эксплуатацию скоростные пассажирские вагоны сочлененного типа с использованием колесных блоков, наклоном кузова и системой установки колес по радиусу кривой с трещиной в любой части оси колесного блока или трещиной в ободке, диске и ступице колеса, при наличии остроконечного наката на гребне колеса, а также при вертикальном подрезе гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном.

192. Для железнодорожного подвижного состава, оборудованного сцепными, совместимыми между собой устройствами, высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов должна быть:

- у локомотивов, пассажирских и грузовых порожних вагонов - не более 1080 мм;
- у локомотивов и пассажирских вагонов с людьми - не менее 980 мм;
- у грузовых вагонов (груженых) - не менее 950 мм;
- у специального подвижного состава:
 - в порожнем состоянии - не более 1080 мм;
 - в груженом - не менее 980 мм.

Высота автосцепки UNILINK на головных вагонах, курсирующих в поездах в международном сообщении не должна быть менее 1015 мм и не должна превышать 1115 мм при наличии ограничителя вертикальных перемещений.

Для железнодорожного подвижного состава, выпускаемого из ремонта, высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов должна соответствовать ремонтной документации и обеспечиваться в эксплуатации при наибольших износах и нагрузках.

Разница по высоте между продольными осями автосцепок допускается не более:

- в грузовом поезде - 100 мм;

между локомотивом и первым груженым вагоном грузового поезда - 110 мм;
в пассажирском поезде, следующем со скоростью до 120 км/ч, - 70 мм;
в пассажирском поезде, следующем со скоростью 121 - 140 км/ч, - 50 мм;
между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда - 100 мм;
между локомотивом и подвижными единицами специального подвижного состава - 100 мм.

Автосцепка пассажирских вагонов должна иметь ограничители вертикальных перемещений.

Автосцепка специального подвижного состава, работающего по технологии совместно в сцепе, должна иметь ограничитель вертикальных перемещений.

193. Для транспортировки с помощью локомотива моторвагонного железнодорожного подвижного состава и пассажирских вагонов локомотивной тяги, оборудованных сцепными устройствами жесткого типа, к месту обточки или замены колесных пар для обеспечения их сцепления должны быть предусмотрены переходные устройства (адаптеры). Высота оси переходного устройства (адаптера) над уровнем верха головок рельсов должна быть не более 1080 мм и не менее 980 мм.

194. К эксплуатации в интервале скорости движения более 140 до 160 км/ч включительно допускаются вагоны локомотивной тяги, оборудованные сцепными (автосцепными) устройствами, отвечающими следующим требованиям:

1) устройство должно быть ударно-тяговым и включать автосцепку полужесткого типа или сцепку жесткого типа;

2) центрирующее устройство должно быть жесткого типа (только в комплекте с автосцепкой полужесткого типа) или с эластичной опорой хвостовика сцепки (в комплекте с автосцепкой полужесткого типа или со сцепкой жесткого типа).

Пассажирские вагоны должны быть оборудованы межвагонными пассажирскими переходами, содержащими П-образное резиновое ограждение баллонного типа или герметизированное ограждение замкнутого контура (при использовании сцепки жесткого типа), а также переходной мостик, исключаящий при движении появление ступенек высотой более 20 мм, за исключением пассажирских вагонов, оборудованных автосцепкой полужесткого типа.

195. Для пассажирских вагонов локомотивной тяги, эксплуатируемых в интервале скорости движения от 160 до 200 км/ч включительно, допускается применение автосцепки полужесткого типа с нижним ограничителем вертикальных перемещений согласно конструкторской документации. Центрирующее устройство, поглощающий аппарат, расцепной привод автосцепного устройства жесткого типа должны обеспечивать возможность замены на автосцепку полужесткого типа.

Наличие буферов при использовании сцепных устройств жесткого типа не является обязательным.

196. Установка сцепки (автосцепки) и межвагонного пассажирского перехода, полный ход буферов и поглощающего аппарата должны обеспечивать в эксплуатации:

1) автоматическое сцепление пассажирских вагонов в кривой радиусом 250 м и ее сопряжении с прямой, при невыполнении указанного условия должна быть предусмотрена возможность предварительного отклонения сцепки (автосцепки) внутрь кривой при сцеплении;

2) проход сцепленных пассажирских вагонов по S-образной кривой радиусом 170 м, круговой кривой радиусом 120 м и ее сопряжению с прямой.

Головная и хвостовая сцепки составов поездов для эксплуатации в интервале скорости движения более 140 до 250 км/ч включительно должны быть полужесткого типа.

197. На скоростных, высокоскоростных пассажирских вагонах на правых верхних болтах крепительной крышки буксы правой шейки оси колесных пар должна быть бирка, на которой для скорости движения до 160 км/ч включительно и до 250 км/ч включительно должно быть выбито соответственно: «160 км/ч» и «250 км/ч». Бирка должна сохраняться на весь период эксплуатации пассажирских вагонов с указанными скоростями.

198. Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах железнодорожный подвижной состав, имеющий неисправности, угрожающие безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также ставить в поезда грузовые вагоны, имевшие сход с рельсов, до их осмотра и признания годными для движения и грузовые вагоны, состояние которых не обеспечивает сохранность перевозимых грузов, за исключением случаев передислокации неисправных грузовых вагонов, отцепленных в пути следования в текущий ремонт, к ближайшему пункту текущего отцепочного ремонта или вагоноремонтному предприятию, с соблюдением мер, гарантирующих безопасность движения. Порядок передислокации таких вагонов определяется владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Не допускается выдача под поезда локомотивов, назначенный срок службы которых истек.

Не допускается включать в поезда, следующие по инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования во всех видах сообщения груженные грузовые вагоны, в отношении которых после 1 января 2016 г. выполнены работы по продлению сроков их службы или модернизации с продлением сроков их службы, за исключением:

1) специального железнодорожного подвижного состава, включаемого в хозяйственные поезда и предназначенного для производства работ по содержанию, обслуживанию, ремонту сооружений и устройств железных дорог;

2) вагонов-цистерн для перевозки:

- патоки;
- желтого фосфора;
- виноматериалов;
- гептила;
- амила;
- уксусной кислоты;
- ядохимикатов;
- алкилбензолсульфокислоты;
- меланжа;
- молока;
- поливинилхлорида;
- капролактама;
- суперфосфорной кислоты;
- сульфанола;

3) рефрижераторных вагонов;

4) вагонов-термосов;

5) вагонов-дизель-электростанций;

6) вагонов-транспортеров;

7) вагонов-платформ для перевозки гусеничной и колесной техники.

Не допускается включать в пассажирские поезда пассажирские вагоны, имеющие неисправности электропневматического тормоза, системы отопления, электрооборудования, вентиляции, климатических систем, нарушающие безопасные для жизни и здоровья пассажиров условия проезда, а также пассажирские вагоны с радиокупе (штабные) с неисправной радиосвязью начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда с машинистом локомотива. Пассажирские вагоны на тележках ЦМВ, специальные вагоны на тележках типа КВЗ-И2 могут следовать со скоростью не более 120 км/ч. Специальные вагоны на тележках типа КВЗ-И2, ЦМВ запрещается включать в состав пассажирских поездов.

199. Требования к техническому состоянию железнодорожного подвижного состава при его техническом обслуживании и ремонте устанавливаются ремонтной и эксплуатационной документацией. Порядок его технического обслуживания и ремонта устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей общего пользования.

Владелец подвижного состава обеспечивает содержание подвижного состава в исправном состоянии, организацию его своевременного ремонта и технического обслуживания.

200. Локомотивы и моторвагонный железнодорожный подвижной состав, а также специальный самоходный подвижной состав должны быть оборудованы

средствами поездной радиосвязи, совместимыми с поездной радиосвязью инфраструктуры по маршрутам обращения поездов (в случае эксплуатации на инфраструктуре), скоростемерами с регистрацией установленных показаний, локомотивными устройствами автоматической локомотивной сигнализации, а также оборудоваться устройствами безопасности.

Локомотивные устройства автоматической локомотивной сигнализации должны обеспечивать прием от путевых устройств и передачу на локомотивный светофор информации о показаниях путевых светофоров, а при движении только по показаниям локомотивных светофоров, обеспечивать передачу информации о занятости или свободности впереди лежащих блок-участков. Локомотивные светофоры, устанавливаемые в кабине управления локомотива, моторвагонного поезда, специального самоходного подвижного состава, должны давать сигнальные показания непосредственно машинисту и его помощнику или водителю дрезины и его помощнику в соответствии с показаниями путевых светофоров, к которым приближается поезд.

Локомотивные устройства автоматической локомотивной сигнализации на локомотивах, моторвагонном железнодорожном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе должны дополняться устройствами безопасности, обеспечивающими контроль установленных скоростей движения, самопроизвольного ухода поезда и периодической проверки бдительности (бодрствования) машиниста. В случаях потери машинистом способности управления локомотивом, моторвагонным поездом, специальным самоходным подвижным составом, а дрезины - водителем дрезины, указанные устройства должны обеспечивать автоматическую остановку поезда перед путевым светофором с запрещающим показанием или у границы блок-участка, занятого железнодорожным подвижным составом при движении по показаниям локомотивных светофоров.

Локомотивы, моторвагонный железнодорожный подвижной состав, а также специальный самоходный подвижной состав владельцев железнодорожных путей необщего пользования или владельцев такого железнодорожного подвижного состава, не выходящие на железнодорожную станцию примыкания и не находящиеся в обращении на железнодорожных путях общего пользования, оборудуются указанными устройствами в соответствии с планом, утверждаемым их владельцем.

201. Не допускается выпускать на пути общего пользования локомотивы, моторвагонный подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав в эксплуатацию, если имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:

неисправность прибора для подачи звукового сигнала;

неисправность пневматического, электропневматического, электрического, ручного или автоматического стояночного тормозов или компрессора;

неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя;

неисправность привода передвижения;

неисправность вентилятора холодильника дизеля,

неисправность вентилятора выпрямительной установки;

неисправность тягового преобразователя электрической энергии, выпрямительной установки;

неисправность автоматической локомотивной сигнализации или устройств безопасности;

неисправность скоростемера или регистрирующего устройства;

неисправность устройств поездной радиосвязи;

неисправность устройств станционной радиосвязи (на локомотивах, предназначенных для производства маневровых работ);

неисправность радиоэлектронных средств передачи данных на локомотивах, моторвагонном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе, оборудованном системами управления движением и контроля, использующими радиоканал в качестве среды передачи данных;

неисправность связи «пассажир - машинист» на моторвагонном подвижном составе;

неисправность автосцепных устройств или беззазорного сцепного устройства, в том числе обрыв цепочки расцепного рычага или его деформация;

неисправность системы подачи песка на локомотиве, специальном самоходном подвижном составе;

неисправность прожектора, буферного фонаря, освещения, контрольного или измерительного прибора;

трещина в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессоры, излом рессорного листа;

трещина в корпусе буксы;

неисправность буксового или моторно-осевого подшипника;

отсутствие или неисправность предусмотренного конструкцией предохранительного устройства от падения деталей на железнодорожный путь;

трещина или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи;

неисправность кожуха зубчатой передачи, вызывающая вытекание смазки;

неисправность защитной блокировки высоковольтной камеры;

неисправность токоприемника;

неисправность средств учета электроэнергии;

неисправность средств пожаротушения и пожарной сигнализации;

неисправность устройств защиты от токов короткого замыкания, перегрузки и перенапряжения, аварийной остановки дизеля;

появление стука, постороннего шума в дизеле;

неисправность питательного прибора, предохранительного клапана, водоуказательного прибора, течь контрольной пробки огневой коробки котла паровоза;

отсутствие защитных кожухов электрооборудования;

неисправность гидродемпферов;

неисправность аккумуляторной батареи;

неисправность запорных устройств или контроля закрывания входных дверей моторвагонного подвижного состава;

неисправность стопорных и предохранительных устройств приведения рабочих органов специального самоходного подвижного состава в транспортное положение, предусмотренное их конструкцией;

неисправность кодового бортового датчика системы автоматической идентификации;

неисправность системы регистрации и анализа параметров работы подвижного состава при наличии;

неисправность системы определения географической координаты местоположения при наличии;

неисправность системы учета расхода дизельного топлива при наличии;

неисправность систем информирования машиниста о расписании и энергооптимальной скорости движения поезда при наличии;

неисправность системы газоподготовки (для газомоторных локомотивов);

неисправность системы контроля загазованности (для газомоторных локомотивов).

202. Запрещается выпускать в эксплуатацию поездные локомотивы, моторвагонный и специальный самоходный подвижной состав, управляемые машинистом без помощника машиниста, при неисправности или отсутствии следующих устройств безопасности:

систем контроля скорости движения поезда, автоматического торможения при превышении допустимой скорости, контроля бодрствования машиниста;

зеркал и (или) видеокамер заднего вида; блокировки тормоза (для локомотивов).

Запрещается выпускать в эксплуатацию маневровые локомотивы, управляемые машинистом без помощника машиниста, при неисправности или отсутствии следующих устройств безопасности:

устройств дистанционной отцепки их от вагонов;

второго пульта управления;

зеркалами заднего вида;

устройств, обеспечивающих автоматическую остановку в случае внезапной потери машинистом способности к ведению локомотива;

средств станционной радиосвязи, совместимыми со станционной радиосвязью, используемой на железнодорожных станциях обращения;

устройств автоматической локомотивной сигнализации на маневровых локомотивах владельцев железнодорожных путей необщего пользования, выходящих на железнодорожную станцию примыкания железнодорожных путей общего пользования.

203. Локомотивные, а также установленные на моторвагонном и специальном самоходном подвижном составе устройства безопасности, в том числе маневровая автоматическая локомотивная сигнализация, устройства поездной и станционной радиосвязи, средства беспроводной передачи данных, системы автоведения, системы регистрации параметров работы и учета расходов дизельного топлива и электроэнергии, системы автоматизированного вождения грузовых соединенных поездов и поездов повышенной массы и длины, автоматического и/или дистанционного управления должны обслуживаться согласно технической документации на контрольном пункте с проверкой действия и регулировкой (при необходимости) этих устройств.

Контрольные пункты должны быть в основных локомотивных и моторвагонных депо, в депо для специального самоходного подвижного состава, в пунктах технического обслуживания и оборота локомотивов, моторвагонного и специального самоходного подвижного состава.

Периодичность и порядок технического обслуживания устройств безопасности и поездной радиосвязи устанавливается ремонтной и эксплуатационной документацией.

204. Локомотивы должны быть снабжены двумя носимыми радиостанциями, необходимыми сигнальными приборами, инструментами и другим инвентарем по решению владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования. В случае оборудования локомотива двухдиапазонной или трехдиапазонной радиостанцией допускается иметь на локомотиве одну носимую радиостанцию. Локомотивы и моторвагонные поезда, кроме того, должны быть снабжены четырьмя тормозными башмаками на случай необходимости закрепления состава на перегоне. Специальный самоходный подвижной состав должен быть снабжен приборами, устройствами и инвентарем в соответствии с порядком, устанавливаемым владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

205. Состав локомотивных бригад и порядок обслуживания ими локомотивов и моторвагонных поездов, в том числе при обслуживании машинистом без

помощника машиниста, а также порядок обслуживания автоматически и/или дистанционно управляемого железнодорожного подвижного состава, устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования в зависимости от типа железнодорожного подвижного состава, применяемых систем управления и автоматизации, а также от местных условий эксплуатации.

Пассажирские вагоны в составе пассажирских поездов обслуживаются проводниками пассажирских вагонов и другими работниками в порядке, установленном, соответственно, владельцем инфраструктуры, перевозчиком, владельцем железнодорожных путей необщего пользования, владельцем подвижного состава.

Состав бригады и порядок обслуживания специального самоходного подвижного состава устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования, в зависимости от типа и назначения подвижного состава, а также от местных условий эксплуатации при условии выделения работников для управления данным специальным самоходным подвижным составом в транспортном режиме.

При электрической и тепловозной тяге одной локомотивной бригадой могут обслуживаться несколько локомотивов или постоянно соединенных секций, управляемых из одной кабины.

На отдельных участках железнодорожных путей общего пользования в соответствии с перечнем, определяемым владельцем инфраструктуры, с уведомлением федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, осуществляющего функции по контролю и надзору, допускается обслуживание машинистом без помощника машиниста моторвагонного и специального самоходного подвижного состава по мере оборудования их устройствами безопасности.

Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования устанавливает порядок обслуживания поездов машинистом без помощника, обеспечивающий безопасность движения поездов.

Проезд в нерабочей кабине локомотива, моторвагонного подвижного состава наряда ведомственной охраны при исполнении ими своих служебных обязанностей, а также иных лиц, допускается в порядке, установленном соответственно владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

206. Железнодорожный подвижной состав по решению владельца инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования оборудуются бортовыми устройствами автоматического и/или дистанционного управления подвижным составом. Локомотивы, оборудованные системами автоматического

управления подвижным составом должны иметь конструктивную возможность управления вручную.

Не допускается оставлять на станционных железнодорожных путях и железнодорожных путях необщего пользования в рабочем состоянии локомотивы, моторвагонный и специальный самоходный подвижной состав без наблюдения работника, знающего правила их обслуживания и умеющего их остановить.

Порядок нахождения автоматически и/или дистанционно управляемого железнодорожного подвижного состава, а также имеющего систему автоматического поддержания работоспособности подвижного состава на станционных железнодорожных путях и железнодорожных путях необщего пользования в рабочем состоянии устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования исходя из местных условий эксплуатации.

207. Требования и порядок проведения периодической и внеочередной аттестации пунктов технического обслуживания грузовых и пассажирских вагонов на право технических обслуживаний и ремонтов устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

208. На железнодорожных станциях формирования, расформирования и оборота, в пути следования на железнодорожных станциях, имеющих пункты технического обслуживания железнодорожного подвижного состава, каждый вагон поезда должен пройти техническое обслуживание, а при выявлении неисправности – отремонтирован. При этом владельцем инфраструктуры и владельцем подвижного состава (пассажирских вагонов) могут быть определены иные условия проведения технического обслуживания в соответствии с эксплуатационной и ремонтной документацией.

Порядок предъявления вагонов и поездов к техническому обслуживанию и уведомления о готовности, а также порядок технического обслуживания и ремонта вагонов перед постановкой в поезд на станциях, где пункты технического обслуживания вагонов не предусмотрены, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

209. Работники пунктов технического обслуживания грузовых и пассажирских вагонов должны производить техническое обслуживание и ремонт вагонов, обеспечивающий проследование вагонов в исправном состоянии в составе поезда в пределах гарантийного участка.

Гарантийные участки для поездов грузовых на инфраструктуре устанавливаются владельцем инфраструктуры, исходя из протяженности участков обращения локомотивов, необходимости проведения полного опробования

автотормозов, качественного технического обслуживания и коммерческого осмотра вагонов.

Гарантийным участком для пассажирских поездов является маршрут следования от пункта формирования поезда до пункта назначения, если не определено другое, в соответствии с эксплуатационной и ремонтной документацией на вагоны. Размещение пунктов технического обслуживания в пути следования поездов пассажирских определяются владельцем инфраструктуры по согласованию с владельцем железнодорожного подвижного состава.

Приложение № 1 к Правилам
технической эксплуатации железных
дорог Российской Федерации

ПРАВИЛА СИГНАЛИЗАЦИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

I. Общие положения

1.1. Выполнение требований сигналов, установленных настоящими Правилами, обеспечивает бесперебойность и безопасность движения поездов и маневровой работы.

1.2. Все нормативные и технические документы, относящиеся к сигнализации на железнодорожном транспорте, должны соответствовать требованиям настоящих Правил.

II. Сигналы на железнодорожном транспорте

1.3. Сигналы на железнодорожном транспорте служат для обеспечения безопасности движения, а также для четкой организации движения поездов и маневровой работы. Требования сигнала подлежат безусловному исполнению.

По способу восприятия сигналы подразделяются на видимые и звуковые.

1.4. Видимые сигналы выражаются цветом, формой, положением и числом сигнальных показаний. Для подачи видимых сигналов служат сигнальные приборы такие, как светофоры, локомотивные светофоры (устройства индикации локомотивных устройств безопасности), семафоры, диски, щиты, фонари, флаги, сигнальные указатели и сигнальные знаки.

Видимые сигналы по времени их применения подразделяются на следующие типы:

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

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

3) ночные, подаваемые в темное время суток; такими сигналами служат огни

установленных цветов в ручных и поездных фонарях, фонарях на шестах, крыльях семафоров и сигнальных указателях.

Ночные сигналы должны применяться и в дневное время при тумане, метели и других неблагоприятных условиях, когда видимость дневных сигналов остановки менее норм, установленных для светофоров в соответствии с пунктом 4 раздела «Техническая эксплуатация систем и устройств железнодорожной автоматики и телемеханики» Правил.

В железнодорожных тоннелях применяются только ночные или круглосуточные сигналы.

Чертежи конструкций типовых постоянных дисков уменьшения скорости, переносных сигналов, сигнальных и путевых знаков утверждаются соответственно владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

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

Для подачи звуковых сигналов служат свистки локомотивов, дрезин съемного типа, моторвагонного и специального железнодорожного подвижного состава, ручные свистки, духовые рожки, сирены, гудки и петарды.

Взрыв петарды требует немедленной остановки поезда.

1.6. О приближении к платформе пассажирского поезда со скоростью более 141 км/ч пассажирам и другим находящимся на ней лицам должна передаваться информация в порядке, установленном владельцем инфраструктуры.

III. Светофоры на железнодорожном транспорте

1.7. Светофоры по назначению подразделяются на следующие типы:

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

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

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

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

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

6) заградительные - требующие остановки при опасности для движения,

возникшей на железнодорожных переездах, крупных искусственных сооружениях и обвальных местах, а также при ограждении составов для осмотра и ремонта вагонов на станционных железнодорожных путях;

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

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

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

10) маневровые - разрешающие или запрещающие производство маневров;

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

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

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

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

1.8. В качестве источников света в светофорах используют светоизлучающие диоды или лампы накаливания. По размещению сигнальных огней светофоры подразделяются на линзовые – с отдельным размещением сигнальных огней и прожекторные – с размещением нескольких сигнальных огней в одной светооптической системе. По несущим конструкциям светофоры подразделяются на мачтовые, карликовые, а также устанавливаемые на мостиках, консолях, фермах мостов, стенах тоннелей, а на железнодорожных путях необщего пользования также на стенах производственных помещений.

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

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

На светофоре должна быть предусмотрена литерная табличка, содержащая его

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

1.9. Светофоры устанавливаются с правой стороны по направлению движения или над осью ограждаемого ими железнодорожного пути. Светофоры должны устанавливаться так, чтобы подаваемые ими сигналы нельзя было принимать с поезда за сигналы, относящиеся к смежным железнодорожным путям.

1.10. В случаях отсутствия габарита для установки светофоров с правой стороны по решению, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования допускается располагать с левой стороны:

а) входные, устанавливаемые для приема на железнодорожную станцию поездов, следующих по неправильному пути, а также подталкивающих локомотивов и поездов хозяйственных, возвращающихся с перегона по неправильному пути;

б) входные и проходные светофоры, устанавливаемые временно на период строительства и реконструкции железнодорожных путей;

в) заградительные светофоры и предупредительные к ним, устанавливаемые на перегонах перед железнодорожными переездами, мостами и тоннелями для поездов, следующих по неправильному пути;

г) маневровые светофоры на железнодорожных путях необщего пользования;

д) горочные и повторительные к ним светофоры в случаях, если это вызвано условиями технологии маневровой работы;

е) светофоры (входной/выходной) временных путевых постов организованных при производстве капитального ремонта пути.

1.11. На участках железнодорожных путей, оборудованных автоблокировкой, нормальным показанием проходных светофоров является разрешающее показание, а входных, маршрутных и выходных – запрещающее показание.

На участках железнодорожных путей, где входные, маршрутные и выходные светофоры могут переводиться на автоматическое действие для сквозного безостановочного пропуска поездов по железнодорожной станции, разрешающее показание является нормальным при переводе их на автоматическое действие.

На участках, не оборудованных автоблокировкой, нормальным показанием входных, выходных, проходных и маршрутных светофоров является запрещающее показание.

Нормальное показание светофоров прикрытия устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей

необщего пользования.

1.12. Выходные светофоры устанавливаются для каждого отправочного железнодорожного пути впереди места, предназначенного для стоянки локомотива отправляющегося поезда.

На железнодорожных станциях при отправлении поездов с железнодорожных путей, не имеющих достаточной длины, когда голова поезда находится за выходным (маршрутным) светофором, разрешается на его обратной стороне устанавливать повторительную головку светофора. Перечень железнодорожных станций, на которых необходимо устанавливать повторительную головку на выходных (маршрутных) светофорах, и порядок применения сигналов в таких случаях устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования (рис. 36).

Допускается установка групповых выходных и маршрутных светофоров для группы железнодорожных путей, кроме тех, по которым производится безостановочный пропуск поездов. Групповые выходные и маршрутные светофоры должны дополняться маршрутными указателями, показывающими номер железнодорожного пути, с которого разрешается отправление поезда.

1.13. Проходные светофоры автоматической блокировки устанавливаются на границах между блок-участками, а проходные светофоры полуавтоматической блокировки - на границах между межпостовыми перегонами.

1.14. На железнодорожных станциях, расположенных на участках с автоматической или полуавтоматической блокировкой, а также участках с автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, где предусматривается безостановочный пропуск поездов по главным и приемо-отправочным железнодорожным путям, на входных и маршрутных светофорах должна применяться сигнализация безостановочного пропуска поездов по этим железнодорожным путям. Сигнализацию безостановочного пропуска следует применять на главном и одном прилегающем к нему боковом пути станции в соответствующем направлении движения. Станционные пути, оборудованные сигнализацией безостановочного пропуска, устанавливаются владельцем инфраструктуры, владельцем пути необщего пользования.

1.15. В настоящих Правилах употребляются следующие значения сигналов светофоров:

«светофор закрыт» - на светофоре горит красный или синий огонь;

«светофор открыт» - на светофоре горит (непрерывно или в мигающем режиме) зеленый, желтый, лунно-белый огонь или их сочетание.

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

- 1) один зеленый огонь - разрешается движение с установленной скоростью; следующий светофор открыт;
- 2) один желтый мигающий огонь - разрешается движение с установленной скоростью; следующий светофор открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью;
- 3) один желтый огонь - разрешается движение с готовностью остановиться; следующий светофор закрыт;
- 4) два желтых огня, из них верхний мигающий - разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор открыт;
- 5) два желтых огня - разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью и готовностью остановиться у следующего светофора; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу;
- 6) один красный огонь - стой! Запрещается проезжать светофор;
- 7) один лунно-белый огонь - разрешается маневровому составу проследовать маневровый светофор и далее руководствоваться показаниями попутных светофоров или указаниями (сигналами) руководителя маневров;
- 8) один синий огонь - запрещается маневровому составу проследовать маневровый светофор.

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

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

1.16. Скорость проследования поездами, оборудованными устройствами безопасности, обеспечивающими контроль допустимой скорости движения в зависимости от расстояния до светофора с запрещающим показанием, которым проследование светофора с одним желтым (немигающим) огнем разрешается со скоростью, определяемой устройством безопасности, не должна превышать 80 км/час.

Скорость проследования светофора с одним желтым (немигающим) огнем, расположенного на участке, оборудованном автоблокировкой, на расстоянии менее требуемого тормозного пути от следующего светофора, а на участке, не оборудованном автоблокировкой, расположенного от основного сигнала на расстоянии менее тормозного пути при полном служебном торможении,

устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

1.17. Входными светофорами при приеме по правильному и неправильному пути подаются сигналы:

1) один зеленый огонь - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию по направлению главного железнодорожного пути без отклонения по стрелочному переводу с установленной скоростью; следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт (рис. 1); при наличии в маршруте приема на главный путь стрелочных переводов, по которым движение поездов на главный путь осуществляется с отклонением, входным светофором подается сигнал - два желтых огня, из них верхний мигающий (рис. 4а);

2) один желтый мигающий огонь - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию по направлению главного железнодорожного пути без отклонения по стрелочному переводу с установленной скоростью; следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью с отклонением по стрелочному переводу (рис. 2);

3) один желтый огонь - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию по направлению главного железнодорожного пути без отклонения по стрелочному переводу с готовностью остановиться; следующий светофор (маршрутный или выходной) закрыт (рис. 3);

4) два желтых огня, из них верхний мигающий - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с уменьшенной скоростью с отклонением по стрелочному переводу на боковой железнодорожный путь, оборудованный сигнализацией для безостановочного пропуска; следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт (рис. 4);

5) два желтых огня - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с отклонением по стрелочному переводу с уменьшенной скоростью на боковой железнодорожный путь и готовностью остановиться (рис. 5);

6) один красный огонь - стой! Запрещается проезжать светофор (рис. 6).

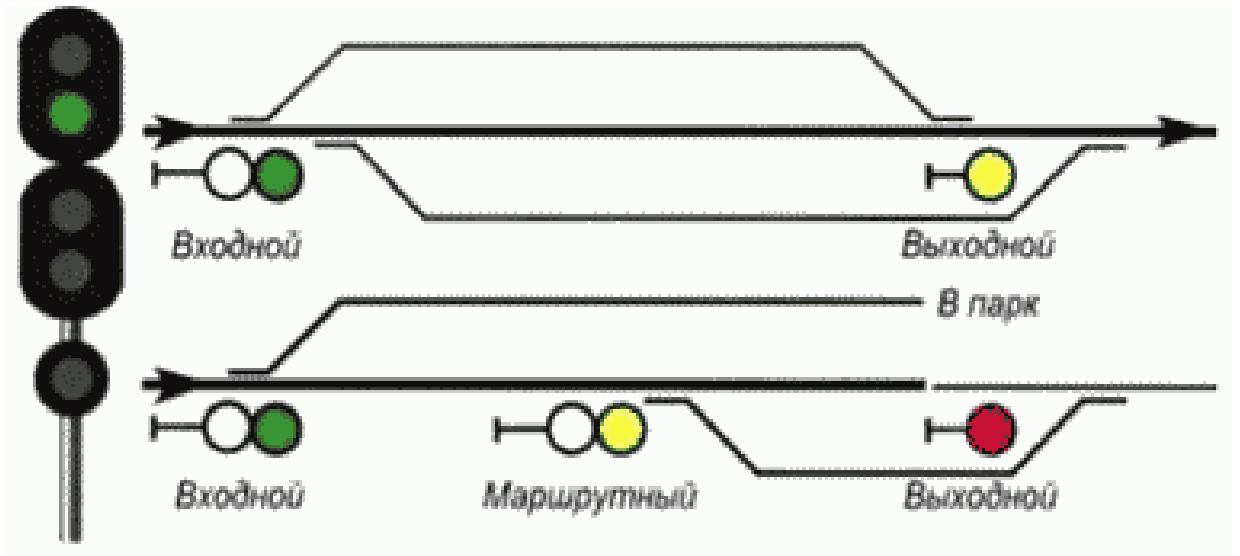


Рис. 1

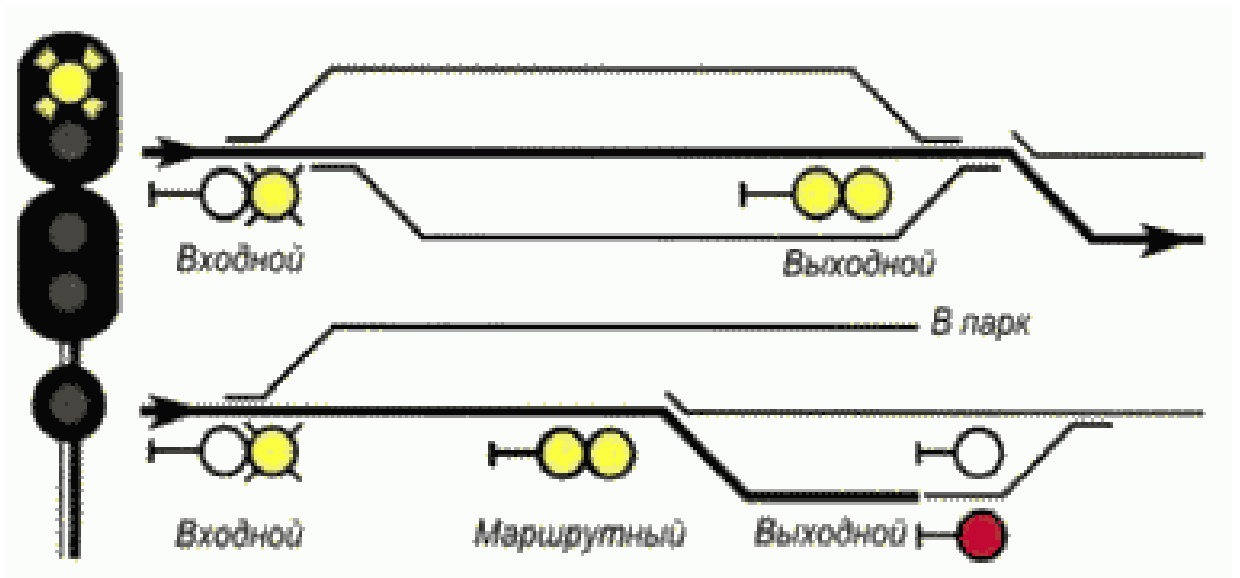


Рис. 2

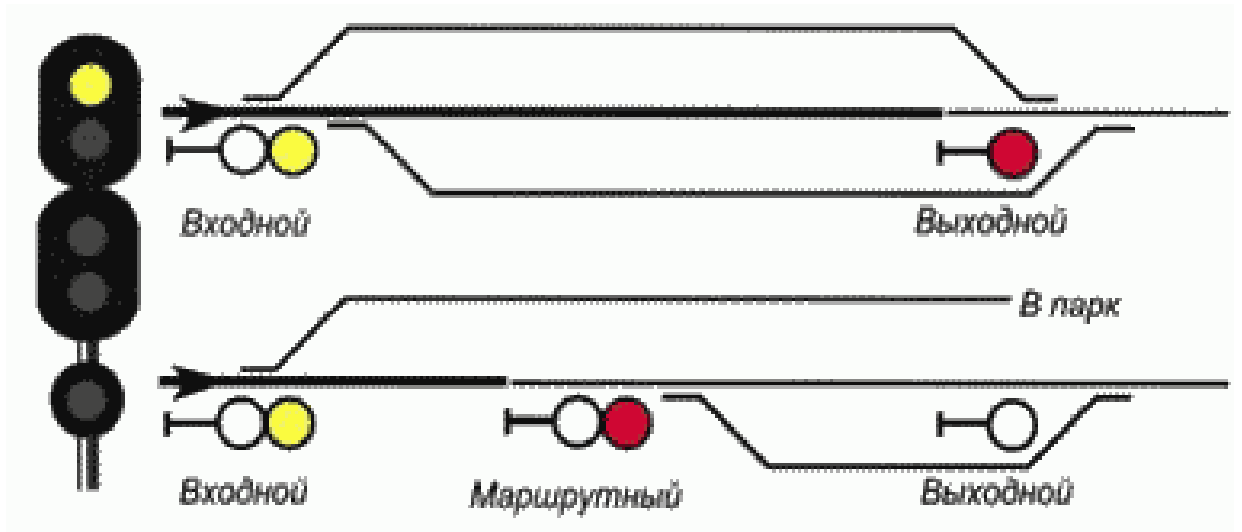


Рис. 3

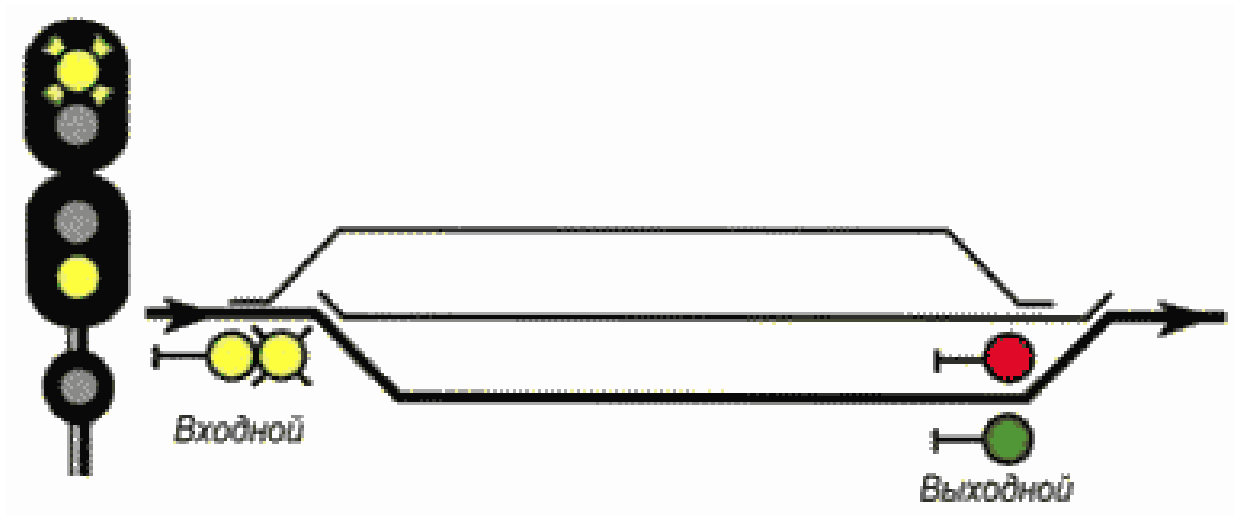


Рис. 4

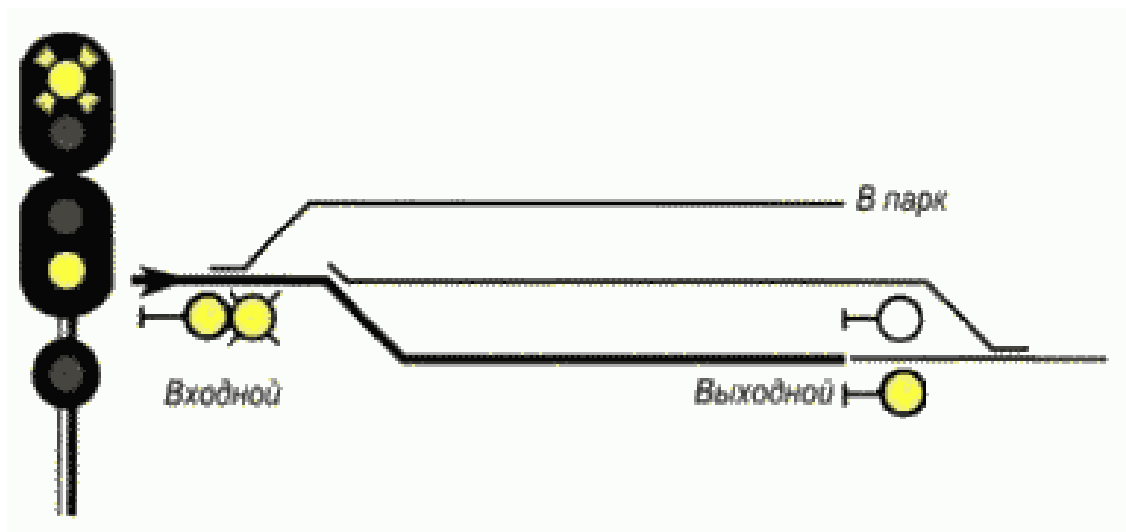


Рис. 4а

Допускается до реконструкции устройств железнодорожной автоматики и

телемеханики для приема поездов на железнодорожную станцию по неправильному пути с двухпутного (многопутного) перегона подавать входным светофором сигналы:

- 1) два желтых огня - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с уменьшенной скоростью и готовностью остановиться у следующего выходного (маршрутного) светофора или предельного столбика;
- 2) один красный огонь - стой! Запрещается проезжать светофор.

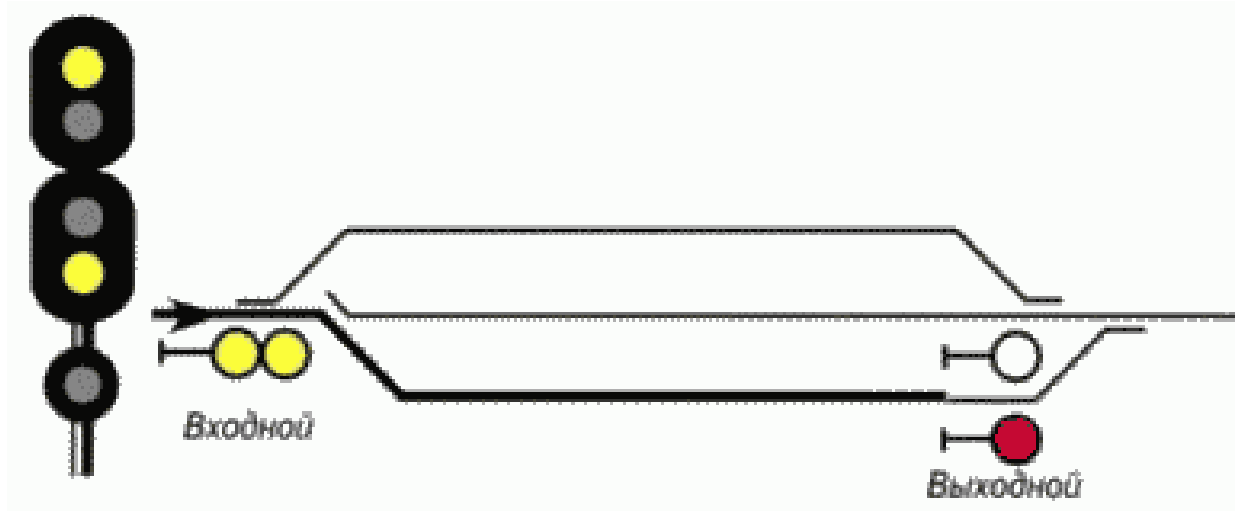


Рис. 5

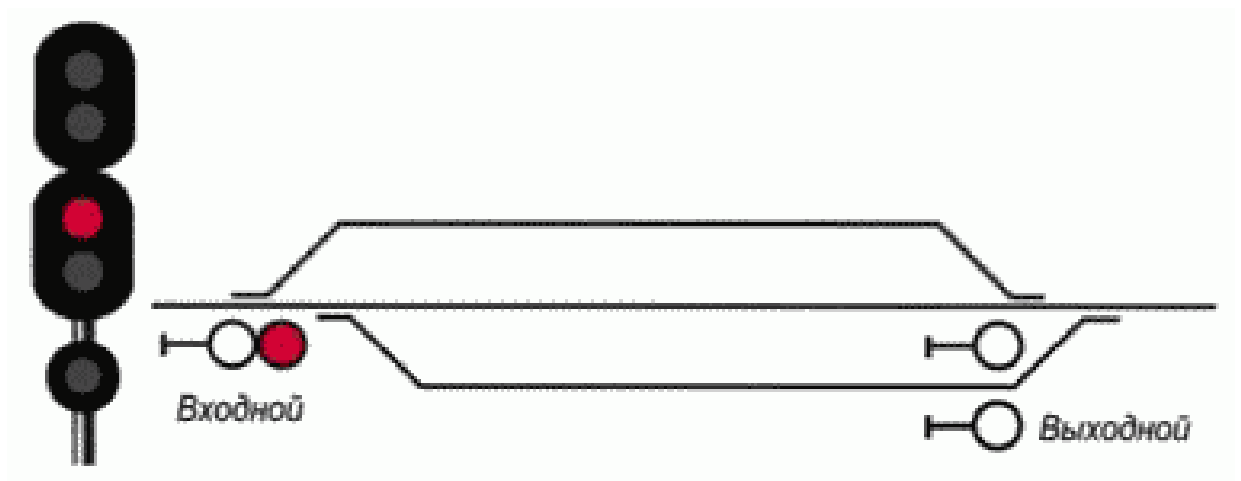


Рис. 6

На железнодорожных путях необщего пользования в дополнение к сигналам входных светофоров, указанных в настоящем пункте, может подаваться сигнал: один лунно-белый огонь - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию при погашенных основных огнях светофора до первого попутного маневрового светофора с дальнейшим движением маневровым порядком на железнодорожный путь, частично занятый железнодорожным подвижным составом

или к объекту, расположенному на железнодорожных путях необщего пользования, с особой бдительностью и готовностью остановиться (рис. 7).

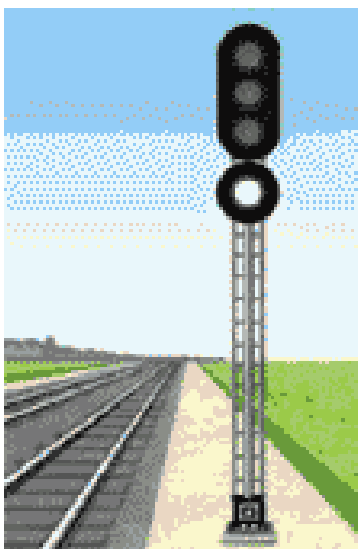


Рис. 7

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

1) один зеленый мигающий и один желтый огни и одна зеленая светящаяся полоса - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с отклонением по стрелочному переводу со скоростью не более 80 км/ч; следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и разрешает его проследование с установленной скоростью, но не более 80 км/ч (рис. 8);

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

3) два желтых огня и одна зеленая светящаяся полоса - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с отклонением по стрелочному переводу со скоростью не более 60 км/ч и готовностью остановиться; следующий светофор закрыт (рис. 10);

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

5) два желтых огня, из них верхний мигающий, и две зеленые светящиеся полосы - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с отклонением по стрелочному переводу со скоростью не более 120 км/ч; следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью (рис. 12);

б) два желтых огня и две зеленые светящиеся полосы - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с отклонением по стрелочному переводу со скоростью не более 60 км/ч и готовностью остановиться; следующий светофор закрыт (рис. 13).

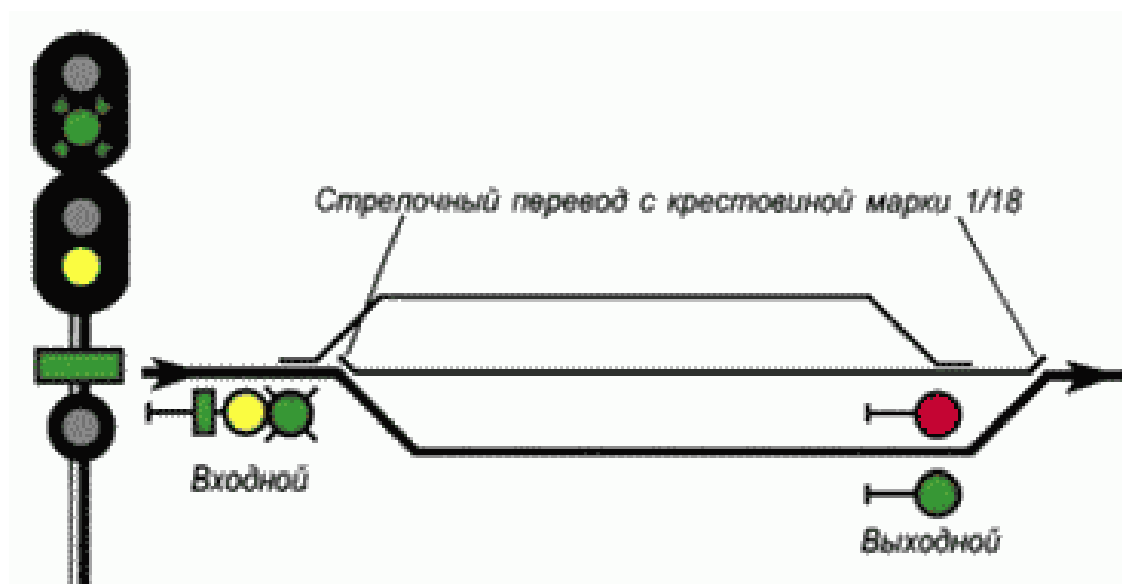


Рис. 8

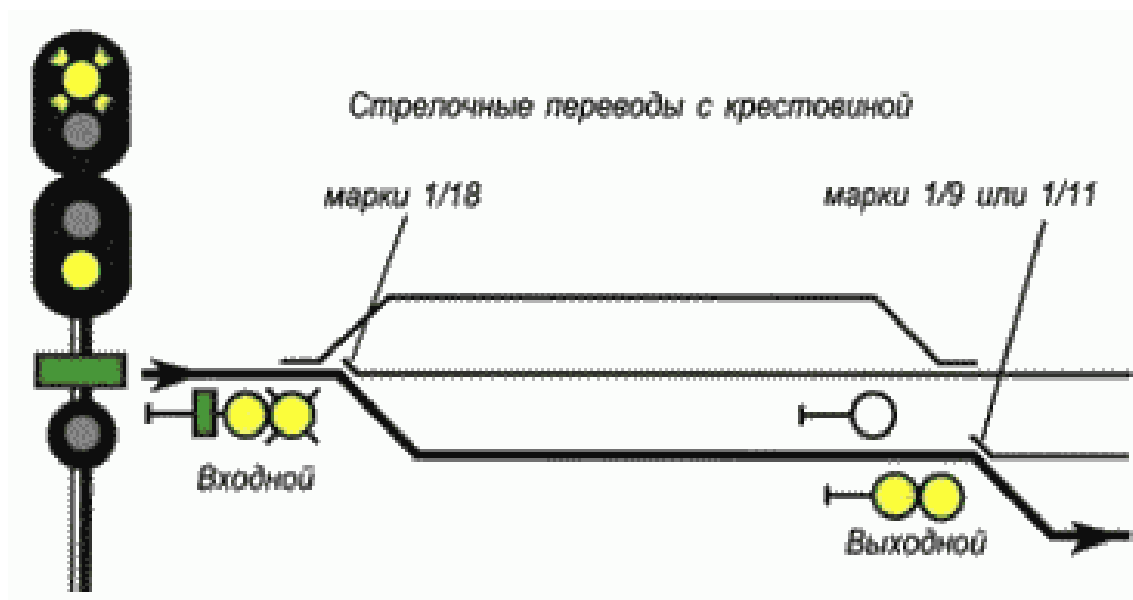


Рис. 9

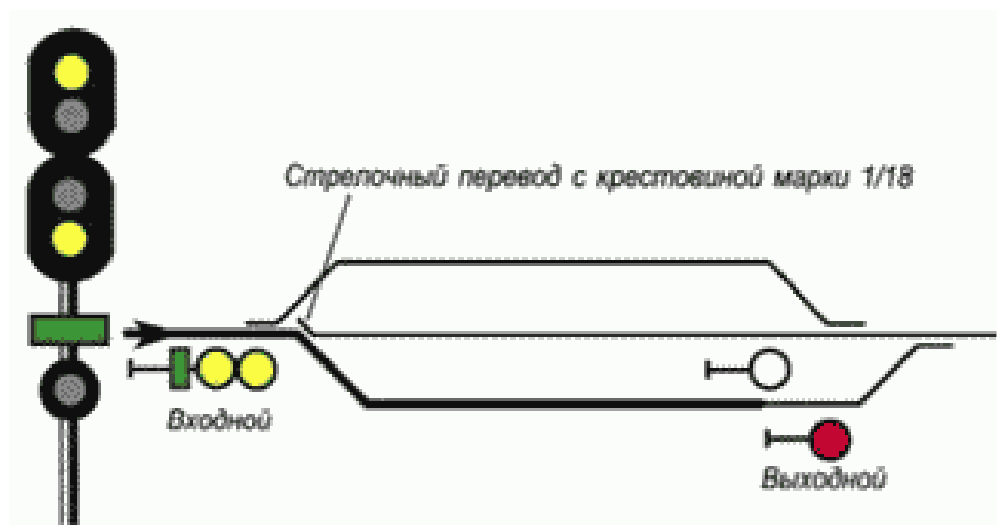


Рис. 10

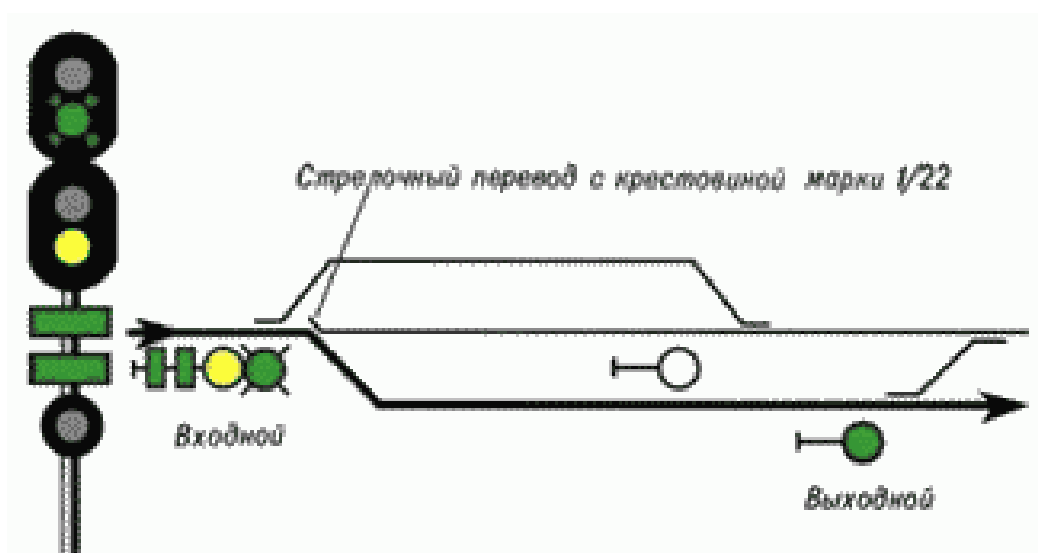


Рис. 11

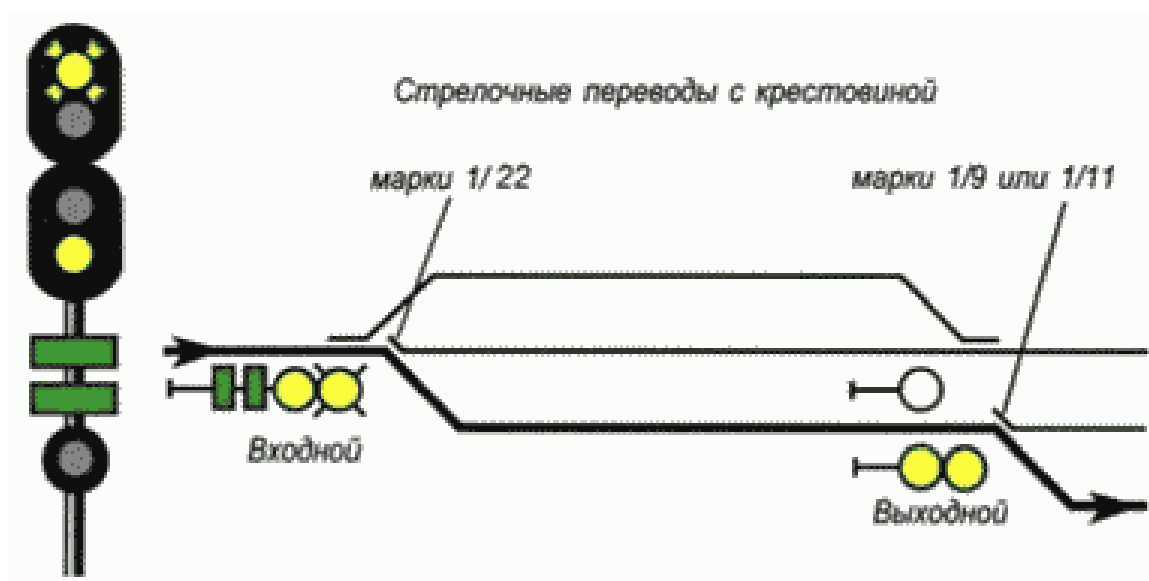


Рис. 12

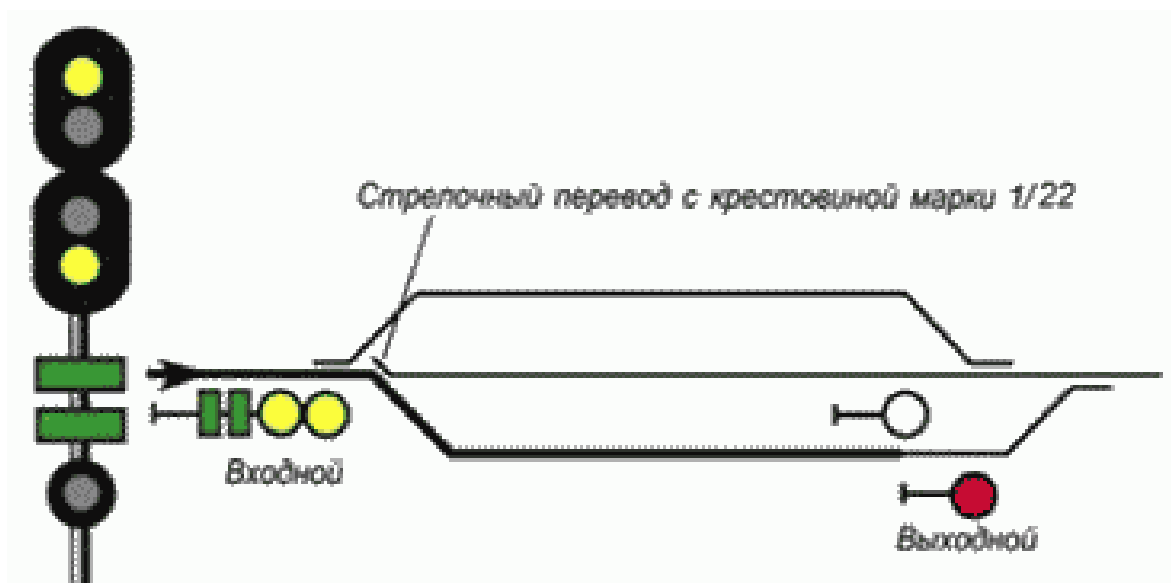


Рис. 13

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

На отдельных железнодорожных станциях по решению владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования на входных и маршрутных светофорах может применяться сигнал: три желтых огня - разрешается локомотиву, моторвагонному и специальному самоходному подвижному составу следовать на свободный участок железнодорожного пути с особой осторожностью и со скоростью на железнодорожных путях общего пользования - не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч, до маршрутного светофора с красным огнем (рис. 15).

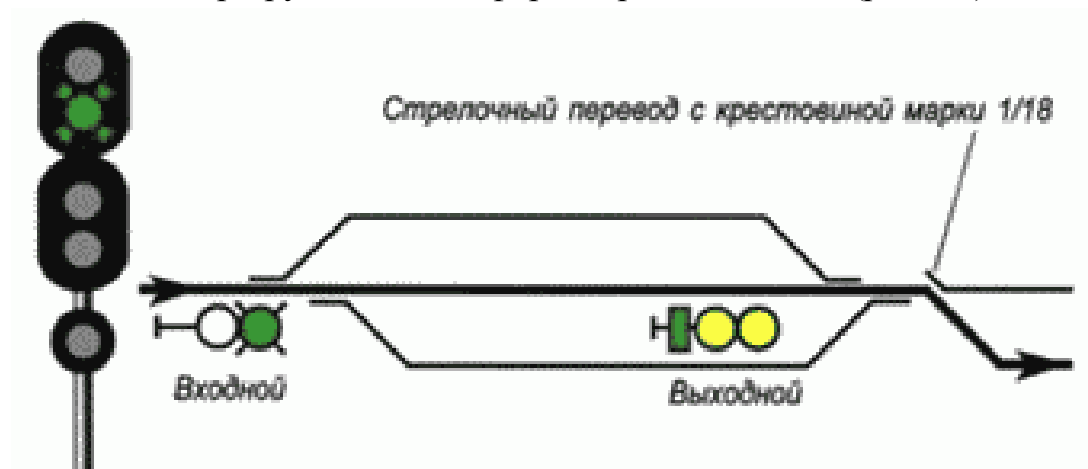


Рис. 14

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

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

Отправление по пригласительному сигналу выходного светофора разрешается только на пути двухпутных (многопутных) перегонов, оборудованных автоблокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, по правильному пути.

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

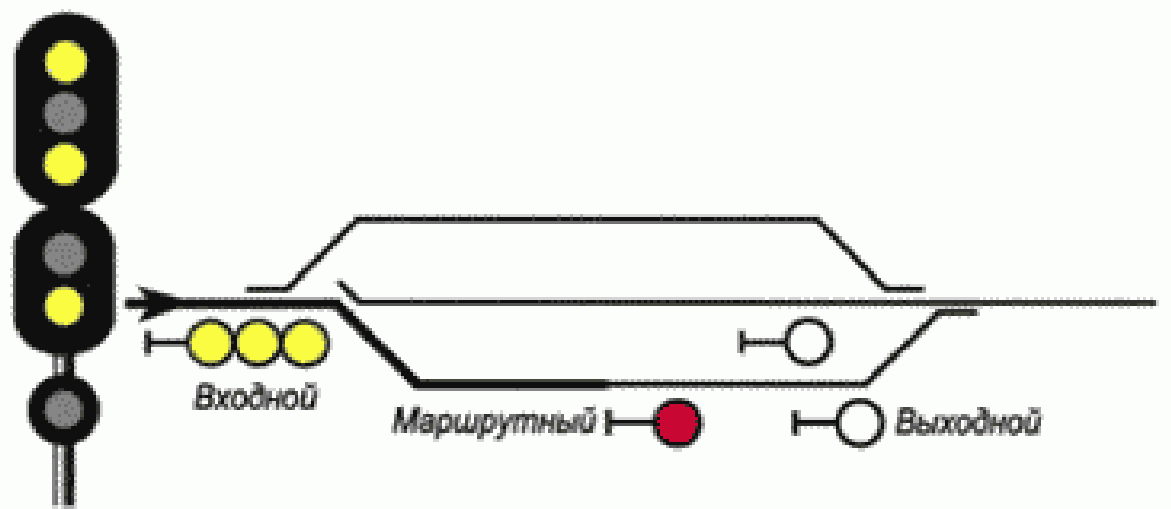


Рис. 15

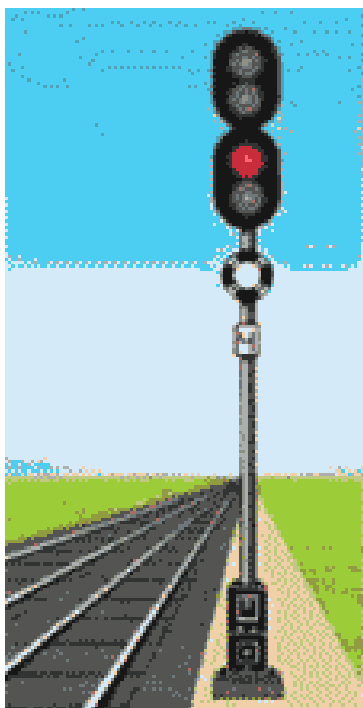


Рис. 16

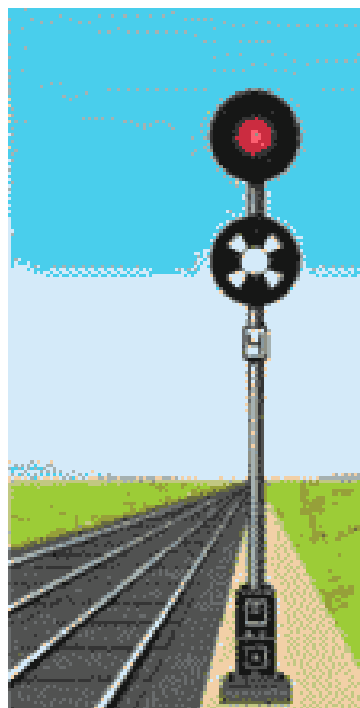


Рис. 17

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

1) один зеленый огонь - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции (в том числе с бокового пути) и следовать со скоростью, установленной владельцем инфраструктуры; впереди свободны два или более блок-участка (рис. 18);.

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

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

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

5) один красный огонь - стой! Запрещается проезжать светофор (рис. 22, 23).

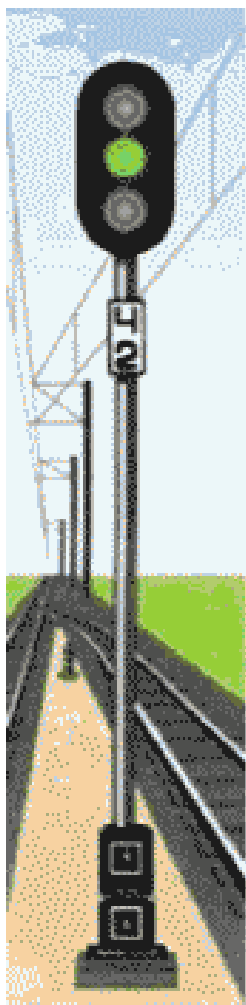


Рис. 18

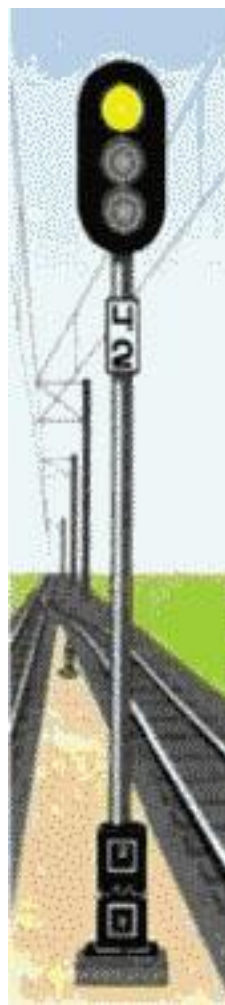


Рис. 19

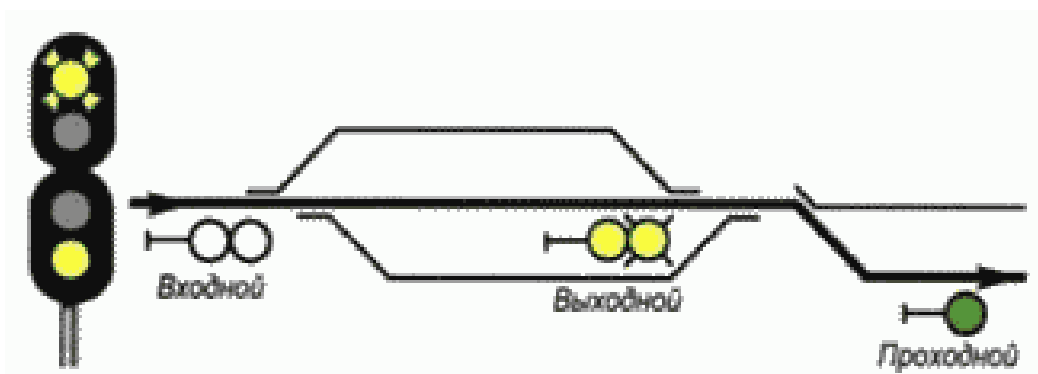


Рис. 20

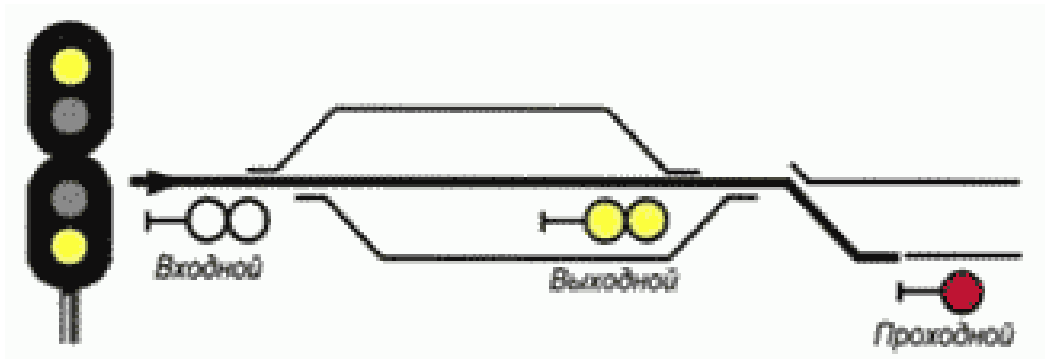


Рис. 21

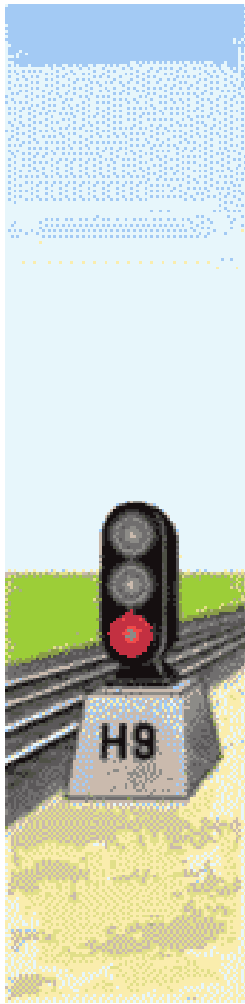


Рис. 22

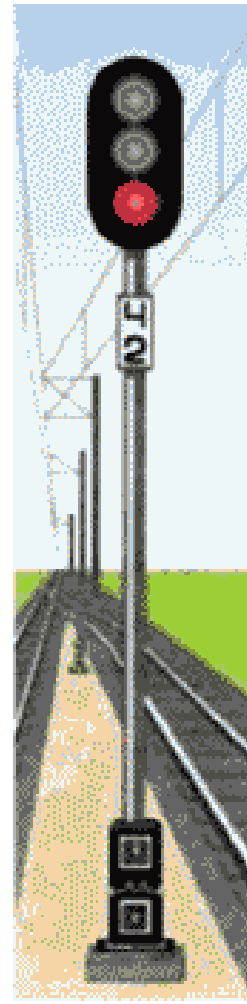


Рис. 23

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

1) один зеленый мигающий и один желтый огни и одна зеленая светящаяся полоса - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 80 км/ч; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу;

следующий светофор открыт (рис. 24);

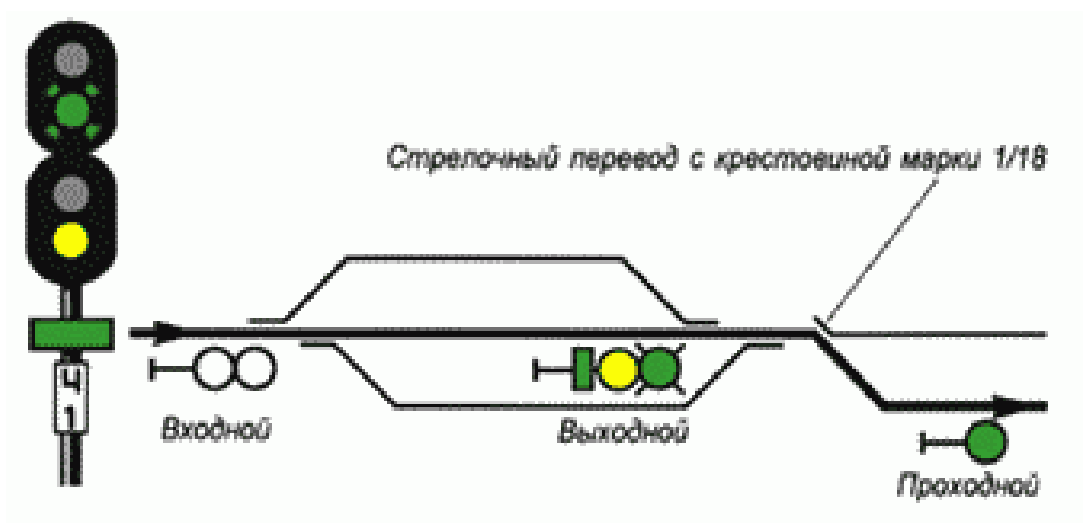


Рис. 24

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

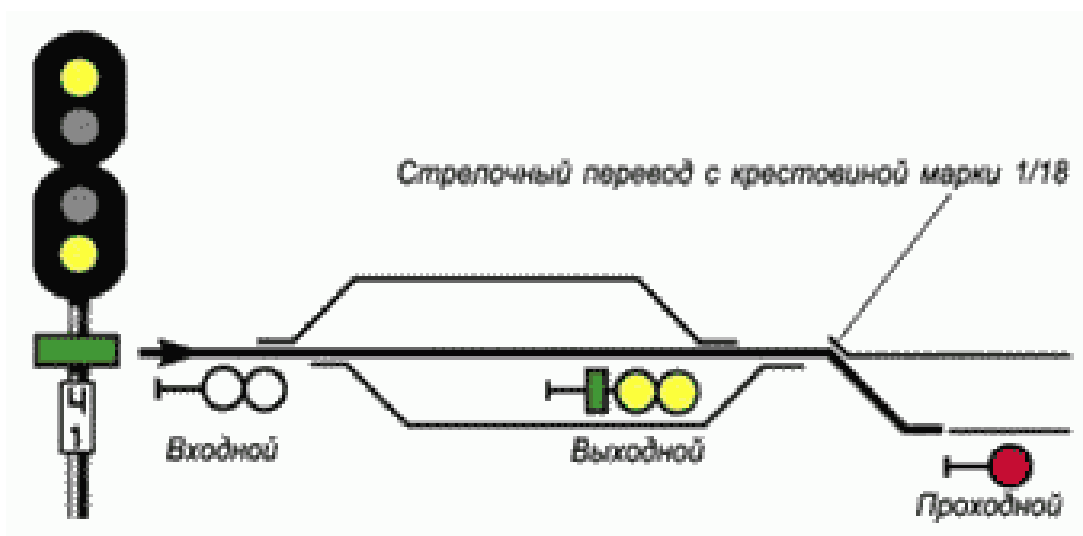


Рис. 25

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

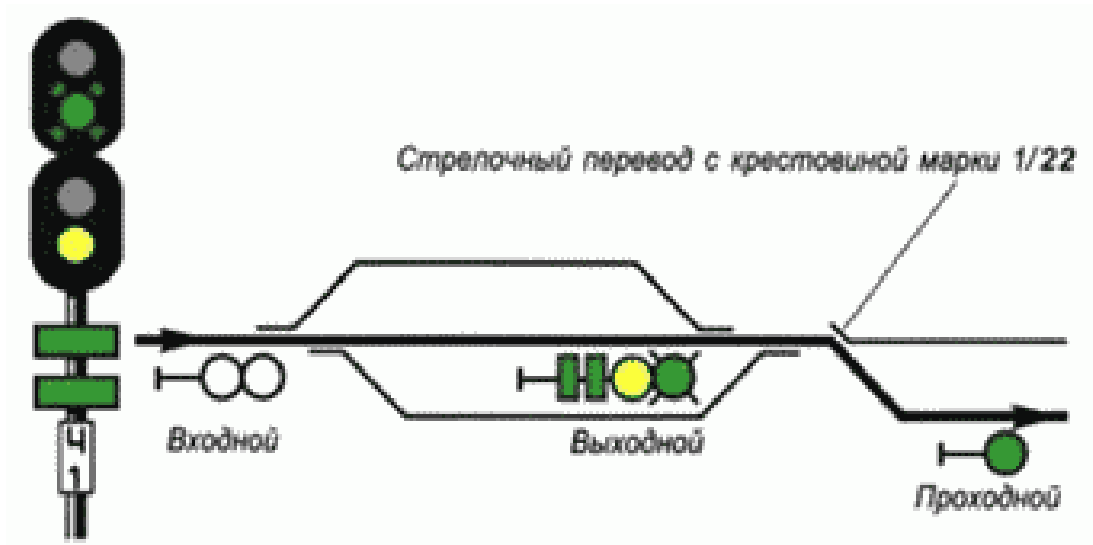


Рис. 26

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

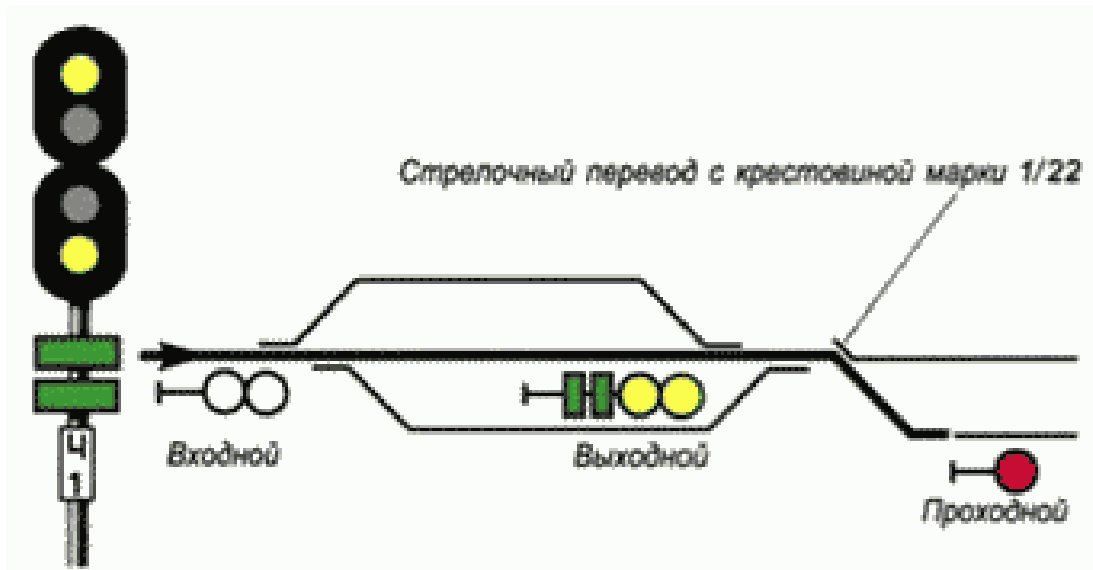


Рис. 27

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

1) один зеленый огонь - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции (в том числе с бокового пути) и следовать со скоростью установленной владельцем инфраструктуры; перегон до следующей железнодорожной станции (путевого поста) свободен (рис. 28);

2) один красный огонь - стой! Запрещается проезжать светофор (рис. 29);

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

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

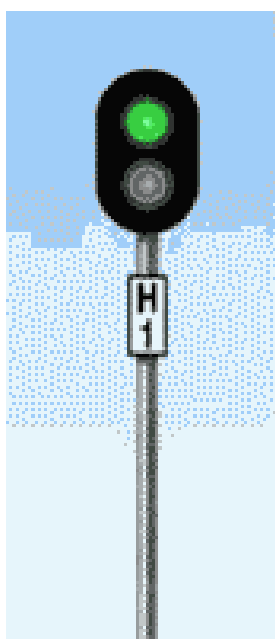


Рис. 28

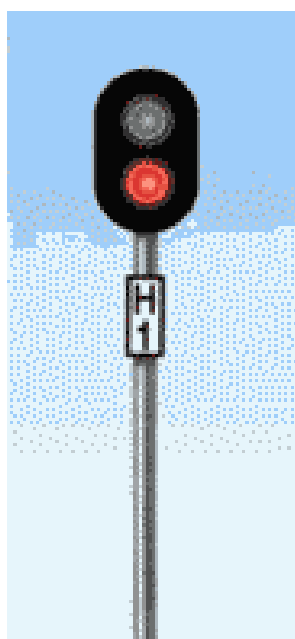


Рис. 29

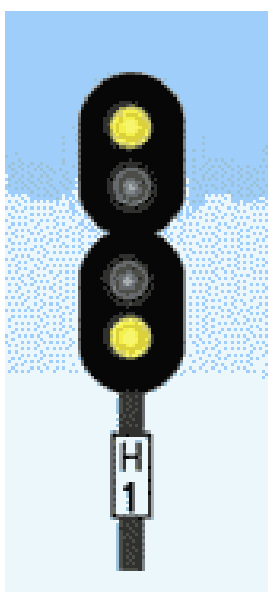


Рис. 30

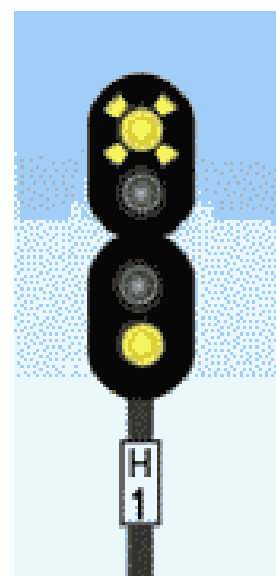


Рис. 30а

1.23. На участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, и участках, оборудованных постоянно действующей двухсторонней автоблокировкой для движения по неправильному пути по показаниям локомотивных светофоров, выходными светофорами подаются сигналы:

1) один зеленый и один лунно-белый огни - разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции (в том числе с бокового пути) и следовать со скоростью, установленной владельцем инфраструктуры, впереди свободны два или более блок-участка (рис. 31);

2) один желтый и один лунно-белый огни - разрешается поезду отправиться с

железнодорожной станции, впереди свободен один блок-участок (рис. 32);

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

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

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

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

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

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

9) один красный огонь - стой! Запрещается проезжать светофор.

10) один зеленый огонь - разрешается поезду отправиться со станции (в том числе с бокового пути) со скоростью, установленной владельцем инфраструктуры; на свободный от поездов перегон до входного светофора следующей станции.

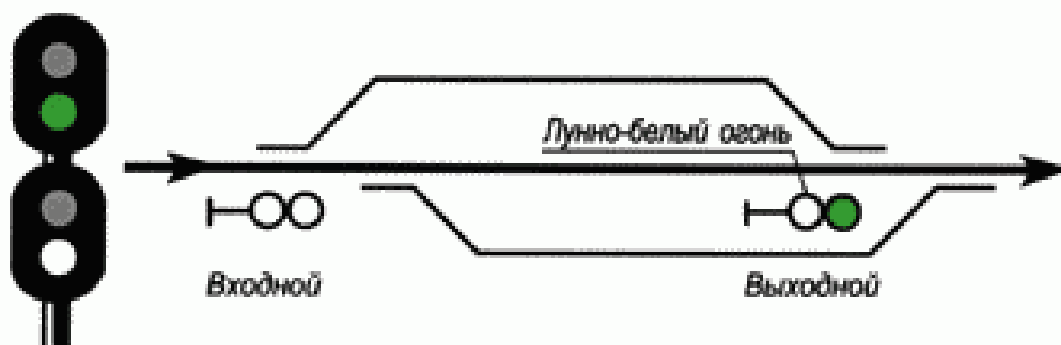


Рис. 31

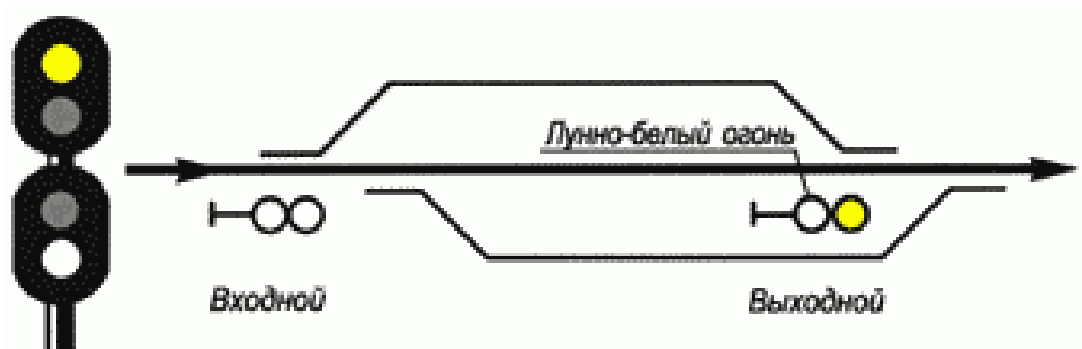


Рис. 32

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

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

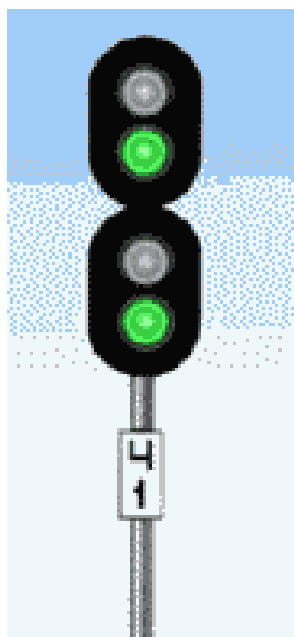


Рис. 33

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

При включении на двухпутных и многопутных перегонах с односторонней автоблокировкой временных устройств организации движения по неправильному пути по сигналам локомотивных светофоров на период производства ремонтных, строительных и восстановительных работ допускается отправление поездов по неправильному пути по сигналам, установленным для движения по правильному пути.

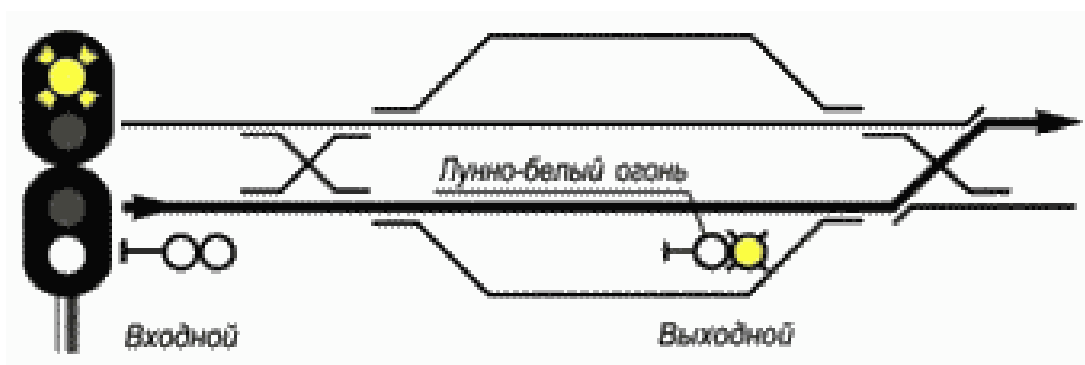


Рис. 34

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

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

погашенном красном огне выходного светофора (рис. 35).

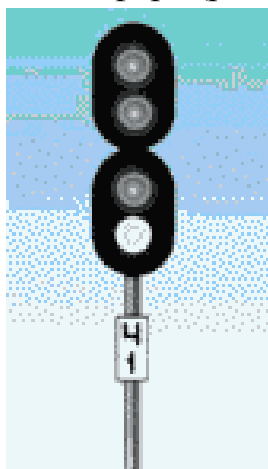


Рис. 35

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

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

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



Рис. 36

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

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

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

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

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

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

6) один красный огонь - стой! Запрещается проезжать светофор.

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

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

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

3) один красный огонь - стой! Запрещается проезжать светофор (рис. 39).

1.28. На участках, оборудованных автоблокировкой с трехзначной

сигнализацией, на светофоре (входном, маршрутном, выходном или проходном), ограждающем на главном железнодорожном пути блок-участок длиной менее требуемого тормозного пути, устанавливается световой указатель белого цвета в виде двух вертикальных стрел (рис. 38), а на предупредительном к нему светофоре - такой же указатель в виде одной стрелы (рис. 37); данные указатели могут выполняться в виде вертикальной стрелы из светоотражающего материала.

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

Световые указатели сохраняют сигнальные значения и в погашенном состоянии.

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

- 1) один зеленый огонь - впереди свободны три или более блок-участка;
- 2) один желтый и один зеленый огни - впереди свободны два блок-участка (рис. 40);
- 3) один желтый огонь - впереди свободен один блок-участок;
- 4) один красный огонь - стой! Запрещается проезжать светофор.

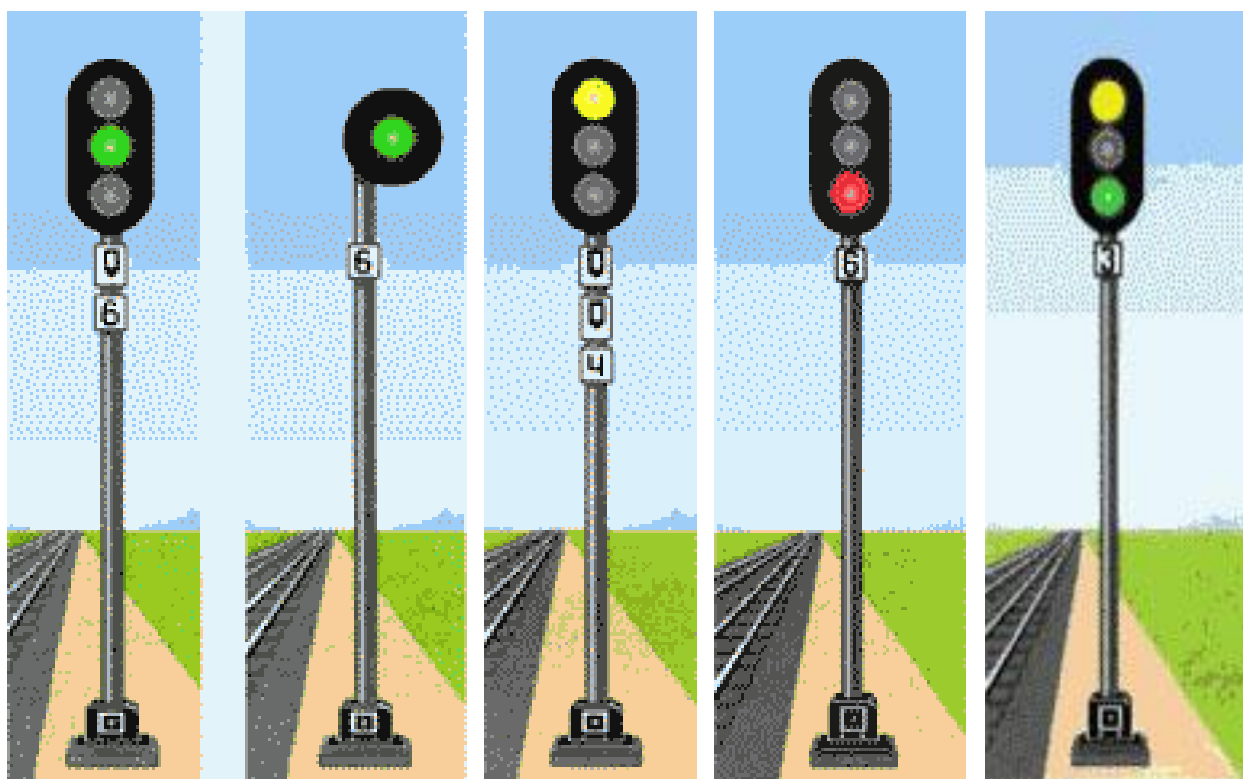


Рис. 37

Рис. 38

Рис. 39

Рис. 40

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

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

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

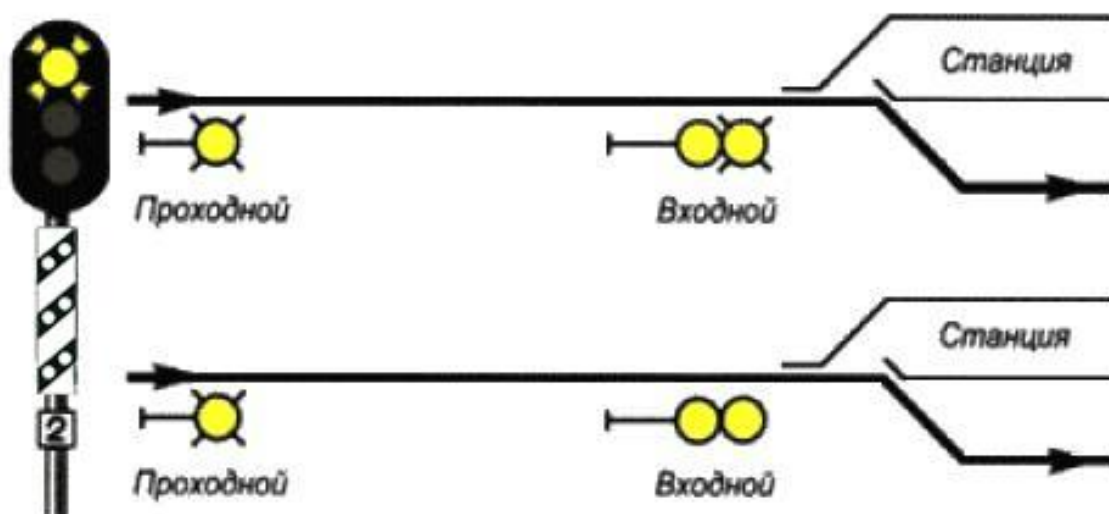


Рис. 41

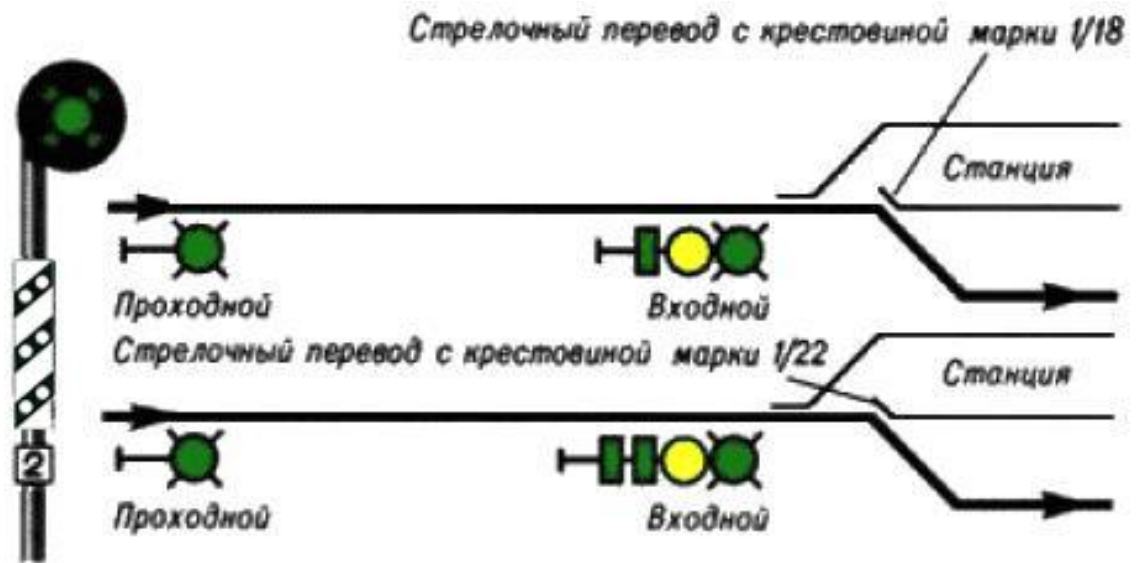


Рис. 42

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

Аналогичная табличка устанавливается на обратной стороне мачты светофора, который является предвходным при следовании по неправильному пути, а также на предвходном сигнальном указателе «Граница блок-участка» на перегонах, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов с фиксированными блок-участками.

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

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

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

1.32. На участках с автоблокировкой и участках с автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов на затяжном подъеме применяется условно-разрешающий сигнал проходного светофора в виде буквы «Т» прозрачно-белого цвета с отражателями, нанесенными на щите (рис. 45, 45а). Условно-разрешающий сигнал разрешает грузовому поезду проследование светофора с красным огнем или знака «Граница блок-участка» при показании локомотивного светофора «желтый огонь с красным» со скоростью на железнодорожных путях общего пользования - не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

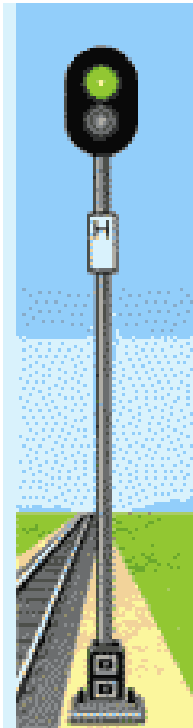


Рис. 43

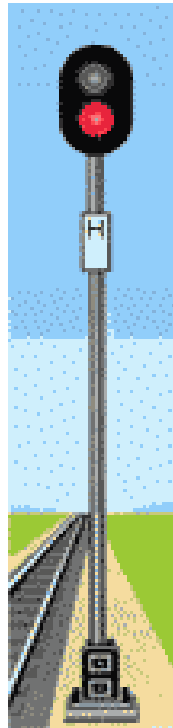


Рис. 44

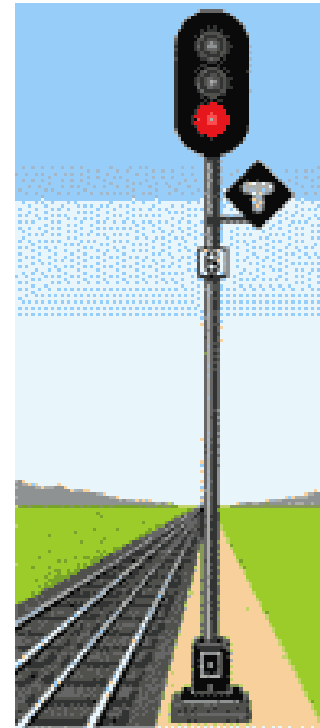


Рис. 45

Условно-разрешающий сигнал закрепляется на опоре светофора или на опоре сигнального знака «Граница блок-участка». Условно-разрешающий сигнал может применяться как в правильном, так и в неправильном направлении движения.

Условно-разрешающий сигнал действует до следующего проходного светофора или сигнального знака «Граница блок-участка».

На участках с автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов с изменяемыми от скорости движения поезда («подвижными») блок-участками, в начале затяжного подъема устанавливается условно-разрешающий сигнал на отдельной стойке (рис. 45б), а конце затяжного подъема – знак «Отмена действия условно-разрешающего сигнала» (рис. 45в).



Рис. 45а



Рис. 45б



Рис. 45в

1.33. Светофорами прикрытия подаются сигналы:

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

2) один красный огонь - стой! Запрещается проезжать светофор (рис. 47).

Не допускается совмещение светофоров прикрытия с другими светофорами.

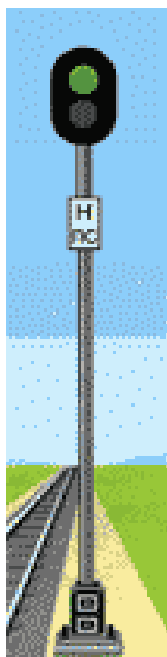


Рис. 46

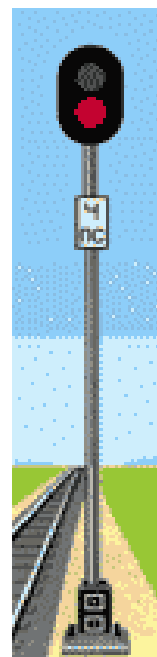


Рис. 47

1.34. Заградительными светофорами подается сигнал: один красный огонь - стой! Запрещается проезжать светофор (рис. 48).

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

Нормально сигнальные огни заградительных светофоров и предупредительных к ним не горят (рис. 50), и в этом положении светофоры

сигнального значения не имеют. В отдельных случаях по решению владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования могут применяться заградительные и предупредительные к ним светофоры с непрерывно горящими сигнальными огнями.

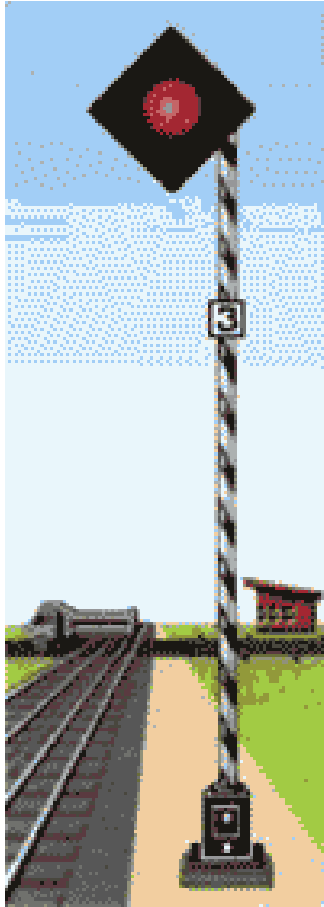


Рис. 48



Рис. 49

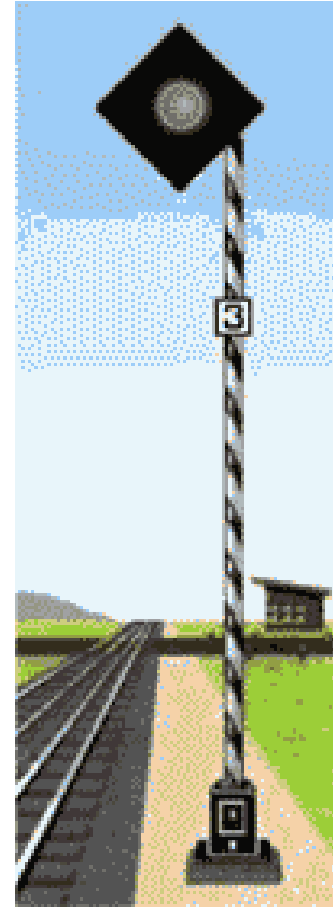


Рис. 50

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

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

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

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

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

3) один желтый мигающий огонь - разрешается движение с установленной скоростью; входной светофор открыт и требует проследования его с уменьшенной

скоростью; поезд принимается на боковой железнодорожный путь железнодорожной станции.

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

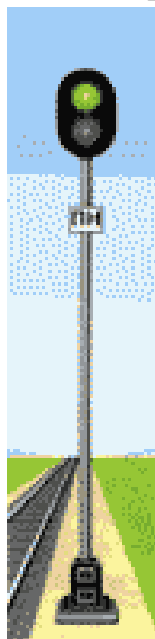


Рис. 51

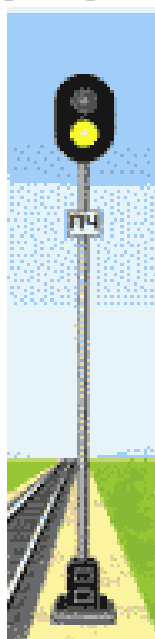


Рис. 52

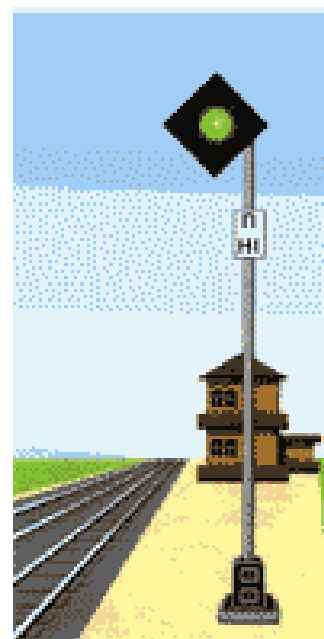


Рис. 53

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

- 1) один лунно-белый огонь - маневровый светофор открыт (рис. 54);
- 2) один желтый огонь - въездной (выездной), технологический светофор открыт (рис. 55).

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

Пассажирские поезда, имеющие остановку на железнодорожной станции с такими светофорами, могут быть приведены в движение только при наличии зеленого огня на повторительном светофоре. Порядок проезда неисправного повторительного светофора (или выходного) светофора устанавливается Правилами движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

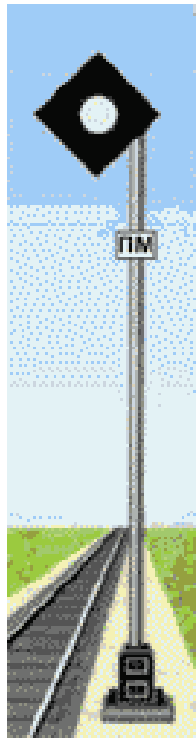


Рис. 54



Рис. 55

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

- 1) зеленый огонь - разрешается движение; на путевом светофоре, к которому приближается поезд, горит зеленый огонь (рис. 56);
- 2) желтый огонь - разрешается движение; на путевом светофоре, к которому приближается поезд, горит один или два желтых огня (рис. 57);



Рис. 56

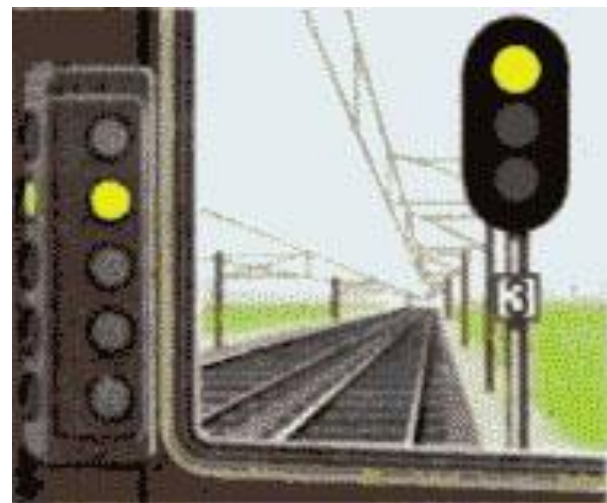


Рис. 57

- 3) желтый огонь с красным - разрешается движение с готовностью

остановиться; на путевом светофоре, к которому приближается поезд, горит красный огонь (рис. 58);

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

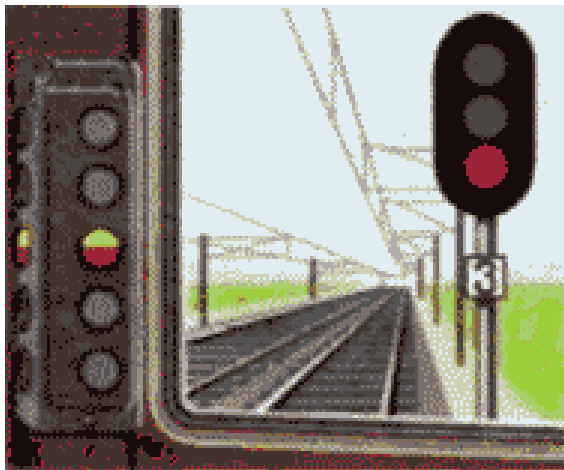


Рис. 58

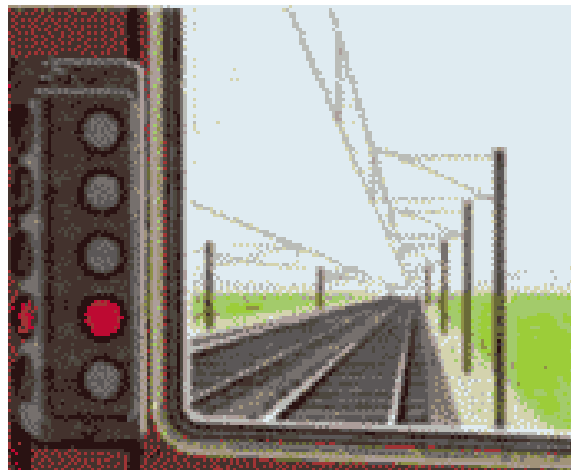


Рис. 59

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

Локомотивный светофор также сигнализирует:

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

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

1.38. На участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, локомотивными светофорами подаются сигналы:

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

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

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

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

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

При подходе к путевым светофорам локомотивные светофоры подают сигналы, указанные в пункте 1.35 настоящих Правил.

На участках, оборудованных автоблокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, могут применяться системы многозначной автоматической локомотивной сигнализации, которые посредством локомотивного устройства индикации передают информацию о количестве свободных впереди лежащих блок-участков и допустимой скорости движения (рис. 61). Порядок их применения устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

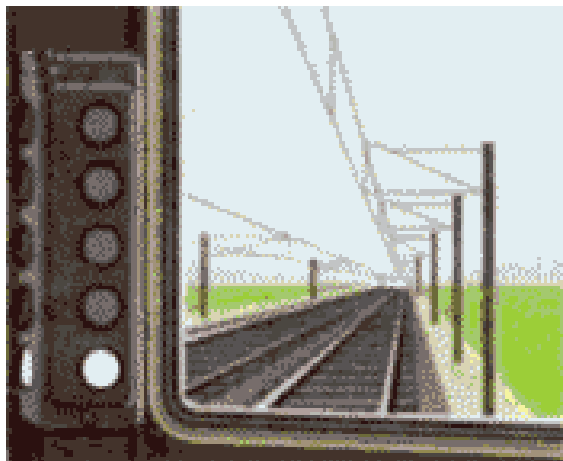


Рис. 60



Рис. 61

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

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

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

Технологическими светофорами подаются сигналы:

1) один желтый огонь - разрешается подача вагонов к объекту, расположенному на железнодорожных путях необщего пользования, с готовностью

остановиться (рис. 64);

2) красный огонь - стой (рис. 65);

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

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

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



Рис. 62

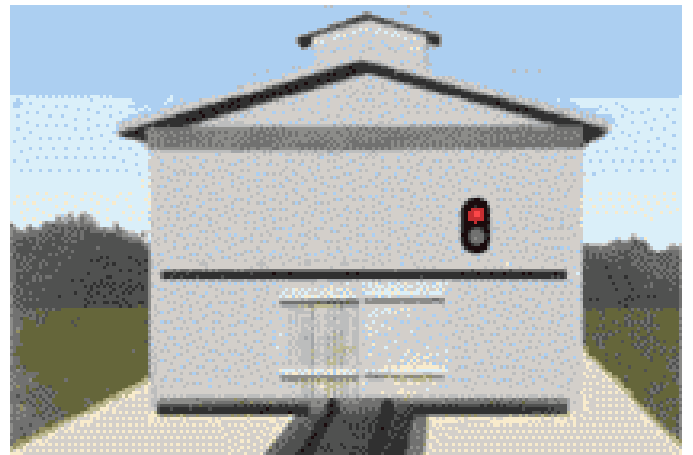


Рис. 63

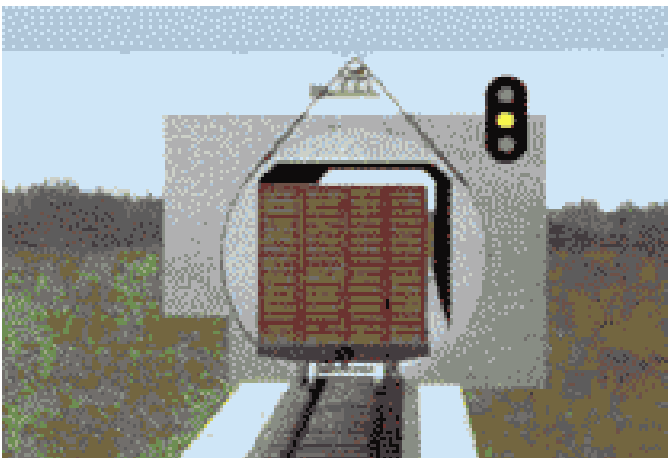


Рис. 64



Рис. 65



Рис. 66

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

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

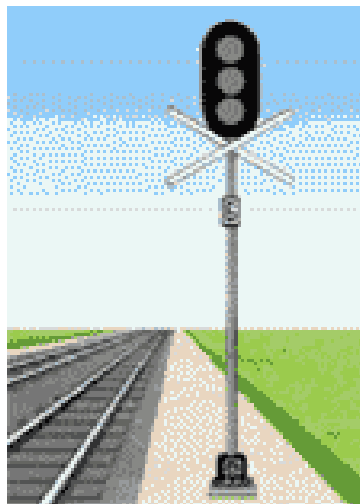


Рис. 67

IV. Сигналы ограждения на железнодорожном транспорте

1.41. Сигналы ограждения устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования с правой стороны по направлению движения на расстоянии не менее 3100 мм от оси крайнего железнодорожного пути.

В выемках (кроме скальных) и на выходах из них сигналы ограждения устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем

железнодорожного пути необщего пользования за пределами кюветов и лотков с полевой стороны. В сильно заносимых выемках и на выходах из них (в пределах до 100 м) указанные сигналы устанавливаются на расстоянии не менее 5700 мм от оси крайнего железнодорожного пути. Перечень таких выемок устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

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

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



Рис. 68



Рис. 69

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

владельцем железнодорожных путей необщего пользования (далее - расстояние «Т») - сигналы уменьшения скорости.

В таблице 1 и на всех схемах, указанных в настоящих Правилах, расстояния даны в метрах.

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

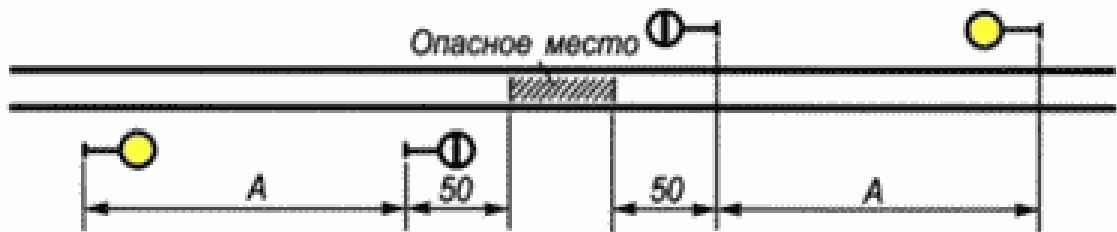


Рис. 70



Рис. 71

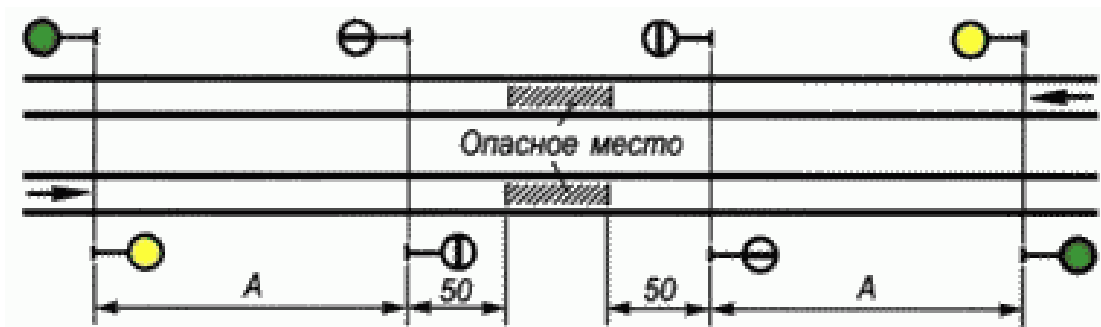


Рис. 72

Таблица 1

N п/п	Руководящий спуск и максимальная допускаемая скорость движения поездов на перегоне	Расстояние от сигнальных знаков «Начало опасного места» и «Конец опасного места» до сигналов	Расстояние от переносных красных сигналов и от места внезапно возникшего

		уменьшения скорости А	препятствия до первой петарды Б
1	На перегонах, где имеются руководящие спуски менее 0,006, при скорости движения:	800	1000
	грузовых поездов - не более 80 км/ч, пассажирских и рефрижераторных поездов - не более 100 км/ч		
	рефрижераторных поездов 101 ... 120 км/ч, пассажирских поездов 101 ... 140 км/ч	1000	1200
	грузовых поездов 81 ... 90 км/ч	1100	1300
	пассажирских поездов 141 ... 200 км/ч	1400	1600
	пассажирских поездов 201 ... 250 км/ч	1600	2000
2	На перегонах, где имеются руководящие спуски 0,006 и круче, но не более 0,010, при скорости движения:	1000	1200
	грузовых поездов - не более 80 км/ч, пассажирских и рефрижераторных поездов - не более 100 км/ч		
	рефрижераторных поездов 101 ... 120 км/ч, пассажирских поездов 101 ... 140 км/ч	1100	1300
	грузовых поездов 81 ... 90 км/ч	1300	1500
	пассажирских поездов 141 ... 200 км/ч	1500	1700

	пассажирских поездов 201 ... 250 км/ч	1700	2000
3	На перегонах, где имеются руководящие спуски круче 0,010	Устанавливается владельцем инфраструктуры	

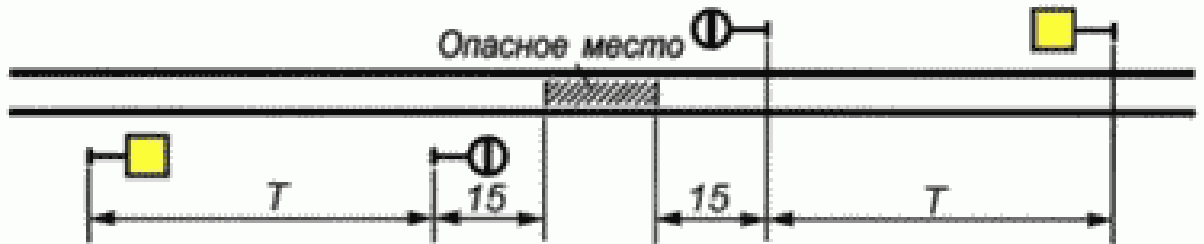


Рис. 73



Рис. 74

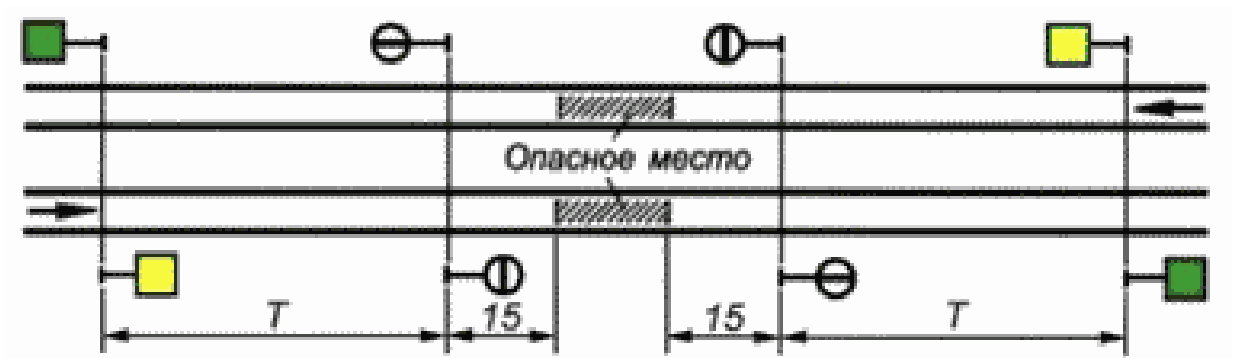


Рис. 75

1.43. К переносным сигналам относятся:

- 1) щиты прямоугольной формы красного цвета с обеих сторон или с одной стороны красного, а с другой - белого цвета;
- 2) квадратные щиты желтого цвета (обратная сторона зеленого цвета);

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

1.44. Переносными сигналами предъявляются требования:

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

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

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

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

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

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

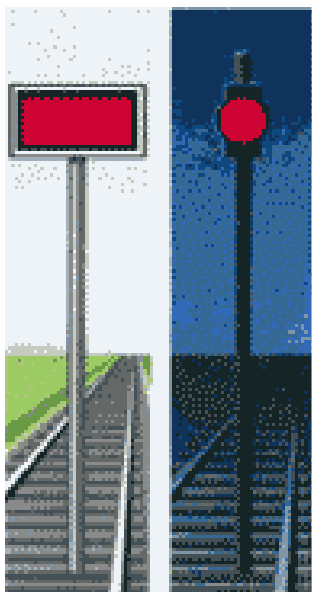


Рис. 76

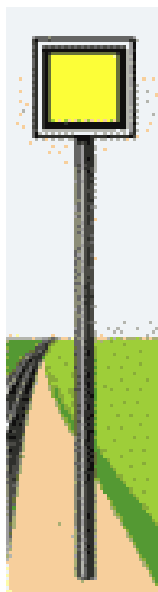


Рис. 77

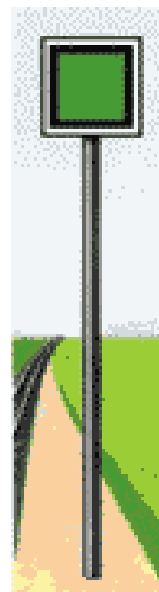


Рис. 78

1.45. Всякое препятствие для движения поездов на перегоне должно быть ограждено сигналами остановки независимо от того, ожидается поезд (маневровый

состав) или нет.

Запрещается:

приступать к работам до ограждения сигналами препятствия или места производства работ, опасного для движения;

снимать сигналы, ограждающие препятствие или место производства работ, до устранения препятствия, полного окончания работ, проверки состояния железнодорожного пути, контактной сети и соблюдения габарита.

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

Для установки и охраны переносных сигналов, ограждающих место производства работ на железнодорожном пути, предупреждения работающих на железнодорожных путях о приближении железнодорожного подвижного состава, руководитель работ назначает специальных работников (далее - сигналистов), прошедших проверку знаний соответствующих документов. При наличии автоматизированной системы ограждения места производства работ допускается сигналистов не выставлять.

При производстве работ на железнодорожном пути, в том числе развернутым фронтом, а также на кривых участках малого радиуса, в выемках и других местах с плохой видимостью сигналов и на участках с интенсивным движением поездов руководитель работ обязан установить связь (телефонную или по радио) с сигналистами. Сигналисты и руководители работ должны иметь носимые радиостанции, при необходимости могут использоваться устройства мобильной радиосвязи.

Не допускается производство работ при отсутствии связи между руководителем работ и сигналистами.

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

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

Схемы ограждения препятствий и мест производства работ на

железнодорожных путях общего пользования на однопутном участке приведены на рис. 79, на одном из железнодорожных путей двухпутного участка - на рис. 80, на обоих железнодорожных путях двухпутного участка - на рис. 81, а на железнодорожных путях необщего пользования - соответственно на рис. 82, 83, 84.

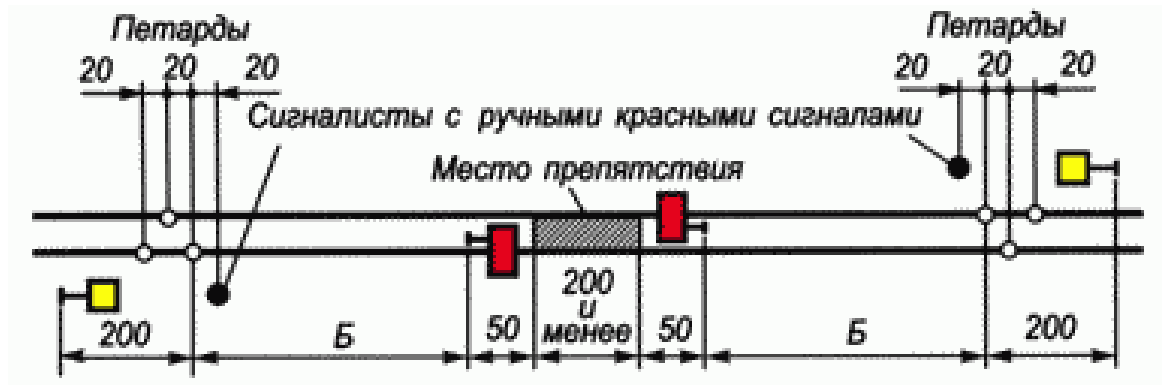


Рис. 79



Рис. 80

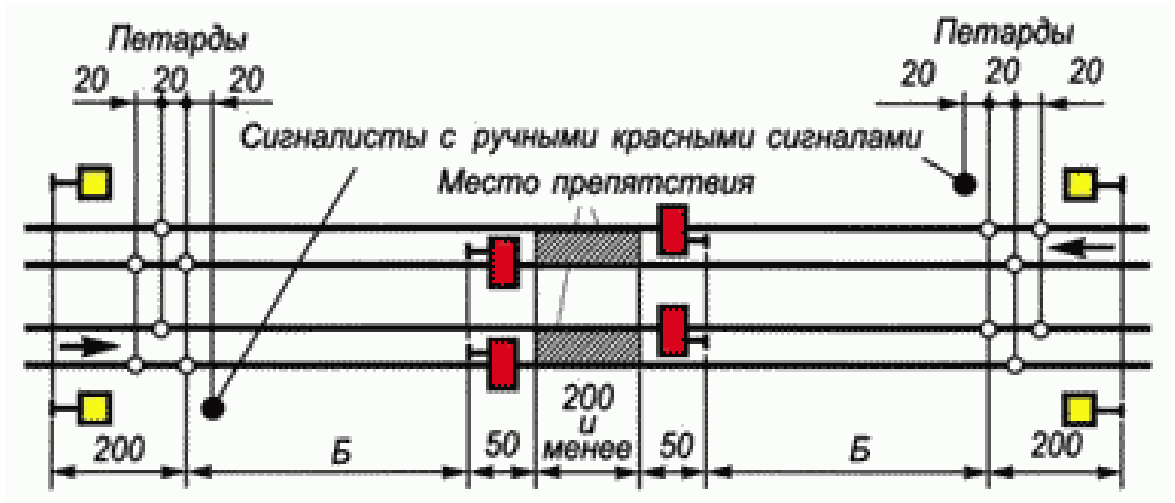


Рис. 81

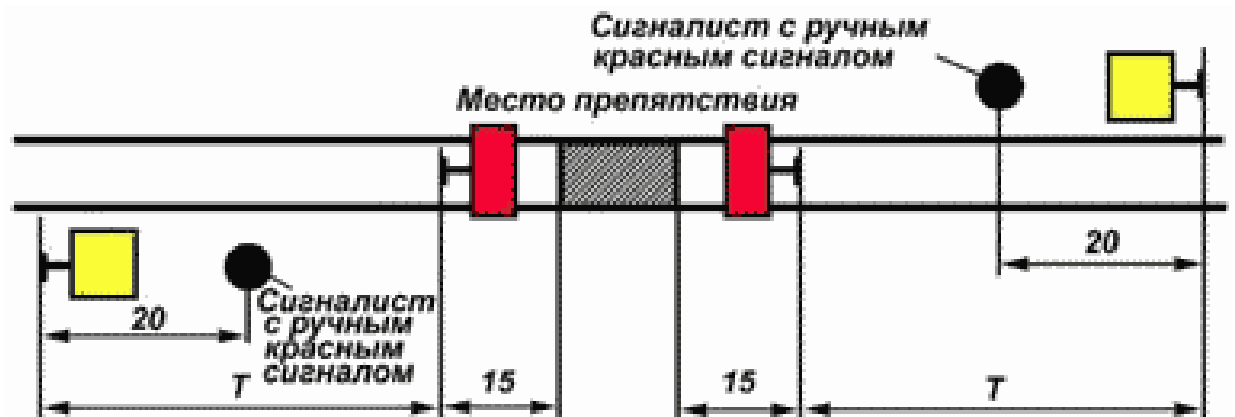


Рис. 82

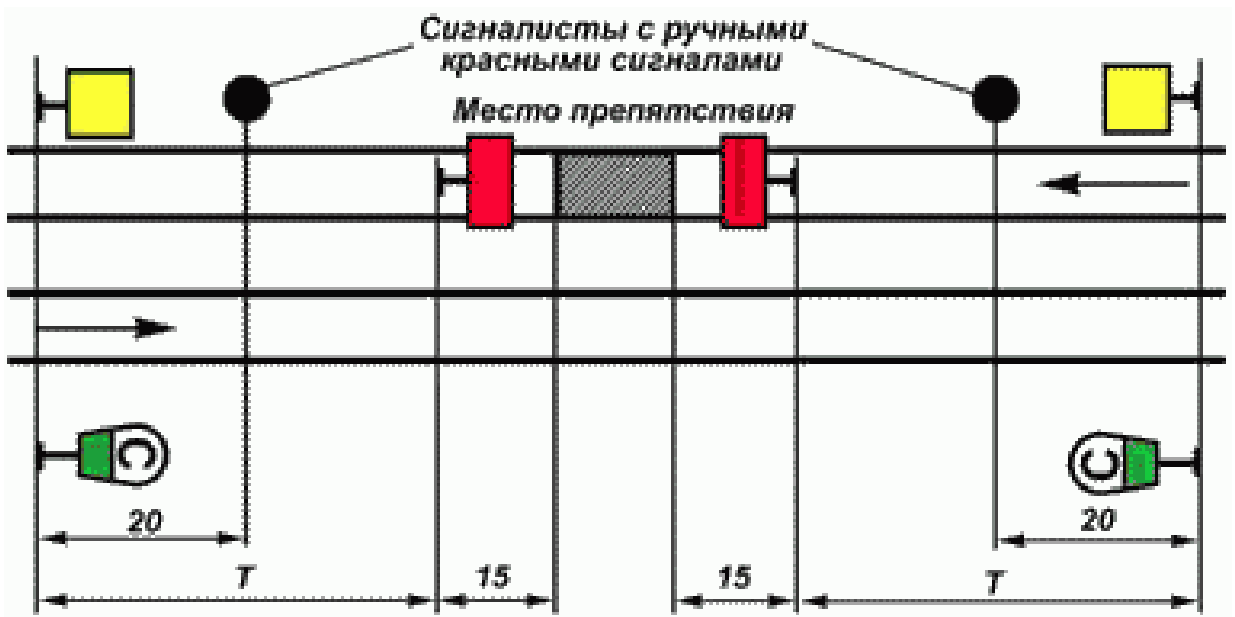


Рис. 83

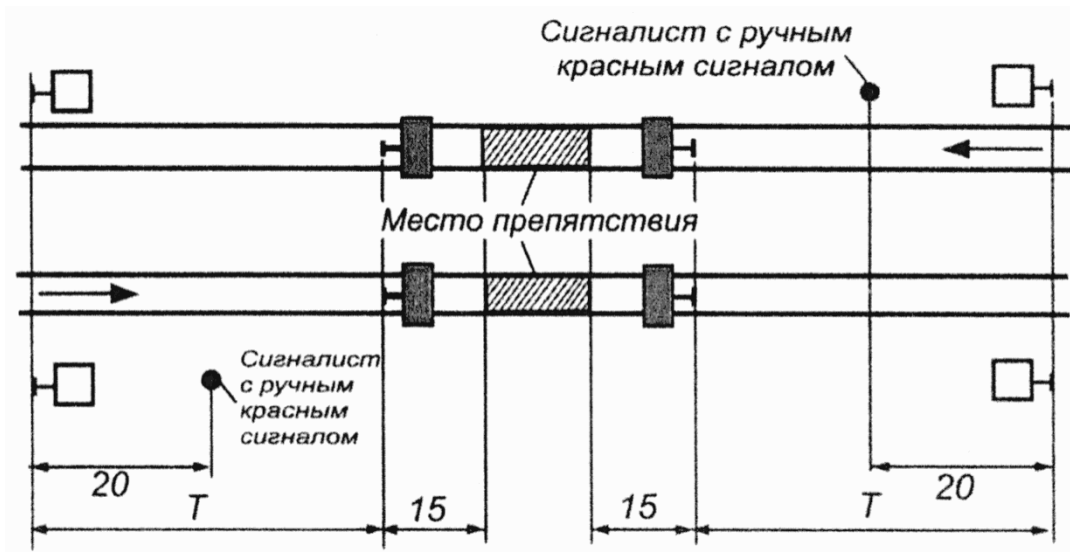


Рис. 84

На железнодорожных путях общего пользования переносные сигналы уменьшения скорости и петарды должны находиться под охраной сигналистов, стоящих с ручными красными сигналами в 20 м от первой петарды, а на железнодорожных путях необщего пользования - от сигналов уменьшения скорости в сторону места работ (места препятствия). Переносные красные сигналы должны находиться под наблюдением руководителя работ. Команду на снятие сигналов, может дать только руководитель работ.

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



Рис. 85

Если место препятствия или место производства работ на перегоне находится

вблизи железнодорожной станции и оградить это место в установленном порядке невозможно, то со стороны перегона оно ограждается так, как указано в настоящем пункте, а со стороны железнодорожной станции переносный красный сигнал устанавливается на оси железнодорожного пути против входного светофора (или сигнального знака «Граница станции»). При этом на железнодорожных путях общего пользования с укладкой трех петард, охраняемых сигналистом (рис. 86, 86а), а для железнодорожных путей необщего пользования без укладки петард (рис. 87). Если место препятствия или производства работ расположено на расстоянии менее 60 м от входного светофора (или сигнального знака «Граница станции»), то петарды со стороны железнодорожной станции не укладываются (рис. 86б), а на железнодорожных путях необщего пользования не устанавливаются переносные сигналы уменьшения скорости. Схема ограждения препятствия перед входным светофором на железнодорожных путях общего пользования приведена на рис. 86, а на железнодорожных путях необщего пользования - на рис. 87. Если по этому месту препятствия (работ) после снятия сигналов остановки поезда должны пропускаться с уменьшением скорости, то со стороны перегона оно ограждается установленным порядком, а со стороны станции против остяков выходкой стрелки и против входного сигнала устанавливаются переносные желтые сигналы и на расстоянии 50 м от места работ – сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места» (рис. 93). В том случае, когда расстояние от места работ до границы станции менее чем 50 м, сигнальный знак «Начало опасного места» устанавливается против знака «Граница станции».

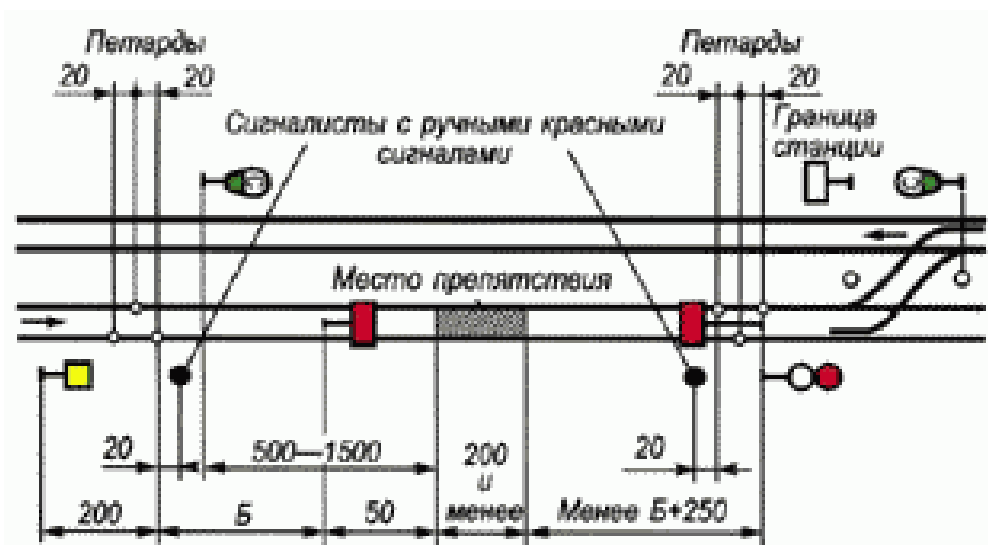


Рис. 86

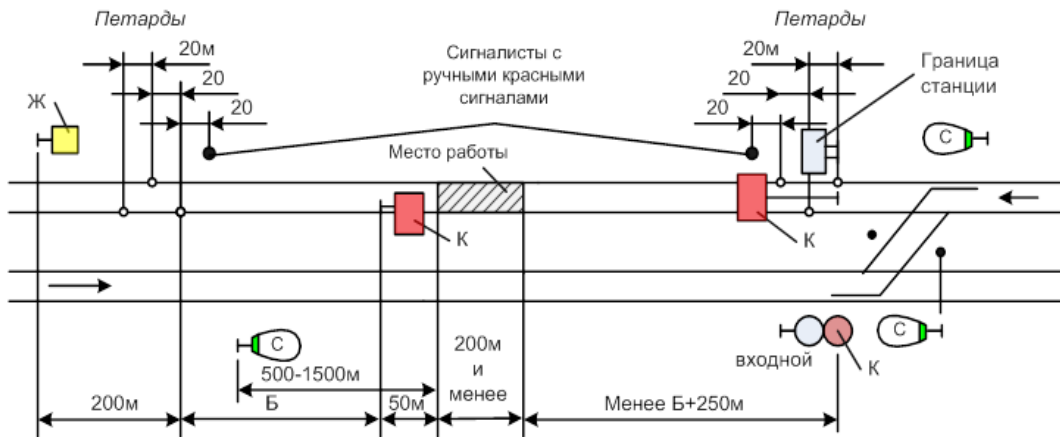


Рис. 86а

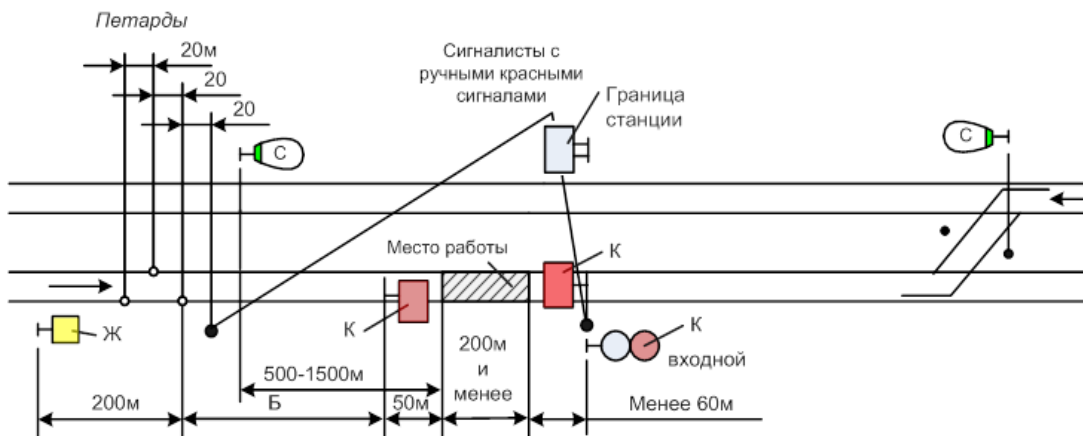


Рис. 86б

Если при ограждении работ сигналами остановки место укладки петард и установки переносного сигнала уменьшения скорости попадает в тоннель или на мост длиной до 500 метров, укладка петард и установка сигналов уменьшения скорости производятся далее от места работ, за порталом или устоем этих сооружений. Если при этом передача сигналов в сторону места работ становится невозможной, то руководитель работ должен установить устойчивую двустороннюю радиосвязь с сигналистами или выставить промежуточных сигналистов. В аналогичных случаях при ограждении места производства работ переносными сигналами уменьшения скорости или переносными сигнальными знаками «С» они также располагаются далее от места работ, за порталами или устоями этих сооружений.

При наличии на участке моста или тоннеля длиной более 500 м порядок ограждения места работ устанавливает владелец инфраструктуры, владелец пути необщего пользования.

При производстве работ с установкой системы ограждения и оповещения работающих без использования сигналистов, порядок ограждения мест производства работ устанавливает владелец инфраструктуры, владелец пути

необщего пользования. Система ограждения и оповещения должна соответствовать утвержденной проектной и конструкторской документации и иметь сертификат соответствия. Владелец инфраструктуры, владелец пути необщего пользования на систему ограждения и оповещения должен иметь нормативную и техническую документацию.

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

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

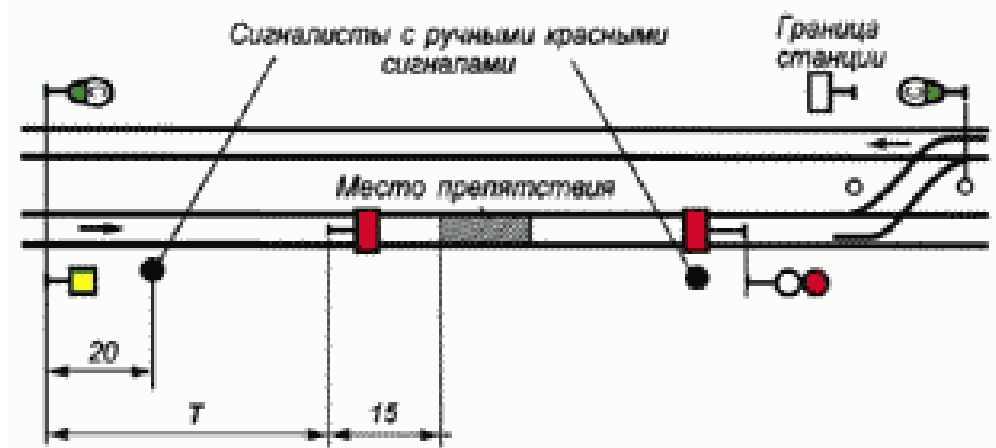


Рис. 87

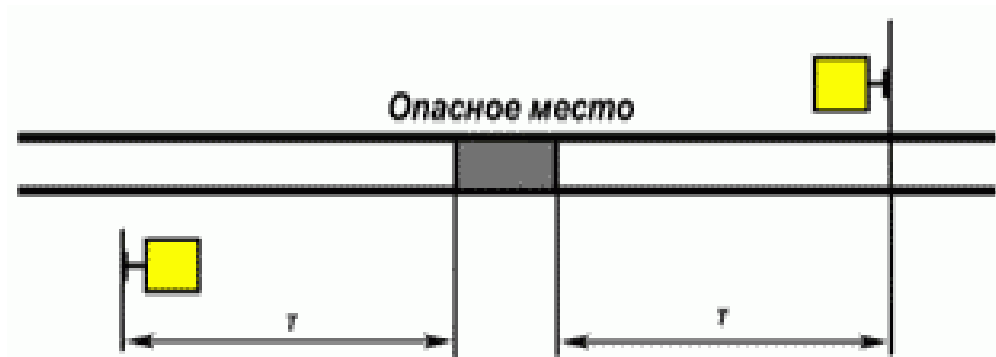


Рис. 88

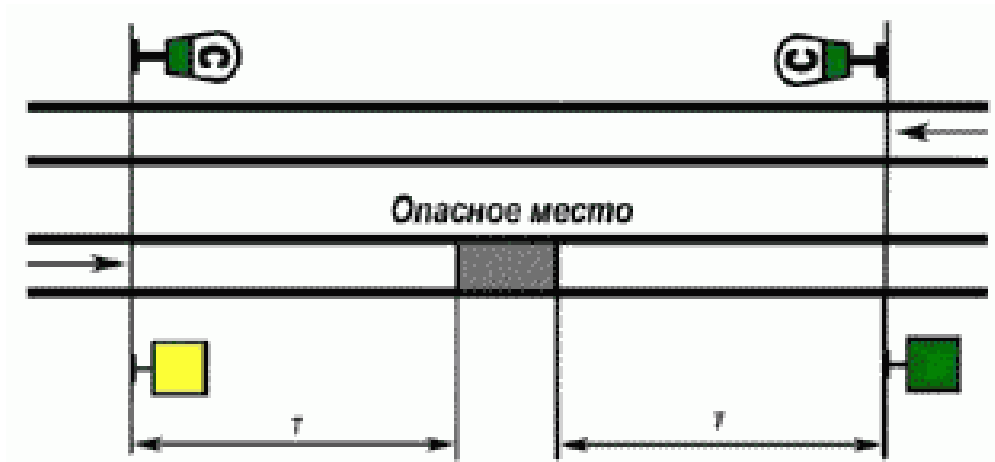


Рис. 89

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

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

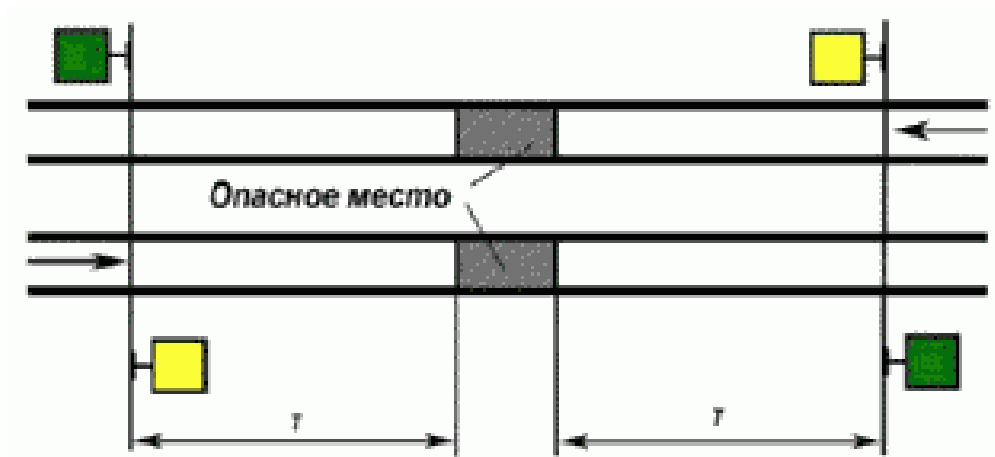


Рис. 90

Места препятствий для движения поездов и места производства работ, требующие остановки поездов на многопутном участке перегона, ограждаются в порядке, указанном на рис. 90а, 90б, 90в. При этом сигналисты могут находиться в междупутье, если его ширина не менее 6 м, а при меньшей ширине междупутья сигналисты следят за подходом поездов, находясь на обочине. В случае подхода поезда по крайнему пути, у которого стоит сигналист, и отсутствия на этом пути препятствия сигналист встречает поезд со свернутым желтым флагом.

На перегонах, где расстояние от переносных красных сигналов до первой, ближайшей к месту работ петарды установлено более 1200 м, а также при плохой видимости, в случае отсутствия устойчивой двусторонней радиосвязи, кроме сигналистов, охраняющих петарды, должны выставляться дополнительные сигналисты, в обязанности которых входит повторение сигналов руководителя работ и основных сигналистов.

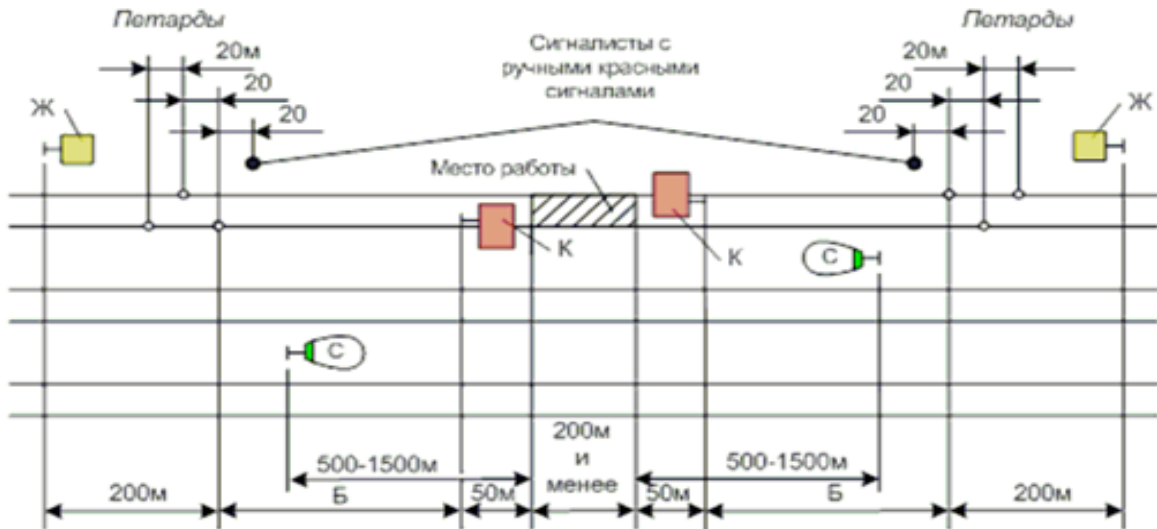


Рис. 90а

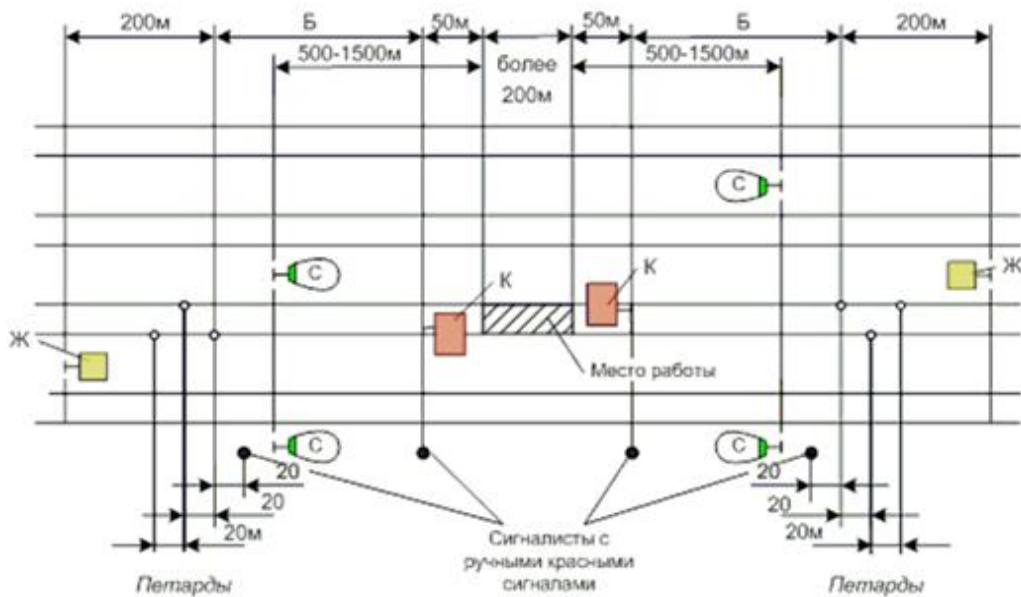


Рис. 90б

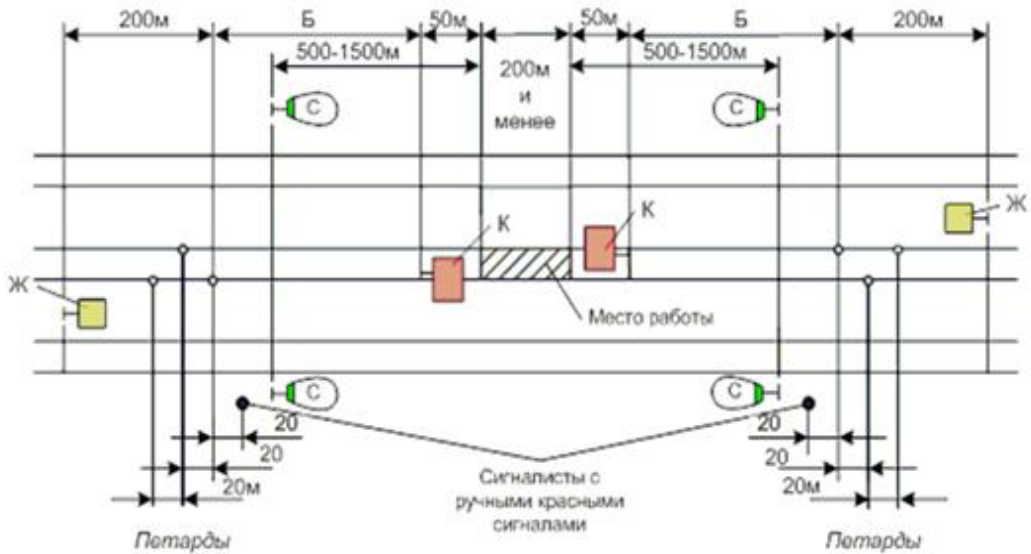


Рис. 90в

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

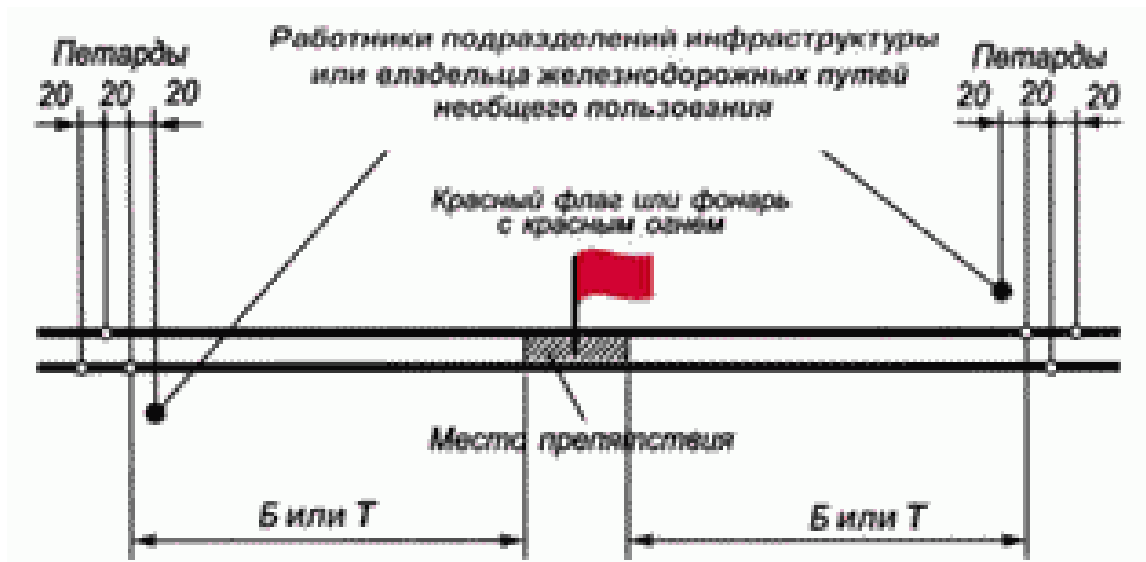


Рис. 91

Петарды должны охраняться работниками подразделений владельца

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

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

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

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

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

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

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

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

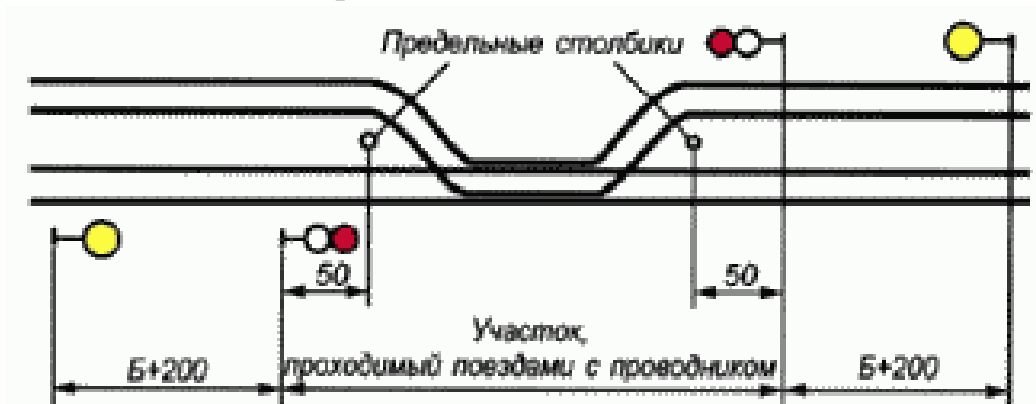


Рис. 92

1.48. Петарды во всех случаях укладываются в количестве трех штук: две на

правом рельсе железнодорожного пути по ходу поезда и одна на левом (рис. 91). Расстояние между петардами должно быть по 20 м.

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

Места производства работ на перегонах, требующие следования поездов с уменьшенной скоростью, ограждаются с обеих сторон на расстоянии 50 м от границ участка работы переносными сигнальными знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места». От этих сигнальных знаков на расстоянии А (рис. 73, 74, 75) устанавливаются переносные сигналы уменьшения скорости.

Места производства работ, требующие уменьшения скорости движения поездов, на многопутных участках ограждаются порядком, указанным на рис. 92а, 92б, 92в.

Во всех случаях ограждения мест препятствий или мест производства работ на многопутных участках сигналы и сигнальные знаки, относящиеся к средним путям, устанавливаются на междупутье с правой стороны по направлению движения к месту работ, а сигналы и сигнальные знаки, относящиеся к крайним путям, устанавливаются на ближайшей обочине с одной стороны пути.

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

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

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

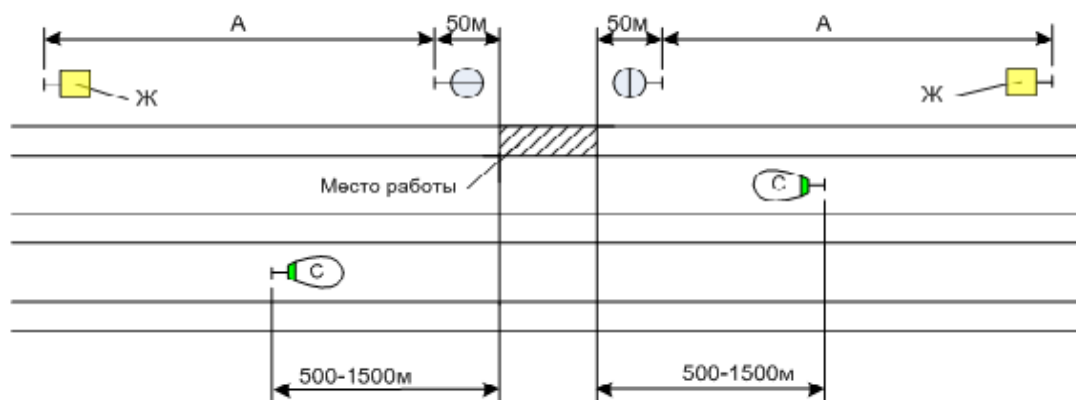


Рис. 92а

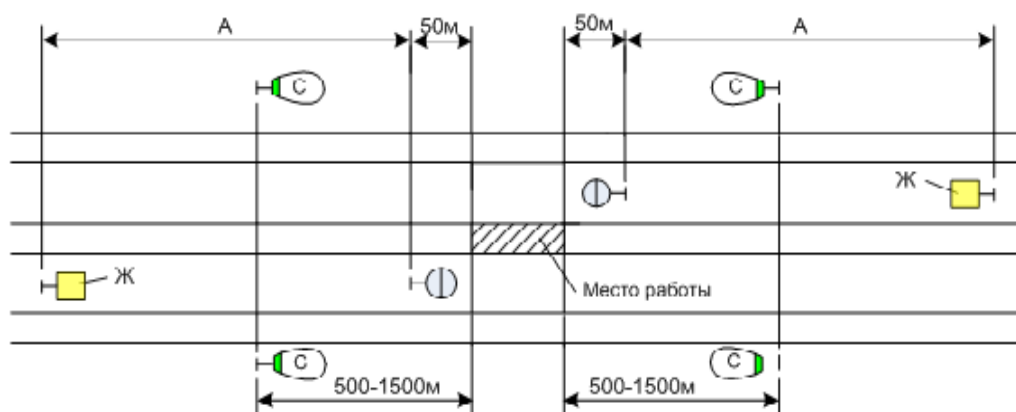


Рис. 92б

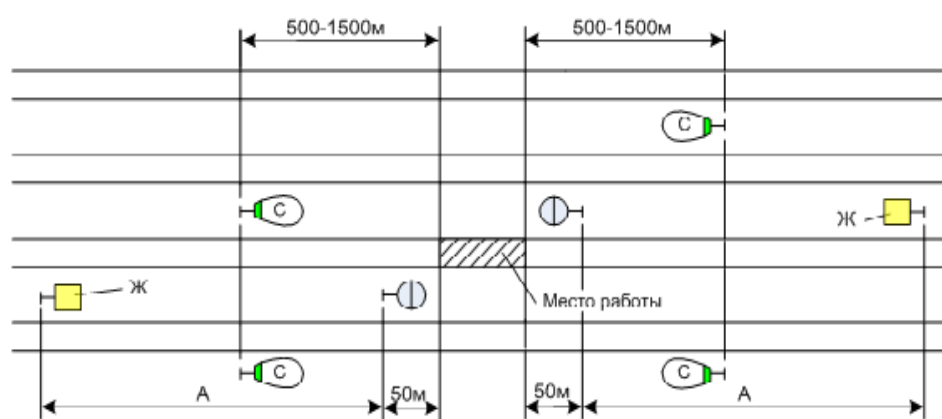


Рис. 92в

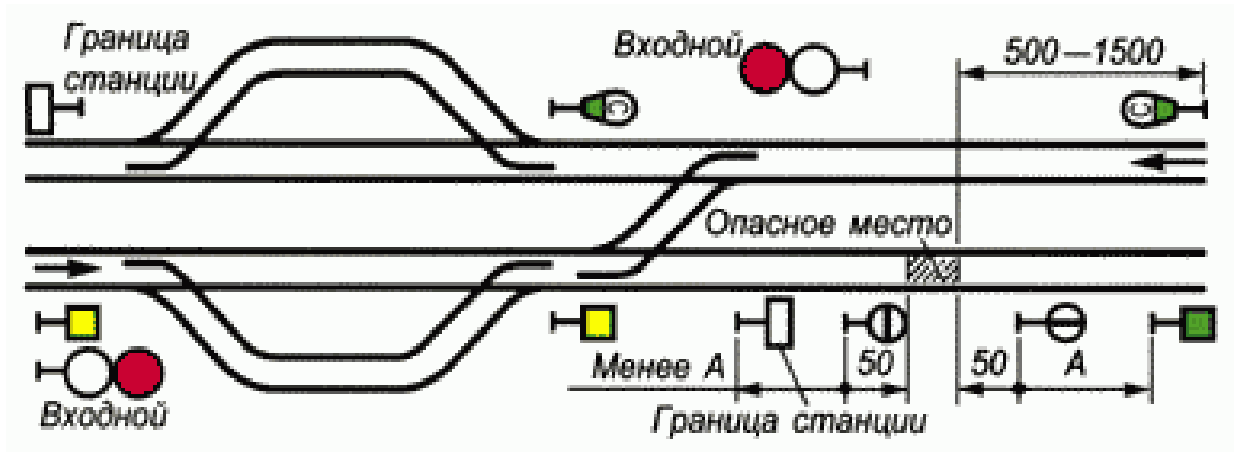


Рис. 93

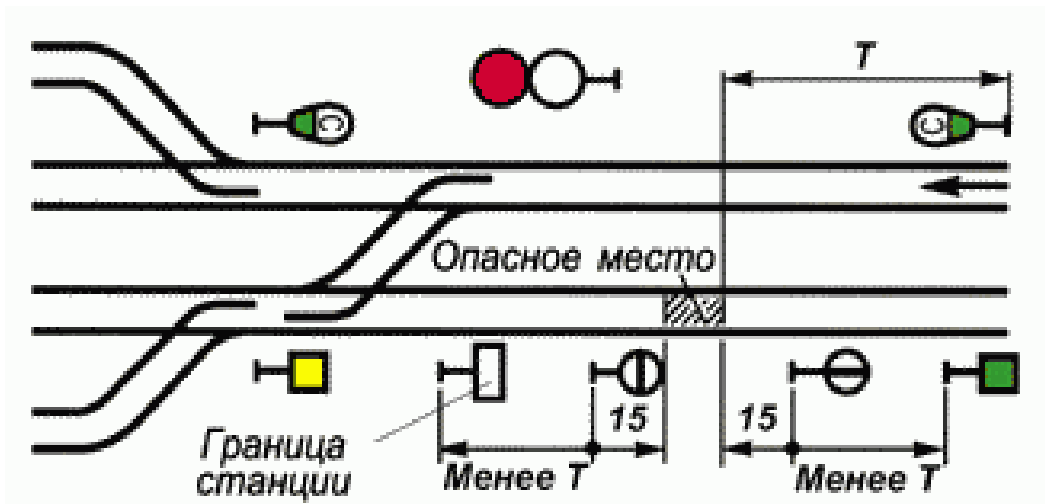


Рис. 94

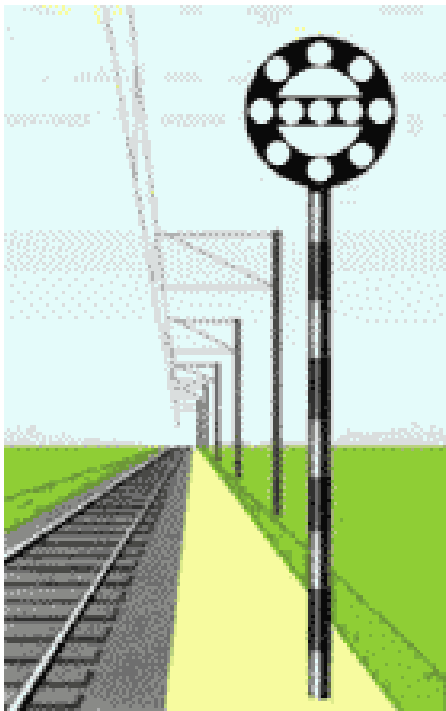


Рис. 95

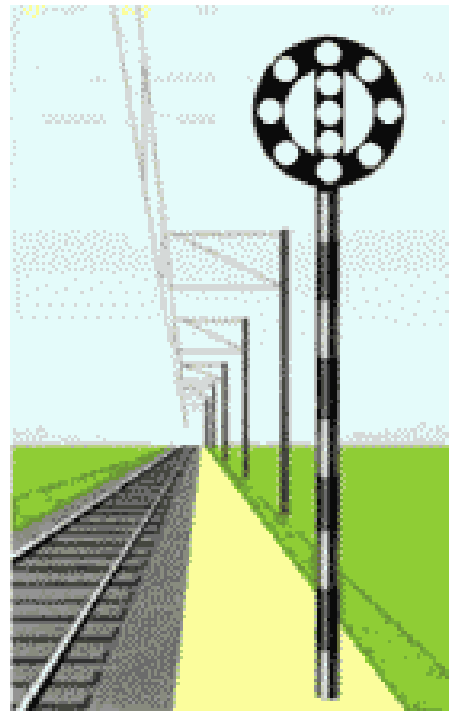


Рис. 96

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

Если по месту производства работ поезда должны пропускаться с уменьшением скорости, то после снятия сигналов остановки переносные желтые сигналы оставляются на своих местах и дополнительно в 50 м от границы участка работ с правой стороны по направлению движения устанавливаются переносные сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места». Знаки устанавливаются таким образом, чтобы сторона знака «Начало опасного места» была обращена в сторону приближающегося поезда, а сторона знака «Конец опасного места» - в сторону места работ. Сигналист, охраняющий петарды, после снятия их встречает поезд с развернутым желтым флагом, а сигналист, охранявший петарды с другой стороны от места работ, встречает поезд, следующий от места работ, со свернутым желтым флагом.

При развернутом фронте работ сигналисты у переносных красных сигналов, установленных на расстоянии 50 м от места работ, после снятия красных сигналов в том случае, когда по месту работ поезда должны пропускаться с уменьшением скорости, встречают поезд с развернутым желтым флагом.

Если скорость по месту работ уменьшаться не должна, то сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места» не устанавливаются, и после того, как сняты петарды, сигналисты встречают поезд со свернутым желтым флагом.

Переносные сигналы уменьшения скорости устанавливаются с обеих сторон места работ с правой стороны пути по направлению движения на расстоянии не ближе 3100 мм от оси крайнего пути на шестах высотой 3 м.

Сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места» устанавливаются в 50 м от границ места работ с обеих его сторон с правой стороны пути по направлению движения на расстоянии не ближе 3100 мм от оси крайнего пути на шестах высотой 3 м.

Сигналы уменьшения скорости и сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места» на трех-, многопутных участках и в пределах станции, а также сигнальные знаки «С» на трех- и многопутных участках устанавливаются: при недостаточной ширине междупутья (менее 5,45 м) - на шестах высотой 1,2 м (карликовый переносной сигнал или сигнальный знак); при достаточной ширине междупутья (5,45 м и более) – на шестах нормальной высоты.

1.50. Места производства работ на железнодорожном пути, не требующие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, но требующие предупреждения работающих о приближении поезда, ограждаются переносными сигнальными знаками «С» - подача свистка, которые устанавливаются у

железнодорожного пути, где производятся работы, а также у каждого смежного главного железнодорожного пути. Расстановка сигнальных знаков «С» показана на рис. 97, где для железнодорожных путей необщего пользования расстояние от места работ до сигнального знака «С» равно расстоянию «Т».

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

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

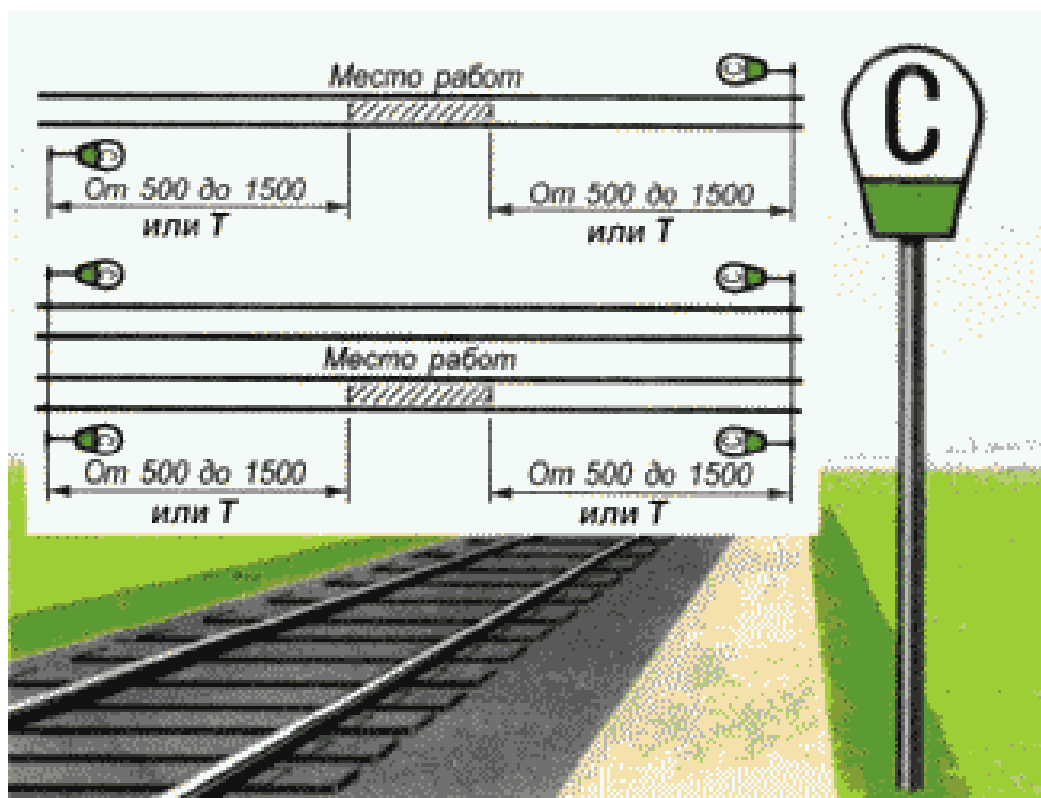


Рис. 97

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

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

Если какие-либо из этих стрелок направлены остриями в сторону места препятствия или производства работ и не дают возможности изолировать железнодорожный путь, такое место с обеих сторон ограждается переносными красными сигналами, устанавливаемыми на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - 15 м от границ места препятствия или производства работ (рис. 99). В том случае, когда острия стрелок на железнодорожных путях общего пользования расположены ближе чем на 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - ближе чем на 15 м от места препятствия или производства работ, между остриями каждой такой стрелки устанавливается переносной красный сигнал (рис. 100).

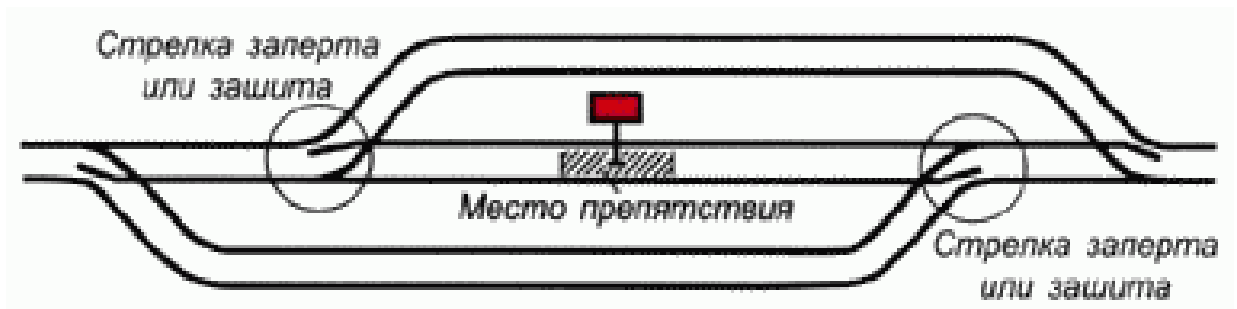


Рис. 98

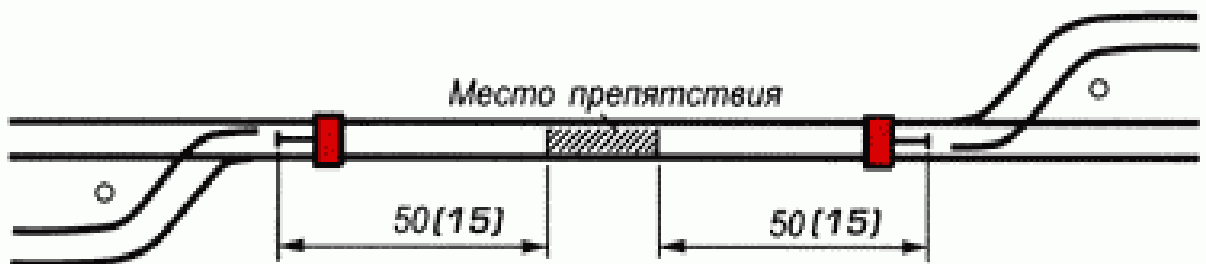


Рис. 99

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

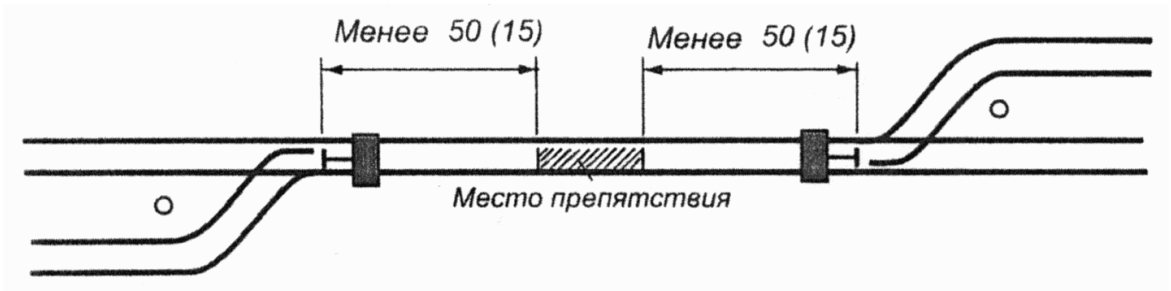


Рис. 100

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

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

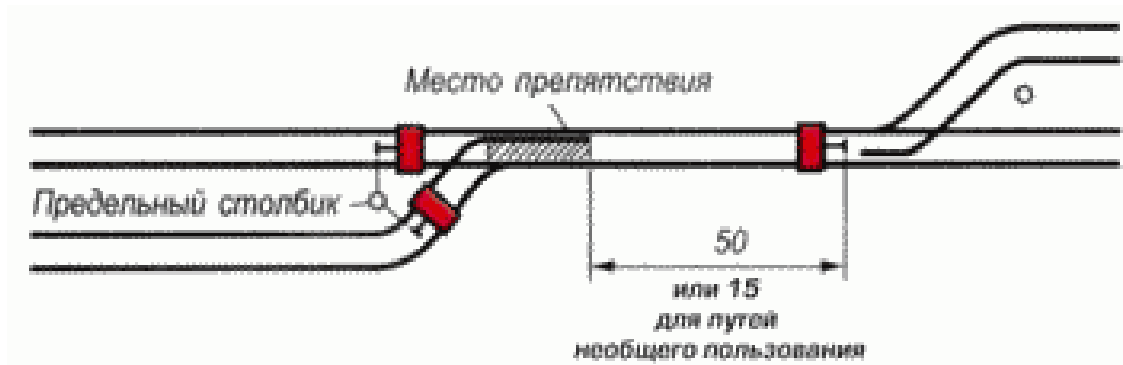


Рис. 101

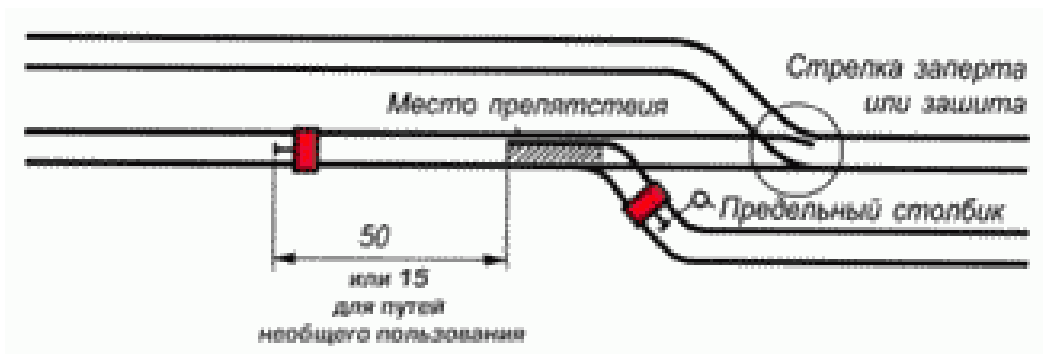


Рис. 102

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



Рис. 103

Если место препятствия или производства работ, требующее остановки поезда, находится на выходной стрелке двухпутного участка, то со стороны перегона оно ограждается по правильному пути - закрытым входным сигналом, по неправильному пути - переносным красным сигналом, устанавливаемым в створе с сигнальным знаком «Граница станции», а со стороны железнодорожной станции - переносными красными сигналами, устанавливаемыми на оси каждого из сходящихся железнодорожных путей против предельного столбика. Спаренный стрелочный перевод запирается или зашивается по направлению, исключая выезд подвижного состава на место работ (рис. 103а).

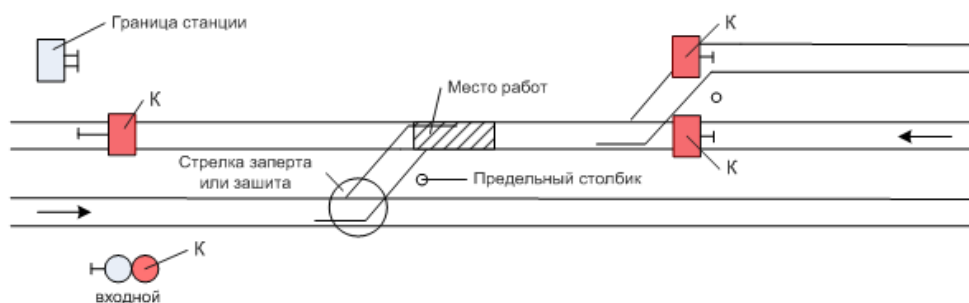


Рис. 103а

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



Рис. 104

Когда место препятствия или производства работ на станции, требующих остановки поезда, находится между выходной стрелкой и сигнальным знаком «Граница станции», то со стороны перегона оно ограждается по правильному пути - закрытым входным сигналом, по неправильному пути - переносным красным сигналом, устанавливаемым в створе с сигнальным знаком «Граница станции», а со стороны железнодорожной станции - переносным красным сигналом, установленным между острьями входной стрелки (рис. 104а).

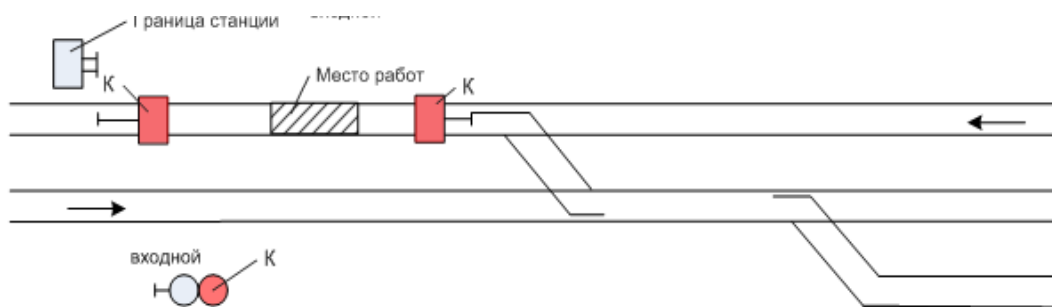


Рис. 104а

Дежурный стрелочного поста, обнаруживший препятствие на стрелочном переводе, должен немедленно установить один переносной красный сигнал на месте препятствия (до начала работ по ремонту) и доложить об этом дежурному по железнодорожной станции.

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

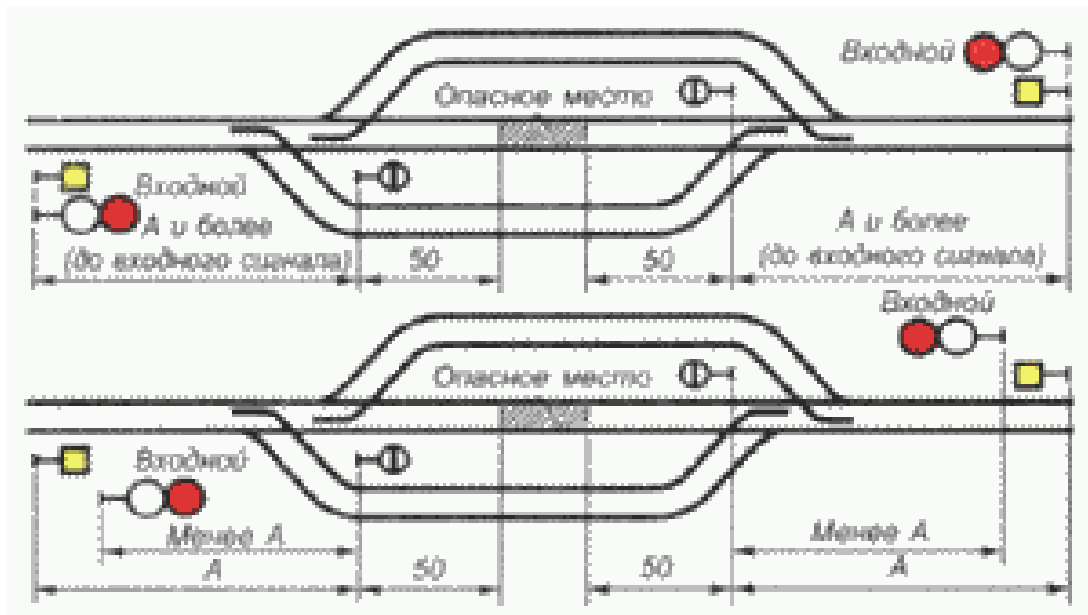


Рис. 105

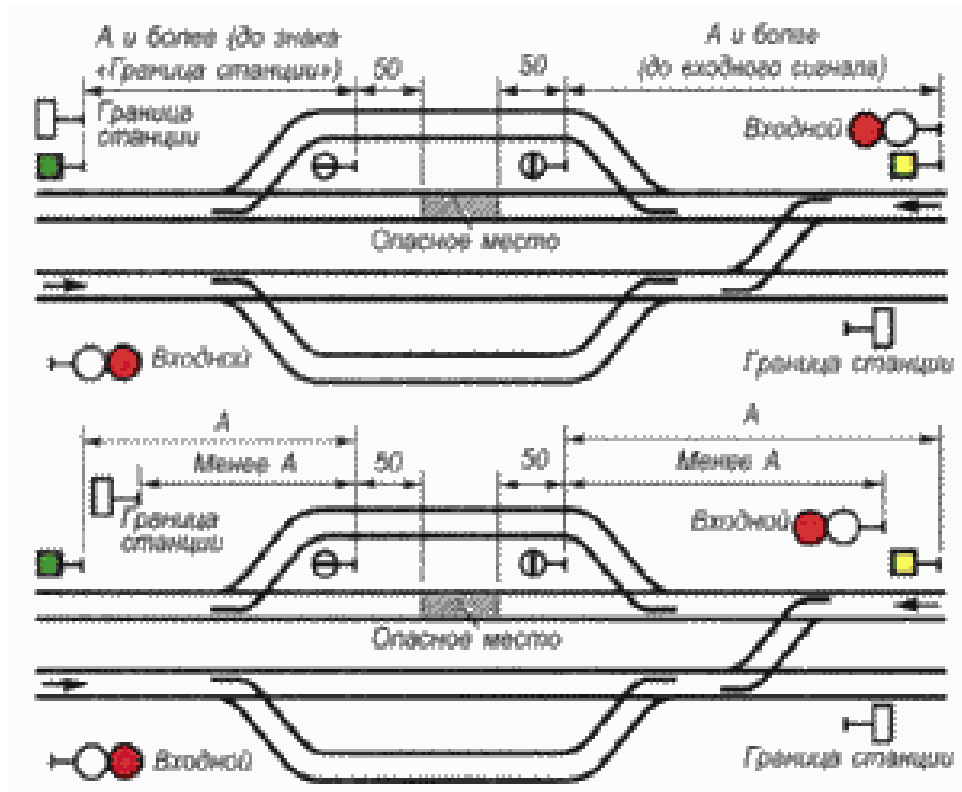


Рис. 106

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

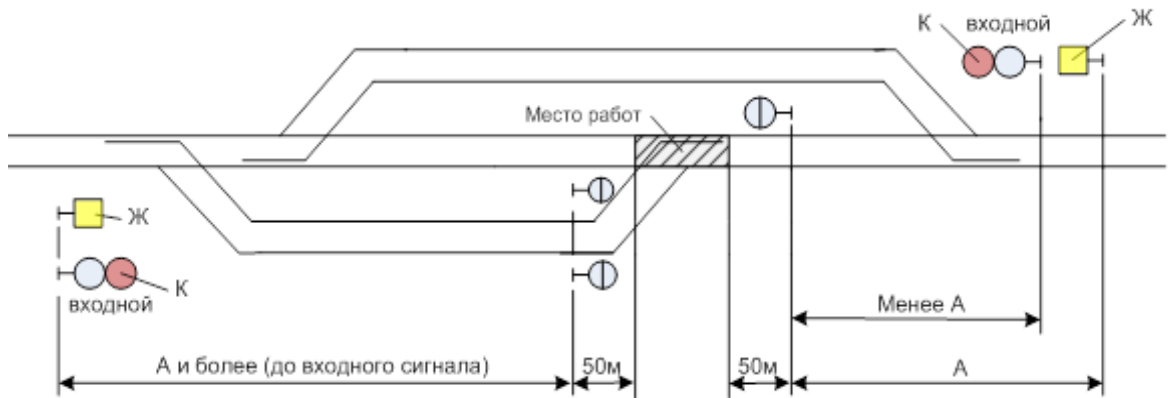


Рис. 106а

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

На железнодорожных станциях железнодорожных путей необщего пользования, не оборудованных устройствами электрической централизации стрелок и светофоров, в случае остановки поезда в горловине железнодорожной станции и отсутствии прохода (установленного расстояния между осями станционных железнодорожных путей) по смежным железнодорожным путям, все выходы с этих железнодорожных путей ограждаются сигналами остановки (рис. 108).

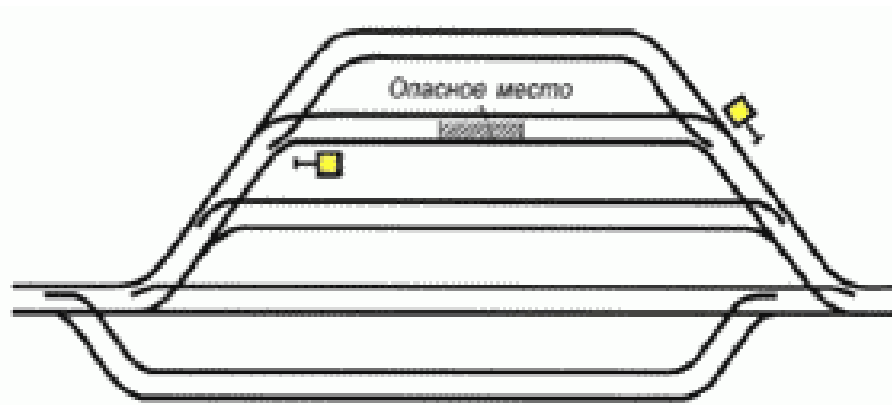


Рис. 107

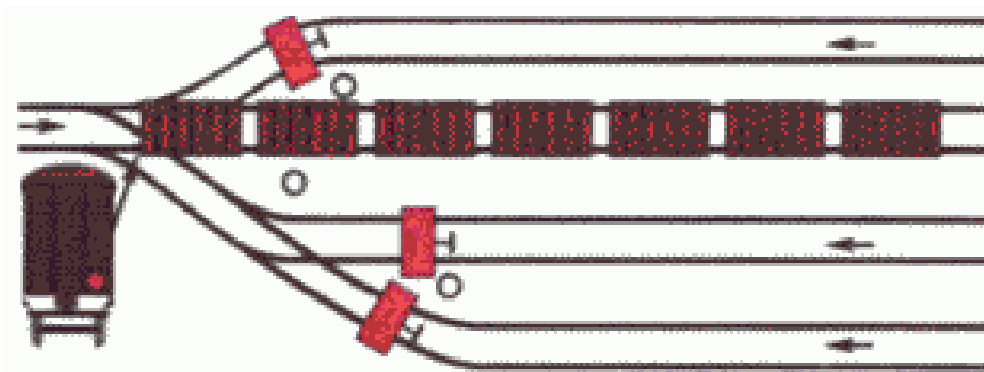


Рис. 108

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

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

При техническом обслуживании и ремонте вагонов могут применяться устройства централизованного ограждения составов, при этом порядок ограждения составов или отдельных групп вагонов при их техническом обслуживании и ремонте в зависимости от местных условий устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

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

- 1) затребования восстановительного или пожарного поезда, а также вспомогательного локомотива, если помощь оказывается с хвоста;
- 2) если поезд был отправлен при перерыве действия всех средств сигнализации и связи по правильному пути на двухпутный перегон или однопутный перегон с извещением об отправлении за ним другого поезда.

Проводник последнего пассажирского вагона, ограждающий остановившийся поезд, должен привести в действие ручной тормоз, уложить на расстоянии 800 м от хвоста поезда петарды, после чего отойти от места уложенных петард обратно к

поезду на 20 м и показывать ручной красный сигнал в сторону перегона (рис. 109).

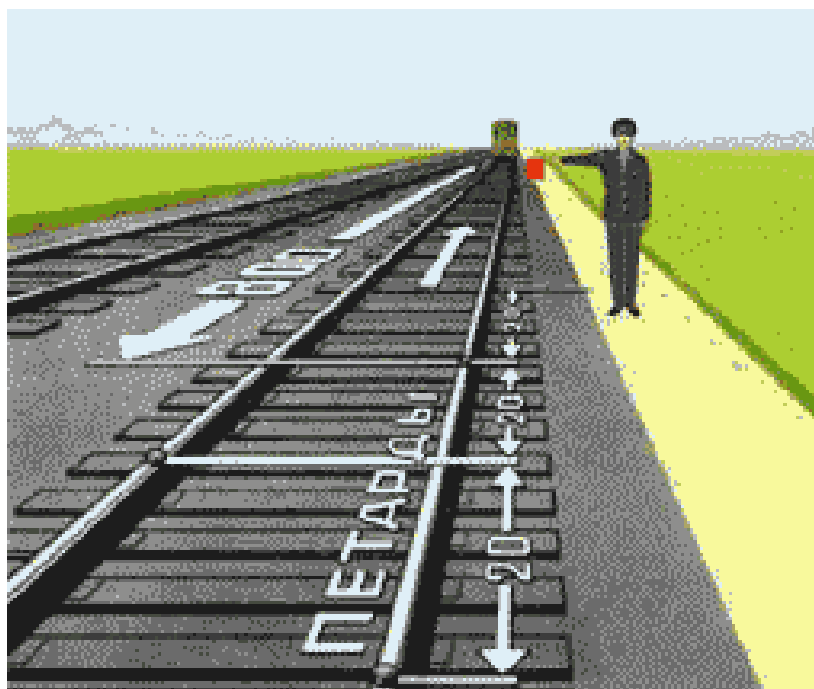


Рис. 109

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

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

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

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

ограждении.

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

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

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

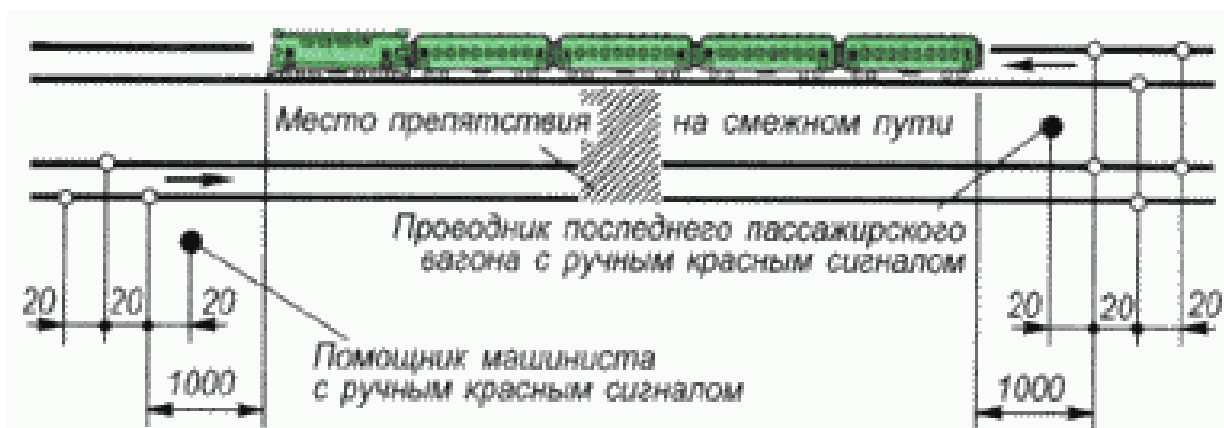


Рис. 110

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

При остановке остальных поездов ограждение производится помощником машиниста укладкой петард на смежном железнодорожном пути со стороны ожидаемого по этому железнодорожному пути поезда на расстоянии 1000 м от места

препятствия (рис. 111). Если голова поезда находится от места препятствия на расстоянии более 1000 м, петарды на смежном железнодорожном пути укладываются напротив локомотива. Если машинистом поезда будет получено сообщение о том, что по смежному железнодорожному пути отправлен поезд по неправильному пути, он должен по радиосвязи или свистком локомотива вызвать помощника машиниста для укладки петард на таком же расстоянии от места препятствия с противоположной стороны, а на железнодорожных путях необщего пользования для ограждения препятствия с противоположной стороны.

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

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

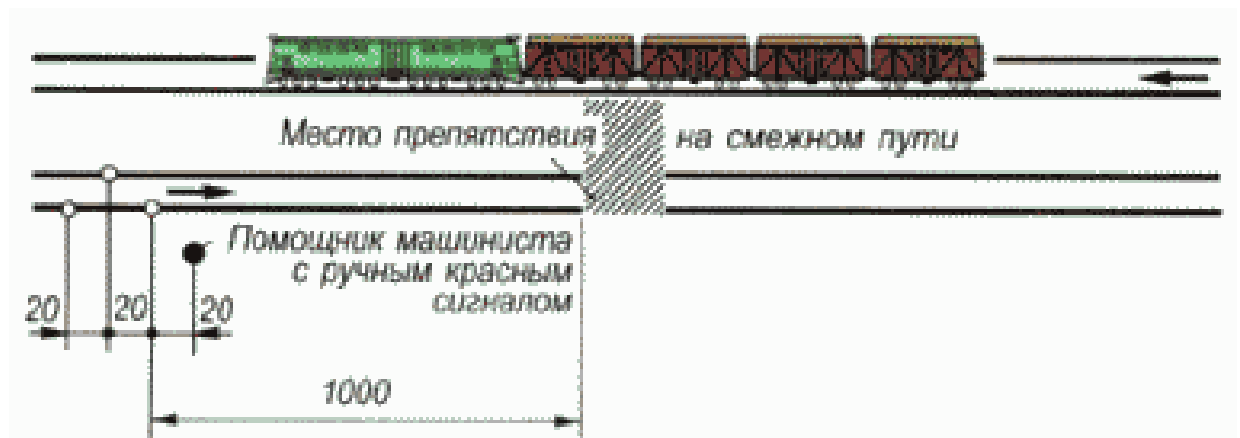


Рис. 111

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

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

При обслуживании локомотивов пассажирских поездов одним машинистом ограждение поезда при вынужденной остановке на перегоне производится

начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и проводниками вагонов по указанию машиниста, передаваемому по радиосвязи.

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

V. Ручные сигналы на железнодорожном транспорте

1.59. Ручными сигналами предъявляются требования:

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

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

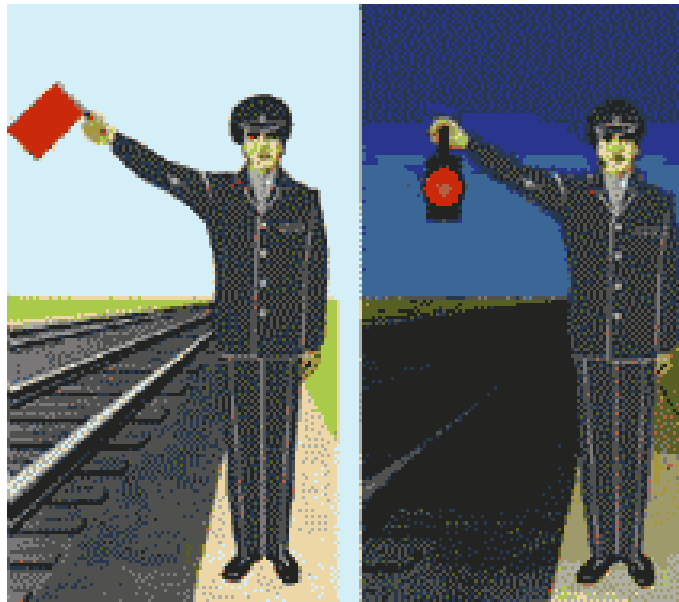


Рис. 112



Рис. 113

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

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

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

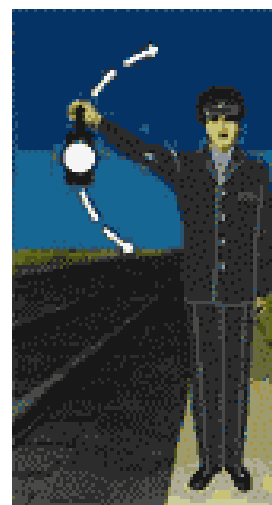
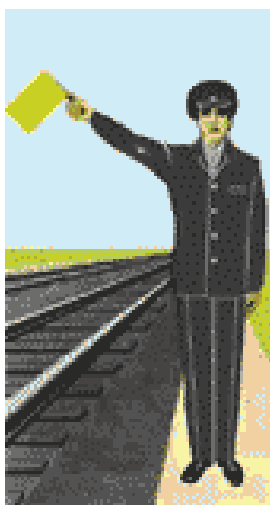


Рис. 114

Рис. 115

1.60. При опробовании автотормозов подаются сигналы:

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

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



Рис. 116

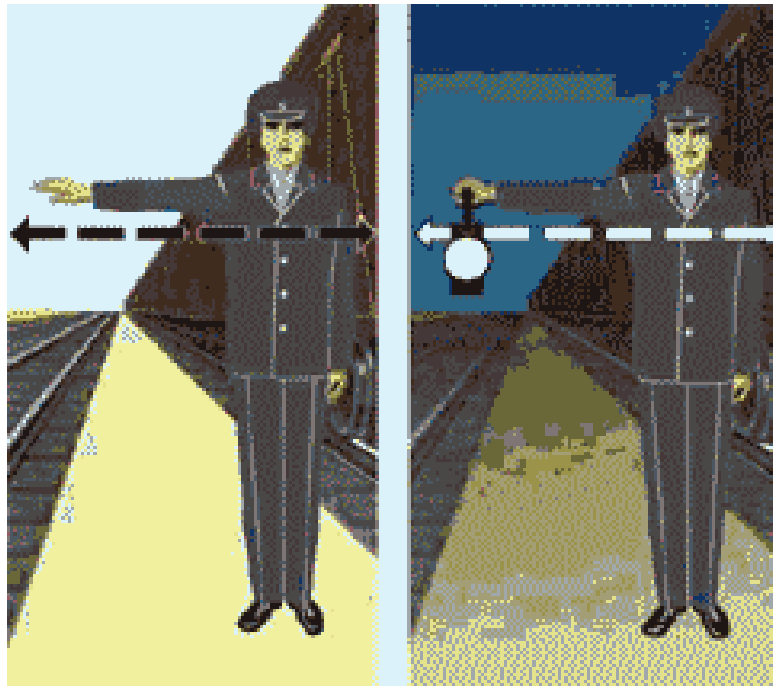


Рис. 117

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

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



Рис. 118

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

Порядок встречи поездов, местонахождение работников определяется владельцем инфраструктуры, владельцем пути необщего пользования.

Для остановки поезда дежурный по железнодорожной станции должен показывать: днем - ручной красный диск или развернутый красный флаг; ночью - красный огонь ручного фонаря (рис. 119).



Рис. 119

Дежурный по железнодорожной станции встречает поезд, прибывающий на графиковую стоянку: днем - поднятый вертикально в вытянутой руке ручной диск, со световозвращающей пленкой белого цвета с черным окаймлением, или свернутый желтый флаг; ночью - поднятый ручной фонарь с белым огнем.

На железнодорожных станциях, где рабочее место дежурного по железнодорожной станции вынесено на стрелочный пост, дежурный по железнодорожной станции в случае приема поезда на боковой железнодорожный путь или с остановкой на железнодорожной станции показывает: днем -

развернутый желтый флаг; ночью - желтый огонь ручного фонаря.

1.62. Сигналисты и дежурные стрелочных постов встречают поезда:

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

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

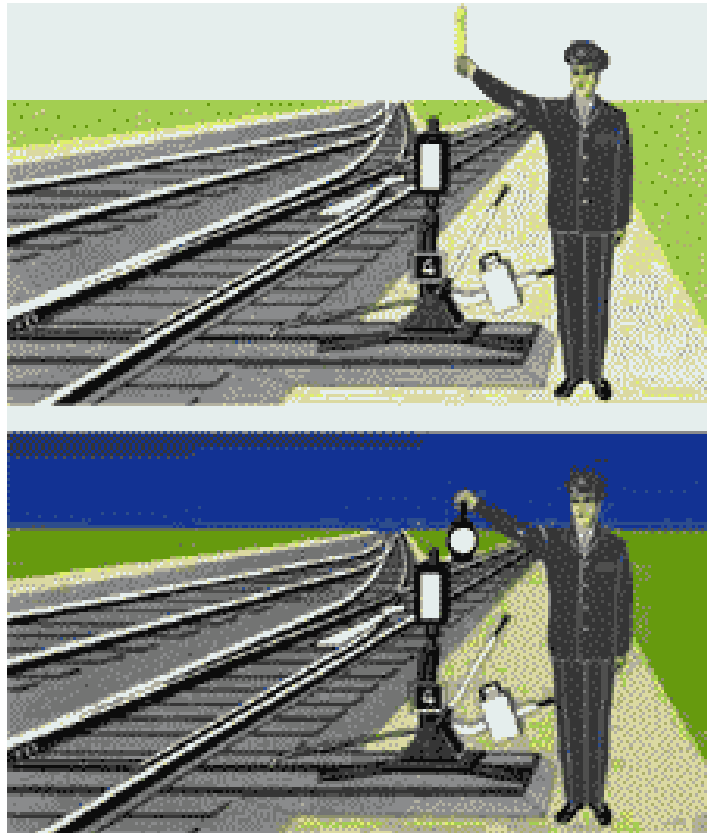


Рис. 120

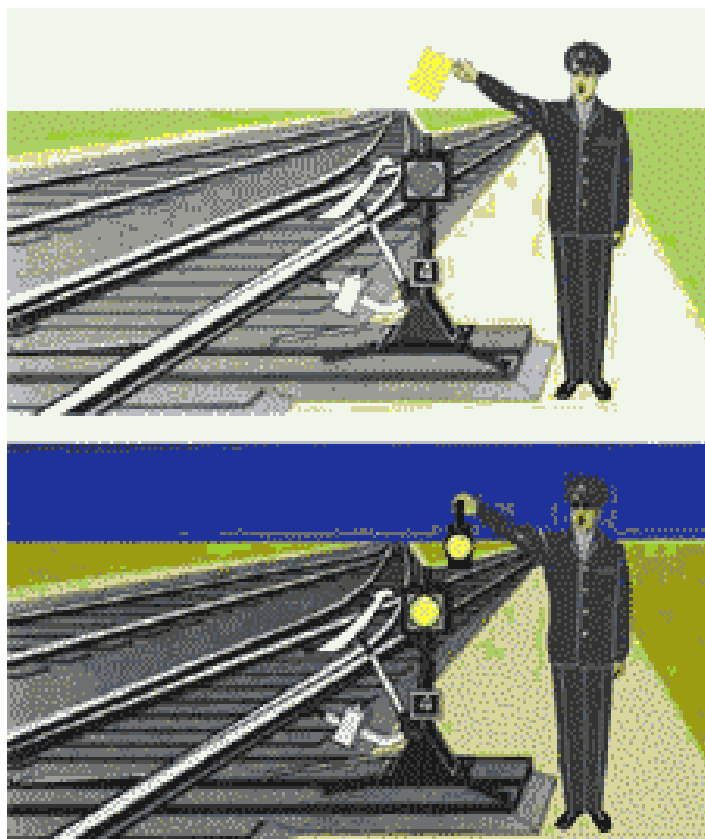


Рис. 121

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

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

1.65. При отправлении пассажирского поезда с железнодорожной станции после остановки проводники пассажирских вагонов закрывают боковые двери и наблюдают через тамбурное окно за возможной подачей сигналов при следовании вдоль пассажирской платформы.

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

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

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

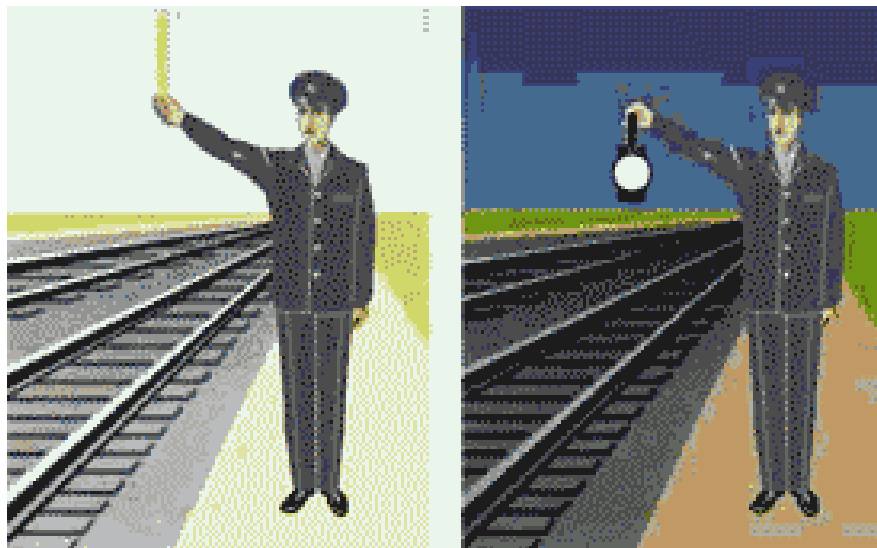


Рис. 122

VI. Сигнальные указатели и знаки на железнодорожном транспорте

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

На станциях участков, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией как самостоятельным средством интервального регулирования движения поездов, с интенсивным движением поездов на входных, выходных и маршрутных светофорах главных путей станции могут устанавливаться световые указатели белого цвета в виде двух светящихся наклонных пересекающихся полос, которые включаются при переводе станций на автоматический режим управления. При включении светового указателя сигнальные показания на таких светофорах выключаются и сигнального значения не имеют (рис. 123а). Движение поездов при этом осуществляется по сигналам автоматической локомотивной сигнализации.

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

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

Порядок применения маршрутных световых указателей на станциях стыкования родов тяги на путях общего пользования, в том числе при организации

безостановочного пропуска по таким станциям электротягового подвижного состава с переключением рода тяги устанавливается владельцем инфраструктуры.

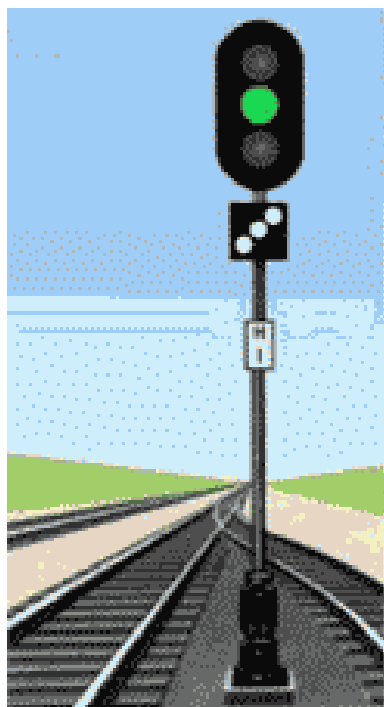


Рис. 123

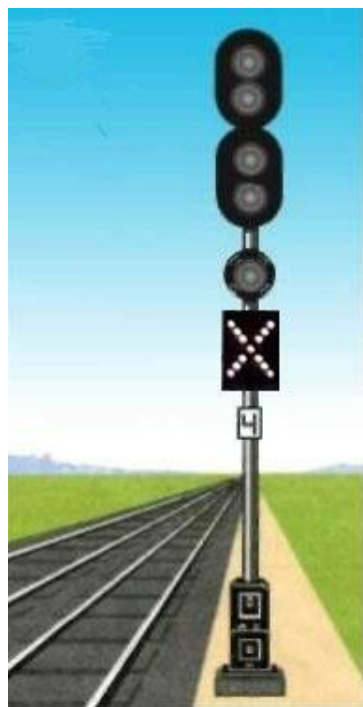


Рис. 123а

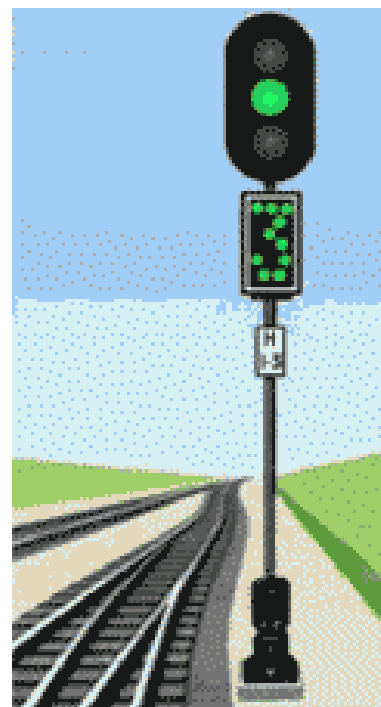


Рис. 124

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

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

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

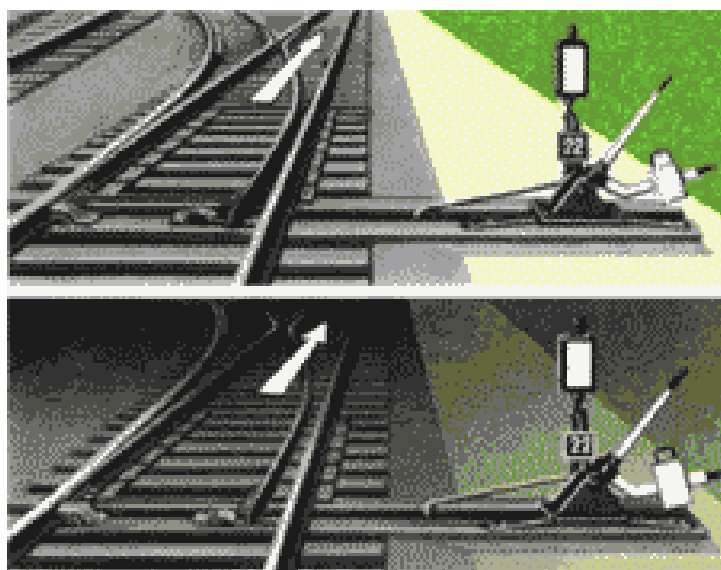


Рис. 125

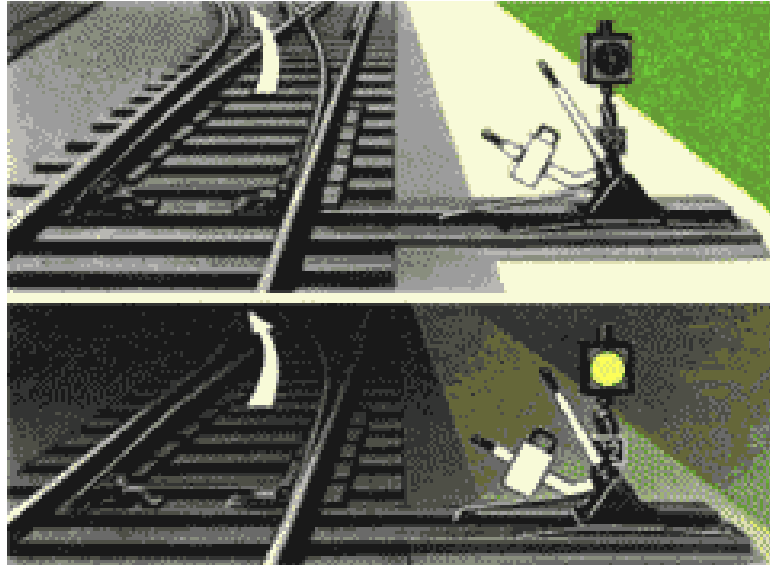


Рис. 126

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

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

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

3) с прямого на боковой железнодорожный путь - днем на ближнем указателе видна широкая сторона указателя; ночью - желтый огонь, а на дальнем - днем виден белый прямоугольник узкой стороны указателя; ночью - молочно-белый огонь (рис. 129);

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

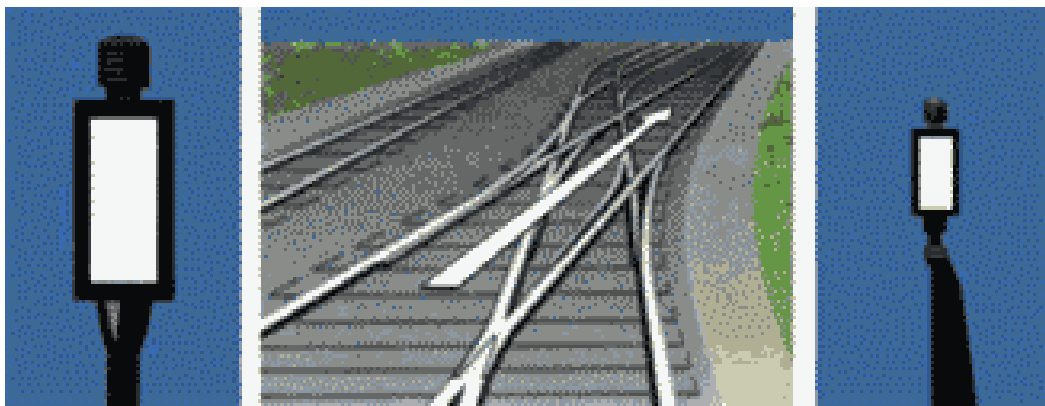


Рис. 127



Рис. 128



Рис. 129

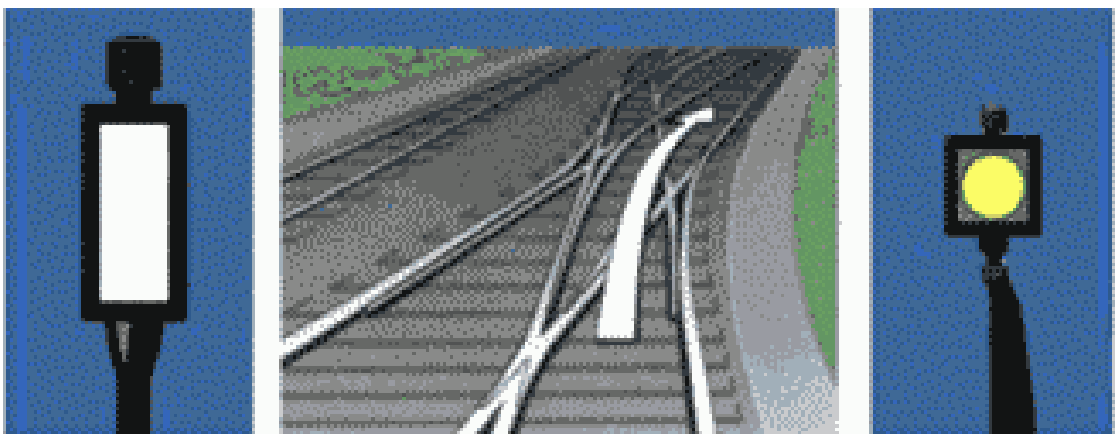


Рис. 130

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

- 1) стрелка установлена для движения по прямому железнодорожному пути -

днем и ночью молочно-белый огонь (рис. 125);

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

1.70. Неосвещаемые стрелочные указатели показывают:

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



Рис. 131

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

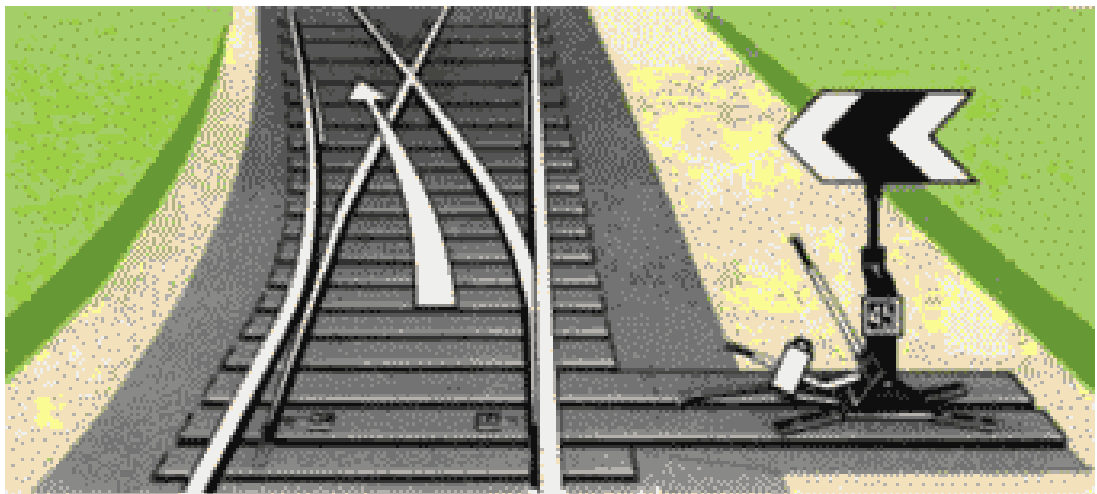


Рис. 132

1.71. Указатели устройств сбрасывания и путевого заграждения показывают:

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

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

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

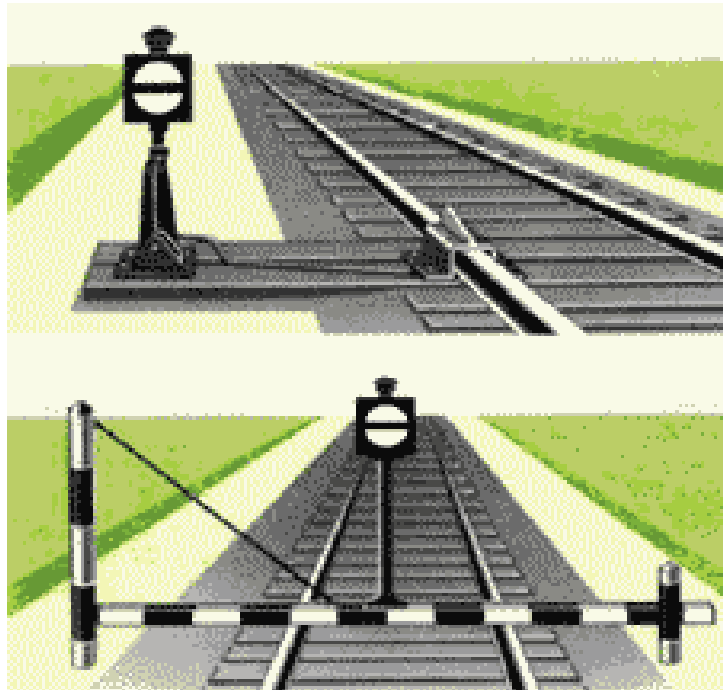


Рис. 133

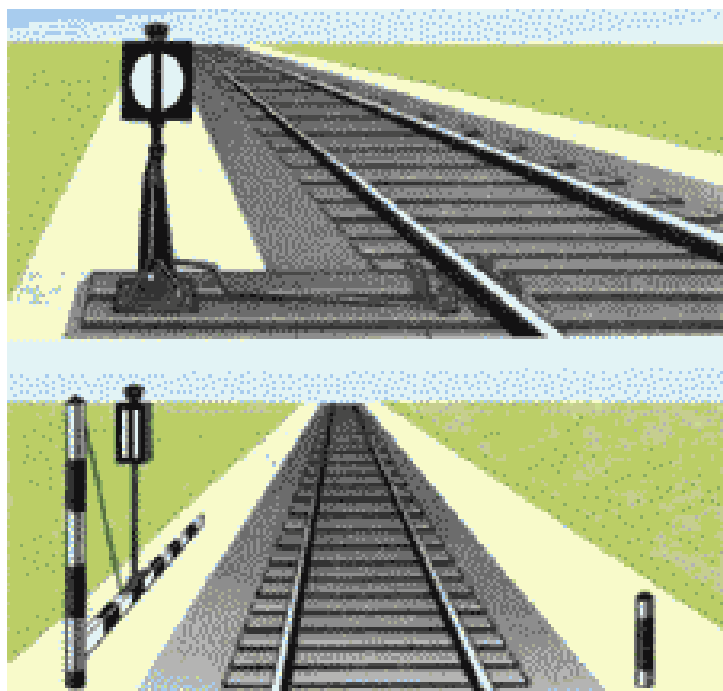


Рис. 134

Указатели путевого заграждения на упорах устанавливаются на правом конце бруса и дают сигнальное показание только в сторону железнодорожного пути (рис. 135).

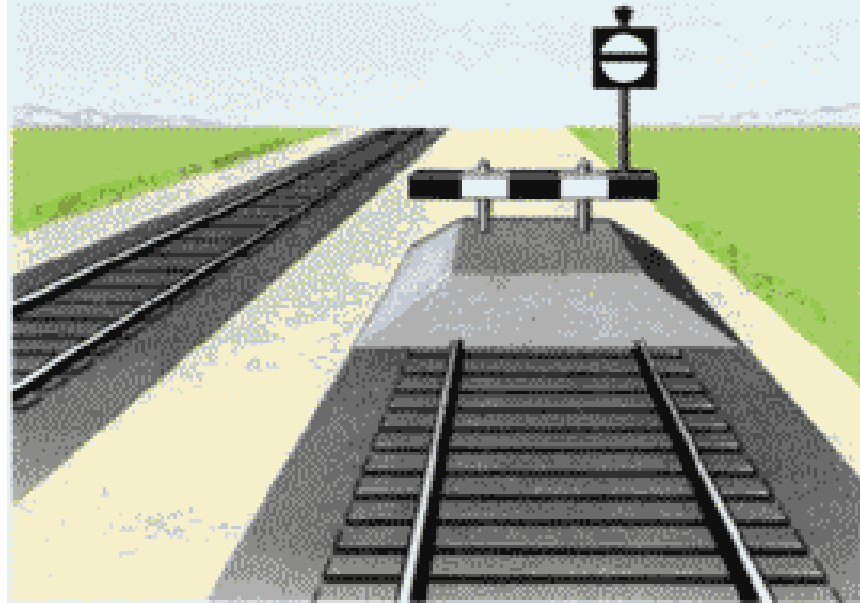


Рис. 135

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

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

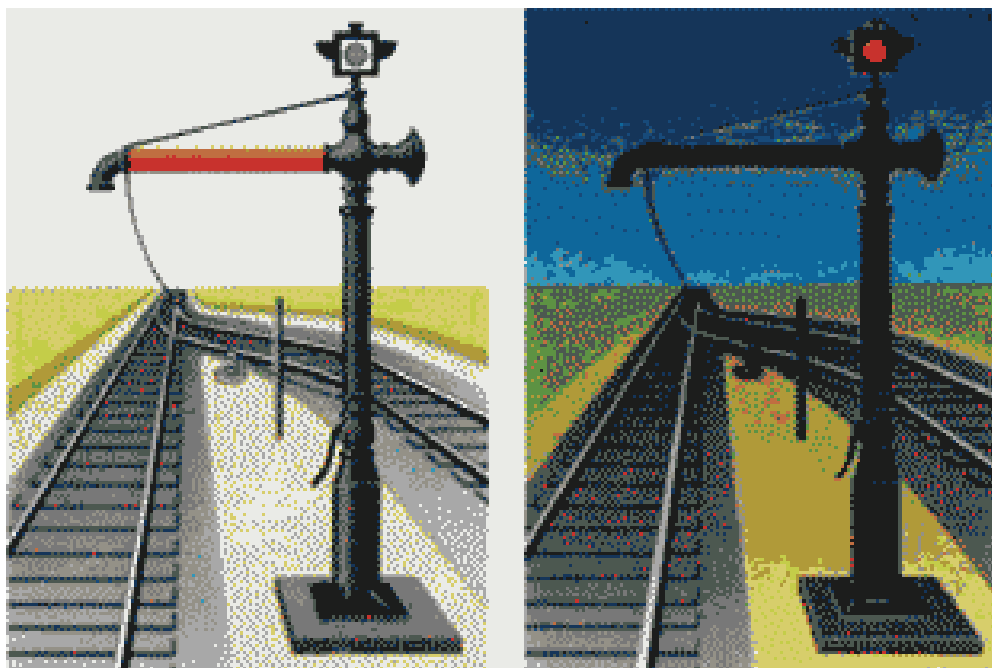


Рис. 136

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

1.73. На участках железнодорожных путей общего пользования, где применяется автоматическая локомотивная сигнализация как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов с блок-участками фиксированной длины, на границах таких блок-участков устанавливаются сигнальные знаки «Граница блок-участка» со светоотражателями и цифровыми литерными табличками для обоих направлений движения (рис. 138).

В случае применения на таких участках системы автоматической локомотивной сигнализации с изменяемыми в зависимости от скорости движения поезда («подвижными») границами блок-участков сигнальные знаки «Граница блок-участка» не устанавливаются.

На двухпутных перегонах при движении по неправильному пути по сигналам локомотивного светофора границей блок-участка является светофор автоблокировки, установленный для движения по правильному пути.



Рис. 138

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

В случае если по результатам тяговых расчетов для движения по неправильному пути светофор автоблокировки, установленный для движения по правильному пути не является границей блок-участка, на мачте такого светофора с обратной стороны устанавливается литерный знак и сигнальный указатель в виде двух пересекающихся наклонных полос с отражателями белого цвета (рис. 139а).

На светофоре, являющемся предвходным, устанавливается литерный знак и оповестительная табличка в виде трех наклонных полос с отражателями белого цвета (рис. 139).

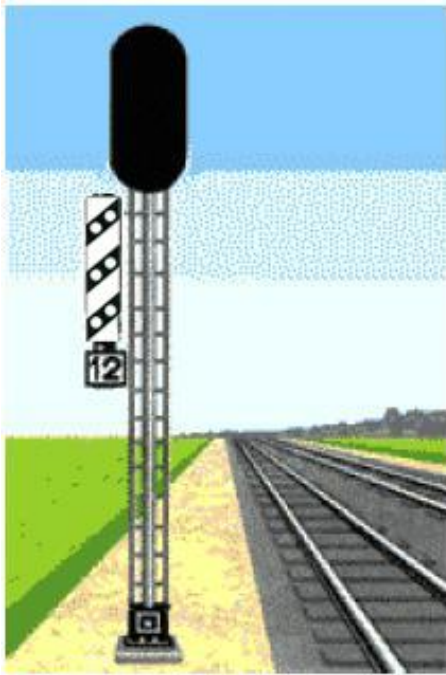


Рис. 139

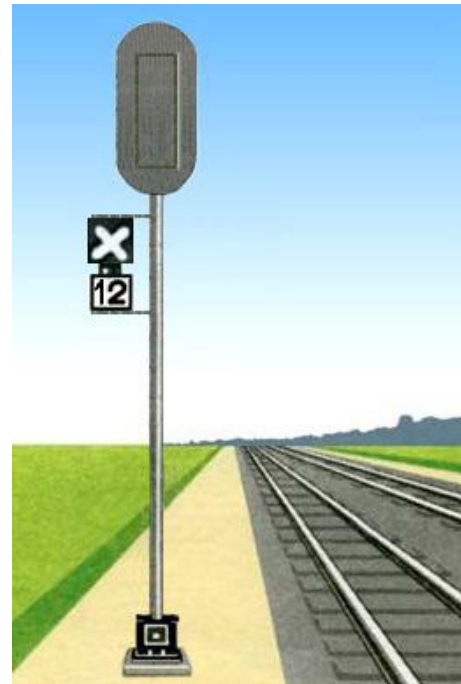


Рис. 139а

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



Рис. 140

При появлении на сигнальном указателе мигающей светящейся полосы прозрачно-белого цвета машинист обязан немедленно принять меры к проследованию ограждаемого изолирующего сопряжения или секционного изолятора с опущенными токоприемниками.

Нормально сигнальные полосы указателей не горят и в этом положении

указатели сигнального значения не имеют.

1.75. Постоянные сигнальные знаки «Газ» и «Нефть» (рис. 141, 142) устанавливаются в местах пересечения железнодорожных путей с нефте-, газо-, продуктопроводами непосредственно на опорах контактной сети или отдельных столбах и указывают на необходимость следования к месту пересечения с повышенным вниманием (бдительностью).



Рис. 141



Рис. 142

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



Рис. 143



Рис. 144

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

Порядок расстановки таких сигнальных знаков утверждается владельцем

инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.



Рис. 145



Рис. 146

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

За изолирующим сопряжением или секционным изолятором, ограждаемым сигнальным указателем «Опустить токоприемник», в направлении движения устанавливается Постоянный сигнальный знак «Поднять токоприемник» с отражателями на нем (рис. 148).

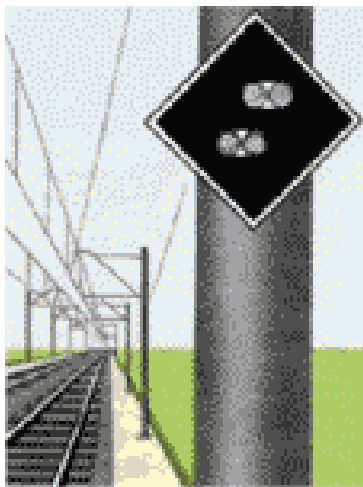


Рис. 147



Рис. 148

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

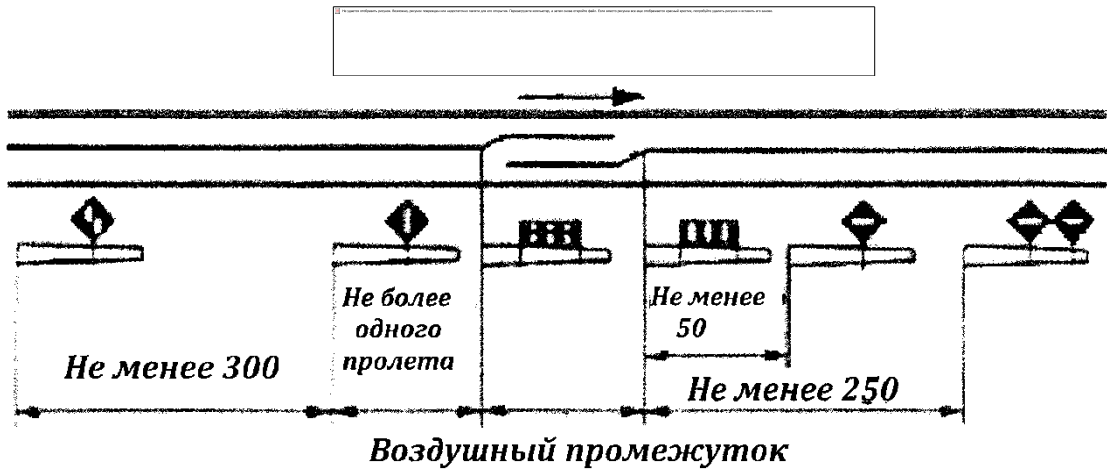


Рис. 149

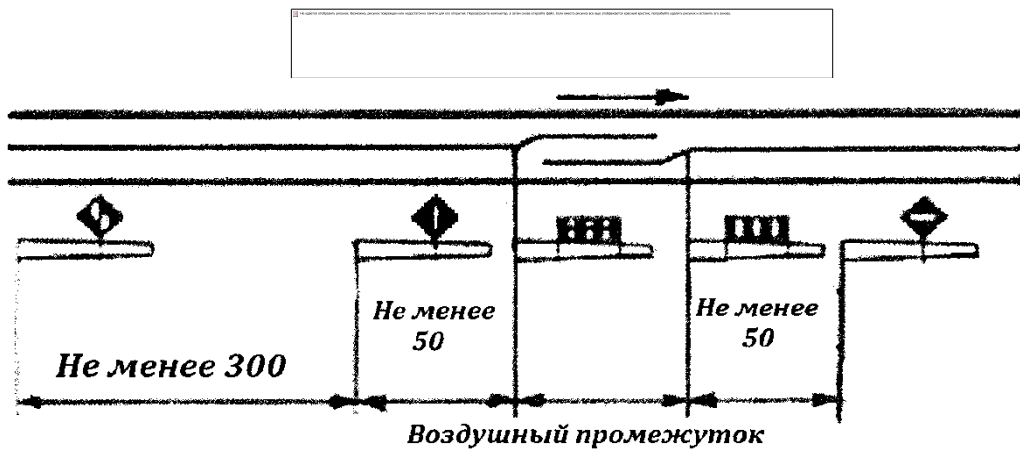


Рис. 150

1.78. На опорах контактной сети, ограничивающих пролет с изолирующим сопряжением или секционным изолятором, устанавливаются сигнальные знаки - чередующиеся четыре черные и три белые горизонтальные полосы. Первая опора по направлению движения поезда, кроме того, дополнительно обозначается вертикальной черной полосой (рис. 151).

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

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

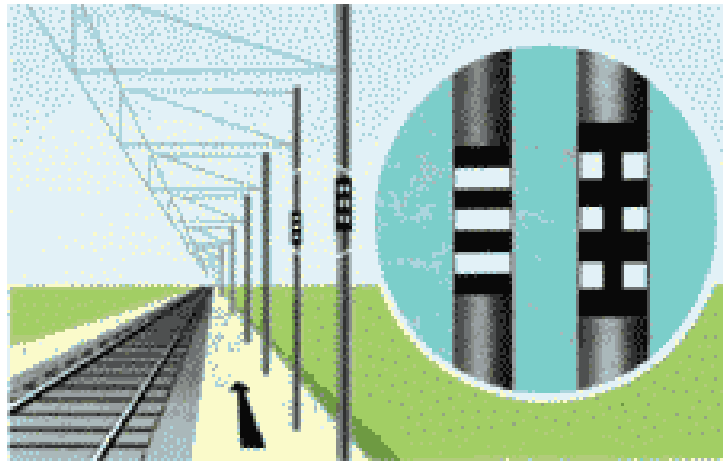


Рис. 151

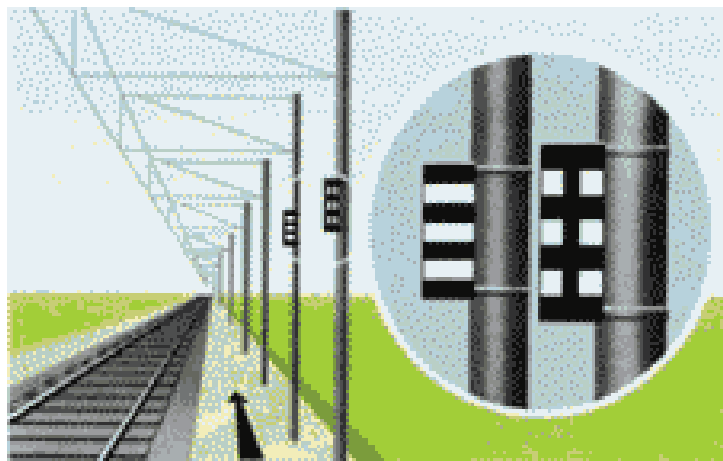


Рис. 152

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

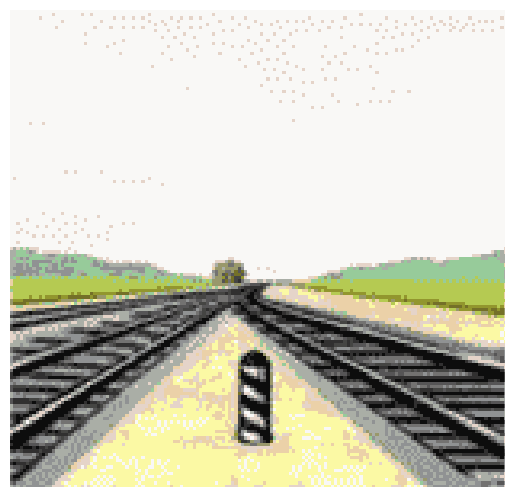


Рис. 153

Рис. 154

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

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

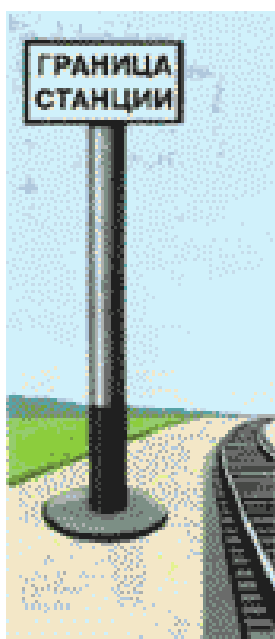


Рис. 155

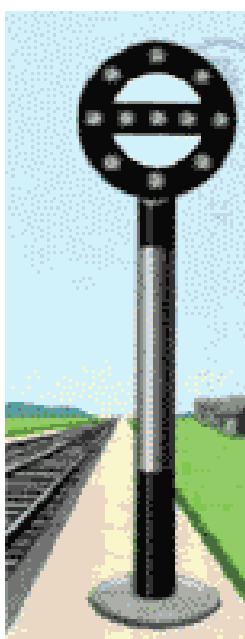


Рис. 156

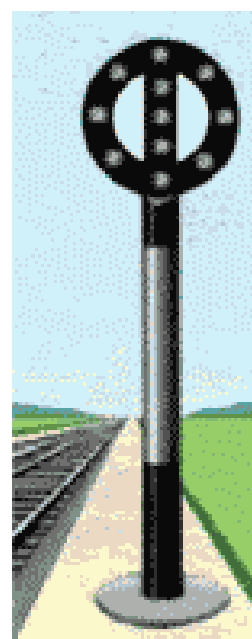


Рис. 157

1.82. Предупредительные сигнальные знаки:

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

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

Владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования могут размещаться другие надписи на сигнальных знаках установленной формы и размеров, требующие остановки подвижного состава.



Рис. 158



Рис. 159

1.83. Предупредительные сигнальные знаки с отражателями устанавливаются на электрифицированных участках по правильному и неправильному пути:

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

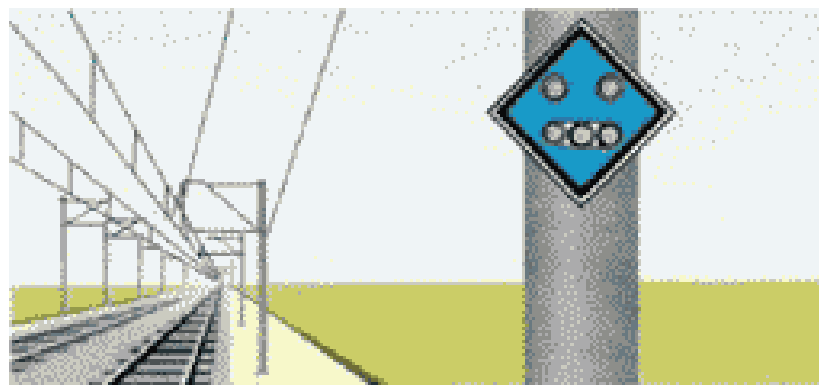


Рис. 160

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

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

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

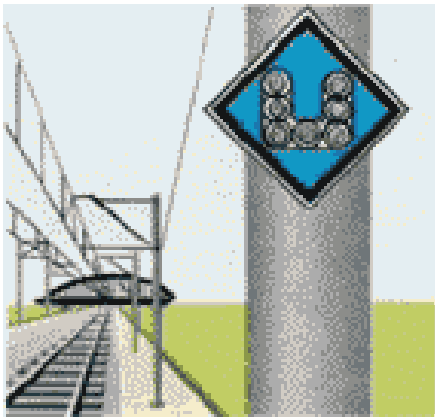


Рис. 161

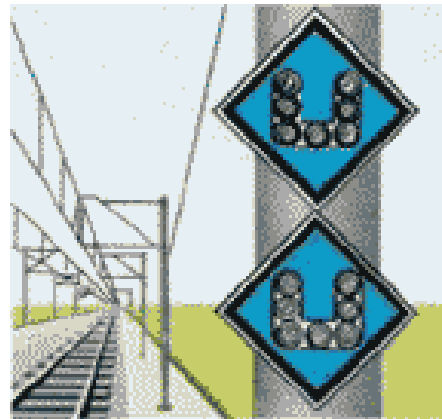


Рис. 162

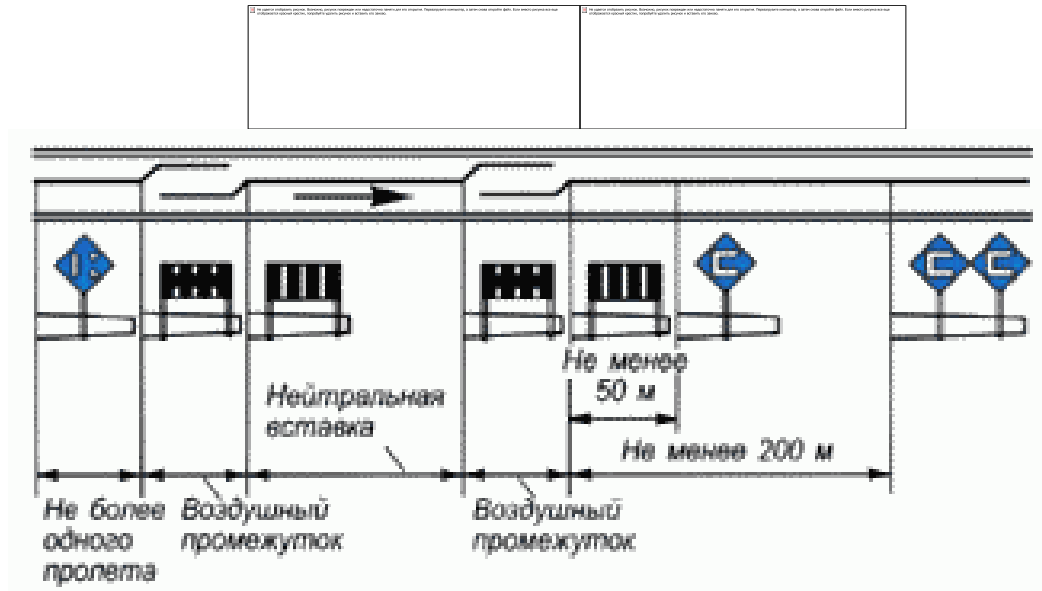


Рис. 163 (на железнодорожных путях общего пользования)



Рис. 164 (на железнодорожных путях необщего пользования)

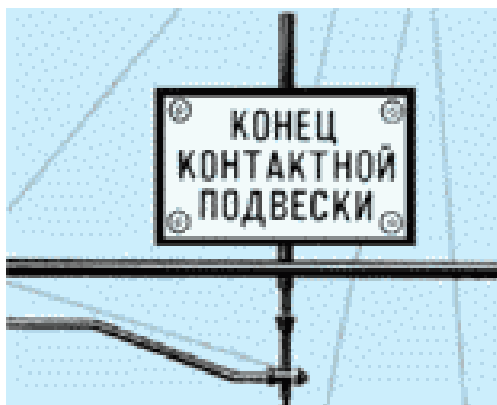


Рис. 165

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

- 1) «Переход на боковую контактную сеть» - рис. 166;
- 2) «Переход на центральную контактную сеть» - рис. 167.



Рис. 166



Рис. 167

1.84. Предупредительный сигнальный знак «Остановка МВПС» (рис. 168) устанавливается на пассажирских платформах, где обращается моторвагонный подвижной состав и пригородные поезда локомотивной тяги. Остановка производится первым вагоном напротив знака.



Рис. 168

1.85. В местах, не допускающих проследования электроподвижного состава с поднятыми токоприемниками (при неисправности контактной сети, производстве плановых ремонтных и строительных работ, когда при следовании поездов необходимо опускать токоприемники), устанавливаются временные сигнальные знаки с отражателями, которые показывают:

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

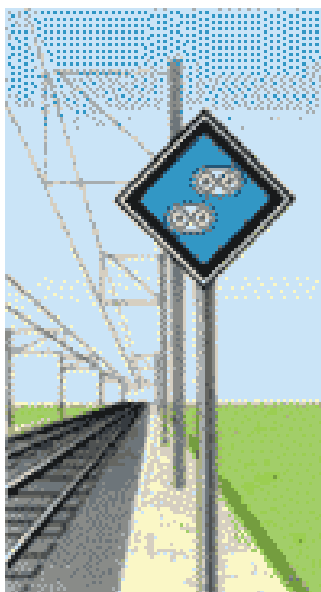


Рис. 169

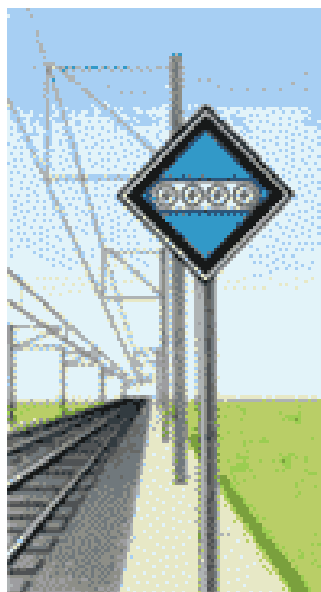


Рис. 170

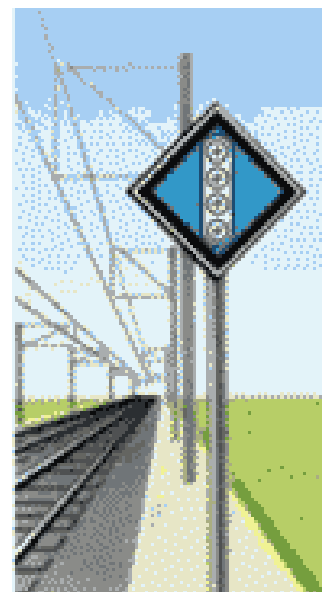


Рис. 171

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

173.

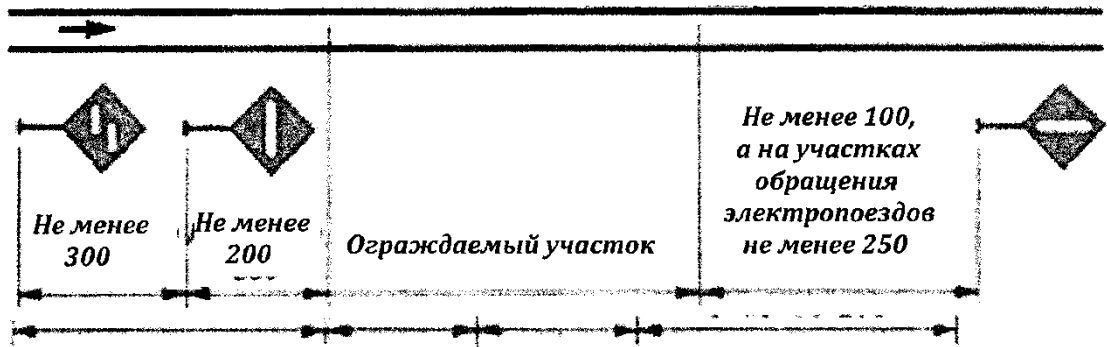


Рис. 172

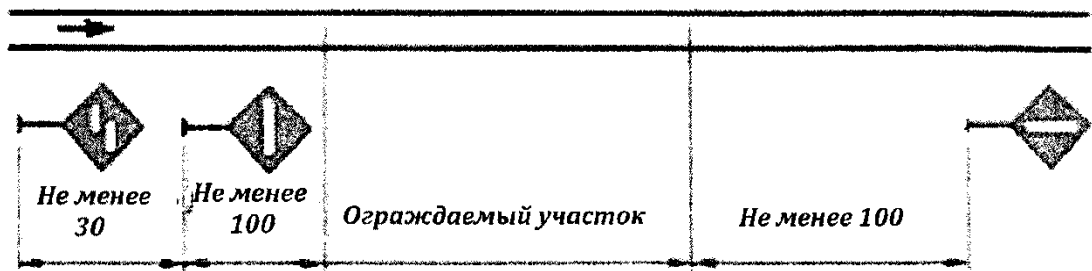


Рис. 173

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

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

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

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



Рис. 174

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

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

- 1) «Поднять нож, закрыть крылья» - перед препятствием (рис. 175);
- 2) «Опустить нож, открыть крылья» - после препятствия (рис. 176).

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

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

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

На участках железнодорожных путей общего пользования, где применяются счетчики осей и устройства контроля схода железнодорожного подвижного состава, для обозначения места их установки, а также мест установки другого напольного оборудования железнодорожной автоматики и телемеханики, должны размещаться временные сигнальные знаки в соответствии с порядком, устанавливаемым владельцем инфраструктуры.

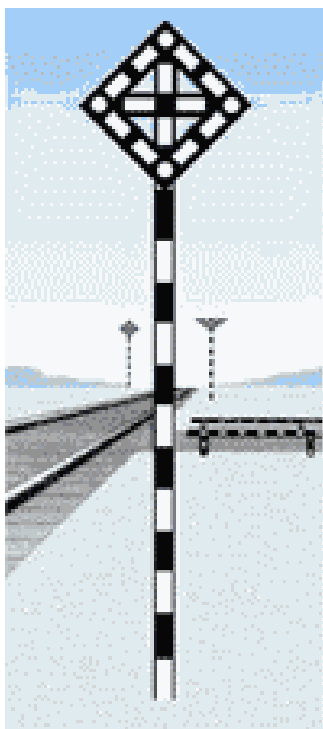


Рис. 175

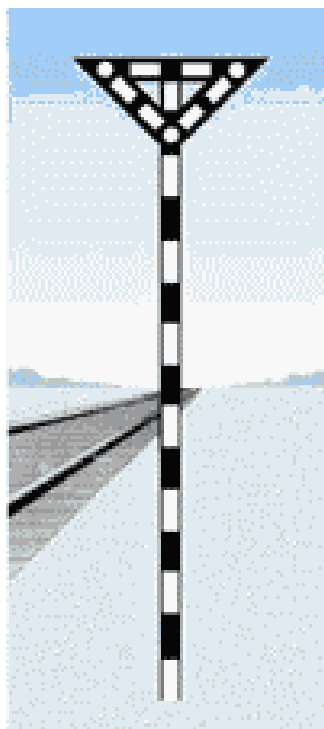


Рис. 176

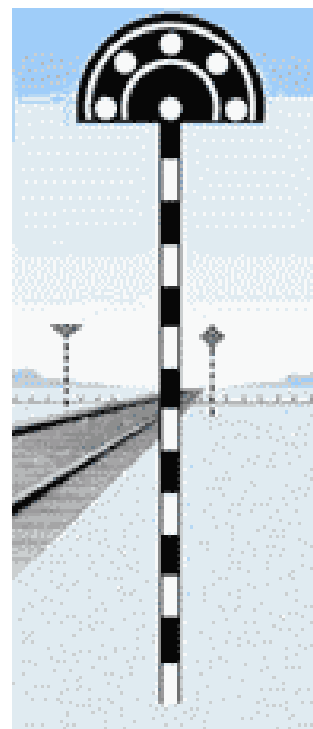


Рис. 177

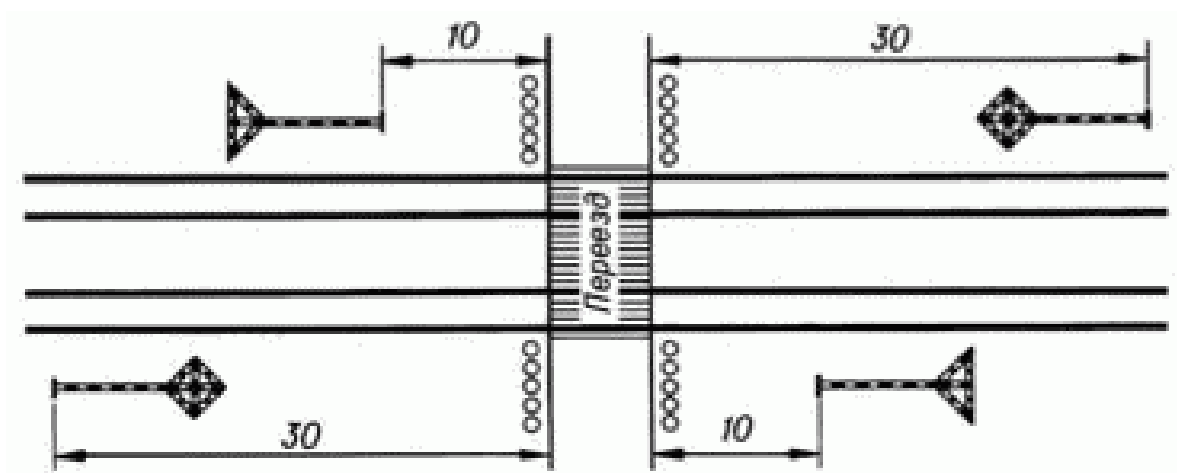


Рис. 178

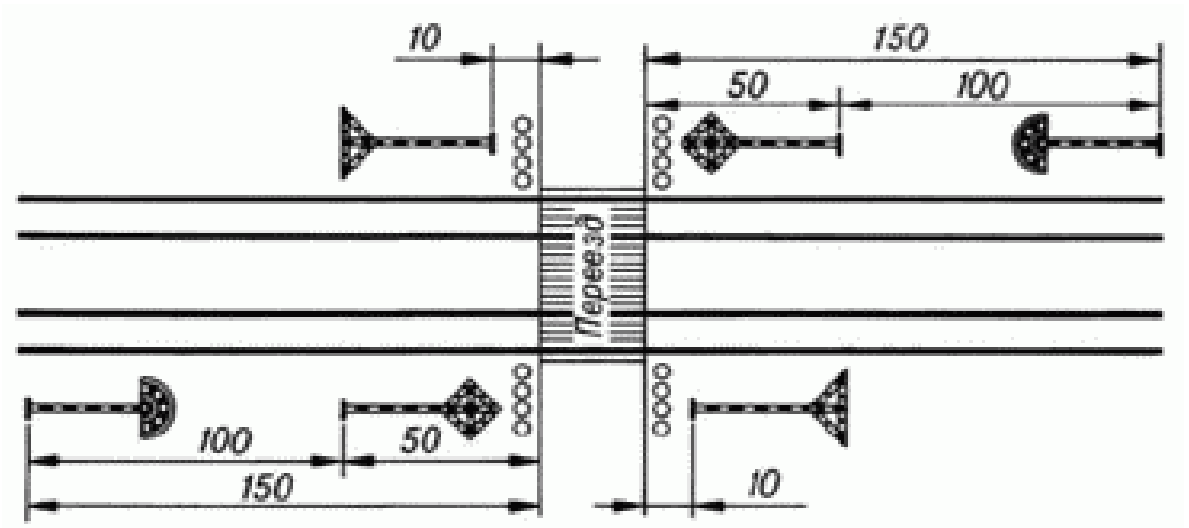


Рис. 179

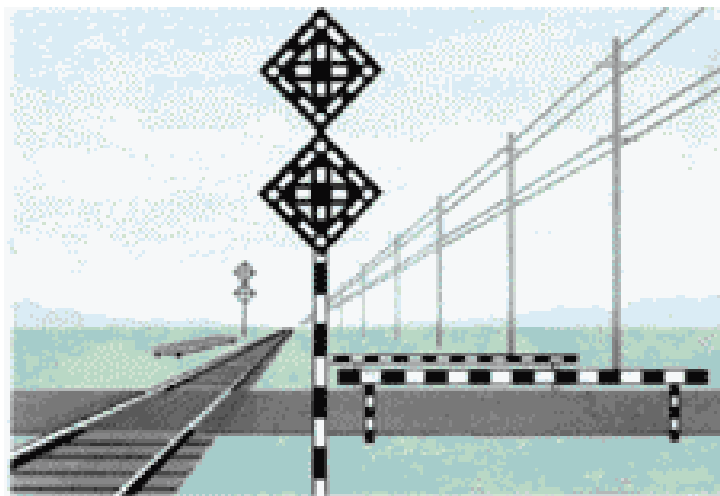


Рис. 180

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

Сигнальные знаки могут быть световыми или освещаемыми.

VII. Сигналы, применяемые при маневровой работе

1.88. Маневровыми светофорами подаются сигналы:

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

маневровый светофор (рис. 182).

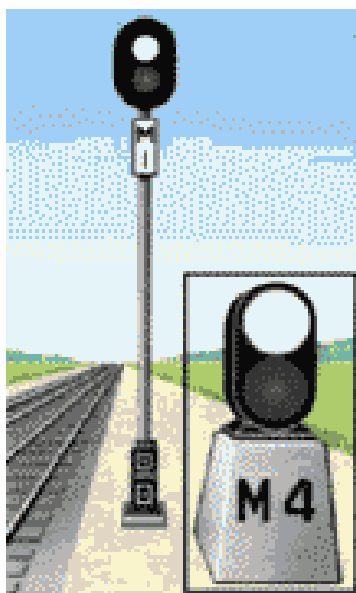


Рис. 181

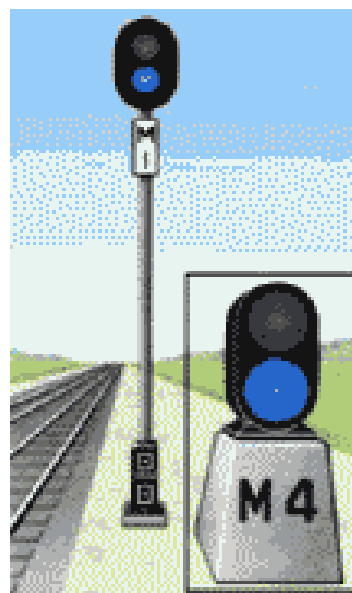


Рис. 182

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

На железнодорожных станциях однопутных линий, а также двухпутных, оборудованных автоматической блокировкой для двустороннего движения по каждому железнодорожному пути или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движением поездов, на маневровом светофоре, расположенном на мачте входного светофора со стороны железнодорожной станции, может применяться сигнал: один лунно-белый огонь - разрешается выход маневрирующего состава за границу железнодорожной станции.

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

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

В необходимых случаях для приема на свободные участки станционных железнодорожных путей подталкивающих локомотивов, локомотивов, следующих из расположенное на железнодорожной станции депо, локомотивов, следующих из депо под составы поездов, восстановительных, хозяйственных (при производстве работ с закрытием перегона) и пожарных поездов, специального самоходного

железнодорожного подвижного состава при запрещающем показании входного светофора на мачте входного светофора может применяться сигнал: один лунно-белый огонь - разрешается прием указанных локомотивов или поездов на свободные участки станционных железнодорожных путей.

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

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

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

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

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

5) один красный огонь - стой! Запрещается роспуск;

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

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

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

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

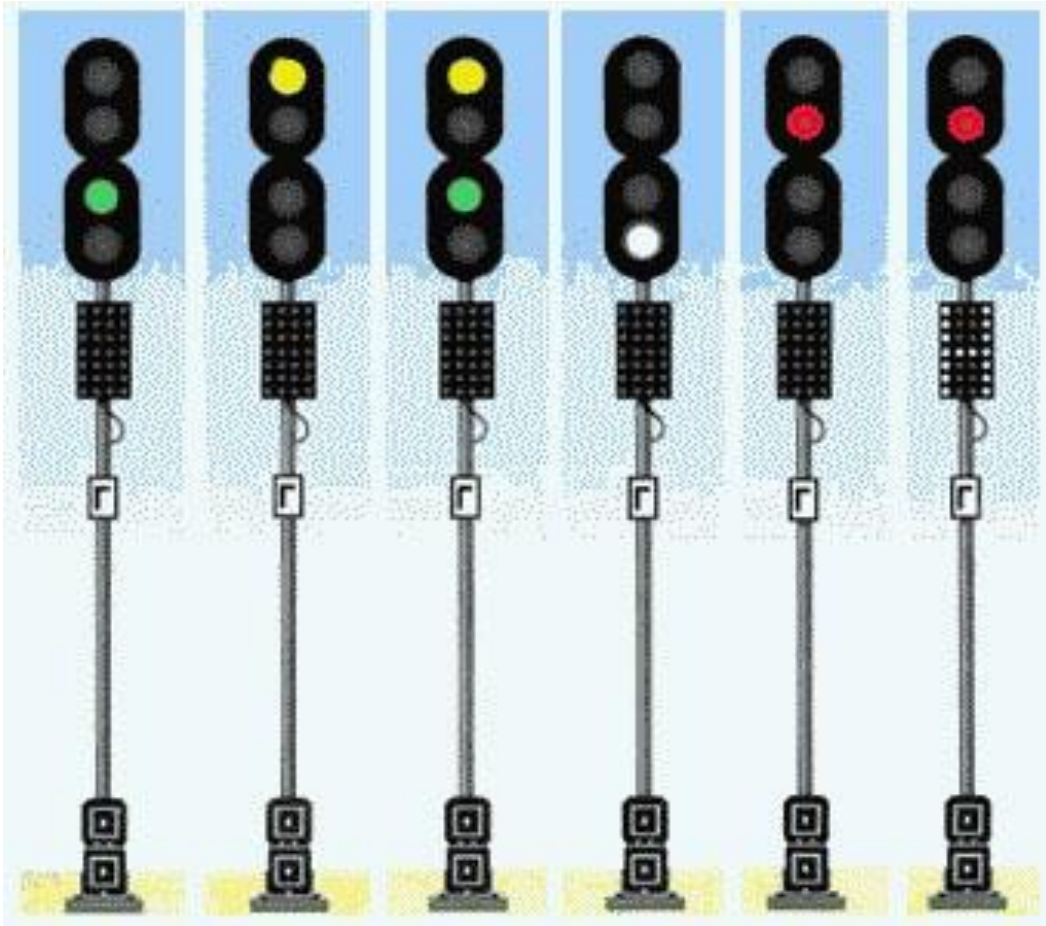


Рис. 183

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

1.91. При маневрах подаются ручные и звуковые сигналы:

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



Рис. 184

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



Рис. 185

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

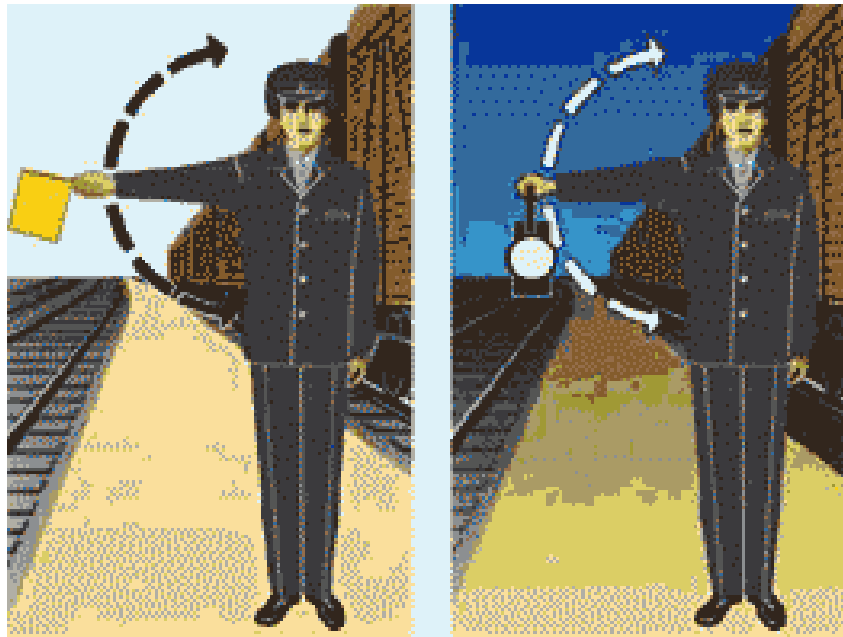


Рис. 186

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

Звуковые сигналы при маневрах подаются ручным свистком или духовым рожком.



Рис. 187

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

Задание сигналисту или дежурному стрелочного поста установить стрелку на тот или иной железнодорожный путь может подаваться звуками различной продолжительности (свистками локомотивов и свистками руководителей маневров) или другими средствами в зависимости от технического оснащения железнодорожной станции.

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

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

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

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

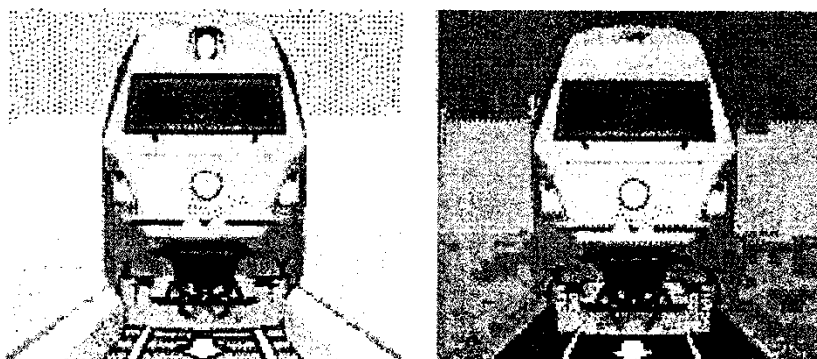


Рис. 188

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

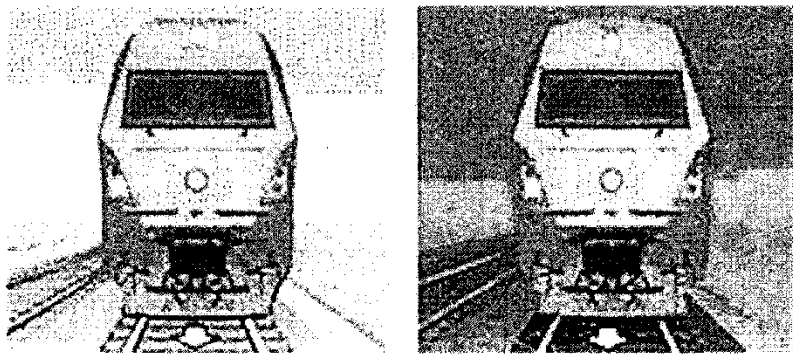


Рис. 189

На локомотиве, следующем в голове поезда или без вагонов, моторвагонном подвижном составе, при движении по железнодорожным путям общего пользования на однопутных и по правильному пути на двухпутных участках днем и ночью должен быть включен сигнальный прозрачно-белый огонь прожектора и два прозрачно-белых огня фонарей у буферного бруса.

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

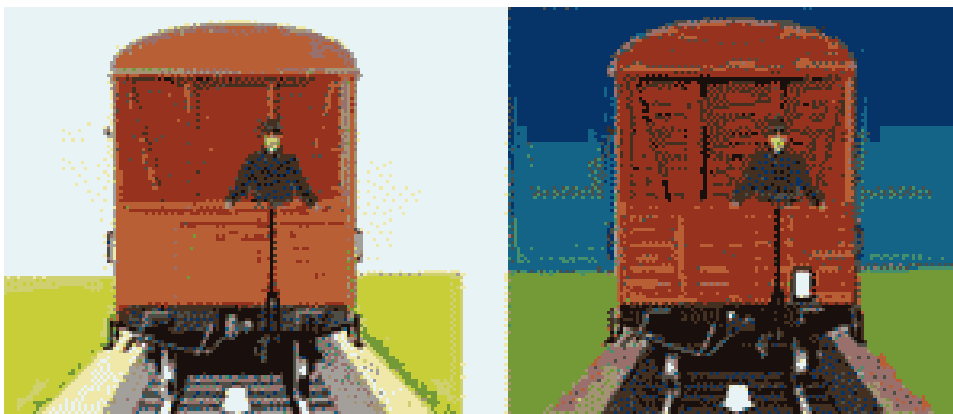


Рис. 190

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

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

- 1) грузового и грузопассажирского днем и ночью - красным диском со светоотражателем у буферного бруса с правой стороны (рис. 192);
- 2) пассажирского, почтово-багажного и моторвагонного днем и ночью - тремя

красными огнями (рис. 193).

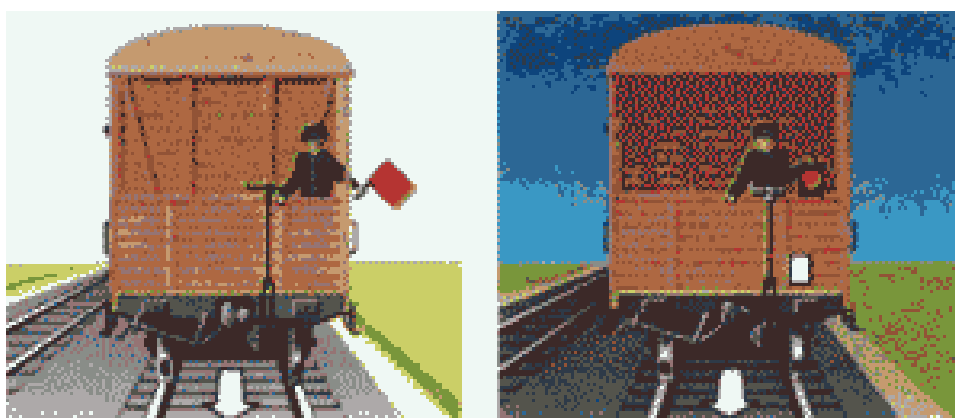


Рис. 191

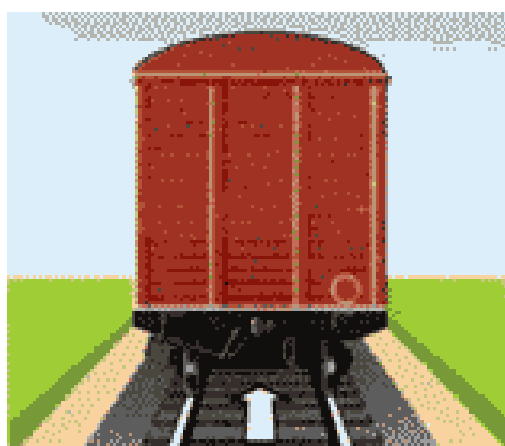


Рис. 192

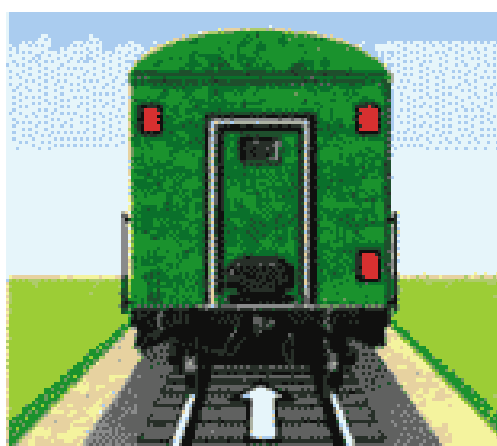


Рис. 193

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



Рис. 194

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

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

1) голова поезда:

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

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

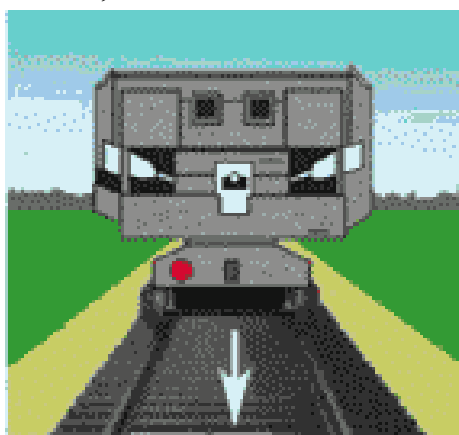


Рис. 195

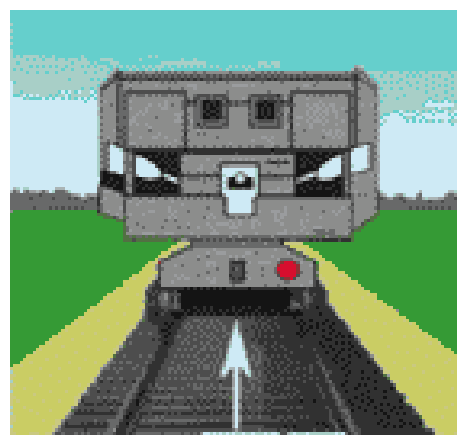


Рис. 196

2) хвост поезда:

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

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

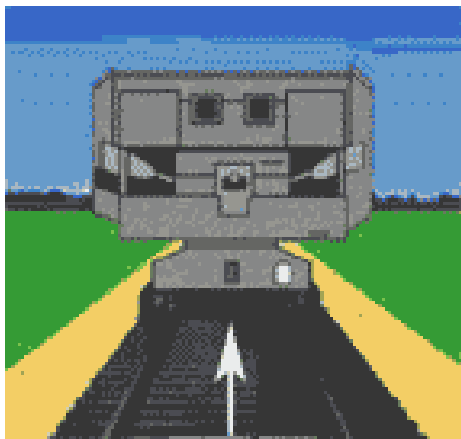


Рис. 197

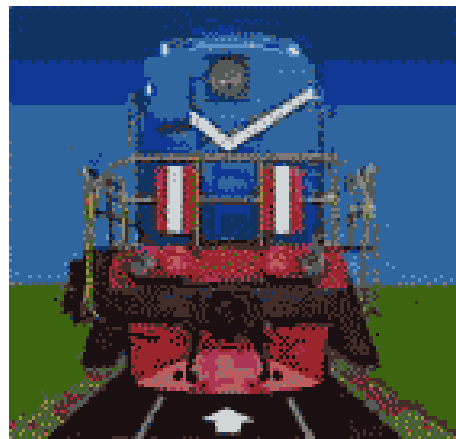


Рис. 198

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

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

1.98. В случае разрыва на перегоне грузового поезда хвост части поезда, отправляемой на железнодорожную станцию, обозначается: днем - развернутым желтым флагом у буферного бруса с правой стороны; ночью - желтым огнем фонаря (рис. 199).

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

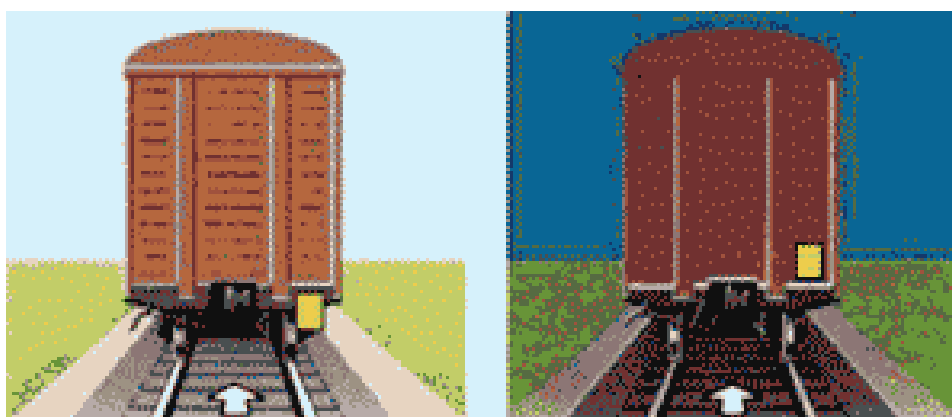


Рис. 199

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

1.100. Снегоочиститель при движении на однопутных и по правильному пути

на двухпутных участках обозначается:

1) если в голове снегоочиститель:

днем - два желтых развернутых флага на боковых крюках;

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

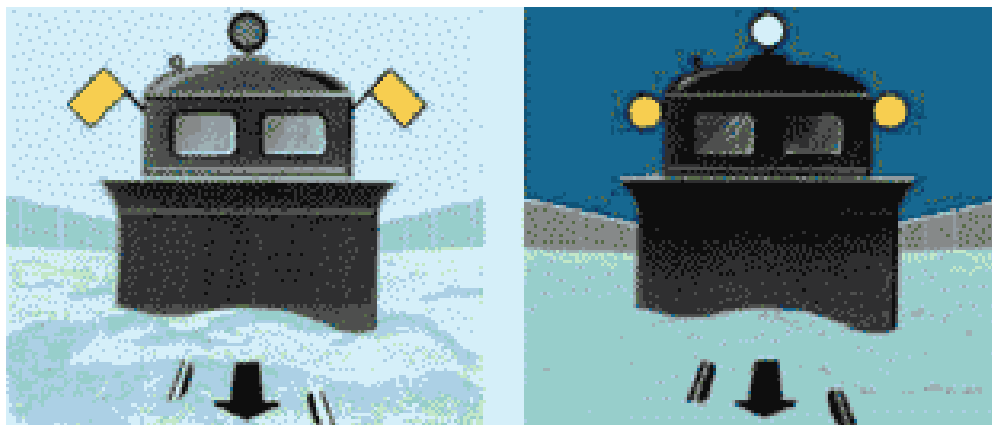


Рис. 200

2) если в голове локомотив:

днем - два желтых развернутых флага у буферных фонарей;

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

Хвост снегоочистителя обозначается как хвост одиночно следующего локомотива.

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

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

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

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

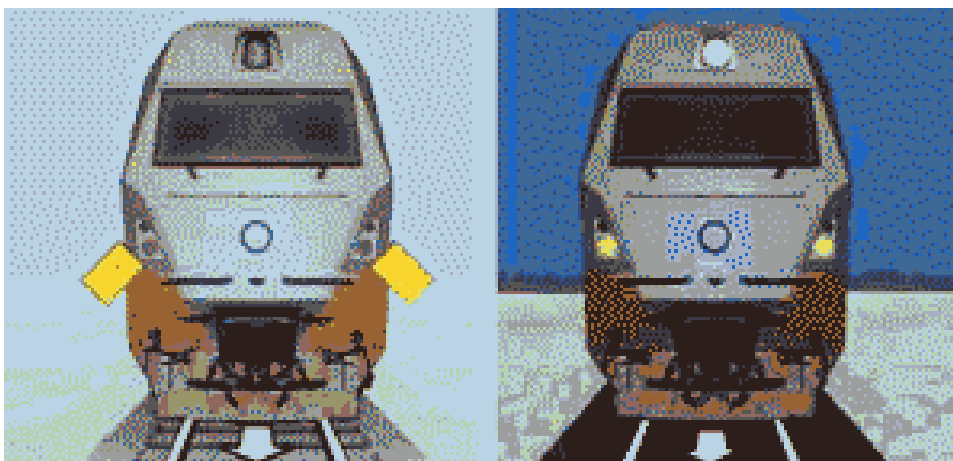


Рис. 201

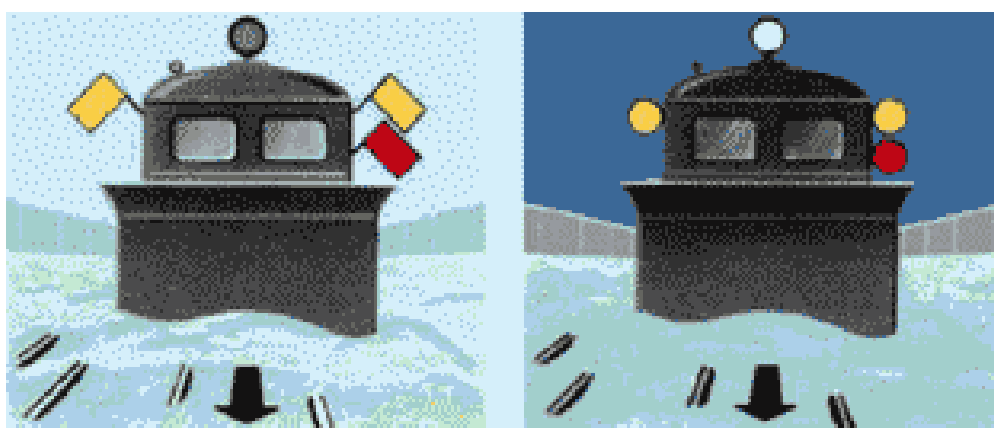


Рис. 202

1.102. Локомотив и специальный самоходный подвижной состав при маневровых передвижениях, в том числе при следовании к составу и от состава поезда, днем и ночью должен иметь по одному прозрачно-белому огню впереди и сзади на буферных брусках со стороны основного пульта управления локомотивом или специальным самоходным подвижным составом, а моторвагонный подвижной состав должен иметь днем и ночью в голове поезда два прозрачно-белых огня, в хвосте поезда - три красных огня.

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

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

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

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

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

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

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

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

При работе на железнодорожной станции:

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

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

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

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

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

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

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

Работники подразделений железнодорожного транспорта, ограждающие съёмные ремонтные вышки, путевые вагончики и другие съёмные подвижные единицы, а также работники, руководящие передвижением съёмных единиц, должны быть снабжены, кроме переносных щитов, ручных флагов и сигнальных фонарей, петардами и духовыми рожками для подачи сигналов о приближении поезда, а также сигналов для остановки поезда, если это требуется.

IX. Звуковые сигналы на железнодорожном транспорте

1.104. Звуковые сигналы при движении поездов подаются свистками локомотивов, моторвагонного и специального самоходного железнодорожного подвижного состава, духовыми рожками, ручными свистками (таблица 2).

Таблица 2

Сигнал	Значение сигнала	Кто подает
Три коротких	«Стой!»	Локомотивная бригада, главный кондуктор, станционные и другие работники
Один длинный	«Отправиться поезду»	Дежурный по железнодорожной станции или по его указанию дежурный по парку, сигналист, дежурный стрелочного поста или главный кондуктор; отвечает машинист ведущего локомотива; повторяет сигнал машинист второго локомотива при двойной тяге. Если поезд отправляется с железнодорожного пути, имеющего выходной светофор, этот сигнал подает машинист ведущего локомотива после открытия выходного светофора; повторяет сигнал машинист второго локомотива при двойной тяге
Три длинных	Требование к работникам,	Машинист ведущего

	обслуживающим поезд, «Тормозить»	локомотива; повторяет сигнал машинист второго локомотива
Два длинных	Требование к работникам, обслуживающим поезд, «Отпустить тормоза»	при двойной тяге
Три длинных и один короткий	О прибытии поезда на станцию не в полном составе	Машинист ведущего локомотива
Три длинных и два коротких	Вызов к локомотиву помощника машиниста, главного кондуктора, начальника (механика- бригадира) пассажирского поезда, руководителя работ хозяйственного поезда	Машинист ведущего локомотива остановившегося на перегоне поезда
Следование с двойной тягой		
Один короткий	Требование к машинисту второго локомотива уменьшить тягу	Машинист ведущего локомотива, повторяет сигнал машинист второго локомотива
Два коротких	Требование к машинисту второго локомотива увеличить тягу	Машинист ведущего локомотива, повторяет сигнал машинист второго локомотива
Два длинных и два коротких	Требование к машинисту второго локомотива «Опустить токоприемник»	
Следование с подталкивающим локомотивом		
Два коротких	Требование начать подталкивание	Машинист ведущего локомотива; повторяет сигнал машинист подталкивающего локомотива
Один короткий, один длинный и один короткий	Требование прекратить подталкивание, но не отставать от поезда	
Четыре длинных	Требование прекратить подталкивание и возвратиться обратно	

Примечания:

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

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

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

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

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

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

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

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

Составители поездов, прекратившие маневры из-за приема поезда, сигнальщики и дежурные стрелочного поста по оповестительному сигналу обязаны каждый на своем участке проверить и убедиться в том, что безопасность движения принимаемого поезда обеспечена.

1.106. Сигнал бдительности подается одним коротким и одним длинным свистком локомотива, моторвагонного и специального самоходного

железнодорожного подвижного состава и периодически повторяется:

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

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

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

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

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

1.108. Звуковые сигналы о приближении поезда подаются:

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

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

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

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

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

На этих же железнодорожных станциях сигналы свистком локомотива, моторвагонного и специального самоходного железнодорожного подвижного состава не подаются при отправлении поездов, опробовании автотормозов и при

движении по деповским железнодорожным путям. Порядок оповещения пассажиров об отправлении поездов на таких железнодорожных станциях устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Х. Сигналы тревоги и специальные указатели

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

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

длинные - часто следующими один за другим ударами;

короткие - редкими ударами по числу необходимых коротких звуков.

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

при обнаружении на железнодорожном пути неисправности, угрожающей безопасности движения;

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

Сигнал подается при необходимости каждым работником железной дороги.

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

Сигнал подается при необходимости каждым работником железнодорожного транспорта.

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

На железнодорожных станциях и в других организациях железнодорожного транспорта, расположенных в городах, сигнал воздушной тревоги, поданный в городе сиренами или переданный по радиотрансляционной сети, немедленно повторяется сиренами, а также свистками локомотивов, моторвагонного и специального самоходного железнодорожного подвижного состава и гудками.

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

На перегонах сигнал воздушной тревоги подается свистками локомотивов, моторвагонного и специального самоходного железнодорожного подвижного

состава:

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

в других поездах - машинистом локомотива, ведущего поезд.

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

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

на перегонах - свистками локомотивов, моторвагонного и специального самоходного железнодорожного подвижного состава группами из одного длинного и одного короткого звуков;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

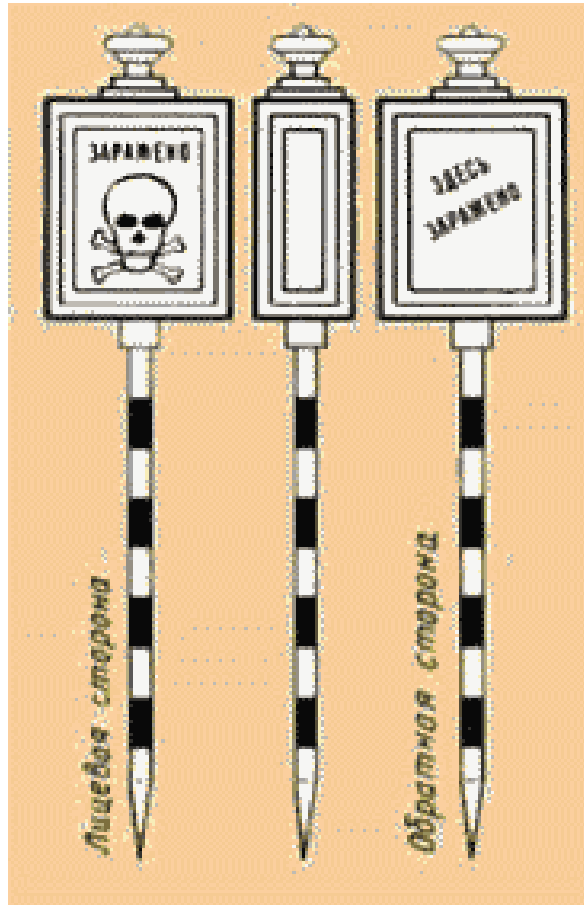


Рис. 203

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

Перед первым по ходу поезда указателем «Заражено» или перед местом, указанным в уведомлении, полученном от дежурного по железнодорожной станции, о наличии зараженного участка (независимо от того, огражден участок указателями или нет), машинист ведущего локомотива, моторвагонного и специального самоходного железнодорожного подвижного состава обязан подать сигнал

«Радиационная опасность» или «Химическая тревога» и проследовать зараженный участок с установленной скоростью.

Указатели «Заражено» ночью должны освещаться.

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

Светомаскировка светофоров всех типов обеспечивается применением защитных козырьков, предусмотренных конструкцией светофора.

XI. Правила применения семафоров

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

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

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

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

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

1.121. Однокрылыми семафорами подаются сигналы:

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

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

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

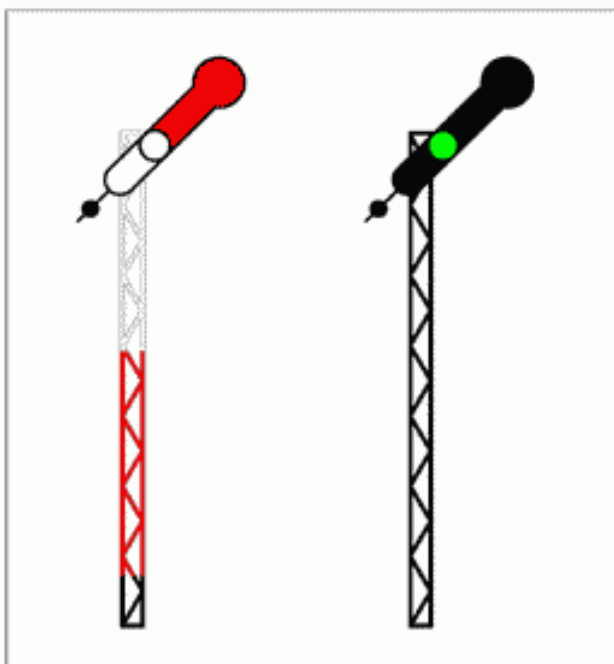


Рис. 204

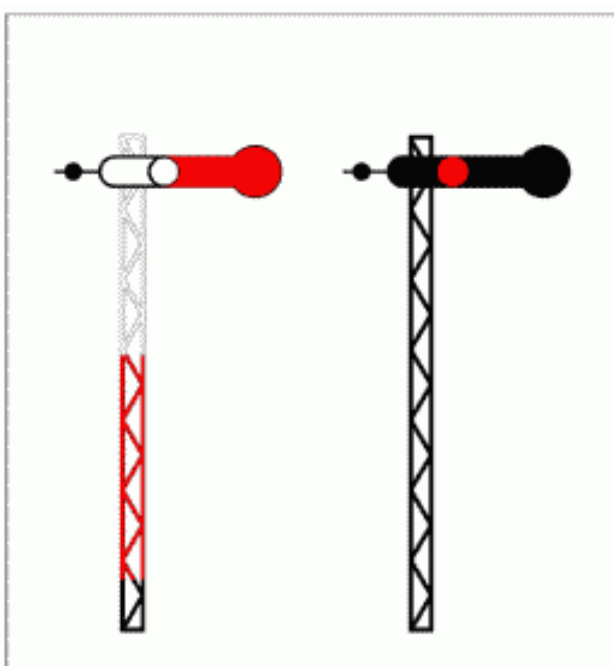


Рис. 205

1.122. Двухкрылыми семафорами подаются сигналы:

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

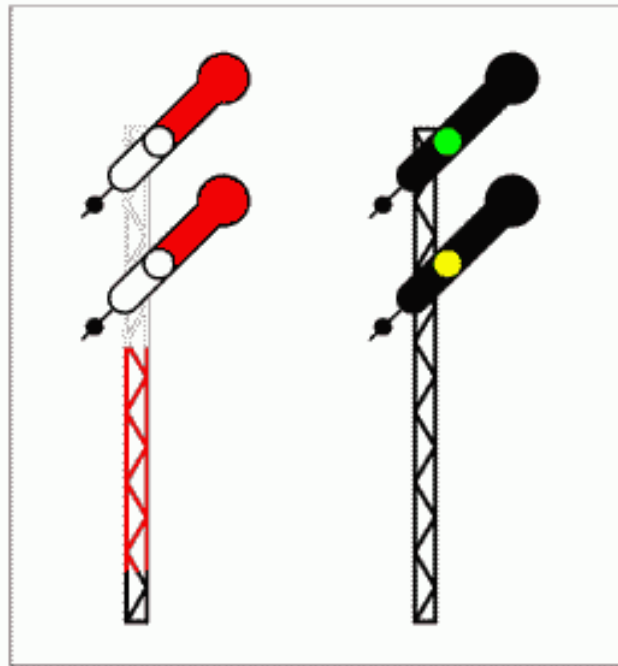


Рис. 206

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

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

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

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

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

Сигнальные огни недействующих семафоров не зажигаются. Оповестительные щиты, стоящие перед не включенными в действие семафорами,

также должны быть закрежены двумя планками или сняты.

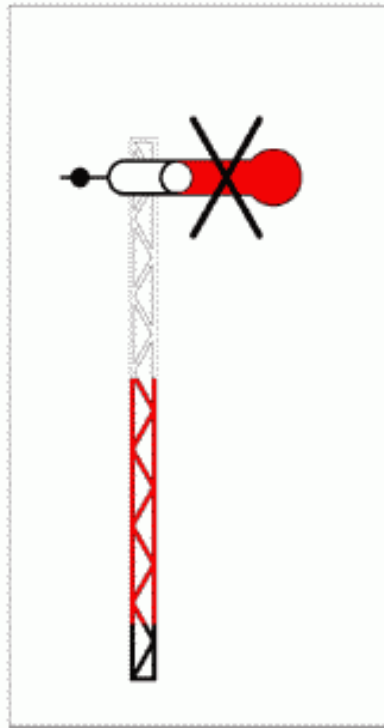


Рис. 207

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

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

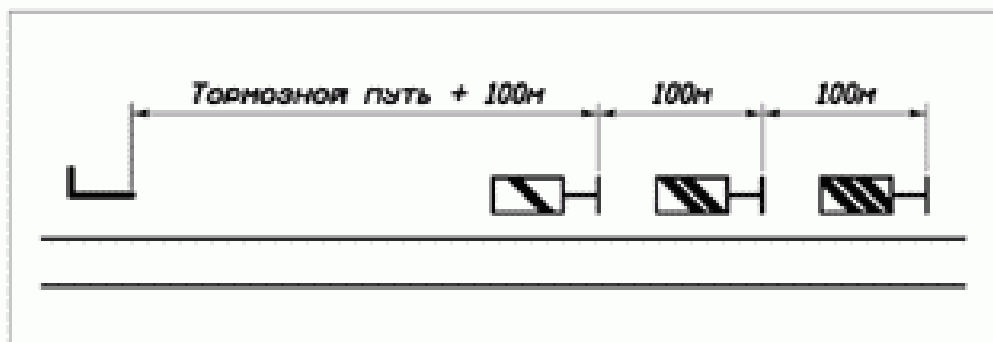


Рис. 208

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

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

ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

2.1.1. Правила движения поездов на железнодорожном транспорте Российской Федерации устанавливают: правила приема, отправления и пропуска поездов, производства маневров и закрепления подвижного состава, производства ремонтно-строительных работ, порядок назначения и передачи предупреждений на поезда, а также другие отдельные процессы, связанные с производством поездной и маневровой работы.

Основой организации движения поездов по инфраструктуре является сводный график движения поездов, который объединяет деятельность всех подразделений, выражает заданный объем эксплуатационной работы подразделений владельцев инфраструктур.

В соответствии с пунктом 1 статьи 18 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17–ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» сводный график движения поездов утверждается в порядке, определяемом федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, на основании предложенных владельцами инфраструктур графиков движения поездов в пределах инфраструктур.

Организация движения поездов в пределах одной инфраструктуры осуществляется на основании графика движения поездов, утверждаемого и вводимого в действие владельцем этой инфраструктуры.

Движение поездов по графику обеспечивается соблюдением норм и правил, правильной организацией и выполнением технологического процесса работы железнодорожных станций, депо, тяговых подстанций, пунктов технического обслуживания и других подразделений железнодорожного транспорта, связанных с движением поездов.

Нарушение графика движения поездов не допускается. В случаях нарушения графика движения поездов, работники всех хозяйств обязаны принимать оперативные меры для ввода в график опаздывающих поездов пассажирских, почтово-багажных, грузовых и обеспечивать их безопасное проследование.

На железнодорожных путях необщего пользования владелец железнодорожных путей необщего пользования утверждает свой график движения

поездов. В случае примыкания железнодорожных путей необщего пользования к инфраструктуре общего пользования или к другим железнодорожным путям необщего пользования – графики движения поездов должны быть согласованы

2.1.2. График движения поездов должен обеспечивать:

- удовлетворение потребностей в перевозках пассажиров и грузов;
- безопасность движения поездов;
- эффективное использование пропускной и провозной способности участков и перерабатывающей способности железнодорожных станций;
- рациональное использование железнодорожного подвижного состава, погрузочно-разгрузочных средств;
- соблюдение установленной продолжительности непрерывной работы локомотивных бригад;
- возможность производства работ по текущему содержанию и ремонту пути, сооружений, устройств, железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и электроснабжения;
- выполнение технологического процесса по своевременной перевозке грузов;
- согласованность работы железнодорожного транспорта общего и необщего пользования.

2.1.3. Порядок назначения и отмены поездов всех категорий на железнодорожном транспорте общего пользования в соответствии с графиком движения устанавливается владельцем инфраструктуры.

2.1.4. Каждому поезду присваивается номер, установленный графиком движения поездов. Поездам одного направления присваиваются четные номера, а поездам обратного направления – нечетные. Порядок присвоения нумерации определяется владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Кроме номера, каждому грузовому, почтово-багажному и пассажирскому поезду на железнодорожной станции его формирования (отправления) присваивается индекс, который не изменяется до железнодорожной станции расформирования (назначения).

Поездам, не предусмотренным графиком движения (восстановительные, пожарные, снегоочистители, локомотивы без вагонов, специальный самоходный подвижной состав, назначаемые для восстановления нормального движения и для тушения пожара), номера присваиваются при их назначении. Номера таких поездов и порядок их следования объявляются диспетчером поездным.

2.1.5. Приоритетность поездов устанавливается в зависимости от следующей очередности перевозок:

- внеочередные перевозки, осуществляемые для восстановления движения поездов и тушения пожаров (восстановительные и пожарные поезда, снегоочистители, локомотивы, специальный самоходный подвижной состав, назначаемые для восстановления нормального движения и для тушения пожара);
- воинские перевозки (воинские поезда);
- перевозки пассажиров в дальнем следовании (высокоскоростные, скоростные, скорые и пассажирские поезда);
- перевозки пассажиров в пригородном сообщении (поезда пригородного сообщения);
- перевозки почтовых отправлений, багажа, грузобагажа (почтово-багажные поезда);
- специальные перевозки (специальные поезда);
- грузопассажирские и людские перевозки (грузопассажирские и людские поезда);
- перевозки грузов (грузовые (сквозные, участковые, сборные, вывозные, передаточные), хозяйственные поезда).

При отсутствии возможности полного удовлетворения спроса перевозчиков на услуги по использованию инфраструктуры на конкретном направлении движения поездов в связи с ограничением ее пропускной способности владелец инфраструктуры обязан обеспечить оказание услуг по использованию инфраструктуры для перевозок в следующей очередности:

- а) перевозки, осуществляемые для восстановления движения поездов и тушения пожаров;
- б) воинские перевозки;
- в) перевозки пассажиров в международном сообщении;
- г) перевозки пассажиров в пределах Российской Федерации в дальнем следовании;
- д) перевозки пассажиров в пределах Российской Федерации в пригородном сообщении;

е) перевозки почтовых отправлений, багажа, грузобагажа;

ж) специальные перевозки;

з) грузопассажирские и людские перевозки;

и) перевозки грузов в следующей очередности:

– перевозки грузов в целях обеспечения регионов, пострадавших от стихийных бедствий (на основании отдельных решений Президента

Российской Федерации или Правительства Российской Федерации);

– перевозки грузов на основании отдельных решений Президента Российской Федерации;

– перевозки грузов, в отношении производства и (или) перевозки которых предоставляются субсидии в соответствии с актами Правительства Российской Федерации;

– перевозки грузов, требующих высокой скорости и надежности доставки, перевозки грузов во внутригосударственном сообщении, а также экспортные перевозки несырьевых грузов, сырьевых грузов в специализированном подвижном составе, зерновых и продовольственных грузов;

– экспортные перевозки сырьевых энергетических грузов в универсальном железнодорожном подвижном составе;

– иные перевозки грузов.

2.1.6. Движение поездов производится по московскому поясному времени в 24-часовом исчислении.

В служебных помещениях, на пассажирских вокзалах должны быть установлены часы. Порядок установки, ремонта и содержания настенных и наружных часов, находящихся в местах работы уполномоченных лиц, связанных с движением поездов и обслуживанием пассажиров, определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Показание времени на часах должно быть одинаковым на всех участках и подразделениях железнодорожного транспорта.

2.1.7. Движение поездов производится с разграничением их отдельными пунктами.

Раздельными пунктами являются железнодорожные станции, разъезды, обгонные пункты и путевые посты, проходные светофоры автоматической блокировки, а также границы блок-участков при автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов.

2.1.8. Основными системами интервального регулирования движения поездов являются автоматическая блокировка, автоматическая локомотивная сигнализация, применяемая как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов и полуавтоматическая блокировка.

2.1.9. Границами железнодорожной станции являются:

- на однопутных участках – входные светофоры;
- на двухпутных участках по каждому в отдельности главному железнодорожному пути с одной стороны – входной светофор, а с другой – сигнальный знак «Граница станции».

На двухпутных участках, оборудованных двусторонней автоматической блокировкой, а также где установлены входные светофоры для приема поездов с неправильного железнодорожного пути перегона, границей железнодорожной станции по каждому в отдельности главному железнодорожному пути являются входные светофоры.

При совпадении границ двух смежных раздельных пунктов владельца инфраструктуры и владельца железнодорожных путей необщего пользования их границами является входной светофор или сигнальный знак «Граница станции», установленный в створе с входным или маневровым светофором.

Граница железнодорожного пути необщего пользования обозначается на основании документа федерального органа исполнительной власти, с учетом границы, определенной в правоустанавливающих документах.

2.1.10. Железнодорожные пути инфраструктуры общего и необщего пользования делятся на главные на перегонах и станционные (в том числе главные на железнодорожных станциях).

Организация движения поездов и маневровой работы в границах станции, за исключением железнодорожных путей переданных в ведение других подразделений и организаций, а также путей, пользование которыми осуществляется на основании действующих договоров, осуществляется начальником железнодорожной станции.

Порядок использования станционных железнодорожных путей в соответствии с их назначением устанавливается технико-распорядительным актом железнодорожной станции или инструкцией по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования.

2.1.11. На железнодорожных станциях каждый железнодорожный путь, стрелочный перевод, станционный пост централизации и стрелочный пост, а на перегонах каждый главный железнодорожный путь должен иметь номер.

Не допускается устанавливать одинаковые номера железнодорожным путям, стрелочным переводам и постам в пределах одной железнодорожной станции. На железнодорожных станциях, имеющих отдельные парки, не допускается устанавливать одинаковые номера железнодорожным путям в пределах одного парка.

2.1.12. Порядок использования технических средств железнодорожной станции устанавливается технико-распорядительным актом.

Порядок, установленный технико-распорядительным актом, является обязательным для работников владельца инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования и владельцев железнодорожного подвижного состава.

При отсутствии у владельца железнодорожного пути необщего пользования железнодорожных станций, технико-распорядительный акт может не составляться, а порядок использования технических средств при этом устанавливается инструкцией по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования, которая разрабатывается и утверждается владельцем железнодорожных путей необщего пользования и согласовывается владельцем инфраструктуры.

2.1.13. Технико-распорядительный акт железнодорожной станции разрабатывается и утверждается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

К технико-распорядительному акту прилагаются схематический и масштабный планы железнодорожной станции, инструкция о порядке пользования устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики с таблицей зависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах (при их наличии), в зависимости от местных условий, другие необходимые инструкции.

Порядок составления и утверждения технико-распорядительных актов устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

2.1.14. На железнодорожных станциях, где не предусмотрены в штате работники, хозяйства перевозок, операции по приему и отправлению поездов, производству маневров, обслуживанию пассажиров, приему и выдаче грузов, выполняются работниками, уполномоченными, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.1.15. Стрелки, расположенные на главных и приемоотправочных железнодорожных путях, а также охранные должны находиться в нормальном положении.

Нормальным положением для стрелок, расположенных на главных железнодорожных путях, кроме стрелок, включенных в электрическую централизацию, является:

- входных на главных железнодорожных путях железнодорожных станций однопутных линий – направление с каждого конца железнодорожной станции на разные железнодорожные пути;

- входных на главных железнодорожных путях железнодорожных станций двухпутных линий – направление по соответствующим главным железнодорожным путям;

- всех остальных на главных железнодорожных путях перегонов и железнодорожных станций, за исключением стрелок, ведущих в предохранительные и улавливающие тупики, – направление по соответствующим главным железнодорожным путям.

Для охранных и сбрасывающих стрелок, в том числе включенных в электрическую централизацию, нормальным положением является:

- ведущих в предохранительные и улавливающие тупики – направление в эти тупики;

- сбрасывающих – направление на сброс.

На железнодорожных станциях, где обслуживание двух стрелочных постов осуществляется одним дежурным стрелочного поста, а также где не предусмотрены уполномоченные работники, порядок установки стрелок в нормальное положение устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Нормальное положение стрелок указывается знаком «плюс» в таблицах зависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах. Для железнодорожных станций с нецентрализованными стрелками, не включенными в зависимость с сигналами и маршрутами, нормальное их положение указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции.

Нормальное положение нецентрализованных стрелок, не включенных в зависимость с сигналами и маршрутами, ведущих на станционные железнодорожные пути, выделенные для стоянки восстановительных и пожарных поездов, вагонов с опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами) устанавливается начальником железнодорожной станции и указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции.

Установленное нормальное положение обозначается на станинах стрелок и на кожухах приводов стрелок электрической централизации.

Стрелки в другое положение могут переводиться при:

- при приготовлении маршрутов для приема и отправления поездов;
- маневровой работе;
- занятии железнодорожных путей железнодорожным подвижным составом;
- необходимости ограждения мест препятствий и производства работ на станционных железнодорожных путях;
- очистке, проверке и ремонте стрелок.

На железнодорожных станциях с электрической централизацией установка стрелок в нормальное положение необязательна, за исключением стрелок, ведущих в предохранительные, улавливающие тупики, сбрасывающих стрелок, оборудованных устройствами автоматического возврата, которые устанавливаются в нормальное положение автоматически, а при отсутствии устройств автоматического возврата или их неисправности – дежурным по железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией – диспетчером поездным.

Ручные нецентрализованные охранные стрелки, а также ручные нецентрализованные сбрасывающие острия и сбрасывающие стрелки в нормальном положении должны быть заперты на контрольный замок, сбрасывающие башмаки – на навесной замок. Ключи от контрольных и навесных замков, находящихся на балансе владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, хранятся у уполномоченного работника.

2.1.16. Стрелочный перевод, уложенный на перегоне, приписывается к одной из смежных станций или же у места ответвления устраивается стрелочный пост.

Порядок технического обслуживания, освещения, охраны этих стрелочных переводов, а также хранения ключей от контрольных замков стрелок устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.1.17. Каждый пост управления стрелками и светофорами должен находиться в ведении только одного работника, являющегося ответственным за управление стрелками и светофорами и за безопасность движения: дежурного по железнодорожной станции, дежурного станционного поста централизации (оператора поста централизации), дежурного стрелочного поста или дежурного по сортировочной горке (оператора сортировочной горки).

Разрешается на железнодорожных станциях обслуживание двух и более стрелочных постов одним дежурным стрелочного поста, а отдельных стрелок и постов – непосредственно дежурным по железнодорожной станции. Перечень таких железнодорожных станций определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

На участках с диспетчерской централизацией ответственным за управление

стрелками и светофорами железнодорожных станций, находящихся на диспетчерском управлении является диспетчер поездной.

2.1.18. Для контроля за работой дежурных стрелочных постов на железнодорожных станциях в зависимости от путевого развития, характера и объема маневровой работы назначаются старшие дежурные стрелочного поста. На железнодорожных станциях, перечень которых определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования, старшие дежурные стрелочного поста могут назначаться непосредственно для обслуживания поста или одновременно для обслуживания поста и контроля за работой других дежурных стрелочных постов, расположенных в стрелочном районе. На центральные посты диспетчерской централизации и станционные посты централизации на железнодорожных станциях, кроме диспетчеров поездных или дежурных по железнодорожной станции (дежурных постов централизации), могут назначаться операторы поста централизации.

2.1.19. На железнодорожных станциях, расположенных на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, в том числе автоматизированной системой управления движением поездов, устройствами автоматического управления маршрутами с упраздненным штатом дежурных по железнодорожной станции, допуск к выполнению работ по ремонту на стрелочном переводе, осуществляется в порядке, установленном соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

2.1.20. Стрелочные переводы на станционных железнодорожных путях находятся в оперативном управлении начальника железнодорожной станции.

Стрелочные переводы на железнодорожных путях, переданных в ведение других подразделений владельца инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования находятся в оперативном управлении начальников соответствующих подразделений владельца инфраструктуры, владельца путей необщего пользования соответственно.

2.1.21. Железнодорожный подвижной состав на станционных железнодорожных путях, а также на железнодорожных путях необщего пользования должен устанавливаться в пределах полезной длины железнодорожного пути, которая ограничена:

– при наличии светофоров и электрической изоляции железнодорожного пути – с одной стороны выходным (маршрутным, маневровым) светофором, с другой – изолирующим стыком путевого участка рельсовой цепи;

– при наличии светофоров и отсутствии электрической изоляции железнодорожного пути – с одной стороны светофором, с другой – предельным столбиком;

– при отсутствии светофоров и электрической изоляции железнодорожного пути – предельными столбиками с обеих сторон.

2.1.22. Поезда должны формироваться в соответствии с настоящими Правилами, графиком движения и планом формирования поездов. Нормы массы и длины грузовых поездов по направлениям и по каждому участку устанавливаются в графике движения и плане формирования поездов и должны соответствовать типу локомотива, профилю железнодорожного пути на участках обращения поездов, а на электрифицированных линиях – условиям технологического электроснабжения.

Поездные формирования, не принадлежащие перевозчику, должны формироваться в соответствии с требованиями настоящих Правил и правил перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Нормы массы и длины грузовых поездов, обращающихся на железнодорожных путях необщего пользования, в том числе и специализированных, устанавливаются владельцем железнодорожных путей необщего пользования на основании тяговых расчетов, исходя из результатов проведенных опытных поездок и с учетом технологии обслуживания транспортом необходимых подразделений.

Порядок формирования и пропуска, соединенных, а также повышенной массы и длины грузовых поездов устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Нормы массы и длины пассажирских поездов и порядок размещения вагонов в них указываются в служебных расписаниях движения поездов.

Порядок прицепки к пассажирским поездам вагонов сверх нормы и следования пассажирских длинносоставных поездов на железнодорожных путях общего пользования устанавливается владельцем инфраструктуры.

При постановке в поезд железнодорожного подвижного состава, масса и длина его определяются в соответствии с порядком, определенным в Нормативах графиках движения поездов. Порядок использования автоматизированных средств для определения массы и длины поезда, устанавливается соответственно, владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.1.23. Не допускается ставить в поезда:

- вагоны с неисправностями, угрожающими безопасности движения, а также вагоны, состояние которых не обеспечивает сохранности перевозимых грузов;
- вагоны, загруженные сверх их грузоподъемности;
- вагоны, загруженные с нарушением технических условий размещения и крепления грузов;
- вагоны, имеющие просевшие рессоры, вызывающие перекос кузова или удары рамы и кузова вагона о ходовые части, а также вагоны с неисправностью кровли, создающей опасность отрыва ее листов;

– вагоны, не имеющие трафарета о производстве установленных видов ремонта, за исключением вагонов, следующих по особым документам, либо по перевозочным документам, как груз на своих осях;

– платформы, транспортеры и полувагоны с негабаритными грузами, если о возможности следования таких вагонов не будет дано указаний порядком, установленным владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования;

– платформы с незакрытыми бортами, за исключением случаев, предусмотренных техническими условиями и правилами перевозок грузов;

– вагоны с незакрепленными бункерами, цистерны, хoppers, зерновозы, цементовозы и подобный железнодорожный подвижной состав с открытыми крышками загрузочно-выгрузочных верхних и нижних устройств;

– полувагоны с открытыми дверями и люками или люками, закрытыми на одну закидку запорного механизма;

– порожние крытые вагоны с открытыми и не запертыми на дверную закидку дверями;

– вагоны для перевозки нефтебитума с не очищенными от битума колесными парами по поверхности (кругу) катания;

– грузовые вагоны с остатками груза на тормозном оборудовании, автосцепном оборудовании колесных пар и элементах тележек вагона.

Подвижной состав, имевший сход с рельсов или столкновение с другим подвижным составом (транспортным средством) или другим препятствием, допускается к пропуску по инфраструктуре общего пользования, железнодорожных путях необщего пользования только после их осмотра и признания годными для движения работником, на которого возложены эти обязанности владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.1.24. Допускается прицепка к пассажирским поездам дальнего следования вагонов служебно-технического назначения.

Во всех пассажирских поездах в первом и последнем вагонах крайние торцовые двери должны быть заперты, а переходные площадки закреплены в поднятом положении.

2.1.25. Не допускается ставить в пассажирские и почтово-багажные поезда:

– вагоны с истекшими и заканчивающимися в пути следования сроками периодического ремонта и (или) единой технической ревизии;

– грузовые вагоны.

2.1.26. Включение служебно-технических, почтовых и багажных вагонов в состав моторвагонного поезда не допускается.

Включение почтовых и багажных вагонов в состав пассажирского поезда

допускается только с постановкой их первыми и (или) последними.

Включение исторического подвижного состава в поезда и порядок его эксплуатации определяется на основании акта допуска и устанавливается соответственно владельцем инфраструктуры, владельцем путей необщего пользования.

2.1.27. Не допускается ставить в грузопассажирские поезда вагоны с опасными грузами, а также порожние цистерны из-под сжиженных газов. В исключительных случаях на малоинтенсивных линиях (участках), где никакие другие поезда, кроме грузопассажирских, не обращаются, может допускаться постановка в них вагонов с опасными грузами (за исключением вагонов с опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами) по решению и в порядке, установленным, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.1.28. Формирование грузовых поездов, в том числе поездных формирований, не принадлежащих перевозчику, производится без подборки вагонов по количеству осей и массе.

При формировании грузовых поездов повышенной длины, порожние вагоны должны ставиться в последнюю треть поезда, либо порожние вагоны должны формироваться в одну группу с постановкой в хвостовую часть поезда.

В сборных поездах вагоны подбираются группами по железнодорожным станциям назначения, а сборно-раздаточные вагоны ставятся одной группой.

Вагоны с опасными грузами ставятся в грузовые поезда в соответствии с условиями перевозок, установленными правилами перевозок грузов на железнодорожном транспорте.

Моторвагонный подвижной состав при следовании в ремонт или из ремонта ставится в хвост грузового поезда одной группой.

Порядок постановки в поезда и транспортирования специального подвижного состава определяется владельцем подвижного состава и владельца инфраструктуры на основании руководства по эксплуатации подвижного состава.

2.1.29. Пассажирские и грузовые вагоны, занятые людьми, кроме служебных и с проводниками (командами), сопровождающими грузы, ставятся в грузовые поезда одной группой и должны иметь прикрытие от-железнодорожного подвижного состава: платформ и полувагонов загруженных лесоматериалами, стальными и железобетонными балками, рельсами, трубами и аналогичными грузами, погруженными с выходом за пределы концевой балки и транспортеров – не менее одного вагона.

2.1.30. Не допускается ставить в грузовые поезда, в которых находится 10 и более вагонов, занятых людьми, не являющихся пассажирами (далее – людские

поезда) (за исключением поездов, осуществляющих воинские перевозки), вагоны с опасными грузами, а также порожние цистерны из-под сжиженных газов (не прошедших специальную обработку).

2.1.31. При постановке в грузовые поезда, вагоны, занятые людьми, а также вагоны с грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте, должны иметь соответствующее прикрытие из вагонов с неопасными грузами или порожних вагонов. Расположение в грузовых поездах указанных вагонов производится в порядке, установленном настоящими Правилами и исходя из требований правил перевозок грузов на железнодорожном транспорте.

2.1.32. Ответственным за техническое состояние автосцепных устройств и правильное сцепление вагонов в составе поезда является осмотрщик вагонов, выполняющий техническое обслуживание состава поезда перед отправлением.

Отцепка поездного локомотива от состава и прицепка к составу (в том числе разъединение, соединение и подвешивание тормозных рукавов, открытие и закрытие концевых кранов) должны производиться работниками локомотивной бригады.

Отцепка поездного локомотива от пассажирского состава, оборудованного электрическим отоплением, производится работником локомотивной бригады, а при обслуживании локомотива одним машинистом – осмотрщиком вагонов только после разъединения поездным электромехаником высоковольтных междувагонных электрических соединителей. Разъединение электрических цепей отопления производится при опущенном токоприемнике.

Выполнение операций по прицепке поездного локомотива к железнодорожному составу и отцепке его от железнодорожного состава грузового, пассажирского и пригородного поезда при обслуживании локомотива одним машинистом возлагается на осмотрщика вагонов, а на железнодорожных станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов, и на перегонах:

- в пассажирском поезде – на начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда;
- в грузовом поезде – на машиниста локомотива;
- в пригородном поезде – на работника, определяемого владельцем инфраструктуры.

2.1.33. Подвижной состав, допущенный к обращению на инфраструктуре общего и необщего пользования должен быть оборудован автоматическим пневматическим и/или автоматическим электропневматическими тормозами.

В зависимости от технического оснащения железнодорожного подвижного состава тормозными средствами устанавливаются:

– единое наименьшее тормозное нажатие на каждые 100 тонн массы для грузовых и пассажирских поездов и наибольший руководящий спуск, на котором допускается движение поездов с установленными максимальными скоростями;

– зависимости между скоростью движения, величиной уклона, тормозным нажатием и тормозным путем;

– расчетные нормы нажатия тормозных колодок и накладок на оси железнодорожного подвижного состава и специального подвижного состава, нормы обеспечения поездов ручными тормозами и другие данные, необходимые для производства тормозных расчетов.

Указанные нормы и данные приводятся в Правилах технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества.

В поездах, обращающихся на железнодорожных путях необщего пользования, обеспечение тормозами должно соответствовать массе поезда, скорости движения и руководящему спуску на каждом участке, а также реализуемым величинам тормозных нажатий.

2.1.34. В пассажирских поездах в автотормозную сеть должны включаться все вагоны с автотормозами пассажирского типа, а в грузовых, хозяйственных, людских поездах – все вагоны и специальный подвижной состав с автотормозами грузового типа.

Пассажирские и почтово-багажные поезда должны эксплуатироваться на электропневматическом торможении. При включении в пассажирские и почтово-багажные поезда вагонов габарита «РИЦ», а также при эксплуатации электропоездов, имеющих высоковольтные вводы для следования с локомотивом, разрешается следование этих поездов на пневматическом торможении. Порядок эксплуатации тормозов пассажирских и почтово-багажных поездов, а также действий в нестандартных ситуациях устанавливаются в соответствии с Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества. Порядок эксплуатации моторвагонного подвижного состава с локомотивом устанавливается владельцем инфраструктуры.

Во всех поездах автотормоза всех локомотивов и тендеров паровозов (кроме тендеров, следующих в нерабочем состоянии, не имеющих порожнего режима торможения), а также специального самоходного подвижного состава должны включаться в автотормозную сеть.

Порядок совместного включения вагонов с автотормозами пассажирского и грузового типа в автотормозную сеть во всех поездах, а также порядок включения

воздухораспределителей вагонов, локомотивов и специального подвижного состава на соответствующий режим торможения устанавливаются в соответствии с Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества.

В грузовые и хозяйственные поезда может ставиться железнодорожный подвижной состав, а также специальный подвижной состав с пролетной магистралью, но не более 8 осей в одной группе, а в хвосте поезда перед последними двумя вагонами – не более 4 осей. Последние два вагона должны иметь исправно действующие включенные автотормоза.

Порядок постановки в поезда, обращающиеся на железнодорожных путях необщего пользования, железнодорожного подвижного состава и специального подвижного состава устанавливается владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.1.35. Полное опробование автотормозов в поездах с проверкой состояния тормозной магистрали и действия тормозов у всех вагонов производится:

- на железнодорожных станциях формирования перед отправлением поезда;
- после смены локомотива;
- на железнодорожных станциях, разделяющих смежные гарантийные участки следования грузовых поездов, при техническом обслуживании состава без смены локомотива;
- после отстоя (нахождения без бригады) моторвагонного подвижного состава в депо или на пути железнодорожной станции;
- на железнодорожных станциях, предшествующих перегонам с затяжными спусками, где остановка поезда предусмотрена графиком движения.

Перед затяжными спусками 0,018 и круче полное опробование производится с десятиминутной выдержкой в заторможенном состоянии. Перечень таких железнодорожных станций устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

На железнодорожных путях необщего пользования полное опробование автотормозов производится в пунктах технического обслуживания специализированных поездов (не реже одного раза в сутки) с десятиминутной выдержкой в заторможенном состоянии и при смене локомотивных бригад на предприятиях открытых горных разработок.

Полное опробование электропневматических тормозов производится на железнодорожных станциях формирования и оборота пассажирских поездов от стационарных устройств или поездного локомотива.

Сокращенное опробование с проверкой состояния тормозной магистрали по действию тормозов у двух хвостовых вагонов, а в моторвагонных поездах по

действию тормоза хвостового вагона производится:

- после прицепки поездного локомотива к составу, если предварительно на железнодорожной станции было произведено полное опробование автотормозов от стационарного устройства или локомотива;

- при смене направления движения поезда с головы на хвост, если не меняется локомотив;

- после перемены кабины управления моторвагонного поезда и после смены локомотивных бригад, когда локомотив от поезда не отцепляется;

- после всякого разъединения рукавов в составе поезда, перекрытия концевого крана в составе, после соединения рукавов вследствие прицепки железнодорожного подвижного состава (в последнем случае с проверкой действия тормоза на каждом прицепленном вагоне);

- в пассажирских поездах после стоянки поезда более 20 минут, при падении давления в главных резервуарах ниже 0,539 МПа (5,5 кгс/см²), после снижения давления в тормозной магистрали, когда причина не установлена;

- при смене кабины управления или после передачи управления машинисту второго локомотива пассажирского или грузопассажирского поезда на перегоне, после остановки в связи с невозможностью дальнейшего управления его движением из головной кабины;

- в грузовых поездах, если при стоянке поезда произошло самопроизвольное срабатывание автотормозов или изменение плотности более чем на 20% от указанной в справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии, установленной «Правилами по эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог», утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств – участников содружества;

- в грузовых поездах после стоянки поезда более 30 минут в местах, где имеются осмотрщики вагонов или работники, на которых эта обязанность возложена владельцем инфраструктуры.

На отдельных участках, в пределах плеча гарантийного обслуживания, исходя из местных условий, владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования может устанавливаться порядок производства сокращенного опробования тормозов при смене локомотивов.

При оборудовании моторвагонного подвижного состава устройствами, сигнализирующими об отпуске торможения хвостового вагона, допускается проверка действия торможения по срабатыванию сигналов устройства в головной кабине.

Сокращенное опробование электропневматических тормозов производится в пунктах смены локомотива, локомотивных бригад, после прицепки вагонов с проверкой действия тормоза на каждом прицепленном вагоне, а также после

прицепки поездного локомотива к составу, если предварительно на железнодорожной станции было произведено полное опробование электропневматических тормозов от стационарного устройства или локомотива.

После производства полного или сокращенного опробования тормозов, кроме того, в пути следования должна производиться проверка действия тормозов в порядке, установленном Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества.

При обслуживании локомотивов пассажирских поездов одним машинистом на железнодорожных станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов, и на перегонах к сокращенному опробованию тормозов привлекаются: начальник (механик-бригадир) пассажирского поезда и проводники пассажирских (головного, хвостового) вагонов по указанию машиниста.

При обслуживании локомотивов грузовых поездов одним машинистом на железнодорожных станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов, и на перегонах порядок выполнения сокращенного опробования тормозов устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Порядок включения в автотормозную сеть вагонов в поездах повышенной массы и длины и соединенных, специального подвижного состава в составах грузовых и хозяйственных поездов, а также опробования автотормозов в таких поездах устанавливается Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества.

При применении систем торможения, не предусмотренных Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, порядок ввода в действие и эксплуатации таких систем устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования на основании технической и эксплуатационной документацией на вводимые системы торможения поездов.

2.1.36. После полного опробования тормозов в поезде, а также после сокращенного, если предварительно на железнодорожной станции было произведено полное опробование тормозов от стационарного устройства или локомотива, осмотрщик вагонов вручает машинисту ведущего локомотива справку, об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии.

В справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии указывается и номер хвостового вагона.

Машинистам моторвагонных поездов справка об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии не выдается. О каждом полном опробовании автотормозов в моторвагонных поездах делается запись в журнале технического состояния локомотива, моторвагонного подвижного состава.

При каждом сокращенном опробовании автотормозов осмотрщик вагонов, а где эта должность не предусмотрена, работник, на которого эта обязанность возложена, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования делает отметку о сокращенном опробовании автотормозов (включая отметку о происшедшем изменении состава) в имеющейся у машиниста локомотива справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии.

В случае, если при сокращенном опробовании автотормозов не сработают тормоза двух хвостовых вагонов, а в моторвагонных поездах по действию тормоза хвостового вагона, работник, на которого возложено опробование автотормозов, обязан принять меры, чтобы не допустить отправление поезда.

На железнодорожных станциях, где не предусмотрены должности осмотрщиков вагонов, к проверке действия автотормозов в пассажирских поездах привлекаются проводники пассажирских вагонов, а в грузовых – работники, обученные выполнению операций по опробованию автотормозов, на которых эта обязанность возложена, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.1.37. Для проверки режимов вождения (управления тягой и торможением) и установления критических норм масс поездов на железнодорожных путях общего и необщего пользования, должны применяться тягово-энергетические (динамометрический вагон) и тормозоиспытательные вагоны. Порядок проведения таких проверок устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.1.38. Действующие локомотивы ставятся в голове поезда и управляются машинистом из передней кабины, если конструкцией локомотива и видом производимых работ не предусмотрено другое.

Паровозы ставятся в голове поезда для движения передним ходом.

В поездах, которые следуют с двумя или тремя действующими локомотивами по всему участку обращения, в голове поезда ставится локомотив, имеющий наибольшую суммарную производительность компрессоров (паровоздушных насосов) исходя из количества компрессоров и их мощности.

Контроль за выполнением данного условия возлагается на локомотивную

бригаду ведущего локомотива.

Порядок постановки действующих локомотивов в поезда повышенной массы и длины, а также прицепка к поездам действующих локомотивов, которые следуют на часть участка, и условия их обращения, обеспечивающие безопасность движения, устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем пути необщего пользования.

Для маневровых передвижений локомотивов с двумя и более кабинами управления или работающих по системе многих единиц, соответственно, владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования в зависимости от местных условий устанавливает порядок управления локомотивом.

При наличии двух и более кабин управления, управление из задней по ходу движения кабины не допускается.

2.1.39. Движение задним ходом локомотивов и специального самоходного подвижного состава, имеющих одну кабину управления, допускается только:

- в пригородных, хозяйственных, восстановительных, пожарных, передаточных и вывозных поездах;
- при следовании по железнодорожным путям необщего пользования и соединительным железнодорожным путям;
- при производстве маневров;
- при следовании вторым локомотивом при двойной тяге;
- при отправлении поезда с железнодорожных станций, где нет устройств для разворота локомотивов;
- при возвращении с поездом обратно на железнодорожную станцию отправления после подталкивания;
- при подталкивании поездов из одного пункта в оба направления, а также при подталкивании поездов в пределах железнодорожных станций;
- при выводе поезда с перегона вспомогательным локомотивом;
- при следовании без вагонов.

2.1.40. Локомотивы, отправляемые в недействующем состоянии, должны быть подготовлены к постановке в поезда в соответствии с порядком, установленным, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования и включаться в них по согласованию с владельцем локомотива, при этом недействующие локомотивы могут ставиться вслед за ведущим локомотивом.

2.1.41. Помещение дежурного по железнодорожной станции должно быть изолировано. Правом входа в помещение дежурного по железнодорожной станции пользуются только начальник железнодорожной станции (его заместители), лица, непосредственно работающие или выполняющие свои должностные обязанности

совместно с дежурным по железнодорожной станции, и работники, контролирующие действия дежурного по железнодорожной станции и исправность приборов управления.

2.1.42. Все распоряжения по движению поездов и маневровой работе должны даваться кратко и четко. Работник, давший распоряжение, должен каждый раз выслушать краткое повторение распоряжения и убедиться в том, что оно понято правильно, а впоследствии убедиться в правильности его выполнения (по индикации на аппаратах управления, докладу исполнителя по средствам технологической железнодорожной электросвязи или лично).

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

«РС» – по регистрируемой связи;

«ПС» – по пригласительному сигналу;

«ПР» – по письменному разрешению.

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

Запись текста приказа в журнале движения поездов не требуется.

На железнодорожных станциях, оборудованных системой документированной регистрации переговоров, приказы о приеме и отвлении поездов при запрещающем показании светофора, передаваемые машинисту поезда по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи, регистрируются устройством автоматической регистрации переговоров данной системы.

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

автоматической локомотивной сигнализации применяемая как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов) или перегона (при полуавтоматической блокировке) и в установленном соответствующем направлении движения на перегоне.

После выполнения указанных операций дежурный по железнодорожной станции обязан доложить диспетчеру поезвному о готовности маршрута. Дежурный по железнодорожной станции обеспечивает включение пригласительного сигнала на светофоре до тех пор, пока ведущий локомотив прибывающего или отправляющегося поезда не проследует светофор, а на участках железнодорожных путей необщего пользования при движении вагонами вперед – после проследования светофора всем составом и локомотивом.

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

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

2.1.46. Дежурный по железнодорожной станции после прибытия (возвращения), отправления или проследования поезда обязан немедленно сообщить об этом дежурному по железнодорожной станции смежной станции и диспетчеру поезвному.

Об отправлении (проследовании) поезда сообщается по форме:

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

О прибытии (возвращении) поезда сообщается по форме:

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

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

При наличии в поезде вагонов с опасными грузами класса 1 (взрывчатыми

материалами) (далее – опасные грузы класса 1 (ВМ)), перечисленных в Правилах перевозки опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, к номеру поезда при сообщении добавляются буквы «ВМ» (например, «2783 ВМ»).

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

«М» – обслуживаемых одним машинистом;

«Т» – грузовых тяжеловесных;

«Д» – длинносоставных;

«ПМ» – повышенной массы;

«ПД» – повышенной длины;

«СП» – соединенных;

«СПК» – съемная подвижная единица на комбинированном ходу (в том числе дрезина съемного типа).

Допускается присвоение нескольких литер одному номеру поезда.

При отправлении поездов с негабаритными грузами к номеру поезда после буквы «Н» и знака «→» добавляется установленный в Инструкции по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств – участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, утвержденной Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, цифровой индекс, характеризующий зоны и степени негабаритности грузов (например, 2785Н–0430).

На двухпутных участках, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, время прибытия поезда, следовавшего по правильному пути, на смежную (позади расположенную) железнодорожную станцию может не передаваться. В этом случае в журнале движения поездов время прибытия поезда на смежную впереди расположенную железнодорожную станцию не указывается.

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

Аналогичный порядок передачи сообщений диспетчеру поезвному о прибытии, отправлении и проследовании поездов может быть установлен на

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

Время фактического прибытия, отправления или проследования каждого поезда и его номер, а при необходимости и другие данные, характеризующие состав поезда, дежурный по железнодорожной станции (оператор при дежурном по железнодорожной станции) обязан отметить в журнале движения поездов, а на железнодорожных путях необщего пользования – на графике исполненного движения и немедленно сообщить дежурному по железнодорожной станции смежной железнодорожной станции, отправившей поезд, и диспетчеру поезвному и, кроме того, обеспечить передачу соответствующей информации в автоматизированную информационную систему управления при ее наличии.

При этом номера поездов, дополненные соответствующими буквами или индексами, записываются с этими буквами и индексами и в журнале движения поездов.

На участках с интенсивным движением порядок передачи сведений о прибытии и отправлении поездов устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

На железнодорожных станциях, оборудованных аппаратурой автоматизированного рабочего места дежурного по железнодорожной станции, которая должна обеспечивать автоматическую запись данных о прибытии или проследовании поезда, разрешается дежурному по железнодорожной станции вести журнал движения поездов в электронном виде, контролируя при этом достоверность получаемой или выдаваемой информации.

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

Обо всех неисправностях технических устройств, которые создают угрозу безопасности движения или могут вызвать задержки поездов, а также о принимаемых мерах дежурный по железнодорожной станции должен поставить в известность диспетчера поездного.

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

В случае возникновения неисправности поездной радиосвязи машинист поезда обязан сообщить об этом диспетчеру поездному или дежурному по железнодорожной станции (лично или через помощника машиниста, кондуктора, начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда, по другим имеющимся средствам связи) и следовать по приказу диспетчера поездного, до ближайшей (первой по ходу) железнодорожной станции, где должна быть произведена замена (ремонт) устройств поездной радиосвязи без отцепки локомотива, или замена локомотива, или затребован вспомогательный локомотив при обслуживании локомотива пассажирского поезда одним машинистом.

При поступлении информации о срабатывании устройств контроля схода и волочения деталей железнодорожного подвижного состава (далее – Устройства контроля схода) дежурный по железнодорожной станции или диспетчер поездной обязаны принять все необходимые меры, направленные на остановку поезда, кроме скоростных и высокоскоростных поездов, оборудованных системами диагностики состояния механической части, вызвавшего срабатывание устройства контроля схода и поездов по соседним железнодорожным путям железнодорожной станции или перегона.

2.1.48. В случае остановки на перегоне пассажирского поезда (кроме моторвагонного поезда) из-за применения стоп-крана или вследствие самопроизвольного торможения проводники должны осмотреть обслуживаемые ими вагоны и при необходимости немедленно подать сигнал остановки в сторону локомотива. При остановке моторвагонного поезда на перегоне помощник машиниста обязан выяснить причину и доложить машинисту. В остальных поездах при такой остановке помощник машиниста (лицо, установленное владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования) должен осмотреть поезд, выяснить, в полном ли он составе по номеру последнего вагона, и проверить наличие поездного сигнала на этом вагоне.

Движение пассажирского поезда возобновляется после снятия сигналов остановки всеми проводниками вагонов, а остальных поездов – по докладу помощника машиниста.

Порядок приведения поезда в движение на перегоне в других случаях остановки, не предусмотренной графиком движения (для посадки или высадки людей, погрузки или выгрузки грузов), установлен в настоящих Правилах.

При обслуживании локомотивов пассажирских поездов одним машинистом перед приведением поезда в движение на железнодорожной станции или перегоне машинист должен получить от начальника (механика-бригадира) пассажирского

поезда сообщение о готовности поезда к отправлению.

2.1.49. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, основными системами интервального регулирования движения поездов являются: автоматическая блокировка; автоматическая локомотивная сигнализация, применяемая как самостоятельная система интервального регулирования; или полуавтоматическая блокировка с автоматическим контролем прибытия поезда в полном составе.

Движение поездов на однопутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой для двустороннего движения, осуществляется в обоих направлениях.

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

На многопутных железнодорожных линиях железнодорожных путей общего пользования порядок движения по каждому главному железнодорожному пути и организации движения поездов на участках трехниточного или четырехниточного железнодорожного пути (при сплетении железнодорожных путей) устанавливается владельцем инфраструктуры в соответствии с требованиями настоящих Правил.

При организации двустороннего движения на двухпутных и многопутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой в одном направлении, движение поездов в противоположном направлении (по неправильному железнодорожному пути) может осуществляться по сигналам локомотивных светофоров.

На двухпутных (многопутных) перегонах с двусторонней автоматической блокировкой, если каждый из железнодорожных путей не специализирован для пропуска поездов преимущественно одного направления, двустороннее движение по каждому железнодорожному пути осуществляется в соответствии с правилами для однопутных перегонов.

По решению владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования могут применяться другие системы интервального регулирования движения поездов. Порядок ввода в действие, эксплуатации таких средств, а также порядок прекращения и возобновления их действия определяется технической и эксплуатационной документацией на вводимые системы интервального регулирования движения поездов.

На малоинтенсивных линиях (участках) железнодорожных путей общего пользования и на железнодорожных путях необщего пользования в качестве средств связи при движении поездов допускается применять электрожелезную систему и

телефонные средства связи.

С разрешения, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования допускается отправлять поезда с разграничением временем, в порядке, установленном Главой 7 настоящих Правил.

На каждом железнодорожном пути межстанционного перегона одновременно может действовать одна система интервального регулирования движения поездов.

2.1.50. На отдельных линиях (участках) общего пользования и железнодорожных путях необщего пользования движение поездов допускается:

– по приказам диспетчера поездного, передаваемым непосредственно машинисту ведущего локомотива по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи;

– при посредстве одного жезла;

– при посредстве одного локомотива.

В отдельных случаях, если границы двух железнодорожных станций совпадают, допускается применять маневровый порядок движения.

Перечень участков и железнодорожных станций с указанием порядка организации движения в случаях, перечисленных в настоящем пункте, устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.1.51. Максимальные допускаемые на железнодорожном транспорте общего пользования скорости движения поездов в зависимости от конструкции железнодорожного пути и типов железнодорожного подвижного состава устанавливаются владельцем инфраструктуры в соответствии с настоящими Правилами.

Скорости движения поездов по железнодорожным путям необщего пользования устанавливаются владельцем железнодорожных путей необщего пользования в соответствии с настоящими Правилами.

Скорость проследования поездами светофора с одним желтым (немигающим) огнем не должна превышать 60 км/ч, кроме поездов, оборудованных устройствами безопасности, обеспечивающими контроль допустимой скорости движения в зависимости от расстояния до светофора с запрещающим показанием, которым проследование светофора с одним желтым (немигающим) огнем разрешается со скоростью, определяемой устройством безопасности, но не более 80 км/час. Для пассажирских поездов, обращающихся со скоростью более 140 км/ч, скорость проследования светофора с одним желтым (немигающим) огнем должна устанавливаться не более 100 км/ч.

Скорость проследования светофора с одним желтым (немигающим) огнем, расположенного на участке, оборудованном автоблокировкой,

на расстоянии менее требуемого тормозного пути от следующего светофора, а на участке, не оборудованном автоблокировкой, расположенного от основного сигнала на расстоянии менее тормозного пути при полном служебном торможении, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Скорость движения поезда вагонами вперед допускается не более 25 км/ч. Для хозяйственных поездов, при наличии установленных средств технологической железнодорожной электросвязи между машинистом ведущего локомотива (специального самоходного подвижного состава) и машинистом первой по ходу движения единицы подвижного состава (работником, в обязанности которого входит слежение за свободностью железнодорожного пути и принятие мер к остановке поезда при угрозе безопасности движения или жизни людей), а также восстановительных и пожарных поездов – не более 40 км/ч. Скорость следования снегоочистителей устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Скорость движения поездов на железнодорожных путях необщего пользования при приеме на частично занятые железнодорожные пути или на технологические участки производства не должна превышать 15 км/ч в начале пути приема.

Скорость движения моторвагонного поезда при приеме на свободный участок железнодорожного пути, когда следующий участок этого железнодорожного пути занят другим моторвагонным поездом, допускается не более 20 км/ч от начала пути приема.

Скорость движения по месту, требующему уменьшения скорости, должна соответствовать указанной в предупреждении или установленной соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования, а при отсутствии этих указаний – не более 25 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.

2.1.52. Для регулирования движения поездов по приказу диспетчера поездного может применяться отправление поездов по неправильному железнодорожному пути.

Отправление пассажирских поездов по неправильному железнодорожному пути допускается, как исключение, в каждом отдельном случае по приказу уполномоченного работника, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Безостановочный пропуск пассажирских поездов со скоростью более 140 км/ч по неправильному железнодорожному пути на перегоне производится в порядке, установленном владельцем инфраструктуры.

2.1.53. На двухпутных перегонах и по смежному железнодорожному пути многопутных перегонов запрещается встречное движение скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов с грузовыми, в составе которых имеются:

- 1) вагоны с грузами всех степеней боковой негабаритности;
- 2) открытый железнодорожный подвижной состав, груженный сыпучими грузами;
- 3) железнодорожный подвижной состав, груженный окатышами.

2.1.54. Перечень перегонов с наличием железнодорожных переездов, оборудованных автоматическими устройствами только для поездов, следующих по правильному железнодорожному пути, а также перегонов, где имеются улавливающие тупики, с указанием необходимых мер по обеспечению безопасности движения при отправлении на таких перегонах поездов по неправильному железнодорожному пути, устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, при этом предусматривается порядок заблаговременного извещения дежурных по железнодорожным переездам о каждом отправленном поезде. С приказом знакомятся машинисты поездов и другие причастные работники.

Машинисты поездов, отправляемых в порядке регулировки по неправильному железнодорожному пути, а также в случаях возвращения поездов на железнодорожную станцию отправления по неправильному железнодорожному пути, обязаны обеспечить проследование железнодорожных переездов, оборудованных односторонними автоматическими устройствами:

- 1) обслуживаемых дежурным работником – со скоростью не более 40 км/ч;
- 2) не обслуживаемых дежурным работником – со скоростью не более 25 км/ч;
- 3) на железнодорожных путях необщего пользования – со скоростью не более 15 км/ч.

После проследования по железнодорожному переезду головой поезда машинист имеет право повысить скорость движения, вплоть до установленной для данного перегона.

2.1.55. Закрытие и открытие перегонов или отдельных железнодорожных путей перегонов, а также переход с одних систем интервального регулирования движения поездов на другие производятся по приказу диспетчера поездного.

При переходе с основных систем интервального регулирования движения поездов на телефонные средства связи обмен поездными телефонограммами между дежурными по железнодорожным станциям на однопутных перегонах, а в случаях организации двустороннего движения по одному из путей и на двухпутных (многопутных) перегонах, должен осуществляться по поездной диспетчерской связи под контролем диспетчера поездного. При неисправности поездной диспетчерской

связи дежурные по железнодорожным станциям действуют в соответствии с настоящими Правилами.

2.1.56. Перед вступлением на дежурство дежурные по железнодорожной станции, дежурные путевого поста обязаны:

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

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

3) проверить наличие на рабочем месте инструмента, сигнальных принадлежностей и инвентаря согласно описи, а также их исправность;

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

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

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

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

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

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

2.1.57. Вступив на дежурство, дежурный по железнодорожной станции обязан:

1) проверить явку на работу составителей поездов, дежурных станционных

постов централизации, операторов постов централизации, дежурных стрелочных постов, сигналистов и других работников;

2) проверить через них состояние обслуживаемых ими рабочих мест, в обязательном порядке – правильность закрепления железнодорожного подвижного состава в соответствии с технико-распорядительным актом железнодорожной станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования;

3) при наличии отклонений от нормальной работы принять меры, для обеспечения нормальной работы и безопасности движения, а при необходимости сообщить об этом начальнику железнодорожной станции и диспетчеру поезвному на железнодорожных путях общего пользования или уполномоченному работнику владельца железнодорожного пути необщего пользования.

2.1.58. Порядок выдачи разрешений (бланки формы ДУ–50, ДУ–52, ДУ–54, ДУ–64), передачи предупреждений (бланк формы ДУ–61), ведения журналов движения поездов, журнала поездных телефонограмм, журнала диспетчерских распоряжений, журнала осмотра, а также передачи команд на движение с использованием автоматизированных систем, устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.1.59. Движением поезда управляет машинист ведущего локомотива. Машинисты других локомотивов, в том числе подталкивающего, обязаны подчиняться всем указаниям и сигналам машиниста ведущего локомотива и повторять их.

Порядок работы подталкивающих локомотивов устанавливается, соответственно, владельцами инфраструктур, владельцами железнодорожных путей необщего пользования.

2.1.60. Следование поездов вагонами вперед допускается:

- при движении на железнодорожные пути необщего пользования и по этим железнодорожным путям и обратно;
- при движении хозяйственных, восстановительных и пожарных поездов;
- в иных случаях, предусмотренных настоящими Правилами.

В голове такого поезда должен находиться работник, в обязанности которого входит наблюдение за свободностью железнодорожного пути и принятие мер к остановке поезда при угрозе безопасности движения или жизни людей.

На железнодорожных путях необщего пользования в случаях, если для следования вагонами вперед в голове такого поезда не может быть поставлен вагон с переходной площадкой и не может находиться работник, обязанный следить за свободностью железнодорожного пути, порядок, обеспечивающий безопасность движения при этом поездов, устанавливается инструкцией о порядке обслуживания

и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования. На открытых горных разработках при следовании специализированных поездов (вертушек), не сопровождаемых составителем, вагонами вперед первый по ходу движения вагон должен быть оборудован звуковым и в темное время – световым сигналами.

2.1.61. Машинист обязан:

– иметь свидетельство на право управления соответствующим типом железнодорожного подвижного состава, а также служебный формуляр;

– знать конструкцию локомотива, моторвагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава, на котором должна осуществляться его работа в соответствии с установленными квалификационными требованиями, профиль обслуживаемого участка, расположение на нем постоянных сигналов, сигнальных указателей и знаков и их назначение, а также места расположения железнодорожных переездов на обслуживаемом участке, иметь расписание движения поездов на обслуживаемом им участке;

– при приемке локомотива, моторвагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава убедиться в его исправности, обратив особое внимание на действие тормозов, песочниц, комплектность и работоспособность установленных средств технологической железнодорожной электросвязи, радиоэлектронных средств передачи данных, приборов для подачи звукового сигнала, а по записи в журнале технического состояния локомотива убедиться в исправном действии локомотивных устройств автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности, проверить наличие сигнальных принадлежностей, противопожарных средств;

– при курсировании по путям, принадлежащим владельцу инфраструктуры железнодорожным путям общего пользования или владельцу железнодорожных путей необщего пользования, иметь подтверждение о прохождении медицинского осмотра и прохождении установленных предрейсовых (предсменных) видов медицинских осмотров;

– обеспечить безопасное следование поезда с точным соблюдением графика движения;

– выполнять иные требования норм и правил и настоящих Правил.

2.1.62. После прицепки локомотива к составу поезда (специального самоходного подвижного состава к составу хозяйственного поезда) машинист обязан:

– убедиться в правильности сцепления локомотива, специального самоходного подвижного состава с первым вагоном состава и соединения воздушных рукавов и электрических проводов, а также в открытии концевых кранов между ними;

- зарядить тормозную магистраль сжатым воздухом, убедиться в том, что падение давления не превышает установленных норм, и опробовать автотормоза;
- получить справку об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии, сверить указанный в ней номер хвостового вагона с натурным листом и убедиться в соответствии тормозного нажатия в поезде установленным нормам;
- ознакомиться по натурному листу с составом грузового и грузо-пассажирского поезда – наличием вагонов, занятых людьми, грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте, а также открытого железнодорожного подвижного состава;
- ознакомиться по натурному листу с составом пассажирского и почтово-багажного поезда – наличием вагонов, занятых грузобагажом и багажом;
- если локомотив оснащен радиостанцией с индивидуальным вызовом, установить присвоенный номер поезда и номер локомотива на пульте управления радиостанцией.

После прицепки локомотива к составу пассажирского поезда с электроотоплением вагонов машинист обязан опустить токоприемники для подключения электромехаником высоковольтных междувагонных электрических соединителей.

На участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, машинист ведущего локомотива, моторвагонного поезда, специального самоходного подвижного состава обязан перед отправлением с железнодорожной станции включить эти устройства, а на участках, оборудованных радиосвязью, убедиться, что радиостанция включена, и путем вызова проверить радиосвязь с начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и, соответственно, с руководителем работ в хозяйственном поезде.

2.1.63. При ведении поезда машинист и его помощник обязаны:

- следить за свободностью железнодорожного пути, сигналами, сигнальными указателями и знаками, выполнять их требования и повторять друг другу все сигналы, подаваемые светофорами (кроме проходных светофоров с зеленым огнем на участках с автоблокировкой), сигналы остановки и уменьшения скорости, подаваемые с железнодорожного пути и поезда;
- следить за состоянием и целостностью поезда, а на электрифицированных участках, кроме того, и за состоянием контактной сети;
- наблюдать за показаниями приборов, контролирующими бесперебойность и безопасность работы локомотива, моторвагонного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава;
- при входе на железнодорожную станцию и проследовании по станционным железнодорожным путям подавать установленные сигналы, следить по стрелочным указателям за правильностью маршрута, за свободностью железнодорожного пути и

сигналами, подаваемыми работниками железнодорожных станций, а также за движением поездов и маневровыми передвижениями на соседних железнодорожных путях, немедленно принимая меры к остановке при угрозе безопасности движения.

После остановки поезда на железнодорожной станции, если в нем обнаружены какие-либо неисправности, машинист обязан немедленно доложить об этом дежурному по железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, – диспетчеру поезвному.

При необходимости остановки на железнодорожной станции машинист обязан остановить поезд, не проезжая выходного светофора (при его отсутствии – предельного столбика) пути приема. При этом локомотив грузового поезда должен быть остановлен у выходного светофора (при его отсутствии – у предельного столбика). Не доезжая до них, машинист может остановить поезд, только если убедится через дежурного по железнодорожной станции по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи, что весь состав установлен в границах полезной длины пути приема.

В случае обнаружения в пути следования неисправности объектов инфраструктуры, обнаружении препятствий для движения поездов, а также при обнаружении неисправности в поезде или в поездах, следующих по соседним железнодорожным путям, машинист поезда по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи обязан сообщить об этом дежурному по ближайшей железнодорожной станции или диспетчеру поезвному, а так же машинистам поездов, следующим по этому перегону.

2.1.64. При ведении поезда машинист должен:

– иметь тормозные устройства всегда готовыми к действию, проверять их в пути следования, не допускать падения давления в главном резервуаре и в тормозной магистрали ниже установленных норм;

– при запрещающих показаниях светофоров, наличии сигналов остановки, уменьшения скорости и других сигналов, требующих снижения скорости, применяя служебное торможение, останавливать поезд, не проезжая сигнала остановки, а сигнал уменьшения скорости проследовать со скоростью, не более установленной для данного сигнала;

– проследовать сигнальный знак, ограждающий нейтральную вставку, со скоростью не менее 20 км/ч;

– при внезапной подаче сигнала остановки или внезапном возникновении препятствия немедленно применить средства экстренного торможения для остановки поезда.

2.1.65. В пути следования машинист не вправе:

– превышать скорости, установленные настоящими Правилами, приказом

владельца инфраструктуры, перевозчика, владельца железнодорожных путей необщего пользования, а также выданными предупреждениями и указаниями сигналов;

– отвлекаться от управления локомотивом, моторвагонным поездом, специальным самоходным подвижным составом, его обслуживания и наблюдения за сигналами и состоянием железнодорожного пути;

– отключать исправно действующие устройства безопасности или вмешиваться в их работу;

– отправляться на перегон при отказе на локомотиве, моторвагонном подвижном составе, специальном самоходном подвижном составе тягового оборудования, обеспечивающего ведение поезда, и невозможности устранения причины отказа.

2.1.66. На участках, оборудованных автоматической блокировкой, автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, при остановке на перегоне пассажирского поезда проводник последнего пассажирского вагона обязан проверить видимость поездных сигналов, внимательно наблюдать за перегоном и в случае появления вслед идущего поезда принять меры к его остановке.

ГЛАВА 2. ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКОЙ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.2.1. При автоматической блокировке разрешением на занятие поездом блок-участка служит разрешающее показание выходного или проходного светофора.

Как исключение, на проходных светофорах (кроме находящихся перед входными светофорами), расположенных на затяжных подъемах, допускается в каждом отдельном случае с разрешения владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования установка условно-разрешающего сигнала, подаваемого знаком в виде буквы «Т», установленным в соответствии с Приложением 1 к ПТЭ.

После остановки поезда перед проходным светофором с красным огнем, а также с непонятным показанием или погасшим огнем, если машинист видит или знает, что впереди расположенный блок-участок занят поездом или имеется иное препятствие для движения, запрещается продолжать движение до тех пор, пока блок-участок не освободится. Если машинист не знает о нахождении на впереди расположенном блок-участке поезда (иного препятствия), он должен после остановки отпустить автотормоза и, если за это время на светофоре не появится разрешающего огня, вести поезд до следующего светофора на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.

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

В случае, если после проследования в установленном настоящими Правилами порядке проходного светофора с запрещающим показанием, с непонятным показанием или погасшим огнем и дальнейшем следовании по блок-участку на локомотивном светофоре появится желтый с красным, желтый или зеленый огонь, машинист поезда должен руководствоваться показаниями локомотивного светофора.

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

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

Когда сигнал путевого светофора не виден (из-за большого расстояния, наличия кривой, тумана и в других случаях), машинист поезда и его помощник до

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

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

Если при движении по железнодорожным путям перегона или железнодорожной станции, 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 неисправности устройств автоматической локомотивной сигнализации машинист поезда обязан:

1) при управлении локомотивом пассажирского или грузового поезда при исправных средствах связи довести этот поезд до пункта смены локомотивных бригад, где устройства автоматической локомотивной сигнализации должны быть отремонтированы без отцепки локомотива или должна быть произведена замена локомотива;

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

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

Следование поездов с неисправными устройствами автоматической локомотивной сигнализации или другими системами безопасности до указанных пунктов должно осуществляться по приказу диспетчера поездного, передаваемому дежурным по железнодорожным станциям участка и машинисту.

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

2.2.4. Отправление поезда с железнодорожной станции по неправильному железнодорожному пути производится по разрешающему показанию выходного светофора. На двухпутных и многопутных перегонах, оборудованных постоянно

действующими устройствами для организации движения по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивного светофора, границы блок-участков должны соответствовать ординатам светофоров, установленных для движения по правильному железнодорожному пути.

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

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

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

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

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

5) если машинист не знает о нахождении на впереди расположенном 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, белый или негорящие огни локомотивного светофора сменяются на желтый с красным, машинист может продолжить движение со скоростью не более 20 км/ч, а при появлении желтого или зеленого огня – может руководствоваться показаниями локомотивного светофора;

6) в конце блок-участка при желтом или зеленом огне на локомотивном светофоре продолжить движение, руководствуясь этими сигналами; при сохранении красного, белого огня, при негорящих огнях или появлении желтого огня с красным машинист должен вновь остановить поезд и далее продолжить движение в порядке, указанном в подпунктах 4 и 5 настоящего пункта;

7) в случае внезапного появления на локомотивном светофоре вместо разрешающего сигнала желтого огня с красным, красного, белого огня или при потухании огней локомотивного светофора машинист поезда обязан снизить скорость до 20 км/ч и вести поезд с ограниченной скоростью до конца блок-участка или до появления разрешающего сигнала на локомотивном светофоре, быть внимательным и готовым своевременно остановиться, если на железнодорожном

пути окажется препятствие для дальнейшего движения. При сохранении в конце блок-участка на локомотивном светофоре желтого огня с красным, красного, белого огня или негорящих огней локомотивного светофора дальнейшее движение осуществляется в порядке, указанном в подпунктах 4 и 5 настоящего пункта;

8) в случае нарушения работы устройств автоматической локомотивной сигнализации на локомотиве остановить поезд у границы блок-участка или снизить скорость при «подвижном» блок-участке, а далее следовать до входного светофора (до границы станции) со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

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

ПРИЕМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ

2.2.5. Перед приёмом и отправлением поезда дежурный по железнодорожной станции в установленном настоящими Правилами порядке готовит маршрут приёма или отправления и открывает входной (выходной) светофор.

На однопутных перегонах, а также при необходимости отправления поезда по неправильному железнодорожному пути на двухпутных перегонах с двусторонней автоматической блокировкой или по одному из железнодорожных путей двухпутного (многопутного) перегона, оборудованному двусторонней автоматической блокировкой с однопутными правилами движения, или при движении по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивных светофоров дежурный по железнодорожной станции, кроме того, обязан предварительно согласовать право занятия перегона с диспетчером поездным, а при отсутствии связи с диспетчером поездным – с дежурным по смежной железнодорожной станции.

При проследовании поезда входной (выходной) светофор автоматически закрывается. Если управление светофором осуществляется сигнальной рукояткой, дежурный по железнодорожной станции ставит ее в нормальное положение.

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

2.2.6. Отправление поездов при наличии групповых выходных (маршрутных) светофоров, если железнодорожные пути отправления не оборудованы повторительными светофорами, производится по разрешающему показанию

группового выходного (маршрутного) светофора и маршрутному указателю, показывающему цифрой зеленого цвета номер того железнодорожного пути, с которого разрешается отправление поезда.

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

При неисправности маршрутных указателей или повторительных светофоров, групповых светофоров или, когда голова поезда находится за повторительным светофором, разрешение на отправление поезда при открытом групповом светофоре передается машинисту поезда по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи, регистрируемым приказом в соответствии с Типовыми требованиями к Регламенту служебных переговоров или через автоматизированную систему.

Порядок передачи приказа через автоматизированную систему определяется владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

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

2.2.7. Отправление с железнодорожной станции поездов в тех случаях, когда голова поезда находится за выходным светофором, в том числе и после остановки поезда за этим светофором из-за самопроизвольного его закрытия, если, восприняв запрещающее показание, машинист поезда остановит поезд уже после проезда сигнала, осуществляется в порядке, установленном в пунктах 2.2.15 и 2.2.16 настоящей Главы.

Если ведущий локомотив поезда находится за выходным (маршрутным) светофором с разрешающим показанием, то машинисту поезда по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи должен быть передан регистрируемый приказ в соответствии с Типовыми требованиями к Регламенту служебных переговоров или через автоматизированную систему.

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

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

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

установленных владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, отправление поездов с таких железнодорожных путей производится так же, как и при неисправности выходного светофора, в порядке, установленном в пунктах 2.2.15 и 2.2.16 настоящей Главы.

2.2.8. Если при разрешающем показании выходного (маршрутного) светофора зеленый огонь на повторительном светофоре не загорается, то машинисту локомотива готового к отправлению пассажирского поезда, стоящего перед повторительным светофором, дежурный по железнодорожной станции должен сообщить (лично, по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи, через автоматизированную систему, 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, передаваемое машинисту поезда разрешение на отправление с железнодорожной станции является одновременно и разрешением на проследование негорящего повторительного светофора.

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

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

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

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

Обратно хозяйственный поезд следует по ключу-жезлу, который перед отправлением с железнодорожной станции вручается лицу, ответственному за выполнение работ для передачи машинисту поезда перед возвращением этого поезда с перегона.

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

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

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

2.2.11. 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 передаются бланки белого цвета формы ДУ–50.

2.2.12. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, отправление хозяйственных поездов с работой на перегоне и прибытием на смежную железнодорожную станцию, а также поездов с подталкивающими локомотивами, следующими на весь перегон, производится по разрешающему показанию выходного светофора.

2.2.13. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, отправление на перегон хозяйственного поезда с возвращением обратно или поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся на железнодорожную станцию отправления с выдачей лицу, ответственному за выполнение работ или машинисту подталкивающего локомотива ключа-жезла на право обратного следования по перегону производится по разрешающему показанию выходного светофора.

Железнодорожные станции отправления переводятся на резервное управление с вступлением на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов при передаче железнодорожной станции на резервное управление.

При невозможности изъять ключ-жезл или в случае, если аппарат управления не оборудован ключом-жезлом, для отправления хозяйственного поезда или поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся на железнодорожную станцию

отправления, пользование автоматической блокировкой должно быть прекращено и установлено движение поездов по телефонным средствам связи.

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

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

ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПРИ НЕИСПРАВНОСТЯХ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКИ

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

1) по пригласительному сигналу на выходном светофоре;

2) по регистрируемому приказу дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи или через автоматизированную систему:

«Приказ № ... время ... (час.. , мин.). Разрешаю поезду № ... отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании выходного светофора (... литер) и следовать до первого проходного светофора, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП ... (фамилия)»

«Приказ № ... время ... (час.. , мин.). Разрешаю поезду № ... отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании маршрутного светофора (... литер) и следовать до выходного (маршрутного) светофора ... литер, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП ... (фамилия)»

3) по разрешению на бланке формы зеленого цвета ДУ–54 с заполнением пункта I.

2.2.16. На однопутный перегон или по железнодорожному пути двухпутного (многопутного) перегона, оборудованного двусторонней автоматической блокировкой, при запрещающем показании выходного светофора поезд может быть отправлен:

1) по регистрируемому приказу дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по установленным средствам

технологической железнодорожной электросвязи или через автоматизированную систему:

«Приказ № ... время ... (час., мин.). Разрешаю поезду № ... отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании выходного светофора (... литер) и следовать до первого проходного светофора, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП ... (фамилия)»

«Приказ №... время ... (час., мин.). Разрешаю поезду № ... отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании маршрутного светофора (... литер) и следовать до выходного (маршрутного) светофора ... литер, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП ... (фамилия)»

2) по разрешению на бланке зеленого цвета формы ДУ–54 с заполнением пункта I.

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

2.2.17. Перед отправлением поезда на однопутный перегон или по железнодорожному пути двухпутного перегона, оборудованного двухсторонней автоматической блокировкой, при запрещающем показании выходного светофора дежурный по железнодорожной станции обязан:

1) получить регистрируемый приказ диспетчера поездного, подтверждающий свободу перегона (железнодорожного пути) от встречных поездов:

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

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

2) установить блок-систему в направлении отправляющегося поезда;

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

Порядок отправления поездов при запрещающем показании выходного светофора на однопутные перегоны без проходных светофоров, не оборудованные устройствами для смены направления, или не оборудованными ключами-жезлами устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Отправление поезда в этом случае производится по разрешениям, указанным в подпунктах 1 и 2 пункта 2.2.16 настоящей Главы.

На двухпутных и многопутных перегонах с односторонней автоматической блокировкой, оборудованной постоянно действующими устройствами для смены направления с функцией «дача согласия» железнодорожной станцией отправления, позволяющими по неправильному железнодорожному пути обеспечивать движение поездов по сигналам локомотивных светофоров, в случае если выходной светофор на неправильный железнодорожный путь не открывается, то отправление поезда осуществляется в соответствии с подпунктами 1 и 2 пункта 2.2.16 настоящей Главы.

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

2.2.18. Дежурному по железнодорожной станции запрещается отправлять поезд при запрещающем показании выходного светофора на перегон, оборудованный автоматической блокировкой, не убедившись в свободности первого блок-участка этого перегона.

Если по истечении времени, необходимого на проследование ранее отправленным поездом первого блок-участка, аппараты управления продолжают показывать его занятость, дежурный по железнодорожной станции должен убедиться в свободности первого блок-участка другими имеющимися в его распоряжении средствами (путем переговоров по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи с машинистом ранее отправленного поезда, по сообщениям дежурных по переездам и др.).

Если в течение 10 мин. дежурный по железнодорожной станции не может выяснить место нахождения ранее отправленного поезда, следующий поезд может быть отправлен при запрещающем показании выходного светофора, но при этом машинист ведущего локомотива перед отправлением с железнодорожной станции должен быть предупрежден по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи или путем отметки на бланке зеленого цвета формы ДУ-54 о том, что о свободности первого блок-участка сведений нет.

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

2.2.19. Проследование отправляющимся поездом (как на однопутный, так и на двухпутный перегон) маршрутного светофора с запрещающим показанием

осуществляется по разрешениям, предусмотренным в пункте 2.2.15, после проверки дежурным по железнодорожной станции свободности участка железнодорожного пути, ограждаемого светофором.

2.2.20. Пригласительный сигнал на выходном светофоре, разрешение на бланке формы ДУ–54 с заполнением пункта I, регистрируемый приказ дежурного по железнодорожной станции, переданный по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи или через автоматизированную систему, дают машинисту поезда право проследовать выходной светофор с запрещающим показанием и вести поезд до первого проходного светофора (на перегонах, не имеющих проходных светофоров – до входного светофора смежной железнодорожной станции) на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, а далее руководствоваться сигналами автоматической блокировки.

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

При следовании поезда, отправленного с железнодорожной станции по одному из вышеуказанных разрешений, машинист поезда, если есть сведения о свободности первого блок-участка, может после вступления поезда на перегон и появления на локомотивном светофоре зеленого, желтого или желтого с красным 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 поезда должен следовать до первого проходного светофора на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, а далее по сигналам автоматической блокировки.

2.2.21. При неисправности группового светофора отправление поездов производится по регистрируемому приказу дежурного по железнодорожной станции или по разрешению на бланке зеленого цвета формы ДУ–54 с заполнением пункта I в порядке, предусмотренном в подпунктах 2, 3 пункта 2.2.15 и пунктом 2.2.16 настоящей Главы.

2.2.22. При неисправности на выходном светофоре маршрутного указателя направления (белого цвета) отправление поездов производится по открытому выходному светофору, в этом случае дежурный по железнодорожной станции должен сообщить машинисту поезда лично, по установленным средствам

технологической железнодорожной электросвязи, через автоматизированную систему или через одного из станционных работников, связанных с движением поездов, о неисправности указателя и о готовности маршрута в направлении следования поезда.

2.2.23. При неисправности повторителей светофоров или участков приближения и удаления на аппарате управления (табло) прием и отправление поездов должны осуществляться по автоматической блокировке на основании переговоров дежурного по железнодорожной станции (по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи) с диспетчером поездным, дежурными смежных железнодорожных станций, машинистами поездов и другими работниками. В процессе приготовления маршрутов приема и отправления поездов дежурный по железнодорожной станции при возникновении несоответствий в индикации аппарата управления должен соблюдать порядок, установленный в Главе 13 настоящих Правил.

2.2.24. Если индикация на аппарате управления показывает занятость перегона при фактической его свободности и при этом требуется изменить направление движения (на однопутных перегонах, на двухпутных или многопутных перегонах с двусторонней автоматической блокировкой или на двухпутных и многопутных перегонах с односторонней автоматической блокировкой, оборудованной постоянно действующими устройствами для смены направления с функцией «дача согласия» железнодорожной станцией отправления, позволяющими по неправильному железнодорожному пути—обеспечивать движение поездов по сигналам локомотивных светофоров, при невозможности сменить направления движения при помощи основного режима), то при наличии вспомогательного режима смена направления движения осуществляется по регистрируемому приказу диспетчера поездного, передаваемому дежурным смежных железнодорожных станций, ограничивающих перегон, после предварительной проверки его свободности:

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

Получив такой приказ, дежурные смежных железнодорожных станций выполняют смену направления движения на перегоне ответственными командами вспомогательного режима смены направления движения. Изменив направление движения, дежурные смежных железнодорожных станций должны по индикации на аппарате управления убедиться в том, что установлено требуемое направление движения на перегоне. О снятии пломб с кнопок вспомогательного режима или изменения показаний счетчиков нажатий делается запись в журнале осмотра.

После изменения направления движения отправление поездов производится по открытому выходному светофору, а в случаях, если соответствующий сигнал не открывается – согласно с пунктами 2.2.15 и 2.2.16 настоящей Главы.

2.2.25. На станциях с диспетчерским управлением 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 диспетчера поездного, передаваемому машинисту поезда по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи:

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

При наличии такого приказа машинист имеет право отправиться с железнодорожной станции и вести поезд на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, до первого проходного светофора, а далее по сигналам автоматической блокировки.

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

На участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, после вступления поезда на перегон машинист поезда действует в порядке, предусмотренном в пункте 2.2.20 настоящей Главы.

Если железнодорожная станция находится на резервном управлении, отправление поезда при неисправном выходном светофоре производится в порядке, предусмотренном в пунктах 2.2.15 и 2.2.16 настоящей Главы.

2.2.26. На однопутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой на двухпутных и многопутных перегонах, оборудованных постоянно действующими устройствами для организации движения по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивного светофора, если диспетчер поездной не может изменить направление движения и открыть выходной светофор вследствие показания занятости перегона при фактической его свободности, закрывать действие автоматической блокировки не требуется. В этом случае диспетчер поездной, установив свободу перегона, и при наличии в системе

диспетчерской централизации режима ответственных команд вспомогательной смены направления движения, изменяет направление автоматической блокировки. Диспетчер поездной, убедившись по индикации на аппарате управления в том, что изменение направления произошло, производит отправление поездов в соответствии с требованиями настоящей Главы.

Если диспетчер поездной не может изменить направление автоматической блокировки при помощи ответственной команды, железнодорожные станции, ограничивающие перегон, переводятся на резервное управление со вступлением на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, и вспомогательная смена направления автоматической блокировки производится в соответствии с пунктом 2.2.24 настоящей Главы.

Если при использовании вспомогательного режима невозможно произвести смену направления движения, действие автоматической блокировки, прекращается, и движение на данном перегоне осуществляется по телефонным средствам связи.

2.2.27. Диспетчер поездной при поступлении информации о срабатывании Устройств контроля схода подвижного состава и о переключении входного или проходного светофора с разрешающего на запрещающее показание, обязан:

1) вызвать по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи машиниста поезда, при проследовании которого сработало Устройство контроля схода подвижного состава, и сообщить ему регистрируемый приказ:

«Внимание! Машинист поезда № Немедленно остановитесь! Сработало устройства контроля схода подвижного состава! ДНЦ ...».

2) на двухпутных и многопутных участках исключить отправление на соседний железнодорожный путь поездов встречного или попутного направления.

В случае, если такой поезд был ранее отправлен на перегон, диспетчер поездной (дежурный по железнодорожной станции) сообщает машинисту отправленного поезда по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи о месте срабатывания Устройства контроля схода подвижного состава.

Машинист поезда встречного направления, получив по установленным средствам связи от диспетчера поездного (дежурного по железнодорожной станции) сообщение об остановке поезда на соседнем железнодорожном пути, должен снизить скорость до 20 км/ч и проследовать состав стоящего поезда с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. После проследования стоящего на соседнем железнодорожном пути поезда и отсутствия препятствия для движения, машинист сообщает об этом диспетчеру поездному (дежурному по железнодорожной станции) и ведёт далее поезд по показаниям светофоров.

Машинист поезда, при проследовании которого сработало Устройство контроля схода подвижного состава, после остановки поезда обязан направить помощника машиниста для осмотра поезда с обеих сторон, с целью обнаружения волочения деталей или сошедших с рельсов колесных пар железнодорожного подвижного состава. О результатах осмотра и принятых мерах машинист докладывает диспетчеру поезвному.

При управлении поездом машинистом без помощника машиниста порядок осмотра поезда при срабатывании Устройства контроля схода подвижного состава устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

В случае устранения причины срабатывания или при ложном срабатывании устройства контроля схода подвижного состава, диспетчер поездной, при участии ответственного лица диспетчерского центра управления перевозками, посылает ответственную команду на открытие входного светофора.

В дальнейшем, до восстановления устройства контроля схода подвижного состава, открытие входного светофора диспетчер поездной осуществляет с помощью ответственной команды. Если входной светофор не открывается, поезд вводится на железнодорожную станцию в соответствии с Главой 11 настоящих Правил. В случае невозможности передачи диспетчером поездным ответственной команды на открытие входного светофора, железнодорожная станция передаётся на резервное управление и открытие входного светофора осуществляется работником железнодорожной станции, на которого возложено выполнение операций по приёму и отправлению поездов.

Проезд переключенного при срабатывании Устройства контроля схода подвижного состава проходного светофора с запрещающим показанием осуществляется в соответствии с Главой 11 настоящих Правил

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

В случае, если на момент перерыва действия всех видов связи, автоматическая блокировка была установлена в четном направлении, первый поезд может быть отправлен железнодорожной станцией преимущественного направления лишь по истечении времени, необходимого для проследования перегона четным поездом с

прибавлением 10 минут с момента перерыва действия всех видов связи, при условии, что в течение всего этого времени на аппарате управления присутствовала индикация свободности перегона. При наличии на железнодорожной станции преимущественного направления одиночного локомотива он должен быть отправлен первым. Для отправления первого поезда (локомотива, специального самоходного железнодорожного подвижного состава) дежурный по железнодорожной станции должен сменить направление автоматической блокировки на нечетное, изъять ключ-жезл и открыть выходной светофор. С первым поездом (локомотивом, специальным самоходным железнодорожным подвижным составом) пересылается письменное извещение, и с этого момента до восстановления действия связи движение поездов должно осуществляться согласно правилам для однопутных перегонов, установленным в Главе 8 настоящих Правил.

2.2.29. К неисправностям, при которых необходимо прекращать действие автоматической блокировки, относятся:

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

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

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

В случаях появления запрещающего показания (погасших огней) на двух и более расположенных подряд проходных светофорах на перегоне при фактически свободных блок-участках диспетчер поезда вправе прекратить действие автоматической блокировки и установить движение на перегоне по телефонным средствам связи.

Машинист поезда при обнаружении неисправности автоматической блокировки обязан сообщить об этом дежурному ближайшей железнодорожной станции (диспетчеру поезвному) и машинистам сзади идущих поездов, а при неисправности, указанной в подпункте 1 настоящего пункта, кроме того, немедленно остановить поезд.

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

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

Дежурный по железнодорожной станции, получив сообщение о неисправности автоматической блокировки на перегоне или обнаружив ее неисправность по индикации на аппаратах управления, обязан:

а) прекратить отправление поездов на данный перегон (по данному железнодорожному пути), закрыть выходные светофоры;

б) сообщить по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи машинистам поездов, находящихся на перегоне, и предупредить их о неисправностях;

в) сообщить о неисправности автоматической блокировки диспетчеру поездному;

г) сделать соответствующую запись в журнале осмотра и сообщить уполномоченному работнику владельца инфраструктуры или владельца железнодорожного пути необщего пользования.

На участках с диспетчерской централизацией указанные действия выполняет диспетчер поездной.

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

Перед передачей приказа о переходе на телефонные средства связи при движении поездов, а также о возобновлении движения поездов по автоматической блокировке диспетчер поездной должен убедиться через дежурных смежных железнодорожных станций в свободности межстанционного перегона.

На двухпутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой, приказ о восстановлении действия автоматической блокировки передается до освобождения межстанционного перегона от поездов, отправленных по правильному железнодорожному пути.

2.2.30. После прекращения пользования автоматической блокировкой и перехода на телефонные средства связи машинистам поездов передаются бланки формы ДУ–50 или регистрируемый приказ в соответствии с пунктом 2.2.31 настоящей Главы.

Бланк формы ДУ–50 или регистрируемый приказ является одновременно и разрешением на проследование выходного светофора с запрещающим показанием

в порядке, предусмотренном Главой 11 настоящих Правил. Проследование маршрутных светофоров с запрещающим показанием после прекращения пользования автоматической блокировкой производится в порядке, предусмотренном в пункте 2.2.17 настоящей Главы.

2.2.31. На станциях с диспетчерским управлением, при неисправности автоматической блокировки по указанию диспетчера поездного на железнодорожных станциях, ограничивающих перегон, вступают на дежурство работники железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов.

Если отдельные пункты, ограничивающие перегон с неисправной автоматической блокировкой, не обслуживаются дежурным по железнодорожной станции, то после прекращения действия автоматической блокировки отправление поездов на свободный перегон с таких отдельных пунктов при наличии у диспетчера поездного контроля положения железнодорожных путей и стрелочных переводов впредь до вступления на работу дежурных по железнодорожной станции производится по приказу диспетчера поездного, передаваемому машинисту поезда:

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

Приказ диспетчера поездного о закрытии автоматической блокировки в этих случаях передается лишь на железнодорожную станцию, где есть дежурный по железнодорожной станции. Отправление поездов с этой железнодорожной станции после закрытия автоматической блокировки осуществляется по бланкам формы ДУ–50, при этом в случаях отправления поезда на однопутный перегон или по неправильному железнодорожному пути двухпутного перегона с двусторонней автоматической блокировкой бланк формы ДУ–50 может быть передан лишь по получении дежурным по железнодорожной станции регистрируемого приказа диспетчера поездного следующего содержания:

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

Указанный приказ записывается в журнале поездных телефонограмм.

2.2.32. 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 АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКИ

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

1) на однопутных перегонах:

Дежурный по железнодорожной станции, обнаруживший неисправность автоматической блокировки, убедившись путем переговоров с дежурным смежной железнодорожной станции и по записям в журнале движения поездов в свободности перегона, подает на смежную железнодорожную станцию поездную телефонограмму следующего содержания:

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

Дежурный смежной железнодорожной станции, также убедившись в свободности перегона, отвечает:

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

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

2) на двухпутных перегонах:

Обнаружив неисправность автоматической блокировки, дежурный по железнодорожной станции, для которой железнодорожный путь данного направления является правильным, требует от дежурного смежной железнодорожной станции подачи поездной телефонограммой извещения о прибытии последнего отправленного по автоматической блокировке поезда и, получив извещение, подает на эту железнодорожную станцию телефонограмму следующего содержания:

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

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

ВОССТАНОВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ ПО АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКЕ

2.2.34. Восстановление движения по автоматической блокировке при перерыве действия поездной диспетчерской связи производится в следующем порядке:

1) на однопутных перегонах:

После устранения неисправности автоматической блокировки и при наличии записи об этом в журнале осмотра дежурный по железнодорожной станции подает дежурному смежной железнодорожной станции телефонограмму следующего содержания:

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

Дежурный смежной железнодорожной станции, проверив свободу перегона, отвечает:

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

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

2) на двухпутных перегонах:

Дежурный по железнодорожной станции, для которой железнодорожный путь данного направления является правильным, на основании записи в журнале осмотра об устранении неисправности автоматической блокировки или соответствующего извещения, полученного от дежурного смежной железнодорожной станции, при отсутствии на железнодорожном пути поездов встречного направления подает телефонограмму следующего содержания:

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

2.2.35. Если двухпутный перегон не оборудован автоматической блокировкой для двустороннего движения по каждому железнодорожному пути, в том числе по сигналам локомотивных светофоров в неправильном направлении, то перед отправлением поезда по неправильному железнодорожному пути действие автоматической блокировки по этому железнодорожному пути должно быть прекращено и установлено движение по телефонным средствам связи с передачей машинистам бланков белого цвета формы ДУ-50 или регистрируемого приказа в соответствии с пунктом 2.2.31 настоящей Главы.

ГЛАВА 3. ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ЛОКОМОТИВНОЙ СИГНАЛИЗАЦИЕЙ, ПРИМЕНЯЕМОЙ КАК САМОСТОЯТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.3.1. На участках железнодорожного пути автоматическая локомотивная сигнализация может применяться как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов.

На участках железнодорожных путей, оборудованных устройствами автоматической локомотивной сигнализации как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, обеспечивается двустороннее движение поездов (в том числе по каждому железнодорожному пути двухпутного или многопутного перегона) по сигналам локомотивного светофора (устройств индикации локомотива).

Порядок движения поездов по каждому главному железнодорожному пути устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Принцип организации движения на таких участках аналогичен движению поездов на участках, оборудованных автоматической блокировкой.

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

В случае оборудования выходных светофоров станции сигнализацией отправления на свободный от поездов перегон (один зеленый огонь) поезд с неисправными устройствами автоматической локомотивной сигнализации, а также с пути, не оборудованного устройствами автоматической локомотивной сигнализации, может быть отправлен на перегон по такому показанию выходного светофора до входного светофора следующей станции.

Отправление с путей, не имеющих выходных светофоров или кодирования пути, производится с передачей локомотивной бригаде бланка белого цвета формы ДУ-50.

2.3.3. При ведении поезда локомотивная бригада обязана на участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов:

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

2) при желтом огне на локомотивном светофоре следовать со скоростью, не превышающей 60 км/ч, кроме поездов, оборудованных устройствами безопасности, обеспечивающими контроль допустимой скорости движения, для которых разрешается следовать со скоростью, определяемой устройством безопасности, но не более 80 км/час. Для пассажирских поездов, обращающихся со скоростью более 140 км/ч, скорость следования светофора должна устанавливаться не более 100 км/ч.

3) при появлении на локомотивном светофоре желтого огня с красным снизить скорость до 20 км/ч и остановить поезд перед сигнальным знаком «Граница блок-участка» или контрольной точки при «подвижном» блок-участке;

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

5) если локомотивная бригада не знает о нахождении на впереди расположенном блок-участке поезда и за время остановки и отпуска тормозов на локомотивном светофоре не появился желтый или зеленый огонь, она должна 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, белый или негорящие огни локомотивного светофора сменятся на желтый с красным, локомотивная бригада может продолжить движение со скоростью не более 20 км/ч, а при появлении желтого или зеленого огня локомотивная бригада может руководствоваться показаниями локомотивного светофора;

6) в конце блок-участка при желтом или зеленом огне на локомотивном светофоре продолжить движение, руководствуясь этими сигналами; при сохранении красного, белого огня, при негорящих огнях или появлении желтого огня с красным локомотивная бригада должна вновь остановить поезд и далее продолжить движение в порядке, указанном в подпунктах 4 и 5 настоящего пункта;

7) в случае внезапного появления на локомотивном светофоре вместо разрешающего сигнала желтого огня с красным, красного, белого огня или при потухании огней локомотивного светофора локомотивная бригада обязана снизить скорость до 20 км/ч и вести поезд с ограниченной скоростью до конца блок-участка или до появления разрешающего сигнала на локомотивном светофоре с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если на железнодорожном пути окажется препятствие для дальнейшего движения. При сохранении в конце блок-участка на локомотивном светофоре желтого огня с красным, красного, белого

огня или негорящих огней локомотивного светофора дальнейшее движение осуществляется в порядке, указанном в подпунктах 4 и 5 настоящего пункта;

8) в случае нарушения работы устройств автоматической локомотивной сигнализации на локомотиве остановить поезд у границы блок-участка, а далее следовать до входного светофора (до границы станции) со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

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

При наличии на перегоне предупредительного (предвходного) светофора с погасшими огнями разрешается проследовать без остановки, руководствуясь показаниями локомотивного светофора.

ПРИЕМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ

2.3.4. Прием, отправление и пропуск поездов по железнодорожным станциям осуществляются в порядке, определенным в Главе 2 настоящих Правил. При этом должны выполняться следующие дополнительные условия:

1) смена направления движения на однопутном перегоне и по каждому железнодорожному пути двухпутного (многопутного) перегона в основном режиме производится по устному указанию диспетчера поездного, а при вспомогательном режиме – по регистрируемому приказу диспетчера поездного переданного дежурным по железнодорожным станциям;

2) при неисправности маршрутных указателей или повторителей выходных групповых светофоров или когда голова поезда находится за повторительным светофором, разрешение на отправление поезда при открытом выходном групповом светофоре передается локомотивной бригаде, по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи регистрируемым приказом или через автоматизированную систему;

«Приказ № ... время ... (час., мин.). Машинист поезда № ... на ... пути. Групповой светофор ... литер открыт Вам. Разрешаю отправиться. ДСП ... (фамилия)»

3) для отправления поезда при запрещающем показании выходного светофора разрешение на отправление поезда передается локомотивной бригаде, по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи регистрируемым приказом или через автоматизированную систему.

«Приказ № ... время ... (час., мин.). Разрешаю поезду № ... отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании выходного светофора (...

литер) и следовать до первого проходного светофора, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП ... (фамилия)».

Порядок передачи разрешения через автоматизированную систему определяется владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.3.5. На однопутных, двухпутных и многопутных перегонах, оборудованных постоянно действующими устройствами для организации движения по сигналам локомотивного светофора, если диспетчер поездной не может изменить направление движения и открыть выходной светофор вследствие показания занятости перегона при фактической его свободности, закрывать действие блокировки не требуется. В этом случае диспетчер поездной, установив свободность перегона, и при наличии в системе диспетчерской централизации ответственных команд вспомогательного режима смены направления, изменяет направление движения на соответствующем пути перегона. Диспетчер поездной, убедившись по индикации на аппарате управления в том, что изменение направления произошло, производит отправление поездов в соответствии с требованиями настоящей Главы.

Если диспетчер поездной не может изменить направление движения на пути перегона при помощи ответственной команды, железнодорожные станции, ограничивающие перегон, переводятся на резервное управление со вступлением на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, и вспомогательная смена направления блокировки производится аналогично порядку, указанному в Главе 2 настоящих Правил.

Если при использовании вспомогательного режима невозможно произвести смену направления движения, действие автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, прекращается, и движение на данном перегоне осуществляется по телефонным средствам связи.

2.3.6. К неисправностям, при которых необходимо прекращать действие автоматической локомотивной сигнализации как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, относятся:

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

2) наличие контроля свободности блок-участка (разрешающего показания локомотивного светофора) при фактической занятости его поездом.

В случаях появления на перегоне ложной занятости трех и более блок-участков подряд при фактической их свободности диспетчер поездной вправе прекратить действие автоматической локомотивной сигнализации как самостоятельной системы интервального регулирования и установить движение на перегоне по телефонным средствам связи.

В указанных случаях, а также в случае обнаружения неисправности локомотивных устройств автоматической локомотивной сигнализации перед отправлением поезда с железнодорожной станции движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи.

В случае оборудования выходных светофоров сигнализацией отправления на свободный от поездов перегон (один зеленый огонь) поезд с неисправными устройствами автоматической локомотивной сигнализации, а также с пути, не оборудованном устройствами автоматической локомотивной сигнализации, может быть отправлен на перегон по такому показанию выходного светофора без закрытия действия автоматической локомотивной сигнализации как самостоятельной системы интервального регулирования движения поездов. В данном случае возможно отправление вслед такому поезду следующего поезда с исправными устройствами автоматической локомотивной сигнализации в порядке, определенном в пункте 2.3.2 настоящей Главы.

2.3.7. Порядок перехода на телефонные средства связи и восстановления действия автоматической локомотивной сигнализации производится аналогично порядку, указанному в Главе 2 настоящих Правил.

При этом в текстах диспетчерских приказов и поездных телефонограмм слово «автоблокировка» заменяется на «АЛС».

2.3.8. Конкретный порядок организации движения на участках, оборудованных устройствами автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельной системы интервального регулирования движения поездов, в том числе устройствами с изменяемыми в зависимости от скорости движения поезда («подвижными») границами блок-участков или иных систем интервального регулирования, в соответствии с требованиями настоящих Правил устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

ГЛАВА 4. ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ ПОЛУАВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКОЙ

ПРИЕМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ

2.4.1. При полуавтоматической блокировке разрешением на занятие поездом перегона служит разрешающее показание выходного или проходного светофора.

На однопутных участках для открытия выходного светофора необходимо предварительно получить с аппарата управления дежурного смежной железнодорожной станции, на которую отправляется поезд, блокировочный сигнал согласия на отправление поезда.

Перед приемом поезда дежурный по железнодорожной станции заблаговременно приготавливает маршрут приема и открывает входной светофор или дает распоряжение о его открытии на исполнительный пост.

После проследования входного светофора, прибывающим поездом, светофор автоматически закрывается. На железнодорожных станциях, не имеющих электрической изоляции железнодорожных путей и стрелок, после проследования поездом входного светофора дежурный по железнодорожной станции устанавливает сигнальную кнопку (рукоятку) в положение закрытия сигнала.

Убедившись в прибытии поезда на железнодорожную станцию в полном составе, дежурный по железнодорожной станции подает с аппарата управления на железнодорожную станцию отправления блокировочный сигнал прибытия, а также по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи извещает дежурного по железнодорожной станции отправления о времени прибытия поезда. Если поезд следовал с подталкивающим локомотивом, то уведомление о прибытии и блокировочный сигнал прибытия дежурный по железнодорожной станции подаёт на железнодорожную станцию отправления после того, как убедится в прибытии подталкивающего локомотива.

2.4.2. Дежурному по железнодорожной станции запрещается передавать на железнодорожную станцию отправления уведомление о прибытии поезда и блокировочный сигнал прибытия, если он предварительно не убедится в том, что поезд с перегона прибыл в полном составе.

При наличии устройств автоматического контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию в полном составе дежурный по железнодорожной станции после прибытия поезда убеждается в свободности перегона по индикации на аппаратах управления этих устройств, блокировочный сигнал прибытия в этом случае может подаваться автоматически.

При отсутствии устройств автоматического контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию в полном составе дежурный по железнодорожной станции убеждается по наличию поездного сигнала на хвостовом вагоне поезда –

лично или по докладу дежурного стрелочного поста, а на железнодорожных станциях с централизацией стрелок, где нет дежурных стрелочного поста – по докладам других работников железнодорожной станции, связанных с движением поездов, или дежурных по железнодорожным переездам в порядке, установленном владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования и указанным в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Если прибывающий на железнодорожную станцию поезд имел непредвиденную остановку на перегоне из-за самоторможения и срабатывания сигнализации разрыва тормозной магистрали, машинист поезда, помимо соблюдения требований, предусмотренных в Главе 11 настоящих Правил, должен сообщить дежурному по железнодорожной станции о такой остановке по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи, а при невозможности передачи такого сообщения с перегона – остановиться на железнодорожной станции для личной передачи этого сообщения дежурному по железнодорожной станции. Контроль за следованием поезда в полном составе в этих случаях возлагается как на работников железнодорожной станции, так и на локомотивную бригаду.

2.4.3. Если после приема поезда не сработают устройства автоматического контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию в полном составе, дежурный по железнодорожной станции, убедившись, что поезд прибыл в полном составе, докладывает об этом диспетчеру поездной. Диспетчер поездной, убедившись путем переговоров с дежурными смежных железнодорожных станций, ограничивающим перегон, в его свободности, дает одновременно на обе железнодорожные станции разрешение на подачу блок-сигнала прибытия следующего содержания:

«ДСП станции ... разрешаю подать на станцию ... блокировочный сигнал прибытия поезду № ... посредством вспомогательной кнопки (искусственного срабатывания pedalной замычки). ДНЦ ...».

Дежурный по железнодорожной станции, получив такое разрешение, производит подачу блок-сигнала прибытия посредством вспомогательного режима, а при электромеханической блокировке – путем искусственного срабатывания pedalной замычки.

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

Если аппараты управления устройствами путевой блокировки оборудованы счетчиками, фиксирующими нажатие вспомогательных кнопок прибытия, то указанные кнопки не пломбируются. В этих случаях при искусственной подаче блокировочного сигнала прибытия дежурным по железнодорожной станции в журнале движения поездов против номера соответствующего поезда записывается показание счетчика.

Если искусственное срабатывание вызвано неисправностью устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, то об этой неисправности дежурный по железнодорожной станции делает запись в журнале осмотра.

2.4.4. На участках с диспетчерской централизацией, оборудованных полуавтоматической блокировкой с автоматическим контролем прибытия поезда в полном составе, в случаях, когда приборы автоматического контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию на пульте диспетчера поездного не зафиксировали освобождение перегона, диспетчер поездной по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи должен вызвать машиниста поезда и передать команду на остановку:

«Внимание! Машинист поезда №... Немедленно остановитесь! Нет контроля прибытия в полном составе. ДНЦ ...».

Получив такую команду, машинист должен немедленно остановить поезд, проверить показания приборов, характеризующих целостность тормозной магистрали, и направить помощника машиниста для проверки номера хвостового вагона и наличие на нем поездного сигнала.

По указанию диспетчера поездного к проверке целостности состава поезда могут быть привлечены другие локомотивные бригады или работники железнодорожного транспорта. Порядок проверки целостности состава при управлении поездом машинистом без помощника устанавливается владельцем инфраструктуры.

О результатах осмотра машинист сообщает по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи диспетчеру поездному.

При сообщении машиниста, что поезд прибыл в полном составе, диспетчер поездной разрешает дальнейшее движение поезда. Убедившись в прибытии поезда на железнодорожную станцию в полном составе, диспетчер поездной с пульта управления передает ответственную команду «искусственное прибытие». В случае невозможности передачи такой команды диспетчером поездным, соответствующая железнодорожная станция переводится на резервное управление со вступлением на дежурство работника железнодорожной станции, на которого возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов. подача блокировочного сигнала прибытия вспомогательного режима производится в соответствии с пунктом 2.4.3 настоящей Главы.

Если при осмотре состава обнаружена отцепка вагонов от поезда на перегоне, движение по перегону закрывается до вывода вагонов с перегона.

2.4.5. Перед отправлением поезда дежурный по железнодорожной станции, подготовив маршрут отправления, открывает выходной светофор.

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

После проследования поездом выходного светофора дежурный по железнодорожной станции осуществляет закрытие выходного светофора и по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи извещает дежурного смежной железнодорожной станции о времени фактического отправления поезда. Независимо от наличия блокировочного сигнала прибытия дежурный по железнодорожной станции имеет право открыть выходной светофор и отправить поезд только после получения от дежурного смежной железнодорожной станции по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи уведомления о прибытии ранее отправленного поезда.

Не получив от дежурного смежной железнодорожной станции уведомления по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи о прибытии ранее отправленного поезда, дежурному по железнодорожной станции на однопутных перегонах запрещается также давать блокировочный сигнал согласия на прием поезда встречного направления.

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

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

Отправление задержанного или другого поезда того же направления производится при закрытом выходном светофоре по разрешению на бланке зелёного цвета с заполнением пункта I (формы ДУ-52). Смежный раздельный пункт о времени фактического отправления поезда уведомляется по установленным

средствам технологической железнодорожной электросвязи. При электромеханической блокировке без исполнительных постов после фактического отправления задержанного или другого поезда в том же направлении на смежный раздельный пункт подается блокировочный сигнал. Следующие поезда отправляются по блокировке в обычном порядке.

Разрешение на бланке зеленого цвета с заполнением пункта I (формы ДУ-52) передается машинисту ведущего локомотива также в случаях самопроизвольного закрытия выходного светофора (вследствие ложной занятости изолированной секции, перегорания светофорной лампы или ошибочного закрытия выходного светофора) при исправном действии блокировки.

На железнодорожных станциях, где средства связи оборудованы системой автоматической регистрации переговоров, вместо передачи разрешения на бланке зеленого цвета (формы ДУ-52), машинисту поезда может быть передан по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи фиксируемый на регистраторе переговоров приказ об отпуске в соответствии с Типовыми требованиями к Регламенту служебных переговоров.

На железнодорожных станциях, имеющих устройства, которые при свободном перегоне позволяют повторно открыть выходной светофор, отправление поезда производится по вновь открытому выходному светофору. Воспользоваться устройствами для повторного открытия выходного светофора дежурный по железнодорожной станции может только с разрешения диспетчера поезда.

2.4.8. Если на железнодорожной станции, ограничивающей однопутный перегон, после открытия выходного светофора появится необходимость задержать поезд и отправить на этот перегон со смежной железнодорожной станции поезд встречного направления, выходной светофор закрывается, пользование полуавтоматической блокировкой прекращается и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи. В этом случае машинистам поездов, следующим во встречном направлении, на право занятия перегона передаются бланки белого цвета формы ДУ-50.

Действие полуавтоматической блокировки возобновляется при последующем отпуске на перегон ранее задержанного или другого поезда, следующего в том же направлении, причем этот поезд отправляется по одному из разрешений, предусмотренных в пункте 2.4.7 настоящей Главы.

2.4.9. На участках с диспетчерской централизацией, оборудованных полуавтоматической блокировкой, в случае необходимости задержки отправления поезда, а также отправления поезда встречного направления, железнодорожные станции, ограничивающие перегон, переводятся на резервное управление с вступлением на дежурство работников железнодорожной станции, на которых

возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов при передаче железнодорожной станции на резервное управление. В таких случаях операции по отправлению поездов производятся в соответствии с пунктами 2.4.7 и 2.4.8 настоящей Главы.

2.4.10. Отправление поездов при наличии групповых выходных светофоров производится по разрешающему показанию выходного светофора и маршрутному указателю на нем с цифрой зеленого цвета, соответствующей номеру того железнодорожного пути, с которого разрешается отправление поезда.

В случаях неисправности маршрутных указателей групповых выходных светофоров отправление поездов с железнодорожной станции производится при открытом групповом выходном светофоре с передачей машинисту поезда регистрируемого приказа дежурного по железнодорожной станции в соответствии с Типовыми требованиями к Регламенту служебных переговоров или с вручением машинисту поезда разрешения на бланке зеленого цвета с заполнением пункта II (формы ДУ-52).

При неисправности на групповом выходном светофоре маршрутного указателя направления (белого цвета) отправление поездов производится в порядке, предусмотренном в Главе 2 настоящих Правил.

2.4.11. 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 железнодорожной станции, передаваемому машинисту по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи или по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта II (формы ДУ-52):

«Приказ № ... время ... (час., мин.). Машинист поезда № ... на ... пути станции.... Выходной (маршрутный) светофор ... литер Вам открыт. Разрешаю отправиться. ДСП ... (фамилия)».

При этом в случаях неисправности изолированного стрелочного участка или его занятости головой отправляющегося поезда для открытия выходного светофора может быть использована кнопка «Выключение контроля свободности стрелочных изолированных участков в маршрутах отправления» (при её наличии).

Если голова отправляемого поезда находится за выходным светофором и последний открыть невозможно, действие блокировки прекращается; отправление поезда производится по телефонным средствам связи с передачей машинисту бланка белого цвета формы ДУ-50. В таком же порядке производится отправление поездов с железнодорожных путей, не имеющих выходных светофоров.

2.4.12. Отправление поездов на однопутных и двухпутных перегонах (по правильному железнодорожному пути) с возвращением с перегона на

железнодорожную станцию отправления производится при запрещающем показании выходного светофора с выдачей машинисту ключа-железа на право проследования выходного светофора с запрещающим показанием и обратного следования по перегону до границы станции.

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

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

2.4.13. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, отправление хозяйственных поездов с работой на перегоне и прибытием на смежную железнодорожную станцию, а также поездов с подталкивающими локомотивами, следующими на весь перегон, производится по разрешающему показанию выходного светофора.

2.4.14. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, отправление на перегон хозяйственного поезда с возвращением обратно или поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся на железнодорожную станцию отправления с выдачей лицу, ответственному за выполнение работ или машинисту подталкивающего локомотива ключа-железа на право обратного следования по перегону производится в соответствии с пунктом 2.4.12 настоящей Главы.

Железнодорожные станции, ограничивающие перегон, на участках с полуавтоматической блокировкой, переводятся на резервное управление с вступлением на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приёму и отправлению поездов.

2.4.15. При невозможности изъять ключ-желез или в случае, если аппарат управления не оборудован ключом-железом, для отправления хозяйственного поезда или поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся на железнодорожную станцию отправления, пользование полуавтоматической блокировкой должно быть прекращено и установлено движение поездов по телефонным средствам связи.

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

2.4.16. По прибытии поезда на железнодорожную станцию ключ-желез возвращается дежурному по железнодорожной станции, который вкладывает его в аппарат и по установленным средствам технологической железнодорожной

электросвязи уведомляет дежурного по смежному разделному пункту о возвращении поезда.

2.4.17. Отправление поезда с подталкивающим локомотивом, следующим до смежной железнодорожной станции, производится по путевой блокировке в обычном порядке с уведомлением дежурного этой станции по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи об отправлении поезда с подталкивающим локомотивом.

Отправление поезда с подталкивающим локомотивом, когда последний возвращается с перегона на железнодорожную станцию отправления, производится по блокировке (при разрешающем показании выходного светофора). На право обратного следования машинисту подталкивающего локомотива вручается на железнодорожной станции отправления ключ-жезл.

2.4.18. При невозможности изъятия ключа-жезла, а также в случаях, когда блок-аппарат не оборудован ключом-жезлом для подталкивающего локомотива, отправление поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся на железнодорожную станцию отправления, производится по телефонным средствам связи с прекращением действия блокировки. Машинистам ведущего и подталкивающего локомотивов в этом случае передаются бланки белого цвета формы ДУ-50.

2.4.19. Порядок организации движения поездов по перегонам, имеющим путевые посты (блок-посты), в том числе автоматические и без проходных светофоров устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ НЕИСПРАВНОСТИ ПОЛУАВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКИ

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

- 1) невозможность закрытия выходного или проходного светофора;
- 2) невозможность открытия выходного или проходного светофора при свободном перегоне (в том числе с возможностью выключения контроля свободы изолированных участков);
- 3) произвольное получение блокировочных сигналов;
- 4) невозможность подачи или получения блокировочных сигналов;
- 5) отсутствие пломб на аппарате управления электромеханической блокировки (за исключением пломб на pedalной замычке или вспомогательной кнопке).

Во всех указанных случаях, а также при работах по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене блокировочных устройств и других

работах, вызывающих временное прекращение действия устройств, движение поездов по блокировке прекращается и устанавливается по телефонным средствам связи.

2.4.21. Во время технического обслуживания аппаратуры полуавтоматической блокировки действие блокировки не прекращается, при этом дежурный по железнодорожной станции и работник, проводящий техническое обслуживание, обязаны особое внимание уделить правильной работе блокировки.

Перед опломбированием, после окончания технического обслуживания, аппаратуры полуавтоматической блокировки работник, проводящий техническое обслуживание, совместно с дежурным по железнодорожной станции по индикации на аппаратах управления проверяют соответствие показаний на блок-аппарате состоянию перегонов (по записям в журнале движения поездов и путём переговоров с дежурными по смежным отдельным пунктам).

О каждом случае технического обслуживания, а также об окончании этой работы работником, проводящим техническое обслуживание, делается соответствующая запись в журнале осмотра.

2.4.22. Переход на телефонные средства связи, а также возобновление движения поездов по полуавтоматической блокировке осуществляются приказом диспетчера поездного после предварительной проверки через дежурных смежных железнодорожных станций свободности перегона.

При неисправности диспетчерской связи переход на телефонные средства связи при движении поездов и восстановление действия полуавтоматической блокировки производятся в порядке, указанном в Главе 2 настоящих Правил, с заменой в тексте телефонограмм слова «автоблокировка» на слово «полуавтоматическая блокировка».

2.4.23. После прекращения действия полуавтоматической блокировки и перехода на телефонные средства связи машинистам поездов для следования до смежного отдельного пункта передается бланк белого цвета формы ДУ-50.

2.4.24. Проследование поездами маршрутного светофора с запрещающим показанием (до выходного светофора) может осуществляться:

- 1) по пригласительному сигналу;
- 2) по регистрируемому приказу дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи;
- 3) по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта I (формы ДУ-52) при соответствующем изменении текста от руки.

2.4.25. При следовании поезда с использованием двойной тягой или с подталкивающим локомотивом на весь перегон разрешение на право занятия перегона вручается только машинисту ведущего локомотива. Машинисты второго (при двойной тяге) и подталкивающего локомотивов должны руководствоваться сигналами или передаваемыми по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи сообщениями машиниста ведущего локомотива.

2.4.26. При неисправности поездной и межстанционной телефонной связи дежурный по железнодорожной станции обязан особо внимательно следить за изменением индикации на аппаратах управления.

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

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

2.4.28. В зависимости от системы полуавтоматической блокировки и конкретных условий работы на том или ином участке порядок пользования устройствами, а также порядок действий работников при приеме, отправлении и пропуске поездов устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

ГЛАВА 5. ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ ЭЛЕКТРОЖЕЗЛОВОЙ СИСТЕМОЙ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.5.1. При электрожезловой системе разрешением на занятие поездом перегона служит жезл данного перегона, вручаемый машинисту поезда.

2.5.2. 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 железнодорожной станции.

2.5.3. Каждый жезл должен иметь порядковый номер, серию и наименование железнодорожных станций, ограничивающих перегон. Каждому перегону должна соответствовать своя серия жезлов. Установка жезловых аппаратов одной серии допускается не чаще чем через три перегона, а на подходах к железнодорожным узлам – через два перегона. В жезловых аппаратах обеих железнодорожных станций, ограничивающих перегон, при отсутствии на нем поездов должно быть в сумме четное число жезлов.

2.5.4. Жезловые аппараты железнодорожных станций, с которых производится отправление поездов с подталкивающим локомотивом, возвращающимся с перегона обратно на железнодорожную станцию, должны дополняться приборами с ключом-жезлом.

Конструкция жезлового аппарата, дополненного прибором с ключом-жезлом, не должна допускать извлечения из аппарата ключа-жезла до извлечения основного жезла или извлечения основного жезла при изъятии ключе-жезле.

2.5.5. Жезловые аппараты железнодорожных станций, с которых производится отправление поездов с подталкивающим локомотивом, следующим до смежной железнодорожной станции, должны иметь развинчивающиеся жезлы. Каждый развинчивающийся жезл должен состоять из двух частей: «жезла» и «билета». Жезловые аппараты с развинчивающимися жезлами применяются также в условиях организации движения поездов с разграничением временем.

2.5.6. Дежурному по железнодорожной 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 смежной железнодорожной станции, на которую отправляется поезд. На железнодорожных станциях, где жезловые аппараты имеют ключи-жезлы, передавать жезл без пропуска через жезловой аппарат запрещается.

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

2.5.8. Не допускается:

- 1) запрашивать разрешение на извлечение жезла ранее готовности поезда к отправлению, за исключением случаев безостановочного пропуска поездов или стоянки их по расписанию не более 5 мин.;
- 2) хранить действующие жезлы, не вложенные в аппарат;
- 3) провозить жезлы на перегон не принадлежащий данному жезлу.

ПРИЕМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ

2.5.9. Перед прибытием поезда дежурный по железнодорожной станции заблаговременно готовит маршрут для его приема и открывает входной сигнал. По прибытии поезда на железнодорожную станцию жезл сдается дежурному по железнодорожной станции, который, убедившись в прибытии поезда в полном составе и проверив принадлежность жезла перегону, с которого он прибыл, записывает номер жезла в журнал движения поездов, вкладывает жезл в жезловой аппарат и уведомляет по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи дежурного по железнодорожной станции отправления о прибытии поезда.

На железнодорожных станциях, где жезловые аппараты установлены в помещениях стрелочных постов, жезл с прибывающего поезда передается дежурному стрелочного поста, который, убедившись в прибытии поезда в полном составе и проверив принадлежность жезла данному перегону, вкладывает его в аппарат и сообщает дежурному по железнодорожной станции его номер для записи в журнале движения поездов.

2.5.10. По прибытии поезда с подталкивающим локомотивом дежурный по железнодорожной станции, получив первую часть жезла от машиниста поезда и вторую часть от машиниста подталкивающего локомотива, обязан соединить обе части: «жезл» и «билет», после этого вложить жезл в жезловой аппарат.

2.5.11. Для отправления поезда дежурный по железнодорожной станции отправления запрашивает по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи согласие дежурного смежной железнодорожной станции, на которую отправляется поезд:

«Могу ли отправить поезд № ...».

Дежурный смежной железнодорожной станции, если нет препятствий для приема поезда, дает по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи согласие:

«Ожидаю поезд № ...»,
и разрешает изъять жезл.

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

На железнодорожных станциях, где жезловые аппараты вынесены на стрелочные посты, номер изъятого жезла сообщается дежурному по железнодорожной станции дежурным стрелочного поста.

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

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

2.5.12. При отправлении поезда на перегон, оборудованный электрожезловой системой, с железнодорожного пути, на котором есть выходной светофор, проезд запрещающего показания этого светофора при наличии жезла разрешается по лунно-белому огню на светофоре при погашенном красном.

Если включить лунно-белый огонь невозможно, отправление поезда производится по жезлу. Дежурный по железнодорожной станции в этом случае должен известить машиниста поезда по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи (лично, через дежурного стрелочного поста или сигналиста), что включение лунно-белого огня невозможно и маршрут отправления поезда готов.

При отправлении поезда с железнодорожного пути, на котором имеется выходной семафор, жезл разрешает проследование запрещающего показания выходного семафора.

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

«Поезд № ... задержан».

2.5.14. При отправлении поезда с последующим возвращением его с перегона на железнодорожную станцию отправления жезл машинисту поезда выдается в

обычном порядке. Дежурный смежной железнодорожной станции уведомляется как об отправлении, так и о возвращении поезда с перегона.

2.5.15. При отправлении поезда с подталкивающим локомотивом, следующим по всему перегону, машинисту ведущего локомотива вручается часть жезла с надписью «Билет», а машинисту подталкивающего локомотива – вторая часть жезла с надписью «Жезл».

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

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

2.5.16. Если жезловые аппараты не оборудованы развинчивающимися жезлами, то при необходимости отправления поезда с не прицепленным к составу подталкивающим локомотивом, следующим на весь перегон, действие жезловой системы прекращается и движение поездов осуществляется по телефонным средствам связи.

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

Ключи-жезлы могут использоваться также для организации подачи (уборки) вагонов на железнодорожные пути необщего пользования, примыкающие на перегонах, и при движении за отправленным поездом хозяйственных поездов с последующим возвращением их на железнодорожную станцию отправления в порядке, устанавливаемом владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

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

ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ НАЛИЧИИ ПРИМЫКАНИЙ НА ПЕРЕГОНЕ

2.5.19. 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.

2.5.20. При необходимости подачи (уборки) вагонов на примыкание, которое не обслуживается вспомогательным постом, с возвращением локомотива на железнодорожную станцию отправления или дальнейшим следованием до смежной железнодорожной станции машинисту выдается жезл с ключом от контрольного замка стрелки примыкания. Дежурный смежной железнодорожной станции извещается как об отправлении локомотива для подачи (уборки) вагонов, так и о возвращении его на железнодорожную станцию отправления.

2.5.21. При наличии на перегоне примыкания, обслуживаемого вспомогательным постом, этот пост соединяется с одной из железнодорожных станций перегона дополнительной жезловой связью.

Аппараты и жезлы дополнительной связи должны иметь одну и ту же серию и надписи, что и аппараты перегона.

В паре аппаратов, связывающих железнодорожные станции перегона, при отсутствии на нем поездов находится четное число жезлов, а в аппаратах, связывающих железнодорожную станцию с постом – нечетное.

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

- 1) перевода стрелок при отсутствии у дежурного по железнодорожной станции (блок-посту) изъятого жезла;
- 2) вложения жезла в аппарат, установленный на посту, до установки стрелки примыкания в нормальное положение – по главному железнодорожному пути.

2.5.22. При отправлении поезда на примыкание, которое обслуживается вспомогательным постом, дежурный по железнодорожной станции, согласовав с этим постом отправление к нему поезда, должен запросить дежурного смежной железнодорожной станции, с согласия дежурного смежной железнодорожной станции изъять жезл, который и выдать машинисту поезда, отправляемого на примыкание. Об отправлении поезда сообщается по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи дежурному по железнодорожной станции (блок-поста) и дежурному смежной железнодорожной станции.

2.5.23. По прибытии поезда на вспомогательный пост и после подачи его на примыкание стрелка примыкания устанавливается в нормальное положение, дежурный по железнодорожной станции (блок-поста) вкладывает в аппарат жезл прибывшего на примыкание поезда и сообщает дежурным обеих железнодорожных станций время прибытия поезда и освобождения главного железнодорожного пути. Затем разрешает дежурному по железнодорожной станции, с которой пост соединен жезловой системой, изъять жезл для перекладки его из дополнительного аппарата в основной.

2.5.24. Отправление поезда с поста на одну из железнодорожных станций производится по жезлу, полученному с разрешения дежурного по железнодорожной станции, с которой пост соединен жезловой системой.

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

2.5.25. Движение поездов при жезловой системе по перегонам, на которых для увеличения пропускной способности открываются путевые посты, осуществляется в порядке, устанавливаемом владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ НЕИСПРАВНОСТИ ЭЛЕКТРОЖЕЗЛОВОЙ СИСТЕМЫ И ПОРЯДОК РЕГУЛИРОВКИ КОЛИЧЕСТВА ЖЕЗЛОВ В ЖЕЗЛОВЫХ АППАРАТАХ

2.5.26. Электрожезловая система считается неисправной в следующих случаях:

- 1) невозможно вложить жезл в аппарат или изъять жезл из аппарата при свободности перегона;
- 2) отсутствует жезл, относящийся (принадлежащий) перегону;
- 3) на жезловом аппарате или на его индукторе отсутствуют пломбы;
- 4) возможно вращение рукоятки индуктора жезла в обратную сторону (вместе с якорем);
- 5) отклоняется стрелка амперметра жезлового аппарата или звучит звонок в то время, когда смежная железнодорожная станция не подает сигнал.

2.5.27. Во всех указанных случаях, а также при ремонте, переносе и замене жезловых аппаратов пользование электрожезловой системой прекращается и движение поездов организуется с использованием телефонных средств связи.

Переход на другой вид связи при движении поездов, а также восстановление основного вида связи осуществляются приказом диспетчера поездного после предварительной проверки через дежурных смежных железнодорожных станций свободности перегона и наличия жезлов в аппаратах.

При неисправности телефонных средств связи, но исправном действии жезловых аппаратов, движение поездов производится по электрожезловой системе, а переговоры ведутся по поездной диспетчерской связи.

При техническом обслуживании жезловых аппаратов прекращать действие электрожезловой системы не требуется.

2.5.28. При неисправности поездной диспетчерской связи дежурный по железнодорожной станции, обнаружив неисправность электрожезловой системы,

делает об этом запись в журнале осмотра и подает дежурному смежной железнодорожной станции поездную телефонограмму:

«Жезловая система неисправна. Последним прибыл от Вас поезд № ... Последним отправлен к Вам поезд № ... Жезлов имею ... шт. Прошу перейти на телефонную связь. ДСП (подпись)».

Дежурный смежной железнодорожной станции проверяет по сообщенным и своим данным число жезлов и, если оно в обоих аппаратах в сумме четное, отвечает:

«Последним прибыл от Вас поезд № Последним отправлен к Вам поезд № Жезлов имею ... шт. Перегон свободен. Перехожу на телефонную связь. ДСП (подпись)».

2.5.29. После исправления электрожезловой системы и записи об этом в журнале осмотра, но при неисправности поездной диспетчерской связи дежурный по железнодорожной станции подает дежурному смежной железнодорожной станции поездную телефонограмму:

«Действие электрожезловой системы восстановлено в ... ч ... мин. Последним прибыл от Вас поезд № Последним отправлен к Вам поезд № Прошу перейти на движение по жезлам. ДСП (подпись)»

Дежурный смежной железнодорожной станции, убедившись в свободности перегона, отвечает:

«Последним прибыл от Вас поезд № Последним отправлен к Вам поезд № Перегон свободен. Перехожу на движение по жезлам. ДСП (подпись)».

2.5.30. При утере жезла, в том числе в случае неполучения жезла с прибывшего или проследовавшего поезда, дежурный по железнодорожной станции делает запись в журнале осмотра и докладывает диспетчеру поездному. Проверив свободность перегона и фактическое наличие жезлов в аппаратах железнодорожных станций, ограничивающих перегон, диспетчер поездной дает приказ о переходе на телефонные средства связи.

Для восстановления действия электрожезловой системы дежурный по железнодорожной станции обязан потребовать от работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики изъятия из аппарата еще одного жезла. Изъятый из аппарата жезл должен храниться у работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики.

Об изъятии жезла работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики и дежурный по железнодорожной станции обязаны сделать запись в журнале осмотра и доложить диспетчеру поездному, после чего действие электрожезловой системы восстанавливается.

Если утерянный жезл будет найден, дежурный по железнодорожной станции извещает работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики, а

жезл хранит у себя до тех пор, пока работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики не вложит его в жезловой аппарат вместе с жезлом, изъятым ранее, о чем делается запись в журнале осмотра.

2.5.31. Если число жезлов в аппарате одной из железнодорожных станций окажется менее четверти общего количества их в обоих аппаратах перегона, Дежурный этой станции уведомляет работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики о необходимости регулировки числа жезлов.

Работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики обязан явиться к дежурному смежной железнодорожной станции, ограничивающей перегон, в его присутствии вскрыть жезловой аппарат и изъять четное количество жезлов, сделав об этом совместно с дежурным по железнодорожной станции запись в журнале осмотра с указанием числа изъятых жезлов.

Изъятые жезлы доставляются работником подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики дежурному по железнодорожной станции, сделавшему уведомление о необходимости регулировки количества жезлов. В присутствии дежурного по железнодорожной станции жезлы должны быть вложены в жезловой аппарат, о чем работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики делает запись в журнале осмотра с указанием числа вложенных в аппарат жезлов.

Записи работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики о регулировке жезлов должны быть подтверждены подписью дежурного по железнодорожной станции.

2.5.32. На отдельных однопутных перегонах, оборудованных путевой блокировкой, в период прекращения пользования ею разрешается устанавливать движение поездов по электрожезловой системе.

Такие перегоны по указанию владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования оборудуются электрожезловой системой как резервной. Переход с основных средств связи на резервные и обратно производится в установленном порядке – приказом диспетчера поездного.

ГЛАВА 6. ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПРИ ТЕЛЕФОННЫХ СРЕДСТВАХ СВЯЗИ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.6.1. Перед переходом на телефонные средства связи, дежурные по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, должны привести аппараты управления в положение, соответствующее запрещающему показанию выходных светофоров, ограждающих выход на перегон.

2.6.2. При телефонных средствах связи разрешением на занятие поездом перегона служит бланк белого цвета формы ДУ-50, передаваемый машинисту поезда.

Перед передачей бланка белого цвета формы ДУ-50 дежурный по железнодорожной станции должен:

- 1) на однопутных перегонах получить от дежурного смежной железнодорожной станции поездную телефонограмму о согласии на прием поезда;
- 2) на двухпутных – поездную телефонограмму о прибытии на смежную железнодорожную станцию ранее отправленного поезда.

2.6.3. Поездными телефонограммами между смежными железнодорожными станциями обмениваются лично дежурные этих станций или, по их указаниям, операторы при дежурных по железнодорожным станциям.

2.6.4. Обмен поездными телефонограммами о движении поездов должен вестись по поездной диспетчерской связи или межстанционной связи.

В исключительных случаях при неисправности межстанционной связи и поездной диспетчерской связи переговоры о движении поездов могут осуществляться и по другим, имеющимся в распоряжении дежурного по железнодорожной станции, видам связи с дежурным смежной железнодорожной станции. Порядок использования других видов связи устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.6.5. Бланки белого цвета формы ДУ-50 заполняются лично дежурным по железнодорожной станции или оператором при дежурном по железнодорожной станции.

Бланк белого цвета формы ДУ-50 дежурный по железнодорожной станции или оператор при дежурном по железнодорожной станции заполняют при наличии поездных телефонограмм от дежурного смежной железнодорожной станции с фиксированием их в журнале поездных телефонограмм:

- 1) на однопутных перегонах – поездной телефонограммы о согласии смежной железнодорожной станции на прием поезда;

2) на двухпутных перегонах – поездной телефонограммы о прибытии на смежную железнодорожную станцию ранее отправленного поезда.

На бланке белого цвета формы ДУ-50 указывается время его заполнения.

Бланк белого цвета формы ДУ-50, заполненный оператором при дежурном по железнодорожной станции, дежурный по железнодорожной станции обязан проверить по записям в журнале поездных телефонограмм и заверить штампом железнодорожной станции и своей подписью.

Для железнодорожных станций, где железнодорожные пути отправления удалены от дежурного по железнодорожной станции, а служебные переговоры фиксируются системой документированной регистрации переговоров, право подписи и передачи бланка белого цвета формы ДУ-50 машинисту поезда может предоставляться дежурному по парку на основании приказа дежурного по железнодорожной станции, регистрируемых в специальных журналах у дежурного по железнодорожной станции и дежурного по парку, что указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

2.6.6. Не допускается:

1) делать запрос об отправлении поезда в то время, когда перегон еще занят другим поездом;

2) заполнять бланк белого цвета формы ДУ-50 до получения со смежной железнодорожной станции поездной телефонограммы о согласии на прием поезда (на однопутных перегонах) или о прибытии ранее отправленного поезда (на двухпутных перегонах);

3) передавать исходящие телефонограммы ранее записи их в журнал поездных телефонограмм и без подписи дежурного по железнодорожной станции.

2.6.7. Бланк белого цвета формы ДУ-50 дает машинисту право следовать с поездом до входного сигнала смежной железнодорожной станции, а при отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути и отсутствии входного светофора – до сигнального знака «Граница станции».

При безостановочном следовании поездов бланки белого цвета формы ДУ-50 должны подаваться машинисту поезда вложенными в ручной подаватель и, как правило, со стороны помещения дежурного по железнодорожной станции.

2.6.8. При отправлении поезда с железнодорожного пути, на котором имеется выходной светофор, выдавать письменное разрешение на проезд запрещающего показания выходного светофора при наличии бланка белого цвета формы ДУ-50 не требуется.

Отправление поездов в этом случае производится в порядке, предусмотренном в Главе 11 настоящих Правил.

2.6.9. При следовании поезда с использованием двойной тяги или с подталкивающим локомотивом на протяжении всего перегона бланк белого цвета формы ДУ-50 передается машинисту ведущего локомотива.

При следовании поезда с подталкивающим локомотивом на часть перегона бланк белого цвета формы ДУ-50 передается также и машинисту подталкивающего локомотива.

ПОРЯДОК ВЕДЕНИЯ ЖУРНАЛА ПОЕЗДНЫХ ТЕЛЕФОНОГРАММ

2.6.10. При движении поездов с использованием телефонных средств связи на каждой железнодорожной станции ведется журнал поездных телефонограмм.

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

2.6.11. На железнодорожных станциях, ограничивающих однопутные перегоны, ведется один журнал. На левых страницах журнала записываются телефонограммы, относящиеся к одному перегону, а на правых – относящиеся к другому перегону.

На тупиковых железнодорожных станциях, ограничивающих однопутные перегоны, поездные телефонограммы записываются в последовательном порядке без разделения страниц.

2.6.12. На железнодорожных станциях, ограничивающих двухпутные перегоны, ведутся два журнала поездных телефонограмм отдельно для каждого перегона: на левых страницах каждого журнала записываются телефонограммы для нечётных поездов, на правых – для четных поездов.

При отправлении поезда на двухпутном перегоне по неправильному железнодорожному пути телефонограммы для нечетных поездов записываются на правых страницах журнала, а для четных поездов – на левых страницах журнала.

Все телефонограммы о поездах, следующих по одному из главных железнодорожных путей двухпутного перегона, во всех случаях записываются на одной странице журнала, относящейся к данному главному железнодорожному пути перегона.

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

2.6.13. Все поездные телефонограммы фиксируются в журнале лично дежурным по железнодорожной станции или оператором при дежурном по железнодорожной станции.

Исходящие телефонограммы должны быть подписаны лично дежурным по железнодорожной станции.

Оператор при дежурном по железнодорожной станции после записи входящей телефонограммы обязан немедленно предъявить ее для прочтения и подписи дежурному по железнодорожной станции.

Для сокращения времени на запись в журнал поездных телефонограмм по решению владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования могут применяться специальные штампы с текстом поездных телефонограмм.

2.6.14. Нумерация исходящих поездных телефонограмм ведется посуточно (с первого номера), начиная с 0 часов московского времени, отдельно по каждому перегону. При переходе на телефонные средства связи из-за перерыва действия основных систем интервального регулирования движения поездов, связи нумерация исходящих телефонограмм начинается с первого номера в момент перехода на телефонные средства связи. При повторных в течение суток перерывах действия основных систем интервального регулирования движения поездов, связи и переходе на телефонные средства связи сохраняется последовательная нумерация исходящих телефонограмм, начатая во время первого перехода.

Входящие телефонограммы записываются в журнал под номером, переданным с железнодорожной станции их подачи.

2.6.15. В поездных телефонограммах не допускается исправлений, добавлений или помарок. Неправильно написанная исходящая поездная телефонограмма перечеркивается накрест, под ней делается надпись: «Недействительна». Эта телефонограмма не нумеруется и на смежную железнодорожную станцию не передается.

2.6.16. При приеме и сдаче дежурств дежурные по железнодорожной станции и операторы при дежурном по железнодорожной станции делают следующую запись в журнале поездных телефонограмм:

«Число, месяц, часы, минуты.

Дежурство принял ДСП (подпись)

Оператор (подпись)

Дежурство сдал ДСП (подпись)

Оператор (подпись)».

При переходе на телефонные средства связи в случаях нарушения действия основных систем интервального регулирования движения поездов и связи и при их

восстановлении записи в журнале о приеме и сдаче дежурства оформляются после получения об этом приказа диспетчера поездного:

«Число, месяц, часы, минуты.

Диспетчерским приказом № ... на перегоне ... по ... пути установлено движение поездов по телефонной связи.

Дежурство по телефонной связи принял:

ДСП (подпись)

Оператор (подпись)».

«Число, месяц, часы, минуты.

Диспетчерским приказом № ... на перегоне ... по ... пути восстановлено движение поездов по ... (указываются средства связи). Дежурство по телефонной связи сдал:

ДСП (подпись)

Оператор (подпись)».

Фамилии дежурного по железнодорожной станции и оператора при дежурном по железнодорожной станции, вступивших на дежурство, сообщаются на смежную железнодорожную станцию, где их записывают в журнал поездных телефонограмм ниже записи о приеме и сдаче дежурств.

2.6.17. Если переход на телефонные средства связи осуществлен на перегоне, одна сторона которого ограничена отдельным пунктом, на котором нет дежурного по железнодорожной станции, то в журнале поездных телефонограмм другой железнодорожной станции, где дежурный по железнодорожной станции есть, регистрируются переговоры о движении поездов с диспетчером поездным, осуществляемые по формам, установленным для поездных телефонограмм в соответствии с пунктом 2.6.20 настоящей Главы, за исключением формы № 2, которая заменяется приказом диспетчера поездного в соответствии с пунктом 2.2.31 Главы 2 настоящих Правил, с заменой в тексте приказа слова «Автоблокировка» на слово «Блокировка».

2.6.18. Перед передачей поездной телефонограммы дежурные по железнодорожным станциям или операторы при дежурных по железнодорожным станциям обязаны сообщить один другому свою должность и фамилию.

Передачу и прием телефонограмм допускается производить только при соответствии фамилий, ранее записанных в журнале поездных телефонограмм при вступлении на дежурство, в соответствии с пунктом 2.6.16 настоящей Главы.

2.6.19. После передачи поездной телефонограммы должна производиться ее проверка путем дословного повторения текста принявшим телефонограмму работником. Если при повторении текст соответствует переданной телефонограмме, то дежурный по железнодорожной станции или оператор при дежурном по

железнодорожной станции, передавший телефонограмму, подтверждает это словом «Верно», после чего в журналах поездных телефонограмм обеих железнодорожных станций отмечается время передачи и приема телефонограммы и заверяется подписью дежурного по железнодорожной станции или оператора при дежурном по железнодорожной станции.

ФОРМЫ ТЕЛЕФОНОГРАММ ПРИ ДВИЖЕНИИ ПОЕЗДОВ НА ОДНОПУТНЫХ УЧАСТКАХ:

2.6.20. При приеме и отправлении поездов на однопутных перегонах применяются следующие основные формы поездных телефонограмм:

«Станция из станции»,

например: «Пушкино из Мытищи»

Станция отправления

Станция приема

Форма № 1

Форма № 2

«Могу ли отправить поезд № ...

«Ожидаю поезд № ...

ДСП (подпись)».

ДСП (подпись)».

Форма № 3

Форма № 4

«Поезд № ... отправился в ... ч ...мин

«Поезд № ... прибыл в ... ч ...мин

ДСП (подпись)».

ДСП (подпись)».

2.6.21. При отправлении поездов, возвращающихся с перегона на железнодорожную станцию отправления, и поездов с подталкивающими локомотивами должна соблюдаться та же последовательность подачи поездных телефонограмм с соответствующим изменением их текста:

1) при возвращении поезда с перегона обратно:

Форма № 5

Форма № 6

«Могу ли отправить поезд № ...

«Можете отправить поезд № ...

до ... км и обратно

до ... км с возвращением обратно к Вам.

ДСП (подпись)».

ДСП (подпись)».

Уведомление об отправлении поезда передается по форме № 3, а о возвращении его обратно – по форме № 7:

Форма № 7

«Поезд № ... возвратился в ... ч ... мин.

ДСП (подпись)».

По таким же формам производится отправление поездов на перегон для подачи вагонов на примыкание, не обслуживаемое вспомогательным постом;

2) при движении поездов с подталкивающим локомотивом:

Форма № 8

«Могу ли отправить поезд № ... с

толкачом, возвращающимся с ... км обратно.

ДСП (подпись)».

Форма № 9

«Ожидаю поезд № ... с толкачом,
возвращающимся с ... км обратно к Вам.

ДСП (подпись)».

Уведомление об отправлении поезда передается по форме № 3 с добавлением слов «с толкачом, возвращающимся с ... км обратно».

Уведомление о прибытии поезда передается по форме № 4, а о возвращении подталкивающего локомотива – по форме № 10:

Форма № 10

«Толкач поезда № ... возвратился в ... ч ... мин.

ДСП (подпись)».

При отправлении поезда с подталкивающим локомотивом, следующим до смежной железнодорожной станции, телефонограммы передаются по формам №№ 1, 2, 3 и 4 с добавлением слов «с толкачом».

2.6.22. Обмен телефонограммами о поездах, проследующих железнодорожную станцию без остановки, производится в обычном порядке по формам №№ 1 и 2, а уведомление о проследовании поезда (прибытии и отправлении) передается на смежные железнодорожные станции по форме № 11:

Форма № 11

«Поезд № ... проследовал в ... ч ... мин.

ДСП (подпись)».

2.6.23. При скрещении поездов на железнодорожной станции дежурный по железнодорожной станции, имея к отправлению поезд встречного направления, уведомляет дежурного смежной железнодорожной станции о прибытии поезда и одновременно делает запрос на отправление встречного поезда, совмещая текст форм №№ 4 и 1 или №№ 11 и 1.

2.6.24. При открытии на перегоне вспомогательного поста для обслуживания примыкания этот пост участвует в переговорах о движении только тех поездов, которые следуют по назначению на примыкание или обратно с примыкания.

2.6.25. Перед отправлением поезда на примыкание, обслуживаемое вспомогательным постом, с одной из смежных станций дежурный по железнодорожной станции отправления запрашивает разрешение от дежурного по путевому посту и дежурного впереди расположенной станции по форме № 12:

Форма № 12

«Могу ли отправить поезд № ... на пост ... км.

ДСП (подпись)».

дежурный впереди расположенной станции отвечает дежурному по железнодорожной станции отправления и дежурному по путевому посту по форме № 13:

Форма № 13

«Можете отправить поезд № ... на пост ... км.

ДСП (подпись)».

Получив это разрешение, дежурный путевого поста дает согласие дежурному по железнодорожной станции отправления по форме № 2. Об отправлении поезда на пост дежурный по железнодорожной станции отправления уведомляет по форме № 3 дежурного путевого поста и дежурного смежной железнодорожной станции. После убытия поезда с перегона на примыкание и установки стрелки примыкания в нормальное положение дежурный путевого поста уведомляет по форме № 4 дежурных смежных железнодорожных станций.

2.6.26. При отправлении поезда с примыкания на одну из смежных железнодорожных станций дежурный путевого поста запрашивает разрешение от дежурных смежных железнодорожных станций по форме № 14:

Форма № 14

«Могу ли отправить поезд № ... на станцию

ДСП поста (подпись)».

Дежурный позади расположенной станции отвечает дежурному путевого поста и дежурному впереди расположенной станции по форме № 15:

Форма № 15

«Можете отправить поезд № ... на станцию

ДСП (подпись)».

Получив это разрешение, дежурный впереди расположенной станции дает дежурному путевого поста согласие по форме № 2 на прием поезда. Получив согласие, дежурный путевого поста отправляет поезд, устанавливает стрелку примыкания в нормальное положение и уведомляет по форме № 3 об отправлении поезда дежурных обеих железнодорожных станций.

О прибытии поезда дежурный по железнодорожной станции приема уведомляет дежурного путевого поста и дежурного смежной станции по форме № 4.

2.6.27. При необходимости выхода поезда с примыкания на главный железнодорожный путь перегона с последующим возвращением на примыкание перегон приказом диспетчера поездного закрывается для движения всех поездов.

После передачи приказа диспетчера поездного о закрытии перегона выезд поезда на главный железнодорожный путь производится по указанию дежурного путевого поста.

Перегон открывается для движения поездов после его освобождения и установки стрелки примыкания в нормальное положение.

ФОРМЫ ТЕЛЕФОНОГРАММ ПРИ ДВИЖЕНИИ ПОЕЗДОВ НА ДВУХПУТНЫХ УЧАСТКАХ

2.6.28. При приеме и отправлении поездов на двухпутных перегонах передача телефонограмм осуществляется по формам № 3 и 4, причем полученное от дежурного по железнодорожной станции приема уведомление по форме № 4 дает право на отправление следующего поезда того же направления. При следовании поездов с подталкивающими локомотивами к формам № 3 и 4 добавляется текст, в соответствии с Типовыми требованиями к Регламенту служебных переговоров.

2.6.29. При безостановочном пропуске поезда через железнодорожную станцию уведомления о его прибытии и отправлении подаются смежным железнодорожным станциям по форме № 11.

2.6.30. При наличии на двухпутных перегонах путевых постов дежурный по железнодорожной станции отправления уведомляет по форме № 3 дежурного путевого поста об отправлении поезда.

Дежурный путевого поста при свободности от поезда следующего межпостового перегона открывает проходной сигнал и пропускает поезд без остановки, вручая машинисту бланк белого цвета формы ДУ-50 на ходу.

После проследования поезда дежурный путевого поста закрывает проходной сигнал и уведомляет по форме № 11 дежурных смежных железнодорожных станций о проследовании поезда.

Если же впереди расположенный межпостовой перегон занят, то прибывающий поезд задерживается у проходного светофора с запрещающим показанием до освобождения перегона. Телефонограмма на позади расположенную железнодорожную станцию об отправлении этого поезда с поста подается только после отправления его с поста.

О прибытии поезда дежурный по железнодорожной станции прибытия уведомляет дежурного путевого поста по форме № 4.

При неисправности проходного светофора на путевом посту дежурный путевого поста при свободности впереди расположенного перегона встречает поезд непосредственно у светофора и передает машинисту бланк белого цвета формы ДУ-50 на право дальнейшего следования. Вверху бланка белого цвета формы ДУ-50 делается отметка «Светофор на посту неисправен».

2.6.31. Об отправлении поезда по правильному железнодорожному пути с возвращением обратно дежурный по железнодорожной станции отправления извещает дежурного смежной железнодорожной станции (дежурного путевого поста) телефонограммой по форме № 3 с добавлением слов «до ... км с

возвращением обратно», а о возвращении поезда обратно уведомляет дежурного смежной железнодорожной станции (дежурного путевого поста) по форме № 7.

Машинисту отправляемого поезда передается бланк белого цвета формы ДУ-50 с добавлением в его тексте слов «до ... км с возвращением обратно».

Поезда, возвращающиеся обратно на железнодорожную станцию отправления, при наличии на перегоне путевых постов проследуют эти посты безостановочно. О проследовании возвращающегося поезда дежурный путевого поста уведомляет дежурного впереди расположенного поста или дежурного по железнодорожной станции по форме № 7.

2.6.32. При наличии примыкания на посту, являющемся отдельным пунктом межстанционного перегона, поезда по правильному пути с железнодорожной станции на примыкание и с примыкания на железнодорожную станцию отправляются в обычном порядке. Об отправлении поезда дежурный по железнодорожной станции или дежурный путевого поста подает телефонограмму по форме № 3, о прибытии – по форме № 4.

Если примыкание обслуживается вспомогательным постом, то он участвует в переговорах о движении только тех поездов, которые следуют на примыкание или с примыкания. Об отправлении поезда на примыкание дежурный смежной железнодорожной станции и дежурный путевого поста уведомляются по форме № 3 с добавлением слов «на пост ... км».

О прибытии поезда после установки стрелки примыкания в нормальное положение дежурный путевого поста уведомляет дежурных смежных железнодорожных станций по форме № 4. Отправление поезда с примыкания, обслуживаемого вспомогательным постом, на одну из смежных железнодорожных станций производится в порядке, предусмотренном в пункте 2.6.26 настоящей Главы.

2.6.33. При отправлении поезда в порядке регулировки по неправильному железнодорожному пути (после получения приказа диспетчера поездного) обмен телефонограммами между дежурными смежных железнодорожных станций производится по формам:

Форма № 16

«Могу ли отправить поезд № ...

по ... неправильному пути.

ДСП (подпись)».

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 железнодорожному пути с возвращением обратно на железнодорожную станцию отправления

к телефонограммам по формам № 16 и 17 добавляются слова «до ... км и обратно», а в форме № 17, кроме того, слово «ожидая» заменяется словами «можете отправить».

Вверху бланка белого цвета формы ДУ-50, передаваемого машинисту, делается отметка: «По ... неправильному пути».

2.6.34. При закрытии на двухпутном участке одного из железнодорожных путей с установлением однопутного движения по незакрытому железнодорожному пути телефонограммы об отправлении и прибытии поездов передаются по формам №№ 1, 2, 3, 4 и другим, установленным для однопутных участков. Вверху бланка белого цвета формы ДУ-50 в этих случаях делается отметка: «... путь для движения закрыт».

ГЛАВА 7. ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ С РАЗГРАНИЧЕНИЕМ ВРЕМЕНЕМ

2.7.1. С разрешения владельца инфраструктуры или владельца пути необщего пользования при резком увеличении размеров движения может устанавливаться движение поездов с разграничением временем (вслед).

2.7.2. Отправление поездов с разграничением временем может применяться только на отдельных, лимитирующих пропускную способность перегонах с планом и профилем железнодорожного пути, обеспечивающим видимость на расстоянии не менее тормозного пути, не оборудованных автоматической блокировкой, а также на перегонах, оборудованных автоматической блокировкой, в случаях длительного повреждения устройств блокировки, после установления движения поездов по телефонным средствам связи.

2.7.3. Перечень перегонов, на которых разрешается отправлять поезда с разграничением временем, а также максимальные скорости движения поездов, отправляемых вслед, и минимальные промежутки времени между отправляемыми поездами на таких перегонах устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.7.4. Порядок движения с разграничением временем в случаях подачи вагонов на подъездные железнодорожные пути, примыкающие на перегоне, а также при движении за отправленным поездом хозяйственных поездов с последующим их возвращением на железнодорожную станцию отправления устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.7.5. Движение поездов с разграничением временем устанавливается регистрируемым приказом диспетчером поездным, передаваемым дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающих соответствующий перегон.

2.7.6. При отправлении с разграничением временем машинист первого поезда должен следовать со скоростью, установленной на перегоне. Машинист второго поезда должен вести поезд со скоростью не более установленной для этих случаев приказом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

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

1) пассажирских, почтово-багажных, грузопассажирских и людских, а также поездов, имеющих в составе вагоны с опасными грузами класса 1 (ВМ) и цистерны со сжиженными газами. За этими поездами также не допускается отправление вслед других поездов;

- 2) при движении вагонами вперед;
- 3) если идущему впереди поезду предусмотрена остановка на перегоне;
- 4) во время тумана, метели и при других неблагоприятных условиях, ухудшающих видимость сигналов.

2.7.8. 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 электрожелезной системе. Железнодорожные аппараты перегонов, где допускается движение поездов с разграничением временем, должны иметь развинчивающиеся жезлы.

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

«Могу ли отправить поезд № ... и вслед за ним через ... мин. поезд № ...»

«Ожидаю поезд № ... и вслед за ним через ... мин. поезд № ...».

Уведомления об отправлении и прибытии каждого поезда передаются по формам №№ 3 и 4, предусмотренным в Главе 6 настоящих Правил.

2.7.10. Если при телефонных средствах связи вслед за первым поездом отправляется поезд, который после работы на перегоне возвращается на железнодорожную станцию отправления, передаются телефонограммы следующего содержания:

«Могу ли отправить поезд № ... и вслед за ним через ... мин. поезд № до ... км с возвращением обратно».

«Ожидаю поезд № ... и вслед за ним через ... мин. можете отправить поезд № ... до ... км с возвращением обратно».

Об отправлении каждого поезда уведомления передаются по форме № 3, предусмотренной в Главе 6 настоящих Правил, с добавлением в отношении отправляемого вслед поезда слов: «до ... км с возвращением обратно».

О прибытии первого поезда передается телефонограмма по форме № 4, а о возвращении второго поезда – телефонограмма по форме № 7, предусмотренными в Главе 6 настоящих Правил.

2.7.11. Машинистам как первого, так и второго поезда выдаются бланки белого цвета формы ДУ-50 в порядке, предусмотренном в Главе 6 настоящих Правил, с отметкой наверху бланка: для первого поезда – «Вслед – первый поезд», для второго поезда – «Вслед – второй поезд». При наличии таких отметок машинисты поездов следуют по перегону со скоростями, установленными в приказе владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, издаваемом в соответствии с пунктом 2.7.3 настоящей Главы.

2.7.12. При отправлении по приказу диспетчера поездного поезда с разграничением временем на перегонах, оборудованных электрожелезнодорожной системой, дежурный по железнодорожной станции отправления, получив на это согласие дежурного по железнодорожной станции приема и вынув из аппарата жезл, обязан передать часть жезла с надписью «Билет» машинисту первого отправляемого поезда, а машинисту поезда, идущего вслед, вторую часть жезла с надписью «Жезл». Об отправлении как первого, так и второго поезда дежурный по железнодорожной станции отправления уведомляет дежурного смежной железнодорожной станции приема.

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

2.7.13. При отправлении при электрожелезнодорожной системе поезда с разграничением временем, когда второй поезд возвращается с перегона на железнодорожную станцию отправления, первому поезду выдается жезл, а второму – ключ-жезл. Дежурный смежной железнодорожной 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 8. ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПРИ ПЕРЕРЫВЕ ДЕЙСТВИЯ ВСЕХ СИСТЕМ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И СВЯЗИ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.8.1. При перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи движение поездов производится на однопутных участках при посредстве письменных извещений, а на двухпутных – с разграничением временем, положенным на проследование поездом перегона между железнодорожными станциями.

Движение поездов при посредстве письменных извещений или с разграничением временем, положенным на проследование поездом перегона, устанавливается в тех случаях, когда переговоры о движении поездов между дежурными смежных железнодорожных станций, ограничивающих перегон, невозможно осуществить ни по одному из имеющихся в их распоряжении видов связи.

2.8.2. Занятие поездом перегона при перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи производится на основании разрешения на бланке белого цвета с двумя красными полосами по диагонали (формы ДУ-56), передаваемого дежурным по железнодорожной станции машинисту поезда.

Если при этом сведений о прибытии на смежную железнодорожную станцию ранее отправленного поезда нет, машинист поезда должен следовать по перегону с особой бдительностью и готовностью к немедленной остановке на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, так как хвост впереди отправленного поезда может быть не огражден.

2.8.3. При перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи запрещается отправлять поезда:

- 1) с опасными грузами класса 1 (ВМ), негабаритными грузами, поезда: соединенные, повышенных длины и массы, а также обслуживаемые одним машинистом;
- 2) с остановкой для работы на перегоне, кроме восстановительных и пожарных поездов и вспомогательных локомотивов;
- 3) следующие на примыкание на перегоне.

Подталкивающие локомотивы должны следовать по всему перегону до смежной железнодорожной станции.

ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ НА ОДНОПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ

2.8.4. При перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи впредь до установления движения поездов по письменным извещениям на перегон, ограниченный железнодорожными станциями, между которыми прекратилась связь, может быть отправлен поезд только нечетного направления, являющегося для однопутных перегонов преимущественным. Ни один из поездов направления, противоположного преимущественному, не может быть отправлен на перегон до установления движения по письменным извещениям, за исключением:

1) поезда, на отправление которого до перерыва действия связи было получено разрешение от железнодорожной станции преимущественного направления (блок-сигнал согласия при полуавтоматической блокировке, поездная телефонограмма при телефонных средствах связи, изъятый жезл перегона при электрожезловой системе). Это исключение не распространяется на однопутные перегоны с двусторонней автоматической блокировкой;

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

Дежурные железнодорожных станций, как преимущественного направления, так и направления, противоположного преимущественному, получив требование с перегона об оказании помощи, организует отправление восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива с передачей машинисту разрешения на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали (формы ДУ-64) в соответствии с Главой 9 настоящих Правил.

На двухпутных перегонах, если один из железнодорожных путей до перерыва связи был закрыт, впредь до установления движения по письменным извещениям первым может быть отправлен поезд только того направления, которое для оставшегося действующего железнодорожного пути было правильным при двухпутном движении.

2.8.5. На отправление первого поезда преимущественного направления разрешения дежурного смежной железнодорожной станции не требуется, если перегон не оборудован двусторонней автоматической блокировкой, а на железнодорожных путях необщего пользования, если известно, что перегон свободен.

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

станции письменного извещения о дальнейшем порядке движения поездов. О проверке свободности перегона делается запись в журнале движения поездов с указанием способа проверки и фамилии работника, производившего эту проверку.

2.8.6. Восстановительный поезд (специальный самоходный железнодорожный подвижной состав), пожарный поезд или вспомогательный локомотив разрешается отправить на перегон при прекращении действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи как в преимущественном, так и противоположном направлении, но только после получения от машиниста остановившегося на перегоне поезда или работников подразделений пути, железнодорожной автоматики и телемеханики, связи, электроснабжения соответствующего требования. При этом, если перегон оборудован автоматической блокировкой, дежурным по железнодорожной станции, получив требование об оказании помощи, до отправления восстановительного поезда или вспомогательного локомотива обязан убедиться, что между железнодорожной станцией и местом, куда высылается помощь, нет других поездов.

2.8.7. Пересылка письменных извещений между железнодорожными станциями начинается с первым поездом, отправляемым на перегон при перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи.

При этом машинисту ведущего локомотива на право занятия перегона передается разрешение на бланке белого цвета с двумя красными полосами по диагонали (формы ДУ-56). Кроме того, с машинистом этого поезда посылается на смежную железнодорожную станцию письменное извещение на бланке белого цвета (формы ДУ-55) о порядке дальнейшего движения поездов, заполненное по одной из следующих форм:

форма А: «Отправил к Вам в ... ч ... мин. поезд № По прибытии его ожидаю от Вас поезд. ДСП»;

форма Б: «Отправил к Вам в ... ч ... мин. поезд № ..., после которого в ... ч ... мин. отправляю еще поезд № ДСП».

2.8.8. Если к моменту перерыва действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи на железнодорожной станции отсутствуют нечетные поезда для отправления на перегон, ограниченный железнодорожными станциями, между которыми прекратилась связь, то дежурный по железнодорожной станции, имеющий право отправления первого поезда, если ему известно о наличии к отправлению на этот перегон поезда со смежной железнодорожной станции, посылает на эту железнодорожную станцию извещение, заполненное по форме В:

форма В: «Ожидаю от Вас поезд. ДСП».

На перегонах, не оборудованных двусторонней автоматической блокировкой, для пересылки письменных извещений формы В разрешается использовать

несъёмные дрезины, одиночные локомотивы, а также другие транспортные средства.

2.8.9. После получения дежурным по железнодорожной станции извещения форм А, Б или В движение поездов по письменным извещениям считается установленным.

2.8.10. 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 систем интервального регулирования движения поездов и связи с железнодорожной станции был отправлен поезд преимущественного направления на примыкание на перегоне, а уведомление от дежурного по железнодорожной станции (блок-поста) о прибытии поезда и уборке его на примыкание не получено, то перегон считается занятым на все время, необходимое для проследования поезда до вспомогательного поста и уборки его на примыкание, с прибавлением 3 мин.

Дежурный по железнодорожной станции (блок-поста) после уборки поезда на примыкание обязан установить стрелку примыкания в нормальное положение (по главному пути) и не допускать выхода железнодорожного подвижного состава на главный путь до восстановления связи с дежурными смежных железнодорожных станций.

2.8.11. В течение перерыва действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи поезда отправляются по разрешениям на бланке белого цвета с двумя красными полосами по диагонали (формы ДУ-56).

Чтобы обеспечить непрерывное взаимодействие друг с другом, дежурные смежных железнодорожных станций впредь до восстановления действия систем интервального регулирования движения поездов и связи обязаны пересылать с машинистом ведущего локомотива каждого поезда в том и другом направлении письменные извещения по форме А или Б о дальнейшем отправлении поездов.

Извещения по формам А, Б и В на обеих железнодорожных станциях записываются в журнал поездных телефонограмм.

Переход на движение поездов при посредстве письменных извещений оформляется в журнале поездных телефонограмм записью следующего содержания:

«Дата ..., ... ч ... мин. В связи с перерывом действия систем интервального регулирования движения поездов и связи на перегоне движение поездов установлено при посредстве письменных извещений.

ДСП ... (название станции и подпись)».

2.8.12. Если до перерыва действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи дежурным по железнодорожной станции, получающим с прекращением связи право преимущественного отправления поездов, дано согласие на отправление на перегон, ограниченный железнодорожными станциями, между которыми прекратилась связь, поезда непреимущественного направления (четного), то перегон считается занятым впредь до прибытия этого поезда или до получения дежурным смежной железнодорожной станции (дежурным по железнодорожной станции (блок-поста) уведомления, что поезд отправлен не будет.

Если согласие дано на отправление четного поезда на вспомогательный пост, имеющего примыкание, перегон считается занятым до получения от дежурного по железнодорожной станции (блок-поста) уведомления о прибытии поезда и его уборке на примыкание.

2.8.13. Если до перерыва действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи дежурным по железнодорожной станции (блок-поста) было дано разрешение на отправление с примыкания поезда нечетного направления и от дежурного по железнодорожной станции (блок-поста) получено извещение об отправлении этого поезда, то после перерыва связи дежурному по железнодорожной станции, отправляющему на перегон поезда преимущественного направления, разрешается отправлять на смежную железнодорожную станцию первый поезд этого направления через промежуток времени, необходимый для проследования отправленным поездом части перегона от вспомогательного поста до железнодорожной станции, с прибавлением 3 мин.

Если уведомление об отправлении нечетного поезда с вспомогательного поста, имеющего примыкание, получено не было, то перегон считается занятым впредь до получения от дежурного по железнодорожной станции (блок-поста) уведомления об отправлении поезда и установке стрелки примыкания по главному пути или о задержке отправления поезда.

До получения соответствующего уведомления с вспомогательного поста, имеющего примыкание, запрещается отправлять поезд на перегон также и в тех случаях, когда до перерыва связи было согласовано отправление с примыкания поезда с возвращением его на примыкание.

2.8.14. Если дежурным по железнодорожной станции, получающим с прекращением действия связи право на отправление первого поезда в преимущественном направлении, разрешение на отправление поезда было получено до перерыва действия связи, то, отправляя поезд по этому разрешению, он обязан одновременно установить письменную связь с дежурным смежной железнодорожной станции.

2.8.15. После восстановления действия соответствующих систем интервального регулирования движения поездов и связи движение поездов по этим системам возобновляется приказом диспетчера поездного, который обязан предварительно проверить свободу перегона.

2.8.16. Если системы интервального регулирования движения поездов и связи восстановлены ранее, чем диспетчерская связь, то дежурный по железнодорожной станции, пользующийся правом отправления поездов в преимущественном направлении, передает дежурному смежной железнодорожной станции телефонограмму:

«На перегоне между станциями движение поездов устанавливается по (указывается вид) связи.

Последним прибыл от Вас поезд № Отправлен к Вам поезд № ДСП».

Дежурный по смежной железнодорожной станции, убедившись в свободе перегона, отвечает:

«Последним прибыл от Вас поезд № Отправлен к Вам поезд №, перегон свободен. ДСП».

После обмена этими телефонограммами дежурные обеих железнодорожных станций переходят к руководству движением поездов при посредстве основных систем интервального регулирования и связи.

ДВИЖЕНИЕ ПЕЗДОВ НА ДВУХПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ

2.8.17. На двухпутных перегонах при перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи поезда отправляются по правильному железнодорожному пути с разграничением их временем, положенным по расписанию для проследования поездом перегона, с прибавлением 3 мин., если в момент перерыва связи блокировка была установлена в соответствующем направлении.

Если дежурным по железнодорожной станции до перерыва действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи было дано согласие на отправление поезда со смежной железнодорожной станции по неправильному пути, то после прибытия этого поезда на железнодорожную станцию, перед отправлением первого поезда по правильному железнодорожному пути дежурный по железнодорожной станции должен убедиться в свободе перегона от встречных поездов.

2.8.18. При наличии между железнодорожными 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 железнодорожной станции выжидает время, положенное по расписанию для прибытия ранее

отправленного поезда до путевого поста, с прибавлением 3 мин., и передает разрешение на следование поезда только до первого попутного путевого поста.

2.8.19. После восстановления соответствующих систем интервального регулирования движения поездов и связи движение поездов по этим видам связи возобновляется приказом диспетчера поездного, а при отсутствии диспетчерской связи – каждой железнодорожной станцией по правильному для нее железнодорожному пути.

2.8.20. Для выяснения свободности перегона в случаях, предусмотренных в пунктах 2.8.5, 2.8.6, 2.8.8, 2.8.17 настоящей Главы, дежурному по железнодорожной станции разрешается использовать любую возможность (переговоры с дежурным смежной железнодорожной станции по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи, в том числе по ремонтно-оперативной радиосвязи, автотранспортные средства, съемные автодрезины), а в случаях, предусмотренных в пункте 2.8.8 настоящей Главы, и одиночные локомотивы.

ГЛАВА 9. ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ АВАРИЙНЫХ И НЕСТАНДАРТНЫХ СИТУАЦИЙ НА ПЕРЕГОНЕ

ПОРЯДОК ОТПРАВЛЕНИЯ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ, ПОЖАРНЫХ ПОЕЗДОВ, СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ЛОКОМОТИВОВ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ НА ПЕРЕГОН

2.9.1. Восстановительные и пожарные поезда, специальный самоходный железнодорожный подвижной состав и вспомогательные локомотивы назначаются на основании требования о помощи (письменного, переданного по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи), полученного от машиниста (помощника машиниста) остановившегося в пути на перегоне поезда, а также по требованию работников подразделений пути, электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, связи.

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

2.9.2. При затребовании помощи машинист (помощник машиниста) остановившегося на перегоне поезда обязан сообщить дежурному по станции или диспетчеру поезднему, на каком километре и пикете находится голова поезда, в связи с чем требуется помощь и время её затребования. В исключительных случаях, при отсутствии технологической железнодорожной электросвязи с дежурным по станции или диспетчером поездным для доставки на железнодорожную станцию письменного требования может быть использован поездной локомотив. Отцеплять локомотив от состава разрешается лишь после закрепления вагонов от самопроизвольного движения укладкой под колеса вагонов тормозных башмаков и приведения в действие ручных тормозов. Перед отцепкой локомотива от состава должны быть приведены в действие также и автотормоза оставляемых вагонов (полным открытием концевого крана). Не разрешается использование локомотива пассажирского поезда для доставки требования на железнодорожную станцию.

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

Если затребован восстановительный или пожарный поезд, а также вспомогательный локомотив, то остановившийся поезд не может начать движение,

пока не прибудет затребованная помощь или не будет дано соответствующее разрешение на движение.

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

2.9.4. Диспетчер поездной, получив требование об оказании помощи, немедленно докладывает об этом уполномоченному работнику владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

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

При исправности установленных средств технологической железнодорожной электросвязи, намеченный порядок оказания помощи диспетчер поездной (непосредственно или через дежурного по железнодорожной станции) должен сообщить машинисту остановившегося поезда и дежурному по одной из железнодорожных станций, ограничивающих перегон.

Диспетчер поездной обязан обеспечить приоритетное 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.

2.9.5. Восстановительные и пожарные поезда, специальный самоходный железнодорожный подвижной состав и вспомогательные локомотивы во всех случаях отправляются на перегон, закрываемый для движения всех других поездов, в порядке, предусмотренном в пункте 2.14.10 Главы 14 настоящих Правил. Машинисту локомотива выдается разрешение на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали (формы ДУ-64), а при диспетчерской централизации отправление производится по регистрируемому приказу диспетчера поездного. В них на основании требования и в зависимости от того, с какой стороны (с головы или хвоста поезда) оказывается помощь, должно быть указано место (километр и пикет), до которого должен следовать восстановительный, пожарный поезд или

вспомогательный локомотив.

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

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

Разрешение на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали (формы ДУ-64) выдается машинисту и в тех случаях, когда у места препятствия для движения поездов на перегоне открывается временный пост. При этом движение восстановительных, пожарных поездов и вспомогательных локомотивов производится по предварительному согласованию дежурных по станциям, ограничивающим перегон, с дежурным по указанному временному посту.

2.9.6. На участки, оборудованные диспетчерской централизацией отправление восстановительных, пожарных поездов и вспомогательных локомотивов с железнодорожных станций, ограничивающих перегон, на котором должны производиться восстановительные или другие подобные работы, осуществляется после вступления на этих железнодорожных станциях на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, и после закрытия перегона. В этих случаях машинистам выдаются разрешения на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали (формы ДУ-64). Вспомогательный локомотив или пожарный поезд могут быть отправлены на перегон до вступления на дежурство соответствующих работников по регистрируемому приказу диспетчера поездного, передаваемому непосредственно машинисту поезда:

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

«Машинисту пожарного поезда № ... разрешаю отправиться с ... пути станции ... на перегон ... по ... пути до ... км пк ... для тушения пожара с прибытием (возвращением) на станцию ДНЦ ...».

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

Не доезжая до поезда до места, указанного в бланке белого цвета с красной полосой по диагонали (формы ДУ-64), 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 должен следовать на перегон:

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

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

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

Не доезжая до поезда, с которого затребована помощь, машинист вспомогательного локомотива должен остановиться в соответствии с подпунктами 1-3 настоящего пункта и согласовать свои действия с машинистом, затребовавшим помощь.

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

2.9.9. Перегон или соответствующий железнодорожный путь открывается для движения поездов приказом диспетчера поездного на основании уведомления (письменного, или переданного по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи) работника подразделения пути, руководившего работами по ликвидации возникших препятствий, о возможности возобновления движения поездов по перегону.

Уведомление об устранении повреждений контактной сети передаётся

энергодиспетчером на основании сообщения работника подразделения электроснабжения, руководившего восстановительными работами.

На перегонах, оборудованных автоматической блокировкой, если ее устройства были повреждены, диспетчер поездной для открытия движения поездов по автоматической блокировке должен получить соответствующее уведомление от работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики.

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

На двухпутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой, соответствующий железнодорожный путь перегона может быть открыт после сообщения машиниста вспомогательного локомотива по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи о начале вывода состава остановившегося поезда по правильному железнодорожному пути.

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

1) немедленно сообщить о случившемся по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи машинистам поездов, следующих по перегону, и дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, которые немедленно докладывают об этом диспетчеру поездному;

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

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

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

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

Порядок действия локомотивных бригад при разрыве поезда устанавливается Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества.

2.9.11. Не допускается соединять части поезда на перегоне:

- 1) во время тумана, метели и при других неблагоприятных условиях, когда сигналы трудно различимы;
- 2) если отцепившаяся часть находится на уклоне круче 0,0025 и от толчка при соединении может уйти в сторону, обратную направлению движения поезда.

В исключительных случаях для соединения с отцепившейся частью состава может быть использован локомотив сзади идущего поезда в порядке, предусмотренном в пункте 2.9.22 настоящей Главы.

2.9.12. Если соединить поезд невозможно, машинист должен затребовать вспомогательный локомотив или восстановительный поезд в порядке, предусмотренном в пункте 2.9.2 настоящей Главы, указав дополнительно в заявке ориентировочное расстояние между разъединившимися частями поезда.

В исключительных случаях, предусмотренных в пункте 2.9.2 настоящей Главы, для доставки на железнодорожную станцию письменного требования о помощи может быть использован поездной локомотив (с вагонами или без них). Хвост такого локомотива должен быть обозначен в порядке, предусмотренном Приложением 1 к ПТЭ.

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

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

- 1) на перегонах, оборудованных автоматической блокировкой, руководствоваться показаниями путевых светофоров;
- 2) на перегонах с полуавтоматической блокировкой, имеющих путевые посты (блок-посты), на первом по пути следования блок-посту остановиться и сообщить о случившемся диспетчеру поездному. Дежурный путевого поста отправляет такой локомотив по разрешающему показанию проходного сигнала, но блокировочного сигнала проследования не подает. Дежурные остальных путевых постов на перегоне действуют в порядке, предусмотренном Главой 4 настоящих Правил.

На перегонах, оборудованных электрожелезнодорожной системой, жезл перегона, где оставлен состав поезда, машинист, прибывший на железнодорожную станцию с требованием о помощи, передает дежурному по железнодорожной станции. Впредь до освобождения перегона и восстановления нормального движения дежурный по железнодорожной станции должен хранить жезл, не вкладывая в аппарат.

2.9.14. Закрытие перегона и отправление локомотива или поезда для оказания помощи поезду, остановившемуся на перегоне, производятся в порядке, предусмотренном в пункте 2.9.5 настоящей Главы. 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 (формы ДУ-64), выдается предупреждение:

«Место нахождения разъединившихся на перегоне вагонов неизвестно».

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

ВОЗВРАЩЕНИЕ ПОЕЗДА С ПЕРЕГОНА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ

2.9.15. Если после остановки на перегоне поезд не может продолжать движение вперед и его необходимо вернуть на железнодорожную станцию отправления, машинист лично, через кондуктора главного или работника локомотивной бригады должен сообщить об этом (письменно или по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи) дежурному по железнодорожной станции или диспетчеру поезднему. Поезд может быть возвращен с перегона обратно на железнодорожную станцию отправления только по распоряжению дежурного по этой железнодорожной станции.

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

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

В исключительных случаях остановившийся поезд (за исключением пассажирского поезда, не оборудованного дополнительной кабиной управления в хвосте состава) может быть осажен до входного сигнала железнодорожной станции или до сигнального знака «Граница станции».

Осаживание производится после закрытия приказом диспетчера поездного перегона (или железнодорожного пути перегона) для движения всех поездов и передачи машинисту остановившегося поезда регистрируемого приказа дежурного по железнодорожной станции.

При отсутствии средств технологической железнодорожной электросвязи, осаживание поезда после приказа диспетчера поездного о закрытии перегона производится после вручения (через нарочного) машинисту остановившегося поезда разрешения на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали (формы ДУ-64).

На перегонах, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельной системы интервального регулирования движения поездов, приказ о возможности осаживания поезда или разрешение на бланке белого цвета с красной полосой по

диагонали (формы ДУ-64) могут быть переданы машинисту остановившегося поезда лишь при свободности от других поездов участка железнодорожного пути между остановившимся поездом и входным светофором железнодорожной станции или сигнальным знаком «Граница станции».

Если на перегоне, оборудованном автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельной системы интервального регулирования движения поездов, отправившийся поезд остановился, не освободив первого блок-участка, то осаживание поезда до входного светофора или до сигнального знака «Граница станции» может быть произведено без закрытия перегона по разрешению дежурного по железнодорожной станции.

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

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

Если хвост отправленного поезда еще не вышел за границу железнодорожной станции, то осаживание такого поезда при необходимости производится маневровым порядком по устному указанию дежурного по железнодорожной 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 железнодорожной станции, поддерживающий постоянную связь с машинистом поезда или дежурным по железнодорожной станции через носимую радиостанцию.

2.9.18. Прием возвращаемых с перегона поездов на железнодорожную станцию производится по разрешающему показанию входного светофора или при

запрещающем показании входного светофора в порядке, установленном Главой 11 настоящих Правил.

При готовности маршрута для приема на железнодорожную станцию осаживаемого поезда, предусмотренное в пункте 2.9.16 настоящей Главы, разрешение на осаживание по перегону может быть совмещено с приказом о приеме поезда на железнодорожную станцию. В этом случае, в зависимости от наличия входного светофора и условий приема, текст разрешения на осаживание дополняется словами, например: «и следовать на ... путь. Входной светофор открыт»; «и следовать на ... путь при запрещающем показании входного светофора. Маршрут приема готов»; «и следовать на ... путь. Маршрут приема готов».

ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ОСТАНОВИВШЕМУСЯ НА ПЕРЕГОНЕ ПОЕЗДУ ЛОКОМОТИВОМ СЗАДИ ИДУЩЕГО ПОЕЗДА

2.9.19. На участках, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельной системы интервального регулирования движения поездов, и средствами технологической железнодорожной электросвязи, в условиях хорошей видимости для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду можно использовать:

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

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

2.9.20. Если помощь оказывается одиночным локомотивом, следующим по перегону за остановившимся поездом, диспетчер поездной передает приказ следующего содержания:

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

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

«Машинисту поезда № Закрепите состав поезда, отцепитесь от него и

окажите помощь остановившемуся впереди поезду № ДНЦ ...».

До передачи такого приказа диспетчер поездной обязан убедиться в том, что состав поезда, от которого необходимо отцепить локомотив, расположен на благоприятном профиле и может быть закреплен в порядке, предусмотренном в пункте 2.9.2 настоящей Главы. Машинисту локомотива запрещается отцеплять локомотив от состава поезда без закрепления вагонов от самопроизвольного движения.

2.9.21. Машинистам локомотивов, используемых для оказания помощи, после получения приказа диспетчера поездного 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 установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи поддерживать связь друг с другом и согласовывать свои действия. По завершении необходимости 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 автоматической блокировки.

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 расположенную железнодорожную станцию, возвращение его к оставленному на перегоне составу производится после закрытия перегона (железнодорожного пути перегона) приказом диспетчера поездного по указанию дежурного по железнодорожной станции с вручением разрешения на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали (формы ДУ-64), а при диспетчерской централизации – по регистрируемому приказу диспетчера поездного. Не доезжая до оставленного состава, машинист останавливает локомотив и лично убеждается в готовности автосцепки к сцеплению. Дальнейшее движение локомотива для прицепки к составу производится с особой осторожностью.

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

2.9.22. Оказание помощи для соединения частей расцепившегося на перегоне состава грузового поезда производится в случаях, предусмотренных в пункте 2.9.11 настоящей Главы, только по просьбе машиниста поезда, в котором произошло разъединение. Помощь может быть оказана одиночным локомотивом, следующим за расцепившимся поездом или идущим за ним грузовым поездом, без отцепки от него ведущего локомотива.

Об оказании помощи в этих случаях диспетчер поездной передает приказ следующего содержания:

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

Вне зависимости от того, осуществляется ли помощь одиночным локомотивом или локомотивом вместе с составом сзади идущего поезда, должно производиться сцепление локомотива, оказывающего помощь, с последним вагоном отцепившейся части поезда. Дальнейшие действия производятся по указанию машиниста первого поезда после выполнения им требований, предусмотренных в пункте 2.9.10 настоящей Главы, при этом в зависимости от расстояния между расцепившимися вагонами, количества вагонов в головной и отцепившейся частях состава, профиля пути 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 автоматической блокировки или автоматической локомотивной сигнализации.

2.9.23. При остановке на перегоне, оборудованном автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, поезда, одиночного локомотива или специального самоходного железнодорожного подвижного состава, когда дальнейшее самостоятельное их движение невозможно, вывод их с перегона до ближайшей железнодорожной станции может производиться сзади идущим поездом без отцепки от него ведущего локомотива. Это осуществляется также по приказу диспетчера поездного, передаваемому машинистам обоих локомотивов и дежурному по впереди расположенной станции. В этом случае производится сцепление остановившегося поезда, локомотива (специального самоходного железнодорожного подвижного состава) с локомотивом сзади идущего поезда. Скорость дальнейшего следования до ближайшей железнодорожной станции на железнодорожных путях общего пользования не должна превышать 25 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – 15 км/ч.

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

2.9.24. Если грузовой поезд, следовавший по перегону, оборудованному автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, остановился на подъеме и для возможности дальнейшего движения его необходимо осадить на более легкий профиль железнодорожного пути, то это может быть осуществлено только по регистрируемому приказу диспетчера поездного, передаваемому машинисту поезда и дежурному по позади расположенной станции, при свободности от поездов участка железнодорожного пути от хвоста поезда до железнодорожной станции:

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

2.9.25. При вынужденной остановке моторвагонного поезда на перегоне и когда его дальнейшее самостоятельное движение невозможно, разрешается прицеплять к нему вслед идущий моторвагонный поезд или резервный локомотив для вывода с перегона до первой попутной железнодорожной станции сдвоенным составом. Автотормоза обоих поездов должны быть включены в общую магистраль.

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

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

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

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

2.9.26. При вынужденной остановке на перегоне пассажирского поезда, когда его дальнейшее самостоятельное движение невозможно, помощь этому поезду может быть оказана как с головы, так и с хвоста поезда вспомогательным

локомотивом, соответственно с выводом пассажирского поезда на впереди или позади расположенную железнодорожную станцию. Машинист вспомогательного локомотива обязан предупредить о направлении предстоящего движения машиниста пассажирского поезда, который, в свою очередь, предупреждает об этом начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда и проводников.

ГЛАВА 10. ПОРЯДОК ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ «ОКОН» И ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПОЕЗДОВ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ РАБОТ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ

2.10.1. На производство ремонтных и строительных работ, требующих по своему характеру закрытия перегона, главного железнодорожного пути перегона или железнодорожной станции, а также приемоотправочного железнодорожного пути железнодорожной станции, должно быть получено разрешение владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, оформленное установленным порядком.

В разрешении на производство работ указываются: виды работ, время, на которое согласовано закрытие перегона или отдельного железнодорожного пути (одного из железнодорожных путей многопутного перегона), должность и фамилия лица, осуществляющего единое руководство этими работами. Фамилию и должность руководителя работ диспетчер поездной обязан сообщить дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающих перегон.

Запрещается предоставление «окна» для производства работ на перегоне и железнодорожной станции при отсутствии руководителя данных работ, указанного в разрешении владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Если руководителем работ выступает не работник владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, то работы выполняются в присутствии работника, осуществляющего технический надзор.

При наличии соответствующего разрешения закрытие и открытие перегона (железнодорожного пути перегона или железнодорожной станции) до начала работ и после их окончания оформляются приказом диспетчера поездного.

На время производства работ, вызывающих перерыв движения, а также для производства которых в графике движения предусмотрены «окна», руководитель работ обязан в порядке, установленном владельцем инфраструктуры, установить постоянную связь с диспетчером поездным с использованием регистрируемых видов (каналов) связи. На участках, где для выполнения работ «окна» в графике движения поездов предусматриваются в темное время суток, руководитель работ обязан обеспечить освещение места производства работ.

Порядок уведомления соответствующих руководителей работ о предстоящем закрытии перегона (пути) устанавливается владельцем инфраструктуры.

Закрытие перегона или железнодорожных путей общего пользования, вызывающее необходимость пропуска пассажирских поездов в обход по другим участкам инфраструктуры, допускается на срок до двух суток владельцем инфраструктуры, более двух суток – с уведомлением федерального органа

исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, уполномоченного на оказание государственных услуг.

Закрытие перегона или одного из железнодорожных путей необщего пользования, соединяющих станцию примыкания владельца инфраструктуры с железнодорожными путями необщего пользования допускается владельцем железнодорожных путей необщего пользования с уведомлением начальника железнодорожной станции примыкания на срок до двух суток, более двух суток – с дополнительным уведомлением федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, уполномоченного на оказание государственных услуг.

2.10.2. Для выполнения работ по текущему содержанию элементов железнодорожной инфраструктуры должны предоставляться предусматриваемые в графике движения поездов технологические окна продолжительностью 1,5–2 часа, а при производстве этих работ комплексами машин, специализированными бригадами и механизированными колоннами – продолжительностью 3–4 часа. Технологические «окна» предоставляются с периодичностью и в соответствии с порядком, установленным владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.10.3. Перед закрытием перегона руководитель работ (работник осуществляющий технический надзор) обязан оформить заявку в журнале диспетчерских распоряжений у дежурного по железнодорожной станции с последующей передачей данной заявки по телефону на смежную железнодорожную станцию, ограничивающую перегон, и диспетчеру поезвному. Дежурный по смежной железнодорожной станции текст данной заявки оформляет в журнале диспетчерских распоряжений. В тексте заявки указывается последовательность отправления на закрытый перегон хозяйственных поездов, с указанием для каждого поезда километра первоначальной остановки на закрытом перегоне (или главном железнодорожном пути) и железнодорожной станции, куда они должны следовать по окончании работ.

В случае нахождения станций на диспетчерском управлении, порядок передачи заявок на закрытие перегона диспетчеру поезвному устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.10.4. С наступлением срока начала работ с закрытием перегона (железнодорожного пути) диспетчер поездной устанавливает его свободу от поездов или свободу соответствующего железнодорожного пути на двухпутном и многопутном участках.

Порядок закрытия перегона с наличием станций с диспетчерским управлением

устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Запрещается приступать к работам до получения руководителем работ приказа диспетчера поездного и ограждения места работ установленными сигналами.

2.10.5. Отправление хозяйственных поездов, включая отдельные единицы специального самоходного железнодорожного подвижного состава (далее – хозяйственный поезд), на перегон (или железнодорожный путь перегона), закрытый для ремонта сооружений и устройств, производится по разрешениям на бланке формы ДУ–64 с соблюдением требований Главы 11 настоящих Правил. В соответствии с разрешением в бланке формы ДУ–64 указывается место (километр, пикет) первоначальной остановки каждого поезда.

Дежурный по железнодорожной станции перед отправлением последнего хозяйственного поезда на закрытый перегон, для исключения отправления на этот перегон других поездов в попутном направлении, изымает из аппарата ключ-жезл (при его наличии) соответствующего перегона (железнодорожного пути перегона) до вступления последнего хозяйственного поезда на участок удаления. Изъятый ключ-жезл возвращается в аппарат после получения регистрируемого приказа диспетчера поездного об открытии перегона (железнодорожного пути перегона) для движения поездов.

2.10.6. На закрытом перегоне (железнодорожном пути) может работать одновременно несколько хозяйственных поездов, в том числе и принадлежащих различным организациям, но находящихся под руководством одного работника (руководителя работ), указываемого в разрешении владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования в соответствии с пунктом 2.10.1 настоящей Главы.

Машинист каждого хозяйственного поезда должен следовать до места, указанного в разрешении на бланке формы ДУ–64. Первый поезд следует с установленной скоростью, последующие на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч. Места первоначальной остановки хозяйственных поездов, последовательно отправляемых на перегон, должны находиться на расстоянии не менее 1 км друг от друга. В случае, если расстояние от железнодорожной станции отправления до места работ не позволяет выдержать интервалы не менее 1 км между попутными хозяйственными поездами, то в разрешениях на бланках формы ДУ–64, выдаваемых каждому хозяйственному поезду, должны указываться километры и пикеты первоначальной остановки, в соответствии с разрешением на производство работ.

При отправлении хозяйственных поездов на закрытый перегон с смежных

раздельных пунктов навстречу друг другу дежурные по железнодорожным станциям по указанию диспетчера поездного в разрешениях на бланке формы ДУ–64 после записи о цели отправления вносят запись следующего содержания:

«На перегон отправлен встречный хозяйственный поезд №».

Хозяйственные поезда, отправляемые на закрытый перегон с различных раздельных пунктов навстречу друг другу, должны следовать с особой бдительностью, со скоростью не более 20 км/ч, только до места, указанного в разрешении (приказе), где по указанию руководителя работ устанавливается переносной сигнал остановки, находящийся под охраной стоящего около него сигналиста с ручным красным сигналом. Расстояние между пунктами остановки встречных поездов должно быть не менее 1 км. Машинист хозяйственного поезда после остановки на указанном в разрешении месте сообщает по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи машинисту встречного хозяйственного поезда и машинистам хозяйственных поездов, движущимся вслед, о своём местонахождении.

При отправлении хозяйственного поезда вслед за уже ранее отправленным хозяйственным поездом дежурный по железнодорожной станции в разрешении на бланке формы ДУ–64 после записи о цели отправления вносит запись следующего содержания:

«Впереди отправлен хозяйственный поезд №».

После остановки хозяйственного поезда его дальнейшее передвижение по перегону осуществляется по указанию руководителя работ на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч с особой бдительностью. О своих последующих передвижениях до начала места производства работ машинисты встречных хозяйственных поездов уведомляют друг друга по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи.

2.10.7. Если работы производятся на перегоне, оборудованном автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, то по согласованию с диспетчером поездным разрешается отправлять хозяйственные поезда к месту работ по сигналам автоматической блокировки или автоматической локомотивной сигнализации, не ожидая закрытия перегона.

Машинисту каждого поезда выдается предупреждение об остановке на перегоне в месте, указанном в заявке руководителя работ.

Разрешение на бланке формы ДУ–64 при отправлении таких поездов на перегон, подлежащий закрытию, вручается руководителю работ или уполномоченному им работнику, который передает его машинисту после остановки поезда на перегоне в обусловленном месте и получения приказа диспетчера

поездного о закрытии перегона.

Перегон или соответствующий железнодорожный путь закрывается для ремонтных работ приказом диспетчера поездного после освобождения от поездов, отправленных впереди хозяйственных поездов.

2.10.8. На больших по времени хода перегонах с благоприятным планом и профилем пути, не оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, по указанию диспетчера поездного 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 дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающих перегон, и руководителю работ регистрируемым приказом диспетчера поездного:

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

В этом случае каждый хозяйственный поезд отправляется по разрешению на бланке формы ДУ–64. В соответствии с заявкой руководителя в разрешении указывается место (километр, пикет) первоначальной остановки каждого поезда на перегоне. Машинисту первого хозяйственного поезда вручается также предупреждение:

«Впереди Вас в ... ч ... мин. отправлен поезд № ..., сообщение о прибытии которого не получено».

При следовании хозяйственных поездов по перегону должен соблюдаться порядок, предусмотренный в пункте 2.10.6 настоящей Главы.

2.10.9. Отправляемые с железнодорожной станции для одновременной работы на перегоне соединённые хозяйственные поезда могут на перегоне расцепляться или соединяться по указанию руководителя работ. Машинисту каждого из хозяйственных поездов, в этом случае должно выдаваться отдельное разрешение на бланке формы ДУ–64 с присвоением каждому поезду отдельного номера. При отсутствии разрешения на бланке формы ДУ–64 руководителю работ запрещается осуществлять расцепку хозяйственных поездов на перегоне.

Возможный состав и порядок размещения в таких поездах специального самоходного подвижного состава определяются руководителем работ в соответствии с порядком, установленным владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.10.10. Хозяйственные поезда при производстве работ на перегоне или в

пределах железнодорожной станции должны сопровождаться руководителем работ или уполномоченным им работником.

По указанию уполномоченного представителя владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования на хозяйственные поезда в необходимых случаях могут назначаться главные кондукторы.

2.10.11. Ко времени окончания установленного перерыва в движении поездов выполнение работ должно быть полностью закончено, сооружения и устройства приведены в состояние, обеспечивающее безопасное движение поездов, и сигналы остановки сняты с оставлением, при необходимости, сигналов уменьшения скорости и/или соответствующих сигнальных знаков.

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

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

По окончании работы хозяйственных поездов руководитель работ обязан лично или через подчиненных работников осмотреть железнодорожный путь и другие ремонтируемые устройства на всем протяжении участка работы, обеспечить немедленное устранение недостатков, препятствующих нормальному движению, а также проверить, не находятся ли грузы и/или другие предметы за пределами установленных габаритов.

2.10.13. Если на двухпутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, хозяйственные поезда после окончания работ отправляются на железнодорожную станцию по правильному пути, то их движение, независимо от наличия у машинистов разрешения на бланке формы ДУ–64, производится по сигналам автоматической блокировки или автоматической локомотивной сигнализации с установленной скоростью.

В остальных случаях скорость следования возвращаемых после работы на перегоне хозяйственных поездов (кроме первого) должна быть на железнодорожных путях общего пользования не более 20 км/ч, при расстоянии между ними не менее 1 км, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, при расстоянии от впереди идущего поезда не менее длины тормозного пути.

2.10.14. Открытие перегона (железнодорожного пути) производится приказом диспетчера поездного только после получения установленным порядком от уполномоченного представителя владельца инфраструктуры или владельца

железнодорожных путей необщего пользования уведомления об:

- окончании производства ремонтных и строительных работ;
- отсутствии на перегоне хозяйственных поездов и/или иного специального самоходного железнодорожного подвижного состава (или об их отправлении по правильному железнодорожному пути двухпутного перегона), отсутствии препятствий для безопасного движения поездов независимо от того, какая организация выполняла работы.

Уведомление передается диспетчеру поезвному непосредственно или через дежурного по ближайшей железнодорожной станции. Уведомление, полученное по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи, диспетчер поездной записывает в журнал диспетчерских распоряжений.

Восстановление действия существующих средств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи или электроснабжения (если работа их нарушалась) производится после получения уведомления, соответственно, от уполномоченного представителя подразделений железнодорожной автоматики и телемеханики, связи или электроснабжения владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

2.10.15. На двухпутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, диспетчер поездной после получения уведомления об окончании ремонтных и строительных работ, отсутствии препятствий для движения поездов, исправном действии автоматической блокировки и об отправлении с места работ хозяйственных поездов (специального самоходного железнодорожного подвижного состава) по правильному железнодорожному пути разрешается открывать перегон для движения поездов по сигналам автоматической блокировки или автоматической локомотивной сигнализации, не ожидая прибытия всех хозяйственных поездов (специального самоходного железнодорожного подвижного состава) на смежную железнодорожную станцию.

2.10.16. В период закрытия для ремонтных работ одного или нескольких железнодорожных путей на двухпутном или многопутном перегонах порядок движения поездов по остающемуся пути устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования с учетом осуществления необходимых мер по увеличению его пропускной способности (пропуск соединенных поездов, движение поездов с разграничением временем, применение временных устройств автоматической блокировки, открытие временных постов и др.).

2.10.17. Работы по ремонту железнодорожного пути, сооружений и устройств,

не требующие по своему характеру закрытия перегона, выполняются, как правило, в интервалах времени между поездами. Порядок обеспечения безопасности движения поездов при такой организации работ устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

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

Указанные поезда отправляются на перегон по разрешениям, предусмотренным для соответствующих средств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи. Руководителю работ и машинисту передается предупреждение о времени прибытия (возвращения) поезда на железнодорожную станцию. Занимать перегон сверх времени, указанного в предупреждении, запрещается.

До выезда хозяйственного поезда с перегона руководитель работ обязан убедиться в том, что препятствий для нормального движения поездов нет.

2.10.19. При работе специального самоходного железнодорожного подвижного состава на одном из железнодорожных путей двухпутного или многопутного перегона, а также на приемоотправочном или главном путях железнодорожной станции, соседний железнодорожный путь ограждается сигналами в случаях и в порядке, установленном владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования. На поезда, следующие по этому железнодорожному пути, выдаются предупреждения в соответствии с заявкой руководителя работ.

2.10.20. При работе снегоочистителя вагонного типа или струга, балластера, путеукладчика, подъемного крана, щебнеочистительной и других машин на двухпутных или многопутных перегонах, а также на приемоотправочных или главных путях железнодорожных станций машинистам поездов, проходящих по соседнему железнодорожному пути, передаются 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».

Указанные предупреждения передаются дежурным по железнодорожной станции по указанию диспетчера поездного.

2.10.21. На станционных железнодорожных путях запрещается производить работы, требующие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, без согласия дежурного по железнодорожной станции и без предварительной записи

руководителем работ (работником, осуществляющим технический надзор) в журнале осмотра и без выдачи предупреждения установленной формы.

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

При выполнении работ по устранению внезапно возникших неисправностей, без нарушения целостности железнодорожного пути и искусственных сооружений, запись о начале и окончании работ в журнале осмотра, может заменяться регистрируемой в этом же журнале телефонограммой, передаваемой руководителем работ дежурному по железнодорожной станции (на участках с диспетчерской централизацией – диспетчеру поезду).

Дежурный по железнодорожной станции, ознакомившись с содержанием записи руководителя работ в журнале осмотра, дает соответствующие указания причастным работникам и машинистам локомотивов, установленным порядком своевременно информируя их о предстоящем пропуске поездов и выполняемых маневровых передвижениях с района выполнения ремонтных работ.

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

Ввод устройств в действие по окончании работ производится дежурным по железнодорожной станции на основании записи руководителя работ в журнале осмотра или регистрируемой в том же журнале телефонограммы, переданной дежурному по железнодорожной станции с последующей личной подписью руководителя работ в случае, если работы осуществлялись работниками, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования; на основании акта-приемки выполненных работ в случае, если указанные работы осуществлялись подрядной организацией.

2.10.22. В хозяйственных поездах, следующих с работой на перегоне, для проезда кондукторов и руководителей работ должны ставиться вагоны с переходными площадками в порядке, установленном, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

ГЛАВА 11. ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ПРИЕМА И ОТПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ СИСТЕМОЙ ТЕЛЕУПРАВЛЕНИЯ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.11.1. Порядок использования технических средств железнодорожной станции, разъезда, обгонного пункта (далее – железнодорожной станции) устанавливается технико-распорядительным актом железнодорожной станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, которыми регламентируется безопасный и беспрепятственный прием, отправление и проследование поездов по железнодорожной станции, безопасность внутростанционной маневровой работы.

При отсутствии у владельца железнодорожного пути необщего пользования железнодорожных станций, порядок использования технических средств устанавливается инструкцией по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования, которая разрабатывается и утверждается владельцем железнодорожных путей необщего пользования и согласовывается владельцем инфраструктуры.

Порядок, установленный технико-распорядительным актом железнодорожной станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, является обязательным для работников всех подразделений владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Порядок составления технико-распорядительных актов устанавливается соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

2.11.2. Каждая железнодорожная станция и путевой пост в части руководства движением поездов должны находиться одновременно в руководстве только одного работника: железнодорожная станция или путевой пост – дежурного по железнодорожной станции (за исключением случаев, предусмотренных настоящим пунктом), а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, на станциях с диспетчерским управлением – диспетчера поездного, поезд – машиниста ведущего локомотива, моторвагонного поезда, специального самоходного подвижного состава.

На железнодорожных станциях в зависимости от путевого развития может быть несколько дежурных по железнодорожной станции (дежурных поста централизации) или по паркам железнодорожной станции, каждый из которых единолично распоряжается движением поездов в пределах своего района работы. Разграничение районов управления на таких железнодорожных станциях и круг

обязанностей, связанных с движением поездов, каждого дежурного по железнодорожной станции или по парку железнодорожной станции указываются в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или в инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования.

На железнодорожных станциях машинист ведущего локомотива моторвагонного поезда, специального самоходного подвижного состава и все остальные работники, обслуживающие поезд, подчиняются указаниям дежурного по железнодорожной станции (дежурного поста централизации), а на железнодорожных станциях участков, оборудованных диспетчерской централизацией – диспетчера поездного.

Допускается возлагать руководство движением поездов на железнодорожных станциях на дежурного по железнодорожной станции смежной железнодорожной станции, если железнодорожная станция оборудована устройствами телеуправления стрелками и светофорами прилегающих железнодорожных станций.

На железнодорожных станциях, где не предусмотрены в штате работники хозяйства перевозок, операции по приему и отправлению поездов, производству маневров, техническому обслуживанию стрелочных переводов, обслуживанию пассажиров, приему и выдаче грузов выполняются работниками, уполномоченными, соответственно, владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.11.3. Дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации), а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной, перед приемом поезда обязан:

- 1) убедиться в свободности пути приема;
- 2) прекратить в горловине приема поезда маневры с выходом на маршрут приема поезда и прекратить маневры с выходом на путь приема поезда;
- 3) приготовить маршрут приема поезда;
- 4) открыть входной светофор или передать машинисту другое разрешение.

2.11.4. Дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации), а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной, перед отправлением поезда обязан:

- 1) убедиться в свободности перегона, а при автоматической блокировке – первого блок-участка перегона, а также стрелок по маршруту отправления;
- 2) прекратить в горловине отправления поезда маневры с выходом на маршрут отправления поезда;
- 3) приготовить маршрут отправления;

4) открыть выходной светофор или передать машинисту другое разрешение на занятие перегона.

2.11.5. Перед приемом и отправлением каждого поезда дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной, обязан прекратить маневры с выходом на железнодорожный путь и маршрут приема (отправления), а также на железнодорожных путях, с которых невозможно исключить выход железнодорожного подвижного состава на маршрут следования поезда, путем установки стрелок в охранное положение.

На железнодорожных станциях, оборудованных маневровой автоматической локомотивной сигнализацией, допускается перед приемом и отправлением поездов не прекращать маневровую работу на железнодорожных путях, с которых невозможно исключить выход железнодорожного подвижного состава на маршрут следования поезда, путем установки стрелок в охранное положение. При этом локомотив, производящий маневровую работу, должен иметь исправную бортовую аппаратуру маневровой автоматической локомотивной сигнализации.

Дежурному по железнодорожной станции (дежурному поста централизации), а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчеру поездному, запрещается открывать сигнал или давать другое разрешение на прием или отправление поезда до убеждения в фактическом прекращении маневров.

При пропуске скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов по железнодорожным станциям, маневровая работа с выходом на маршрут приема и отправления этих поездов прекращается не менее чем за 10 минут до проследования скоростного или высокоскоростного поезда по железнодорожной станции. Перечень таких станций, где требуется прекращение маневровой работы, устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Порядок прекращения маневров, передачи дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) распоряжений и его убеждения в их исполнении устанавливается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Порядок прекращения маневров в сортировочно-отправочных парках железнодорожных станций при отправлении поездов устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования и указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

2.11.6. 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 железнодорожную станцию или задержки поезда при отпадении с железнодорожной станции.

2.11.7. На железнодорожных станциях, оборудованных электрической централизацией стрелок и светофоров, все операции по приготовлению маршрутов приема и отправления поездов выполняются лично дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) 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 железнодорожной станции передает операторам исполнительных постов централизации и подтверждает распоряжение соответствующими действиями на аппарате управления. Правильность выполнения отданных распоряжений контролируется по индикации на аппаратах управления.

Порядок пользования устройствами электрической централизации стрелок и светофоров, а также действий дежурного по железнодорожной станции, дежурных и операторов постов централизации при приготовлении маршрутов для приема, отправления и пропуска поездов устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования и указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

2.11.8. На участках оборудованных диспетчерской централизацией, управление станционными светофорами и стрелками железнодорожных станций, находящихся на диспетчерском управлении, осуществляется диспетчером поездным.

В необходимых случаях, диспетчер поездной регистрируемым приказом передает железнодорожные станции на резервное управление, после чего приём и отправление поездов, маневровая работа, а также открытие и закрытие сигналов производятся работниками железнодорожных станций, на которых возложено выполнение этих операций. До передачи железнодорожной станции на резервное управление, диспетчер поездной обязан проинформировать этого работника о поездах, находящихся на прилегающих перегонах, а также работах на инфраструктуре, закрытых для движения путях и стрелках, выключенных устройствах, снятии напряжения в контактной сети.

Положение стрелок, открытое или закрытое состояние светофоров, свобода или занятость главных и приемоотправочных железнодорожных путей, изолированных участков железнодорожных станций, блок-участков (при автоматической блокировке или автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов) или перегонов (при полуавтоматической блокировке) контролируется на аппарате управления.

Порядок пользования диспетчером поездными устройствами при приготовлении маршрутов для приема, отправления и пропуска поездов устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования в инструкции, разрабатываемой для участка, оборудованного диспетчерской централизацией, под управлением одного диспетчера поездного.

2.11.9. На железнодорожных станциях с нецентрализованными стрелками, перед приемом и отправлением поезда, стрелки, непосредственно входящие в маршрут приема и отправления, а также охранные, должны запираются на контрольные замки.

Перевод и запирание нецентрализованных стрелок при приготовлении маршрута для приема или отправления поездов производятся дежурным стрелочного поста или другим работником, указанным в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

В приготовлении маршрутов для приема и отправления поездов должны участвовать стрелочные посты, расположенные во входной (выходной) горловине, в противоположном конце железнодорожного пути приема, а также другие посты, через которые возможен выход железнодорожного подвижного состава на маршрут приема или отправления поезда.

Распоряжение передается одновременно всем старшим дежурным стрелочных постов, участвующим в приготовлении маршрута. Если дежурство старших дежурных стрелочных постов не предусмотрено, распоряжения о приготовлении маршрута даются непосредственно дежурным стрелочных постов.

Распоряжение дежурный по железнодорожной станции должен передавать с учетом возможности окончания всех необходимых операций за время, обеспечивающее своевременное открытие соответствующего сигнала.

2.11.10. Ключи от запертых в маршрутах приема и отправления поездов нецентрализованных стрелок, не оборудованных ключевой зависимостью, должны храниться у дежурного по железнодорожной станции или у старшего дежурного

стрелочного поста, а оборудованных – в исполнительном аппарате на стрелочном посту или в распорядительном аппарате дежурного по железнодорожной станции.

Ключи от запертых стрелок, не оборудованных ключевой зависимостью, на перегонах, а также на приемо-отправочных железнодорожных путях промежуточных железнодорожных станций при занятии этих железнодорожных путей железнодорожными составами (без локомотивов) или отдельными вагонами должны храниться у дежурного по железнодорожной станции. Порядок хранения ключей от стрелок, ведущих на железнодорожные пути, выделенные для стоянки вагонов с опасными грузами I класса (ВМ), восстановительных и пожарных поездов, стрелочных переводов между главными железнодорожными путями, улавливающих тупиков и перечень этих стрелочных переводов устанавливаются технико-распорядительным актом железнодорожной станции или инструкцией по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования.

2.11.11. Правильность приготовления маршрута дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации), диспетчером поездным, при нахождении станции на диспетчерском управлении, проверяется по индикации на аппаратах управления.

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

Если отдельные нецентрализованные стрелки на железнодорожной станции расположены на значительном расстоянии от стрелочного поста и их, как правило, не выводят из нормального положения (съезды между главными железнодорожными путями, примыкания к главным и приемо-отправочным железнодорожным путям и т.п.), то может быть установлен порядок проверки их положения и исправности не перед каждым принимаемым и отправляемым поездом, а лишь при вступлении на дежурство и периодически во время дежурства. Кроме того, положение и исправность таких стрелок должны обязательно проверяться в случаях, если перед приготовлением маршрута они переводились для маневровых передвижений, осмотра, ремонта и т.п. Такие стрелки должны быть оборудованы контрольными замками, ключи от которых должны находиться в аппаратах управления, а при отсутствии ключевой зависимости – храниться у дежурного по железнодорожной станции.

Перечень железнодорожных станций, где разрешается применять такой порядок, с указанием номеров стрелок, утверждается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Порядок проверки положения таких стрелок указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

2.11.12. После доклада о готовности маршрута для приема или отправления поезда дежурными стрелочных постов, сигналистам и дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) запрещается передавать дежурство другим работникам до тех пор, пока поезд, для которого приготовлен маршрут, не прибудет на железнодорожную станцию или не отправится с железнодорожной станции. При необходимости смены дежурства до прибытия или отправления поезда вновь вступающий работник обязан сам убедиться в правильности установки маршрута.

2.11.13. На железнодорожных станциях, не имеющих электрической изоляции приемоотправочных железнодорожных путей (не оборудованных рельсовыми цепями или устройствами контроля свободы путей и путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации), дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации) перед приёмом пассажирских, почтово-багажных и людских поездов на такие железнодорожные пути обязаны докладывать диспетчеру поезвному о том, на какой железнодорожный путь будет приниматься поезд.

2.11.14. Для обеспечения безостановочного следования поездов по железнодорожным станциям, входные, маршрутные и выходные светофоры железнодорожных станций могут переводиться на автоматическое действие.

На участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, подвижными блок-участками, при включённом режиме автоматического управления маршрутом, сигнальные огни светофоров находятся в погашенном состоянии и, при наличии сигнального указателя в виде двух белых перекрещённых полос, сигнального значения для поездов не имеют. Порядок пропуска поездов, обеспечивающий безопасность движения, в этом случае устанавливается соответственно владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.11.15. Останавливать грузовые поезда на железнодорожном пути, расположенном между пассажирским зданием и железнодорожным путём, где стоит пассажирский поезд, как правило, не допускается. В исключительных случаях, при стоянке грузового поезда на железнодорожном пути между пассажирским зданием и пассажирским поездом, грузовой поезд должен быть расцеплен и для пассажиров сделан проход (если нет пешеходного моста над железнодорожными путями или

пешеходного тоннеля под железнодорожными путями). При этом на железнодорожных станциях, где нет составительских бригад, владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования устанавливается порядок осуществления этих операций с указанием перечня работников, которые могут привлекаться для их выполнения.

Если необходимо пропустить поезд, маневровый состав или локомотив по железнодорожным путям, расположенным между стоящим пассажирским поездом и пассажирским зданием, дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации) и дежурный по вокзалу обязаны принять меры, обеспечивающие безопасность посадки и высадки пассажиров.

Порядок пропуска поездов и маневровых составов по железнодорожным путям, расположенным между пассажирским зданием и железнодорожным путем, где стоит пассажирский поезд, должен быть указан в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

2.11.16. Прием или отправление поезда на железнодорожный путь или с железнодорожного пути, которые не предусмотрены для этого техническо-распорядительным актом железнодорожной станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, могут быть допущены лишь в исключительных случаях по регистрируемому приказу диспетчера поездного.

Перед тем как разрешить прием на такие железнодорожные пути пассажирских, почтово-багажных, грузопассажирских и людских поездов, диспетчер поездной должен согласовать свои действия с уполномоченным представителем владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования. В этих случаях, при отсутствии у дежурного по железнодорожной 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 работником, указанным в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

О приеме пассажирского поезда (моторвагонного поезда) на железнодорожный путь, не предусмотренный для этого техническо-распорядительным актом железнодорожной станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, а также об остановке пассажирского поезда (моторвагонного поезда) на железнодорожной станции, где остановка его по расписанию не предусмотрена,

дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации), а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной, должен информировать машиниста поезда по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи.

2.11.17. На железнодорожных станциях с централизованными стрелками, дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации), а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной, при необходимости использования вариантных маршрутов для приема или отправления поезда с электрической тягой обязан убедиться в наличии контактной сети по маршруту следования такого поезда.

ПРИЕМ ПОЕЗДОВ

2.11.18. Каждый пассажирский, почтово–багажный, грузопассажирский и людской поезд должен приниматься, как правило, на определенный железнодорожный путь, а грузовые поезда – на определенные группы железнодорожных путей.

Поезда, не имеющие остановки на железнодорожной станции, должны пропускаться, как правило, по главным железнодорожным путям, безостановочный пропуск пассажирских поездов со скоростью более 140 км/ч по боковому приемоотправочному железнодорожному пути железнодорожной станций производится в порядке, установленном владельцем инфраструктуры.

Порядок использования железнодорожных путей для приема и отправления поездов указывается в техническо–распорядительной акте железнодорожной станции или в инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

2.11.19. Дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной обязан обеспечить наличие свободных железнодорожных путей для своевременного приема поездов и не допускать задержки поезда у входного светофора с запрещающим показанием без всякой не вызванной на то необходимости.

На промежуточных железнодорожных станциях временное занятие приемоотправочных железнодорожных путей отдельными вагонами или группами вагонов может быть допущено только по разрешению диспетчера поездного.

Не допускается занятие улавливающих тупиков любым железнодорожным подвижным составом, а предохранительных тупиков – пассажирскими и грузовыми вагонами, в которых находятся люди, грузовыми вагонами с опасными грузами

Перед приемом, отправлением пассажирского поезда, обслуживаемого одним машинистом, дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной обязан информировать

машиниста о готовности маршрута и открытии сигналов. Перечень железнодорожных станций на железнодорожном транспорте общего пользования, где дежурный по железнодорожной станции, исходя из местных условий и размеров движения поездов, не может своевременно передать такое сообщение машинисту, и порядок обеспечения при этом безопасности движения поездов устанавливаются владельцем инфраструктуры.

Все операции, связанные с приготовлением маршрута для пропуска скоростных и высокоскоростных поездов, завершаются не менее чем за пять минут до их проследования с установкой режима скоростного движения при его наличии. Необходимость и порядок передачи информации машинисту о порядке пропуска таких поездов устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.11.20. Для обеспечения своевременного и безопасного приема поездов дежурного по железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией – диспетчер поездной обязан:

1) принимать поезда на свободные от железнодорожного подвижного состава железнодорожные пути в соответствии со специализацией, установленной технико-распорядительным актом железнодорожной станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования;

2) заранее планировать последовательность занятия железнодорожных путей прибывающими поездами и в соответствии с этим готовить железнодорожный путь для приема каждого поезда;

3) вести учет положения (свободности или занятости) приемо-отправочных железнодорожных путей (по индикации на аппаратах управления, на графике исполненного движения, в том числе автоматизированном, и другими способами).

2.11.21. Прием поездов на железнодорожную станцию должен производиться на железнодорожные пути, предназначенные для этого технико-распорядительным актом железнодорожной станции при открытом входном светофоре, а пассажирских поездов (моторвагонных поездов), кроме того, на железнодорожные пути, оборудованные путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации.

Порядок, обеспечивающий безопасность движения пассажирских поездов (моторвагонных поездов) при приеме на железнодорожные пути, не оборудованные этими устройствами, устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

На отдельных железнодорожных станциях при длине железнодорожного пути, достаточной для установки двух моторвагонных поездов, допускается разделение

железнодорожного пути маршрутным светофором на два участка, на которые могут приниматься эти поезда.

При занятии моторвагонным поездом участка железнодорожного пути за маршрутным светофором, разделяющим железнодорожный путь приёма, второй моторвагонный поезд принимается на свободный участок до этого светофора по специальному сигналу на входном (маршрутном) светофоре. Показания входного (маршрутного) светофора должны быть зависимы от показаний маршрутного светофора, разделяющего железнодорожный путь приема.

Одновременный прием двух моторвагонных поездов с противоположных направлений на такой железнодорожный путь не допускается.

Перечень железнодорожных станций, на которых допускается прием моторвагонных поездов на отдельные участки железнодорожного пути, и порядок, обеспечивающий безопасность пассажиров и безопасность движения поездов, устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

Установленный для этих железнодорожных станций порядок приема моторвагонных поездов допускается также использовать при приеме на железнодорожную станцию одиночных локомотивов, мотовозов и дрезин.

2.11.22. Для приема на железнодорожную станцию подталкивающих локомотивов и локомотивов, следующих в расположенное на железнодорожной станции депо, или локомотивов, следующих из депо под составы поездов, могут устанавливаться определенные участки железнодорожных путей. Железнодорожные станции и порядок приема таких локомотивов определяются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования и должны предусматривать их следование от границы железнодорожной станции до определенного места – маневрового светофора или специального указателя с надписью «Остановка подталкивающего локомотива», «Остановка локомотива, следующего под состав поезда», «Остановка локомотива (моторвагонного поезда), следующего в депо», а также порядок дальнейшего движения этих локомотивов по станционным железнодорожным путям, а на железнодорожных путях необщего пользования машинист должен быть предупрежден о месте, где необходимо остановиться. Разрешением для въезда этих локомотивов на железнодорожную станцию может служить разрешение для приёма поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора.

Установленный порядок указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования и объявляется всем машинистам подталкивающих локомотивов и машинистам локомотивов

(моторвагонных поездов), прибывающих в депо.

2.11.23. Допускается прием восстановительных и пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов без вагонов (в том числе локомотивов, работающих по системе многих единиц и сплотов из локомотивов в действующем состоянии), снегоочистителей, специального самоходного подвижного состава, на свободные участки станционных железнодорожных путей (кроме занятых пассажирскими, людскими и опасными грузами класса 1 (ВМ) поездами) при запрещающем показании входного светофора.

Порядок приема хозяйственных поездов на свободные участки станционных железнодорожных путей при производстве работ с закрытием перегона устанавливается соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

При этом машинисты локомотивов (специального самоходного железнодорожного подвижного состава) одновременно с передачей разрешения о приеме на железнодорожную станцию (в том числе перед включением пригласительного огня на входном светофоре) должны быть предупреждены о месте, где необходимо остановиться.

В этом случае, следуя на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора, машинисты локомотивов (специального самоходного железнодорожного подвижного состава), водители дрезин должны останавливаться в месте, указанном в сообщении, а далее руководствоваться сигналами или указаниями дежурного по железнодорожной станции, дежурного поста централизации, оператора поста централизации, дежурного стрелочного поста или сигналиста.

2.11.24. На железнодорожных путях необщего пользования допускается прием поездов маневровым порядком на свободные участки станционных путей (частично занятые железнодорожным подвижным составом), а также непосредственно к технологическим объектам по маневровому сигналу, установленному на мачте входного (маршрутного) светофора. Порядок приема таких поездов устанавливается владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.11.25. На железнодорожных станциях с нецентрализованными стрелками дежурный по железнодорожной станции, старшие дежурные стрелочных постов и дежурные стрелочных постов перед приемом поездов обязаны соблюдать следующий порядок приготовления маршрутов:

1) имея свободный железнодорожный путь для приема поезда, дежурный по железнодорожной станции вызывает всех старших дежурных стрелочных постов (или дежурных стрелочных постов, если дежурство старших дежурных стрелочных

постов не установлено), входящих в маршрут приема, и дает им распоряжение о приготовлении маршрута.

По указанию дежурного по железнодорожной станции один из дежурных стрелочного поста в присутствии у телефона всех остальных повторяет это распоряжение, а все остальные подтверждают его восприятие словом «Верно». Убедившись, что распоряжение понято правильно, дежурный по железнодорожной станции подтверждает его словом «Выполняйте»;

2) получив распоряжение о приготовлении маршрута, старшие дежурные стрелочных постов обязаны немедленно передать его для исполнения дежурным стрелочных постов своего района и также убедиться, что последние поняли его правильно.

К выполнению распоряжения все участвующие в приготовлении маршрута работники обязаны приступить немедленно.

Если в районе поста, участвующего в приготовлении маршрута, производится маневровая работа с выходом на железнодорожные пути и стрелки предстоящего приёма поезда, то она должна быть немедленно прекращена, маневровый состав установлен в пределах железнодорожных путей, где его нахождение не препятствует следованию принимаемого поезда, в чем дежурный по железнодорожной станции обязан убедиться порядком, установленным в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

При производстве маневров в противоположном конце железнодорожной станции дежурный соответствующего стрелочного поста должен поставить стрелки в положение, исключающее возможность выхода маневрового состава на железнодорожный путь приема, и запереть их.

Приготавливая маршрут, дежурные стрелочных постов обязаны проверить в установленном на железнодорожной станции порядке свободу железнодорожного пути приема, перевести стрелки в требуемое положение, проверить плотность прилегания остяков к рамным рельсам у каждой стрелки, входящей в маршрут, и запереть их на закладку и контрольный стрелочный замок, а при его отсутствии – на навесной замок.

В районах, где работой руководят старшие дежурные стрелочных постов, последние обязаны лично проверить правильность приготовления маршрута дежурными стрелочных постов своего района, убедиться, что свобода железнодорожного пути проверена, и изъять ключи от запертых стрелок;

3) после окончания всех операций, связанных с приготовлением маршрута, и тщательного убеждения в правильности их выполнения, каждый старший дежурный стрелочного поста (или дежурный стрелочного поста), получивший задание на

приготовление маршрута, вызывает дежурного по железнодорожной станции для доклада о готовности маршрута и свободности железнодорожного пути.

Доклад о готовности маршрута дежурный по железнодорожной станции обязан принимать в присутствии у телефона одновременно всех дежурных стрелочных постов, которым давалось задание на приготовление маршрута. Последние поочередно докладывают ему о готовности маршрута.

На железнодорожных станциях, имеющих аппарат управления, позволяющий контролировать положение стрелок в заданном маршруте, дежурный по железнодорожной станции убеждается в правильности выполнения распоряжения о приготовлении маршрута и по индикации на аппаратах управления;

4) убедившись, что маршрут приготовлен правильно, железнодорожный путь свободен, а маневры в соответствии с пунктом 2.11.1 настоящей Главы прекращены, дежурный по железнодорожной станции открывает входной сигнал или даёт распоряжение о его открытии дежурному стрелочного поста, если управление сигналом находится на этом посту;

5) дежурные стрелочных постов обязаны следить за приготовленным маршрутом и за наличием проходов по смежным железнодорожным путям. Встречать поезда с установленными сигналами дежурные стрелочных постов должны в местах, указанных в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования;

6) при следовании поезда дежурные стрелочных постов обязаны обращать внимание на состояние вагонов, правильность положения груза на открытом железнодорожном подвижном составе, наличие предусмотренных сигналов и другое. Обо всех замеченных недостатках немедленно сообщать старшему дежурному стрелочного поста или дежурному по железнодорожной станции, а в случаях, угрожающих безопасности движения или жизни людей, принимать меры к остановке поезда.

Дежурный стрелочного поста, в который входит стрелка, ограничивающая железнодорожный путь приема, обязан по наличию поездных сигнальных приборов, обозначающих хвост поезда, убедиться, что поезд прибыл в полном составе, проверить его установку в границах полезной длины железнодорожного пути и доложить об этом дежурному по железнодорожной станции.

После прибытия (проследования) поезда, дежурные стрелочных постов, не ожидая особого распоряжения, должны поставить стрелки в нормальное положение, а в случаях занятости железнодорожного пути – в направлении свободного железнодорожного пути.

Порядок приготовления маршрутов для приема поездов, а также порядок встречи прибывающих поездов на железнодорожных станциях, где один дежурный

стрелочного поста обслуживает два поста, устанавливается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

2.11.26. Дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной, не вправе открывать входной светофор, не убедившись в том, что маршрут для приема поездов готов, стрелки заперты, путь приема свободен и маневры на стрелках маршрута приема прекращены.

Входной светофор должен открываться дежурным по железнодорожной станции лично или по его указанию оператором поста централизации. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, входной светофор открывается диспетчером поездным.

Входной светофор должен закрываться автоматически после прохода его первой колесной парой прибывающего поезда, а на железнодорожных станциях, не имеющих электрических рельсовых цепей и других устройств контроля свободности участков пути, – дежурным по железнодорожной станции, оператором поста централизации или дежурным стрелочного поста после прохода светофора всем составом прибывающего поезда, а на участках железнодорожных путей необщего пользования при движении вагонами вперед – после прохода светофора всем составом и локомотивом.

2.11.27. Дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной как правило, не должен принимать решение об изменении маршрута приема при разрешающем показании входного светофора.

В исключительных случаях, при необходимости изменения маршрута для приема поезда на другой свободный железнодорожный путь, дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной обязан предупредить машиниста, убедиться в правильности восприятия им информации, закрыть входной светофор, отменить заданный маршрут и только после этого дать установленным порядком новое задание на приготовление маршрута.

В случае необходимости экстренной остановки поезда для предотвращения аварийной ситуации дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной, немедленно передает машинисту поезда команду на остановку поезда по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи и закрывает соответствующий светофор.

2.11.28. Если необходимо принять на железнодорожную станцию последовательно несколько поездов, дежурный по железнодорожной станции после получения доклада о готовности маршрута для одного из них разрешается давать дежурным стрелочных постов указание о предстоящем приготовлении маршрута для следующего поезда. В этом случае после прибытия в полном составе первого поезда и закрытия входного светофора немедленно готовится маршрут приема второго поезда. Стрелки, не входящие в маршрут первого поезда, могут быть установлены и заперты заблаговременно. Доклад дежурного по железнодорожной станции о готовности маршрута второму поезду передается одновременно с сообщением о прибытии первого поезда.

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

2.11.29. Порядок проверки свободности железнодорожного пути перед приемом поезда устанавливается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Проверка осуществляется одним из следующих способов:

- 1) по индикации на аппаратах управления на железнодорожных станциях, оборудованных электрической изоляцией приемоотправочных путей;
- 2) проверка свободности определенной части железнодорожного пути производится проходом указанного в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования работника железнодорожной станции (одного или двух, в зависимости от районов их работы) до места, откуда обеспечивается хорошая видимость проверяемого железнодорожного пути;
- 3) в темное время суток и при плохой видимости днем – сквозным проходом дежурного стрелочного поста или указанного в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования работника железнодорожной станции вдоль железнодорожного пути приема;
- 4) по поездным сигнальным приборам, обозначающим хвост поезда, проходящего железнодорожную станцию без остановки (при хорошей видимости всего железнодорожного пути).

В необходимых случаях по распоряжению дежурного по железнодорожной станции проверка свободности одного или нескольких железнодорожных путей

приема может быть произведена заблаговременно с ограждением каждого проверенного железнодорожного пути с обеих сторон переносными красными сигналами, снимаемыми после приготовления маршрута для приёма поезда.

В зависимости от технических устройств, условий работы и расположения железнодорожных путей могут быть и другие способы проверки, но при этом четкое соблюдение установленного порядка должно исключать возможность приема поезда на занятый железнодорожный путь.

2.11.30. Одновременный прием на железнодорожную станцию поездов противоположных направлений не допускается, если подход к железнодорожной станции хотя бы с одной стороны расположен на затяжном спуске и при этом маршрут приема поезда со стороны, противоположной этому спуску, не изолирован от маршрута приема другого поезда (предохранительным тупиком или взаимным расположением железнодорожных путей). На промежуточных железнодорожных станциях двухпутных и многопутных линий одновременный прием поездов противоположных направлений, кроме того, не допускается, когда продолжение маршрута приема поезда, следующего со стороны, имеющей на протяжении тормозного пути спуск круче 0,006, пересекает маршрут приема пассажирского, почтово-багажного, грузопассажирского или людского поезда.

2.11.31. Прибывающий на железнодорожную станцию поезд должен быть остановлен в пределах полезной длины пути приема.

В случае если хвост поезда останется за пределами полезной длины пути приема, сигналист или дежурный стрелочного поста обязан немедленно доложить об этом дежурному по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчеру поездной, который принимает меры к установке поезда в границах полезной длины пути приема.

На железнодорожных станциях с электрической централизацией стрелок контроль за установкой поезда в границах полезной длины пути приема осуществляет дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной по показаниям контрольных приборов.

Если поезд установить в границах полезной длины пути приема невозможно, дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной, обязан принять меры, обеспечивающие безопасность при передвижениях железнодорожного подвижного состава по смежным железнодорожным путям.

2.11.32. Если на железнодорожную станцию прибывает поезд, не устанавливающийся в границах полезной длины железнодорожного пути приема, то дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским

управлением – диспетчер поездной по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи может передать машинисту этого поезда разрешение на безостановочное (впредь до получения команды или сигнала остановки) проследование выходного (маршрутного) светофора железнодорожного пути приема по лунно – белому огню этого светофора при погашенном красном огне или по разрешению, переданному машинисту по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи.

При отсутствии такого разрешения машинист прибывающего поезда при наличии лунно – белого огня на выходном (маршрутном) светофоре обязан остановиться, не проезжая выходного (маршрутного) светофора железнодорожного пути приема.

При необходимости осаживания такого поезда для его отправления по разрешающему показанию выходного светофора, осаживание производится по переданному машинисту указанию дежурного по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчера поездного, по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи, после предварительной подготовки им маршрута для осаживания.

2.11.33. На железнодорожных путях необщего пользования прием поездов на частично занятые железнодорожным подвижным составом железнодорожные пути, а также непосредственно к технологическим объектам производится в соответствии с технико-распорядительным актом железнодорожной станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

При приеме поезда на такие железнодорожные пути дежурный по железнодорожной станции обязан:

1) убедиться лично или через работников, указанных в технико-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, что длина свободного участка железнодорожного пути приема достаточна для установки принимаемого поезда;

2) предупредить (по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи или через дежурного по железнодорожной станции отправления) машиниста ведущего локомотива о приеме поезда на свободный участок частично занятого железнодорожным подвижным составом железнодорожного пути или непосредственно на железнодорожный путь технологического участка;

3) предупредить работников технологического участка о приеме поезда;

4) подготовить маршрут приема поезда;

5) открыть маневровый сигнал на входном светофоре.

Прибывающий поезд должен проследовать входной светофор со скоростью не более 15 км/ч, далее руководствоваться показаниями маневровых светофоров и остановиться на расстоянии не менее 10 м от стоящего на железнодорожном пути приема железнодорожного подвижного состава.

Машинист поезда при следовании непосредственно на свободный участок железнодорожного пути технологического объекта руководствуется показанием технологического светофора и указаниями работника технологического участка.

При отсутствии маневрового сигнала на входном светофоре прием поезда на частично занятый железнодорожным подвижным составом железнодорожный путь производится маневровым порядком по указанию дежурного по железнодорожной станции и сигналам дежурных стрелочных постов.

2.11.34. Поезда с опасными грузами класса 1 (ВМ) и негабаритными грузами должны приниматься на железнодорожные пути, указанные в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Меры безопасности, подлежащие соблюдению при приеме и отправлении поездов с негабаритными и опасными грузами класса 1 (ВМ), устанавливаются Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам, утверждёнными Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества и Инструкцией по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств – участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, утверждённой Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, а на железнодорожных путях необщего пользования, кроме того, инструкцией о порядке работы с вагонами, загруженными опасными грузами, утверждаемой владельцем железнодорожных путей необщего пользования (руководителем подразделения владельца железнодорожных путей необщего пользования).

2.11.35. В прибытии поезда на железнодорожную станцию в полном составе дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поезда, убеждается по показаниям приборов управления и контроля.

Порядок обеспечения контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию в полном составе при неисправности приборов управления и контроля устанавливается, в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Перечень железнодорожных станций, где дежурные работники встречают поезда, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Кроме того, прибытие на железнодорожную станцию поезда в полном составе должно контролироваться машинистом поездного локомотива по показаниям приборов, характеризующих целостность тормозной магистрали. Порядок встречи поездов указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или в инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

После прибытия на железнодорожную станцию пассажирского, почтово-багажного, людского, воинского людского или грузопассажирского поезда дежурный по железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией – диспетчер поезда принимает необходимые меры, направленные на обеспечение безопасности этих поездов, предусмотренные в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции.

ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ

2.11.36. Дежурный по железнодорожной станции не вправе отправлять поезда на однопутных и по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках без согласия дежурного по железнодорожной станции, на которую отправляется поезд. На однопутных участках, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, поезда отправляются по указанию диспетчера поезда без предварительного согласия дежурного по железнодорожной станции смежной железнодорожной станции после освобождения первого блок-участка.

На двухпутных участках отправление поездов производится по указанию дежурного по железнодорожной станции, с которой поезда отправляются по правильному железнодорожному пути, после получения уведомления о прибытии ранее отправленного поезда, а при автоматической блокировке или автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов – после освобождения первого блок-участка. Предварительного согласия дежурного по железнодорожной станции, на которую отправляется поезд, не требуется.

На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, отправление поездов производится только по указанию диспетчера поезда.

Отправление с железнодорожной станции специального самоходного подвижного состава, не оборудованного в соответствии с ПТЭ устройствами

безопасности, разрешается по указанию диспетчера поездного на свободный от поездов межстанционный перегон.

Порядок отправления хозяйственных поездов и специального самоходного подвижного состава с железнодорожных станций, ограничивающих перегон, следования их по перегону к месту производства работ, обеспечивающий безопасность движения, установлен в Главе 10 настоящих Правил.

2.11.37. Не допускается отправление поезда на перегон без разрешения дежурного по железнодорожной станции.

Разрешением на занятие перегона для машиниста отправляющегося поезда является разрешающее показание выходного светофора, а при его неисправности или при отправлении поезда с железнодорожных путей, где не имеется выходных светофоров – письменное разрешение, зарегистрированное в журнале движения поездов, или распорядительный акт (приказ) дежурного по железнодорожной станции, переданный по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи (при наличии устройств регистрации переговоров), или жезл.

Машинист пассажирского и почтово-багажного поезда не вправе отправляться с железнодорожной станции ранее времени, установленного расписанием, а также проследовать безостановочно железнодорожную станцию, где по расписанию предусмотрена остановка для посадки и высадки пассажиров, за исключением случаев, угрожающих безопасности движения или жизни и здоровью людей.

На отдельных пунктах, где остановка пассажирского или почтово-багажного поезда предусмотрена для выполнения технологических операций (скрещение, обгон) и не предназначена для посадки, высадки пассажиров и погрузки, выгрузки багажа и почты, она по указанию диспетчера поездного, передаваемому машинисту и дежурному по железнодорожной станции, может быть сокращена или отменена.

2.11.38. Дежурный по железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией – диспетчер поездной, не вправе открывать выходной светофор или давать другое разрешение на занятие перегона, не убедившись в том, что маршрут для отправления поезда готов, стрелки заперты, маневры на стрелках маршрута отправления прекращены, техническое обслуживание и коммерческий осмотр состава (если они проводились) – закончены.

При отправлении поездов с железнодорожных станций их формирования, железнодорожных станций, где к составу поезда производилась прицепка и отцепка вагонов, или железнодорожных станций, где предусмотрена замена поездных сигналов, обозначающих хвост поезда, дежурный по железнодорожной станции перед открытием выходного светофора или выдачей машинисту поезда разрешения на занятие перегона должен также убедиться в наличии поездного сигнала на

последнем вагоне в порядке, установленном техническо-распорядительным актом железнодорожной станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

2.11.39. Порядок организации движения поездов, обслуживаемых одним машинистом (или без машиниста) устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

2.11.40. На железнодорожных станциях с нецентрализованными стрелками дежурный по железнодорожной станции, старшие дежурные стрелочных постов и дежурные стрелочных постов при отправлении поездов обязаны соблюдать следующий порядок приготовления маршрутов:

1) дежурный по железнодорожной станции вызывает всех старших дежурных стрелочных постов (или дежурных стрелочных постов, если дежурство старших дежурных стрелочных постов не установлено), входящих в маршрут отправления, и даёт им распоряжение о приготовлении маршрута.

По указанию дежурного по железнодорожной станции один из дежурных стрелочного поста в присутствии у телефона всех остальных повторяет это распоряжение, а все остальные подтверждают его восприятие словом «Верно». Убедившись, что распоряжение понято правильно, дежурный по железнодорожной станции подтверждает его словом «Выполняйте»;

2) получив распоряжение о приготовлении маршрута, старшие дежурные стрелочного поста обязаны немедленно передать его для исполнения дежурным поста своего района и также убедиться, что последние поняли его правильно.

Все операции, связанные с приготовлением маршрута отправления и докладом дежурного по железнодорожной станции о готовности маршрута, производятся в том же порядке, что и для маршрута приема;

3) дежурный по железнодорожной станции, убедившись, что маршрут отправления приготовлен правильно, при свободности перегона и первого блок-участка и наличии в необходимых случаях согласия дежурного по железнодорожной станции смежной станции открывает выходной светофор или даёт машинисту другое разрешение на занятие перегона (приказ по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи, письменное разрешение или жезл);

4) дежурные стрелочного поста обязаны провожать поезда с установленными сигналами в местах, предусмотренных техническо-распорядительным актом железнодорожной станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, наблюдая за отправлением в том же порядке, что и при приеме поездов. Дежурный стрелочного поста, в который входит последняя выходная стрелка маршрута, проводив поезд и

убедившись в наличии на хвостовом вагоне сигналов, докладывает дежурному по железнодорожной станции об отправлении поезда в полном составе.

После отправления поезда, стрелки устанавливаются в нормальное положение, а в случаях занятости железнодорожного пути – на свободный железнодорожный путь.

2.11.41. Дежурный по железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией – диспетчер поездной, после открытия выходного (маршрутного) светофора для отправления поезда не должен принимать решение об изменении маршрута и приготовлении маршрута для отправления другого поезда.

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

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

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

2.11.44. На железнодорожных станциях, где имеются маршрутно-контрольные устройства, обеспечивающие контроль за положением стрелок только при приеме поезда, эти устройства при возможности должны использоваться и для контроля положения стрелок в маршрутах отправления. В этих случаях дежурный по железнодорожной станции после передачи на стрелочные посты распоряжения о

приготовлении маршрута отправления и его выполнения дежурными стрелочных постов, проверяет правильность установки стрелок в подготовленном маршруте по блок-очкам и маршрутным рукояткам для приема поезда на этот путь.

Маршрутно-контрольные устройства должны при возможности использоваться и для контроля правильности установки стрелок при приеме поездов, следующих по неправильному железнодорожному пути (блокированием обратных маршрутов).

2.11.45. При безостановочном пропуске поезда через железнодорожную станцию с нецентрализованными стрелками, дежурный по железнодорожной станции и дежурные стрелочных постов обязаны соблюдать тот же порядок приготовления маршрутов и доклада об их готовности, который установлен для приема и отправления поездов.

В этом случае при передаче распоряжений о приготовлении маршрута и докладе о его готовности у телефонов присутствуют старшие дежурные стрелочных постов (или дежурные стрелочных постов, если дежурство старших дежурных стрелочных постов не установлено), входящих в маршрут следования поезда.

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

В свободности железнодорожного пути приема дежурный по железнодорожной станции убеждается лично или по докладам дежурных стрелочных постов (входного и выходного), которые сообщают ему о прибытии и отправлении поезда в полном составе по наличию поездных сигнальных приборов, обозначающих хвост поезда.

2.11.47. Выходной светофор должен открываться дежурным по железнодорожной станции лично или по его указанию оператором поста централизации. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, выходной светофор станций диспетчерского управления открывается диспетчером поездным.

При нарушении графика движения поездов дежурный по железнодорожной станции перед открытием выходного светофора поезду, следующему за пассажирским, почтово-багажным, людским или грузопассажирским, уведомляет машиниста о следовании за пассажирским поездом.

Выходной светофор должен закрываться автоматически после прохода его первой колесной парой отправляющегося поезда, а на железнодорожных станциях, не имеющих электрических рельсовых цепей, – дежурным по железнодорожной станции, оператором поста централизации или дежурным стрелочного поста после прохода светофора всем составом отправившегося поезда, а на железнодорожных путях необщего пользования, при преимущественном движении поездов вагонами вперед – только после прохода светофора всем составом и локомотивом.

На участках, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, при переводе входных, маршрутных и выходных светофоров на автоматическое действие для сквозного пропуска поездов через железнодорожную станцию разрешающее показание их является нормальным. О постановке входных, маршрутных и выходных сигналов на автоматическое действие дежурный по железнодорожной станции должен поставить в известность операторов исполнительных постов централизации, сигналистов и дежурных стрелочных постов, в случае, если на них возложены обязанности встречать и провожать поезда. В этом случае указанные работники обязаны встречать и провожать каждый поезд в установленном месте, не ожидая особого распоряжения дежурного по железнодорожной станции, и немедленно докладывать последнему о всех замеченных недостатках, а при обнаружении неисправностей, угрожающих безопасности движения или жизни людей, принимать меры к остановке поезда.

Порядок отправления поездов на участках, оборудованных «подвижными» блок-участками, обеспечивающий безопасность движения, устанавливается, соответственно владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.11.48. Во всех случаях перед отправлением поезда с железнодорожного пути, на котором остаются вагоны, между составом поезда и этими вагонами должен быть сделан разрыв расстоянием не менее 10 м. Остающиеся на месте вагоны должны быть надежно закреплены от самопроизвольного движения.

Порядок выполнения этих операций устанавливается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

2.11.49. При отправлении поезда со станционных железнодорожных путей при запрещающем показании выходного светофора, а также с железнодорожных путей, не имеющих выходных светофоров, машинист ведущего локомотива, моторвагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава, при наличии разрешения на занятие перегона не вправе приводить в движение поезд без указания дежурного по железнодорожной станции, переданного по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи, или сигнала отправления, поданного дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) либо по его указанию дежурным по парку железнодорожной станции, оператором поста централизации, дежурным стрелочного поста, сигналистом или кондуктором главным грузовых поездов (составителем поездов). Порядок подачи при этом сигнала отправления устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Дежурному по железнодорожной станции запрещается открывать пригласительный сигнал, передавать машинисту регистрируемый приказ по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи или команду, переданную лично на отправление поезда, не убедившись в соответствии с Главой 13 настоящих Правил в готовности маршрута отправления.

После выдачи машинисту письменного разрешения дежурный по железнодорожной станции (уполномоченный работник железнодорожной станции) должен передать ему по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи указание об отвлении (подать сигнал отправления).

После открытия пригласительного сигнала на выходном светофоре или передачи регистрируемого приказа по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи давать дежурному по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) дополнительное указание или сигнал отправления машинисту не требуется.

При отвлении поезда по бланкам формы ДУ–50 или разрешениям на бланках формы ДУ–64, ДУ–56 для замыкания маршрута отправления дежурный по железнодорожной станции может открывать выходной светофор на разрешающее показание. В этом случае перед открытием выходного светофора дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации) должен по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи или другим способом убедиться в наличии у машиниста указанного разрешения на право занятия перегона.

2.11.50. Перед приведением поезда в движение машинист ведущего локомотива, специального самоходного подвижного состава, независимо от их

принадлежности, и его помощник должны проверить, не подаются ли с поезда или работниками железнодорожной станции сигналы остановки.

Проводники вагонов пассажирского поезда при наличии препятствия к безопасному следованию поезда должны немедленно принять меры к его остановке.

2.11.51. Разрешение на занятие перегона там, где нет выходных сигналов, а также в случаях отправления поезда при запрещающем показании выходного сигнала вручается машинисту поезда дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) лично или через одного из работников локомотивной бригады этого поезда, дежурного по парку железнодорожной станции, оператора, дежурного стрелочного поста, сигналиста или кондуктора главного грузовых поездов (составителя поездов).

Машинист обязан убедиться в фактической возможности занятия перегона.

Порядок вручения машинистам локомотивов разрешений на занятие перегона, обеспечивающий безопасность движения, указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции.

2.11.52. Одновременное отправление и прием на железнодорожную станцию поезда, следующего в том же направлении, не допускается, если подход к железнодорожной станции со стороны принимаемого поезда расположен на затяжном спуске и при этом маршрут принимаемого поезда не изолирован от маршрута отправляемого поезда (предохранительным тупиком или взаимным расположением приемоотправочных железнодорожных путей).

2.11.53. На железнодорожных станциях, оборудованных электрическими рельсовыми цепями или другими устройствами контроля свободности участков железнодорожного пути, отправление поездов контролируется по показаниям приборов управления и контроля.

Об отправлении поезда в полном составе на станциях, не оборудованных рельсовыми цепями, дежурный по железнодорожной станции убеждается по докладу сигналиста, дежурного стрелочного поста или лично. Перечень железнодорожных станций, где дежурные работники провожают поезда, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Места, где работники указанных станций провожают поезда, устанавливаются техническо-распорядительным актом железнодорожной станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

2.11.54. Работники подразделений владельца инфраструктуры или владельца железнодорожного пути необщего пользования (если железнодорожная станция расположена на железнодорожных путях необщего пользования) перед

отправлением сформированного поезда должны проверить правильность формирования поезда (в соответствии с технологическим процессом работы железнодорожной станции, технико-распорядительным актом, графиком движения и планом формирования поездов), готовность поезда в техническом и коммерческом отношении (где производились соответствующие операции), наличие установленных сигналов и укомплектованность необходимым поездным инвентарем. Порядок проверки поезда и ответственность соответствующих работников в зависимости от местных условий устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Техническое обслуживание поездных сигнальных приборов, обозначающих хвост грузовых и грузопассажирских поездов, навешивание сигнальных приборов на эти поезда и снятие их возлагаются на работников подразделения вагонного хозяйства.

2.11.55. На все грузовые и пассажирские поезда на железнодорожных станциях формирования перед отправлением поезда машинисту ведущего локомотива выдаются учетный документ, который составляется на железнодорожной станции формирования поезда в соответствии с Инструкцией по составлению Натурного листа грузового поезда, утвержденной Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества и сопровождает поезд на всем пути следования (далее – натуральный лист), и перевозочные документы в запечатанном виде.

На пассажирские (кроме моторвагонных поездов) и почтово-багажные поезда натуральный лист поезда машинисту ведущего локомотива и начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда выдается на железнодорожных станциях формирования и на железнодорожных станциях оборота.

На поезда, в которых имеется кондуктор главный (составитель поездов), натуральный лист и перевозочные документы выдаются ему. В этом случае кондуктор главный (составитель поездов) обязан ознакомить машиниста по натурному листу с составом отправляемого поезда.

При прицепках и отцепках вагонов в пути следования в натуральный лист поезда работниками железнодорожной станции, на которых выполняются указанные операции, должны вноситься соответствующие изменения.

Порядок сопровождения поезда электронными перевозочными документами устанавливается соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

ПРИЕМ ПОЕЗДОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ ПРИ ЗАПРЕЩАЮЩЕМ ПОКАЗАНИИ ВХОДНОГО СВЕТОФОРА

2.11.56. Прием поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного светофора, как правило, не допускается.

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

1) невозможности открытия входного светофора из-за его неисправности или производства работ на инфраструктуре;

2) прием поезда производится на железнодорожный путь, не предусмотренный технико-распорядительным актом железнодорожной станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, и при этом невозможно открыть входной светофор;

3) приема на определенные участки железнодорожных путей подталкивающих локомотивов, локомотивов, следующих в расположенное на железнодорожной станции депо, локомотивов, следующих под составы поездов;

4) приема восстановительных и пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов и специального самоходного железнодорожного подвижного состава без вагонов (в том числе локомотивов, работающих по системе многих единиц и сплотов из локомотивов в действующем состоянии), снегоочистителей, специального самоходного железнодорожного подвижного состава, а также хозяйственных поездов на свободные участки станционных железнодорожных путей, кроме железнодорожных путей, занятых пассажирскими поездами.

Скорость следования поезда, при приеме на железнодорожную станцию по пригласительному сигналу или по специальному разрешению дежурного по железнодорожной станции, должна быть на железнодорожных путях общего пользования не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, при этом машинист обязан вести поезд с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

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

1) по регистрируемому приказу дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи;

2) по регистрируемому приказу дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту по специальному телефону, установленному у входного светофора;

3) по пригласительному сигналу;

4) по письменному разрешению дежурного по железнодорожной станции;

5) по регистрируемому приказу диспетчера поездного (при нахождении железнодорожной станции на диспетчерском управлении);

6) по специальному маневровому светофору, установленному на мачте входного сигнала;

7) по регистрируемому приказу дежурного по железнодорожной станции (на железнодорожных путях необщего пользования), переданному по двусторонней парковой связи с переговорной колонки в районе входного светофора.

Эти же разрешения применяются в тех случаях, когда при внезапном переключении разрешающего показания входного (маршрутного) светофора на запрещающее показание, машинист, восприняв переключение, остановит поезд уже после проезда входного светофора.

С неправильного пути перегона поезда принимаются на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора (или при отсутствии такого светофора) аналогичным порядком.

Любое из перечисленных разрешений может быть передано машинисту поезда лишь после убеждения дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) в готовности маршрута приема.

Передаваемые машинисту приказы о приеме поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора должны регистрироваться в порядке, предусмотренном Главой 1 настоящих Правил;

Конкретный порядок действий работников при приеме поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

2.11.58. Прием поезда при запрещающем показании входного светофора производится по регистрируемому приказу дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту поезда по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи.

При следовании поезда по неправильному железнодорожному пути и отсутствии входного сигнала по этому железнодорожному пути приём поезда производится по регистрируемому приказу дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту поезда по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи:

«Приказ № ... время ... (час., 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 железнодорожной станции (дежурного поста централизации), подтверждение, что приказ понят правильно, машинист вводит поезд на железнодорожную станцию.

Аналогичный приказ дежурного по железнодорожной станции передается машинисту о следовании поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора, если это разрешение передается по специальному телефону, установленному у входного светофора (сигнального знака «Граница станции»). Пользоваться этим телефоном могут только локомотивные бригады.

Приказ по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи передается машинисту заблаговременно, при подходе поезда к железнодорожной станции. Приказ по специальному телефону передается машинисту после остановки поезда перед входным светофором (сигнальным знаком «Граница станции»).

2.11.59. На участках с диспетчерской централизацией прием поезда на железнодорожную станцию, находящуюся на диспетчерском управлении при правильно установленном маршруте и свободном (по показаниям индикации аппаратов управления) железнодорожном пути приема, входной светофор не открывается, поезд вводится на железнодорожную станцию при его запрещающем показании по регистрируемому приказу диспетчера поезда, передаваемому машинисту поезда:

«Разрешаю ввести поезд № ... на станцию ... на ... путь при запрещающем показании входного светофора(должность, фамилия)».

2.11.60. В исключительных случаях, когда для приема поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора не могут быть использованы другие виды разрешений, предусмотренные в пункте 2.11.57 настоящей Главы, прием поезда осуществляется по письменному разрешению дежурного по железнодорожной станции следующего содержания:

«Машинисту поезда № ... разрешается следовать на ... путь станции. Маршрут приёма готов. ... (должность, подпись)».

Разрешение заверяется штампом железнодорожной станции и подписью дежурного по железнодорожной станции с указанием числа, месяца и времени заполнения разрешения (часы, минуты).

Для передачи машинисту прибывающего поезда письменного разрешения могут привлекаться дежурные стрелочных постов, сигналисты, дежурные и операторы постов централизации, работники составительских бригад и другие

работники в порядке, предусмотренном в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Работники, назначаемые для передачи машинисту письменного разрешения, встречаются поезд у входного (маршрутного) светофора, а по неправильному железнодорожному пути (при отсутствии входного светофора по этому пути) – у сигнального знака «Граница станции», показывая в сторону прибывающего поезда днем развернутый красный флаг, а ночью – красный огонь ручного сигнального фонаря. После остановки поезда письменное разрешение вручается машинисту.

2.11.61. При неисправности маршрутного указателя на входном (маршрутном) светофоре поезд принимается на железнодорожную станцию по разрешающему показанию входного (маршрутного) светофора без выдачи машинисту дополнительного разрешения на проезд неисправного маршрутного указателя. В этих случаях машинист при следовании на железнодорожную станцию должен проявлять особую бдительность и быть готовым к немедленной остановке, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

Порядок проезда входного (маршрутного) светофора в случаях неисправности маршрутного указателя на железнодорожных станциях стыкования электрической тяги переменного и постоянного тока, а также на железнодорожных станциях совмещения железнодорожных путей разной ширины колеи устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

ГЛАВА 12. ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

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

- 1) своевременное формирование и отправление поездов;
- 2) своевременную подачу вагонов под грузовые операции и уборку их после окончания грузовых операций;
- 3) наименьшую затрату времени на переработку вагонов;
- 4) рациональное использование всех маневровых средств и технических устройств;
- 5) бесперебойный прием поездов на железнодорожную станцию;
- 6) безопасность движения поездов, безопасность работников, связанных с маневрами, и сохранность железнодорожного подвижного состава и перевозимого груза.

На железнодорожных путях необщего пользования при отсутствии технологического процесса работы железнодорожной станции маневровая работа производится в соответствии с местной инструкцией о порядке обслуживания и организации движения.

2.12.2. На железнодорожных станциях, в зависимости от путевого развития, характера и объема маневровой работы, железнодорожные пути разделяются на маневровые районы. Границы маневровых районов и порядок работы в каждом из них устанавливаются в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

В каждом маневровом районе работает, как правило, один маневровый локомотив. При необходимости работы в отдельных районах двух и более маневровых локомотивов, порядок их работы, обеспечивающий безопасность движения поездов, указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Локомотивы, выдаваемые на маневровую работу, должны быть исправны, иметь исправно действующие устройства технологической железнодорожной электросвязи, сигналы, а также установленный владельцем инфраструктуры инвентарь.

Для передвижения вагонов у фронтов погрузки-выгрузки могут использоваться специальные маневровые средства (толкатели, маневровые тележки,

электролебедки и другие), которые должны соответствовать требованиям по обеспечению безопасности движения, сохранности железнодорожного подвижного состава и безопасности работников, связанных с маневровой работой и производством погрузочно-выгрузочных работ.

2.12.3. Приготовление маневровых маршрутов и перевод стрелок при маневрах может осуществляться:

1) на железнодорожных станциях диспетчерского управления – диспетчером поездным с центрального аппарата с передачей соответствующим работникам указаний о готовности маршрута для маневровых передвижений по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи или диспетчерской связи по телефонам, устанавливаемым в горловинах железнодорожных станций;

2) на железнодорожных станциях диспетчерского управления при передаче железнодорожной станции на резервное управление – уполномоченным работником владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, на которого возложено выполнение операций по приёму и отправлению поездов;

3) на железнодорожных станциях диспетчерского управления при передаче отдельных стрелок на местное управление, при котором перевод стрелок осуществляется составителем поездов или другим работником железнодорожной станции в соответствии с технико-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования;

4) на железнодорожных станциях диспетчерского управления при передвижениях по станционным железнодорожным путям общего и необщего пользования, железнодорожным путям необщего пользования одиночных локомотивов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава перевод стрелок, переданных на местное управление, может производиться одним из работников локомотивной бригады (водителем дрезины);

5) на железнодорожных станциях с электрической централизацией стрелок, их перевод осуществляется дежурным по железнодорожной станции, дежурным поста централизации (оператором поста централизации);

6) на железнодорожных станциях с нецентрализованными стрелками, их перевод при маневровых передвижениях производится дежурными стрелочных постов по распоряжению лица, руководящего маневрами, либо другим лицом, уполномоченным владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожного пути необщего пользования;

7) на железнодорожных станциях с электрической централизацией стрелок, при передаче стрелок 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, дежурным по железнодорожной станции, начальником железнодорожной станции, приемосдатчиками груза и багажа, работниками локомотивного, вагонного депо и другим уполномоченным лицом. Перечень железнодорожных станций с указанием номеров таких стрелок, а также работников, которым разрешается их перевод при производстве маневров, и порядок перевода стрелок устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.12.4. Перед переводом централизованной стрелки, обслуживающий ее работник должен убедиться (лично или по докладу другого работника) в том, что она не занята железнодорожным подвижным составом, а также есть ли проходы по смежным железнодорожным путям. При электрической централизации свобода стрелочного перевода от железнодорожного подвижного состава устанавливается по индикации на аппаратах управления.

Порядок проверки свободы стрелочного перевода от железнодорожного подвижного состава при неисправности или временном выключении этих аппаратов управления или переводе стрелок с маневровых колонок (пультов местного управления) устанавливается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

2.12.5. Запрещается переводить стрелку с пульта местного управления или ключом местного управления до освобождения стрелочного изолированного участка, а там, где не включена в зависимость изоляция стрелки, до освобождения стрелки от железнодорожного подвижного состава.

2.12.6. Работник, переводящий стрелки, после каждого перевода стрелки должен убедиться в правильности положения острия по индикации на пульте местного управления или по положению острия стрелки.

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

2.12.7. По окончании маневров стрелочные и маневровые рукоятки, а также ключ местного управления устанавливаются в нормальное положение, руководитель маневров докладывает об окончании работы диспетчеру поезвному (дежурному по железнодорожной станции, дежурному поста централизации).

2.12.8. На станциях, оборудованных устройствами, позволяющими задавать маневровые маршруты, дежурный по железнодорожной станции или другой

работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен готовить маневровые маршруты как правило, на весь путь следования маневрового состава. При невозможности приготовления такого маршрута, дежурный по железнодорожной станции или другой работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан предупредить машиниста (руководителя маневров) о том, на какой железнодорожный путь или до какого светофора будет приготовлена часть маршрута.

Проследование маневрового светофора с запрещающим показанием или погасшим огнем при готовом маршруте разрешается по указанию дежурного по железнодорожной станции или другого работника, осуществляющего управление стрелками и светофорами, дежурного стрелочного поста, передаваемому ими машинисту маневрового локомотива лично, по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи или через руководителя маневров.

2.12.9. Основным средством передачи указаний при маневровой работе должна быть радиосвязь, а в необходимых случаях – устройства двусторонней парковой связи.

Разрешается подача сигналов при маневровой работе ручными сигнальными приборами.

Перед началом маневровой работы, а также в период её проведения, работники, участвующие в маневровых передвижениях, обязаны контролировать постоянное включенное состояние радиостанций и соответствие выбранного радиоканала маневровому району.

Указания и сообщения, передаваемые по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, 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 устройствам технологической железнодорожной электросвязи, при необходимости устанавливается примерный регламент ведения переговоров.

Порядок пользования устройствами технологической железнодорожной электросвязи в каждом маневровом районе с указанием работников, которым предоставлено право пользоваться этими устройствами, определяется технико-распорядительным актом железнодорожной станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Порядок передачи управляющих команд на железнодорожный подвижной состав, управляемый автоматически и/или дистанционно, и порядок организации маневровой работы с обеспечением безопасности движения при использовании

железнодорожного подвижного состава, управляемого автоматически и/или дистанционно, устанавливается соответственно владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.12.10. Маневры на станционных железнодорожных путях, расположенных на уклонах, где создается опасность самопроизвольного движения железнодорожного подвижного состава на перегон и маршруты следования поездов, производятся с постановкой локомотива со стороны спуска с включением и опробованием автотормозов вагонов. При невозможности постановки локомотива со стороны спуска, маневры на таких железнодорожных путях должны производиться путем осаживания, а автотормоза вагонов должны быть включены и опробованы.

При производстве маневров на железнодорожных путях, расположенных на уклонах, во всех случаях должны соблюдаться меры предосторожности (постановка стрелок в изолирующее положение, укладка башмаков под отдельные отцепы и другие меры), исключающие возможность столкновений отцепленных вагонов с маневровым составом, а также самопроизвольного движения вагонов на маршруты следования поездов или в другие маневровые районы.

Перечень маневровых районов и железнодорожных путей, расположенных на уклонах, где при маневрах создается опасность самопроизвольного движения железнодорожного подвижного состава, а также дополнительные меры по обеспечению безопасности движения поездов, которые должны соблюдаться в этих районах при маневрах, указываются в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

2.12.11. Порядок и условия обеспечения безопасности при перестановке составов из парка в парк по соединительным железнодорожным путям или через вытяжные железнодорожные пути устанавливаются в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, при этом особое внимание должно быть обращено на обеспечение безопасности при движении маневровых составов вагонами вперед.

В отдельных случаях, в зависимости от местных условий (при последовательном расположении парков, оборудовании маневровых локомотивов устройствами для отцепки их от вагона из кабины машиниста), перестановка составов из парка в парк локомотивом вперед может производиться без сопровождения работниками составительской бригады.

2.12.12. Вагоны с грузами отдельных категорий, в соответствии с Правилами перевозки грузов железнодорожным транспортом, а также Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденными Советом по

железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, при производстве маневров должны иметь прикрытие из вагонов с неопасными грузами или порожних вагонов.

Нормы прикрытия в поездах и при маневрах указываются в перевозочных документах нанесением специального штампея, где цифрами обозначается минимальное число физических вагонов прикрытия, например: «Прикрытие 0-0-1»,
первая цифра – от ведущего локомотива,
вторая цифра – от подталкивающего локомотива,
третья цифра – от вагонов с людьми, знак «0» – 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 железнодорожной станции формирования должны ставиться в поезд за вагонами с ВМ (считая от головы поезда).

2.12.13. Маневровые передвижения на ремонтных железнодорожных путях вагонных и локомотивных депо должны производиться под наблюдением ответственного работника соответствующего подразделения.

2.12.14. На железнодорожных путях, где имеются вагоны, с которыми производятся технические или грузовые операции, маневры толчками не допускаются.

При неблагоприятных условиях погоды (сильный ветер, туман, метель), а также на неосвещаемых железнодорожных путях маневровая работа должна производиться с особой бдительностью, а в необходимых случаях – с пониженной скоростью.

2.12.15. Работа хозяйственных поездов и специального самоходного железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях железнодорожной станции производится под руководством ответственного работника соответствующего подразделения (железнодорожной автоматики и телемеханики, пути и других). Их передвижения с одного железнодорожного пути на другой или в другой район железнодорожной станции производятся только с разрешения лица, распоряжающегося маневрами, или дежурного по железнодорожной станции.

В необходимых случаях для руководства передвижениями таких поездов и специального самоходного железнодорожного подвижного состава по указанию

начальника железнодорожной станции могут назначаться соответствующие работники железнодорожной станции.

2.12.16. Разъединение и соединение тормозных рукавов и других межвагонных электрических соединений на железнодорожных станциях, производится работниками пунктов технического обслуживания вагонов или другими работниками, установленными, в зависимости от местных условий, технологическим процессом или технико-распорядительным актом железнодорожной станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

При производстве маневров, разъединение или соединение тормозных рукавов производится составительскими бригадами или кондукторами.

Разъединение и соединение тормозных рукавов при отцепке от состава и прицепке к составу поездного локомотива производит локомотивная бригада, а при обслуживании локомотива одним машинистом выполнение этих операций производится осмотрщиком вагонов.

2.12.17. Передвигать отдельные вагоны вручную не допускается на главных, приемоотправочных и сортировочных железнодорожных путях железнодорожной станции.

В исключительных случаях передвигать отдельные вагоны вручную допускается на прочих железнодорожных путях при отсутствии уклона, под непосредственным руководством ответственного лица, выделенного владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, и в количестве не более одного груженого или двух порожних вагонов.

При передвижениях вагонов вручную не допускается:

- 1) передвигать их со скоростью более 3 км/ч, причем вагоны должны быть обязательно сцеплены;
- 2) перемещать их за предельный столбик в направлении главных и приемоотправочных железнодорожных путей;
- 3) начинать передвижение, не имея тормозных башмаков;
- 4) подкладывать для торможения под колеса шпалы, камни, ломы и другие предметы;
- 5) передвигать вручную вагоны, занятые людьми и опасными грузами.

Порядок передвижения вагонов кабестанами, электрошпилями и другими механическими средствами в зависимости от местных условий, указывается в технико-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

РУКОВОДСТВО МАНЕВРОВОЙ РАБОТОЙ

2.12.18. Маневры на станционных железнодорожных путях должны производиться по указанию только одного работника – дежурного по железнодорожной станции, дежурного станционного поста централизации, маневрового диспетчера, дежурного по сортировочной горке или парку, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией – диспетчера поездного. Распределение обязанностей по распоряжению маневрами указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Порядок производства маневровой работы на железнодорожных путях необщего пользования в пределах пунктов ремонта железнодорожного подвижного состава устанавливается владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Движением локомотива (специального самоходного подвижного состава), производящего маневры с вагонами, должен руководить один работник – руководитель маневров, ответственный за правильное их выполнение.

На сортировочных горках движением маневровых локомотивов может руководить дежурный по горке.

Маневровые передвижения локомотива (специального самоходного железнодорожного подвижного состава) без вагонов, моторвагонного подвижного состава, не обслуживаемого составительской бригадой или главным кондуктором, производятся в соответствии с доведённым планом маневровой работы по сигналам светофора, а случае отсутствия светофоров – по сигналам работника, осуществляющего перевод стрелок.

В подвижном составе, оборудованном в голове и хвосте тяговыми единицами, а также в составе с одним локомотивом и оборудованном кабиной управления на другом конце состава, при производстве маневров без руководителя маневровой работы (главного кондуктора), машинисты согласовывают свои действия друг с другом.

Для руководства маневровыми передвижениями могут привлекаться также начальники железнодорожных станций, их заместители и другие работники в порядке, устанавливаемом владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.12.19. Маневровая работа производится составителем или составительской бригадой, а также главным кондуктором или кондукторской бригадой. В зависимости от местных условий назначение для производства маневров

составительской бригады или одного составителя устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Расстановка работников, занятых на маневрах, производится руководителем маневров.

Обслуживание маневрового локомотива одним машинистом может производиться по решению владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования в зависимости от типа локомотива и местных условий.

2.12.20. Руководитель маневров должен получать задание на маневровую работу только от одного лица, распоряжающегося маневрами.

Задание на маневровую работу должно быть дано чётко 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.

2.12.21. Передвижение маневрового локомотива (с вагонами или без вагонов) из одного маневрового района в другой допускается только по разрешению лица, распоряжающегося маневрами, после предварительного согласования с лицом, распоряжающимся маневрами, в районе которого предстоит передвижение, и с руководителем маневров, работающим в этом районе.

2.12.22. Производство маневровой работы с использованием автоматически и/или дистанционно управляемого железнодорожного подвижного состава осуществляются в соответствии с требованиями, установленными настоящими Правилами

ТРЕБОВАНИЯ К РАБОТНИКАМ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ МАНЕВРОВ

2.12.23. Руководитель маневров обязан:

- 1) точно и своевременно выполнять задания на маневровую работу;
- 2) обеспечивать правильную расстановку и согласованность действий всех работников, участвующих в производстве маневров, на основе ознакомления их с планом и способами выполнения предстоящей маневровой работы;
- 3) формировать поезда в точном соответствии с требованиями настоящих Правил;
- 4) организовать маневровую работу так, чтобы были обеспечены безопасность движения поездов, личная безопасность работников, занятых на маневрах, сохранность железнодорожного подвижного состава и груза. Маневры с вагонами, занятыми людьми, негабаритными и опасными грузами класса 1 (ВМ), производить с особой осторожностью.

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

2.12.24. Перед началом маневровой работы руководитель маневров обязан:

- 1) убедиться, что все работники, участвующие в маневрах, в том числе и локомотивная бригада, в полном составе находятся на своих местах;
- 2) ознакомить машиниста и работников железнодорожной станции, участвующих в маневрах, с планом предстоящих маневров и о порядке их выполнения;
- 3) проверить, нет ли препятствий для передвижения маневрового состава.

2.12.25. Задание дежурному стрелочного поста, дежурному или оператору поста централизации о приготовлении маневрового маршрута на тот или иной железнодорожный путь руководитель маневров может передавать лично, по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, свистками локомотива, ручными свистками или другими средствами, в зависимости от технического оснащения железнодорожной станции, в порядке, установленном в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

2.12.26. В процессе работы руководитель маневров обязан:

- 1) чётко и своевременно передавать сигналы и указания, касающиеся маневровых передвижений;
- 2) следить за своевременной и правильной подготовкой стрелок для маневровых передвижений, подачей сигналов операторами постов централизации, дежурными стрелочных постов и машинистом локомотива;
- 3) находиться в таком месте, откуда обеспечивается лучшая видимость сигналов и маршрута передвижения маневрирующего состава; в случае отсутствия радиосвязи с машинистом локомотива (из-за неисправности или локомотив не оборудован маневровой радиосвязью) находиться в таком месте, откуда обеспечивается видимость машинистом или его помощником подаваемых им ручных сигналов;
- 4) при движении по станционным железнодорожным путям вагонами вперед (за исключением надвига составов на сортировочные горки) находиться, как правило, на первой по движению специальной подножке (переходной площадке, тамбуре), а при невозможности – идти по междупутью или обочине железнодорожного пути впереди осаживаемых вагонов, следить за показаниями

маневровых светофоров, подаваемыми сигналами, положением стрелок по маршруту, отсутствием препятствий и людей на пути; при необходимости – принимать меры к остановке маневрового состава.

В необходимых случаях, при отсутствии и неисправности радиосвязи, привлекать для передачи сигналов операторов постов централизации, дежурных стрелочных постов и других работников железнодорожной станции;

5) при производстве маневров с большими составами на кривых участках железнодорожного пути или в условиях плохой видимости (туман, метель, снегопад и другое) принимать дополнительные меры для обеспечения безопасности движения поездов – чаще передавать сигналы и указания машинисту по радиосвязи;

6) не допускать пропуска железнодорожного подвижного состава по взрезанной стрелке впредь до ее осмотра и ремонта;

7) прежде чем подъехать к составу, убедиться в отсутствии сигналов ограждения;

8) не допускать оставления вагонов без закрепления или с закреплением менее установленной в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования нормы, вне зависимости от предполагаемого времени стоянки этих вагонов;

9) не допускать передвижений маневрового состава (с локомотивом впереди или вагонами вперед, за исключением надвига на гору и маневров толчками), не убедившись в том, что все вагоны сцеплены между собой и с локомотивом, а тормозные башмаки или другие средства закрепления изъяты;

10) при маневрах толчками своевременно принимать меры, исключающие возможность движения отцепов в обратном направлении или выхода вагонов за предельный столбик в противоположном конце железнодорожного пути;

11) если при маневрах толчками или при надвиге составов на горку расцепные рычаги по условиям работы устанавливаются в положение «на буфер», то после отделения отцепа от состава немедленно приводить рычаги в нормальное положение;

12) при заезде маневрового локомотива (одиночного или с вагонами) на тот или иной занятый вагонами железнодорожный путь для отцепки или прицепки других вагонов, а также при сжатии стоящих вагонов для расцепки не допускать выполнения этих операций, не убедившись в надежном закреплении вагонов с противоположной от маневрового локомотива стороны;

13) если к стоящей на том или ином железнодорожном пути группе вагонов, в том числе и закрепленных по установленной норме, дополнительно прицепляются вагоны, проверять, не нарушилась ли в результате этого правильность установки

ранее уложенных башмаков, а также достаточно ли этих башмаков на увеличившееся количество вагонов;

14) перед передвижением маневрового состава в местах погрузки и выгрузки грузов убедиться в отсутствии препятствий для движения;

15) маневры с вагонами, погрузка и выгрузка которых не закончены, производить только после согласования с работником, распоряжающимся погрузочно-разгрузочными операциями;

16) при неисправности средств устройств технологической железнодорожной электросвязи, руководитель работ обязан сообщить об этом дежурному по железнодорожной станции и быть готовым для подачи сигналов ручными сигнальными приборами.

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

Порядок согласования действий руководителя маневров с работниками противоположного конца парка (железнодорожных путей), обеспечивающий выполнение указанного требования, устанавливается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

2.12.28. При движении вагонами вперед, руководитель маневров должен подавать сигнал машинисту о начале движения с предстоящим выездом на стрелки лишь после убеждения в том, что маневровый светофор находится в открытом положении, или при отсутствии маневрового светофора – получения сигнала (сообщения) от работника, на которого возложен перевод стрелок, о готовности стрелок для маневрового передвижения.

2.12.29. При производстве маневров в местах работы ремонтных бригад, с пересечением железнодорожных переездов, около пассажирских платформ, на железнодорожных путях грузовых складов, грузовых районов, складов топлива, вагонных и локомотивных депо, на территории заводов, мастерских и т.п. составительские и локомотивные бригады должны проявлять особую бдительность, своевременно подавать звуковые сигналы при приближении состава к находящимся около железнодорожного пути или на платформах людям, а также предупреждать о движении состава людей, работающих на погрузке, выгрузке, ремонте железнодорожного пути, вагонов и других операциях.

При производстве маневров, работникам составительских и кондукторских бригад запрещается находиться на специальной подножке вагона в негабаритных и

опасных местах, перечень которых устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

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

1) правильно и своевременно переводить стрелки по маршруту, указанному руководителем маневров;

2) после перевода стрелки дежурный стрелочного поста должен запереть ее на закладку (кроме случаев, предусмотренных в пункте 2.12.6 настоящей Главы) и убедиться, что остриек плотно прилегает к рамному рельсу;

3) перед подачей сигнала или передачей сообщения о готовности маршрута для передвижения маневрового состава, проверять правильность положения стрелок в маневровом маршруте;

4) четко и своевременно передавать машинисту и составителю сигналы и сообщения;

5) внимательно следить за передвижениями маневрового состава, передаваемыми указаниями и сигналами, своевременно выполнять требования этих указаний и сигналов.

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

2.12.32. Дежурный по железнодорожной 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 штампели «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.

2.12.33. Локомотивная бригада, обслуживающая локомотив, моторвагонный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав, при производстве маневров обязана:

1) точно и своевременно выполнять задания на маневровую работу;

2) внимательно следить за подаваемыми сигналами, точно и своевременно выполнять сигналы и указания о передвижениях;

3) внимательно следить за людьми, находящимися на железнодорожных путях, положением стрелок и расположением железнодорожного подвижного состава;

4) обеспечивать безопасность производства маневров и сохранность железнодорожного подвижного состава.

Локомотивные бригады, обслуживающие локомотивы и работающие со сборными поездами, а также выделенные для производства маневровой работы кондуктора и составительские бригады должны знать порядок маневровой работы на железнодорожной станции, указанный в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования. Порядок ознакомления локомотивных и составительских бригад и кондукторов с условиями маневровой работы, указанными в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.12.34. Машинист может доверять управление локомотивом помощнику машиниста, имеющему права управления локомотивом, или дублеру машиниста лишь под своим наблюдением и под свою ответственность.

Автоматически и/или дистанционно управляемым железнодорожным подвижным составом, в зависимости от технического оснащения подвижного состава и станции управляет машинист, руководитель маневров или другой работник в соответствии порядком, установленным соответственно владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Машинист локомотива (специального самоходного железнодорожного подвижного состава), производящий маневры с вагонами, не вправе приводить в движение локомотив или специальный самоходный железнодорожный подвижной состав с вагонами без получения указания руководителя маневров лично, по устройствам технологической железнодорожной электросвязи 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 лично, а в случае отсутствия видимости сигнала через работника, на которого возложено управление стрелками и светофорами, а на нецентрализованные стрелки – получить от дежурного стрелочного поста или дежурного по железнодорожной станции сигнал

или сообщение (лично или по устройствам технологической железнодорожной электросвязи) о готовности стрелок для маневровых передвижений.

При отсутствии маневровых светофоров или невозможности открытия светофора перед выездом на централизованные стрелки, машинистом должно быть получено сообщение о готовности стрелок для маневровых передвижений от работника, на которого возложено управление стрелками и светофорами в данном районе управления (лично или по устройствам технологической железнодорожной электросвязи) или переданное через руководителя маневров).

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

Машинисту локомотива, производящего маневры, не разрешается приводить в движение локомотив для выезда с железнодорожного пути, на котором остаются вагоны, без получения сообщения от руководителя маневров об их закреплении, переданного по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, через другого работника, участвующего в маневрах, или лично.

2.12.35. Машинист при следовании по станционным железнодорожным путям руководствуется показаниями маневровых светофоров, сигналами или сообщениями дежурного по железнодорожной станции, дежурных (операторов) постов централизации, дежурных стрелочных постов, передаваемыми непосредственно машинисту локомотива.

2.12.36. Подаваемые сигналы, а также указания, получаемые по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, машинист обязан подтверждать свистком локомотива или кратким повторением переданного указания.

Если машинист не уверен в правильности восприятия сигнала или указания или не знает плана маневровой работы, он должен остановиться и выяснить обстановку у уполномоченного лица, руководящего маневровыми работами.

СКОРОСТИ ПРИ МАНЕВРАХ

2.12.37. Маневры производятся со скоростью не более:

1) 60 км/ч – при следовании по свободным железнодорожным путям одиночных локомотивов (моторвагонного подвижного состава без пассажиров) и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади, с включенными и опробованными автотормозами;

2) 40 км/ч – при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, а также при следовании одиночного специального самоходного железнодорожного подвижного состава по свободным железнодорожным путям;

3) 25 км/ч – при движении вагонами вперед по свободным железнодорожным путям, а также восстановительных и пожарных поездов;

4) 15 км/ч – при движении с вагонами, занятыми людьми, проводниками и командами, сопровождающими грузы, а также с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й и 6-й степеней;

5) 5 км/ч – при маневрах толчками, при подходе отцепа вагонов к другому отцепу в подгорочном парке;

6) 3 км/ч – при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам, при сцеплении вагонов, в перевозочных документах на которые имеется штампель «Не спускать с горки», вагонов и специального железнодорожного подвижного состава, на которых имеется трафарет «с горки не спускать», с другими вагонами или с локомотивом при подходе отцепов с вагонами, имеющими отметку в документах «спускать с горки осторожно», с опасными грузами класса 1 (ВМ), с проводниками, живностью к другому отцепу в подгорочном парке, а на железнодорожных путях необщего пользования при проследовании вагонами вперед негабаритных мест и опасных зон и при постановке вагонов на вагоноопрокидыватель.

Скорость передвижения железнодорожного подвижного состава по вагонным весам, в зависимости от конструкции весов, указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Скорость роспуска вагонов на сортировочных горках при различных сигналах горочных светофоров, а также условия, обеспечивающие безопасность движения и сохранность железнодорожного подвижного состава, устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования в зависимости от технического оснащения горок и местных условий.

Движение маневровых составов и одиночных локомотивов со скоростями 60, 40 и 25 км/ч может производиться только в тех случаях, когда машинист предупрежден о свободности железнодорожного пути. Если машинист не извещен о свободности железнодорожного пути, то он должен следовать с особой бдительностью и скоростью, которая обеспечила бы своевременную остановку при появлении препятствия для дальнейшего движения.

При маневрах, скорость движения локомотивов, оборудованных устройствами, позволяющими дистанционно обнаруживать препятствия для движения, устанавливается соответственно владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

МАНЕВРЫ НА СОРТИРОВОЧНЫХ ГОРКАХ И ВЫТЯЖНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ

2.12.38. На железнодорожных станциях, имеющих горочные устройства для сортировки вагонов, маневры должны производиться в соответствии с инструкциями, утвержденными владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

В инструкциях по работе сортировочных горок с учетом местных особенностей железнодорожных станций должны предусматриваться меры, исключающие возможность самопроизвольного движения вагонов с сортировочных железнодорожных путей в противоположную от сортировочной горки горловину (использование ограждающих устройств, укладка ограждающих тормозных башмаков, торможение отцепов в глубине парка, согласованность между работниками сортировочной горки и сортировочного парка и другие меры).

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

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

2) ознакомиться с планом предстоящего роспуска, последовательностью расположения отцепов, числом вагонов в каждом отцепе, ходовыми качествами отцепов, наличием вагонов, требующих особой осторожности при роспуске, длиннобазных (имеющих расстояние между центрами осей внутренних колёсных пар более 11,3 м) и другими необходимыми данными;

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

4) включить устройства автоматизации сортировочной работы.

2.12.40. Дежурный по горке, операторы распорядительного и исполнительных постов, составители поездов, регулировщики скорости движения вагонов в процессе роспуска должны регулировать скорость надвига и степень торможения вагонов в зависимости от заполнения сортировочных железнодорожных путей, условий прохода отцепов в стрелочной зоне и на подгорочных железнодорожных путях, величины отцепов, чередования назначения отцепов по железнодорожным путям сортировочного парка и др.

В процессе роспуска дежурный по горке, операторы распорядительного и исполнительных постов должны следить за направлением движения отцепов и их

скоростью, проверять правильность их следования по железнодорожным путям сортировочного парка, контролировать работу устройств автоматизации сортировочной работы.

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

Вагоны с взрывчатыми материалами (ВМ), в перевозочных документах на которые имеется штампель «Не спускать с горки», цистерны со сжиженными газами и порожние цистерны из-под сжиженных газов после постановки на сортировочные (сортировочно-отправочные) железнодорожные пути должны немедленно ограждаться со стороны горки, полугорки или вытяжного железнодорожного пути двумя охранными тормозными башмаками, укладываемыми на оба рельса через 25 метров друг от друга таким образом, чтобы общее расстояние от ограждаемых вагонов до тормозного башмака, расположенного первым от сортировочного устройства, было не менее 50 метров.

Последующие отцепы, направляемые на эти железнодорожные пути, должны быть остановлены перед местом расположения охранных тормозных башмаков до накопления группы, состоящей не менее чем из 10 вагонов. Нормальный режим роспуска вагонов или их направления при маневрах толчками на такие железнодорожные пути может восстанавливаться только в том случае, если ограждаемые вагоны прикрыты этой группой вагонов, предварительно соединенной с ними. Если расстояние от ограждаемых вагонов, в перевозочных документах на которые имеется штампель «Не спускать с горки», до конца парковой тормозной позиции со стороны горки или вытяжки составляет менее 50 метров, то последующие отцепы на эти железнодорожные пути должны направляться только посредством осаживания.

Меры обеспечения безопасности при нахождении вышеуказанных вагонов на путях сортировочных парков автоматизированных горок определяется владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

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 отцепках, требующих особой осторожности: с опасными грузами класса 1 (ВМ) согласно Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, проводниками, живностью и другими.

Все работники, участвующие в роспуске, при спуске с горок таких отцепов, а также при роспуске любых отцепов на железнодорожные пути, где имеются вагоны с грузами, требующими особой осторожности, должны быть особо внимательными, обеспечивать безопасность роспуска и сохранность железнодорожного подвижного состава. Скорость надвига, а также силу торможения на замедлителях регулировать с учетом создания необходимых интервалов между отцепами и безусловного соблюдения установленных скоростей при соударении этих вагонов с другими вагонами.

Порядок информирования работников о наличии в распускаемом составе и на железнодорожных путях сортировочного парка вагонов с грузами отдельных категорий, указанных в Правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте и Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, утверждённых Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, требующими особой осторожности, устанавливается в местных инструкциях, утверждаемых владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.12.42. Не допускается производить маневры толчками и распускать с горки:

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

2) вагоны с грузами отдельных категорий, указанных в Правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте и Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества;

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

4) локомотивы в недействующем состоянии, моторвагонный подвижной состав, составы рефрижераторных поездов, пассажирские вагоны, краны на железнодорожном ходу;

5) вагоны и специальный железнодорожный подвижной состав, имеющий трафарет или отметку в перевозочных документах «С горки не спускать»;

6) сцепы из двух платформ, загруженных рельсами длиной 25 м и другими длинномерными грузами.

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

Не допускается пропускать через сортировочные горки:

1) груженые и порожние транспортеры, имеющие 12 и более осей;

2) груженые транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120 т при наличии в сцепе одной или двух промежуточных платформ;

3) железнодорожный подвижной состав, имеющий трафарет «Через горку не пропускать».

2.12.43. Маневры толчками и роспуск с сортировочных горок вагонов с грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте, рефрижераторных вагонов и секций должны производиться с особой осторожностью.

Скорость роспуска вагонов на сортировочных горках при различных показаниях горочных светофоров, а также условия, обеспечивающие сохранность железнодорожного подвижного состава, устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования в зависимости от технического оснащения горок и местных условий.

Если в перевозочных документах на вагоны имеется штампель «Не спускать с горки» или на вагонах и специальном железнодорожном подвижном составе имеется трафарет «С горки не спускать», то маневры с ними должны производиться осаживанием или «съемом» локомотивом со стороны подгорочного парка, с соблюдением норм прикрытия с особой осторожностью, без толчков и резких остановок. Пропуск их через сортировочную горку должен производиться только с локомотивом.

Роспуск с сортировочных горок рефрижераторных секций, а также автономных вагонов с машинным охлаждением осуществляется под желтый огонь горочного светофора.

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.

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

Для обеспечения четкой и безаварийной работы, регулировщики скорости движения вагонов обязаны:

1) к началу роспуска состава находиться на обслуживаемых ими железнодорожных путях;

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

3) расчетливо тормозить вагоны, обеспечивая наиболее полное использование вместимости железнодорожных путей и безопасный подход отцепов к вагонам,

стоящим на железнодорожных путях подгорочного парка. При роспуске с горки больших отцепов дополнительные тормозные башмаки подкладываются под колесные пары посредством специальной вилки;

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

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

2.12.45. При торможении вагонов на железнодорожных путях запрещается устанавливать тормозные башмаки:

- 1) непосредственно перед рельсовым стыком (1 м и менее) и на рельсовом стыке (если он не сварен);
- 2) перед крестовиной стрелочного перевода;
- 3) на рамный рельс стрелочного перевода, к которому прилегает остряк;
- 4) на наружный рельс кривой.

2.12.46. При торможении запрещается пользоваться неисправными тормозными башмаками.

Перечень неисправностей тормозных башмаков, при которых запрещается ими пользоваться, а также требования к тормозным башмакам приведены в Главе 16 настоящих Правил.

2.12.47. Запрещается осаживание и соединение вагонов в сортировочном парке (со стороны горки или с противоположной стороны железнодорожных путей сортировочного парка) без предварительного согласования между дежурным по горке (составителем) и составителем или другим работником противоположного конца сортировочного парка в порядке, установленном техническо-распорядительным актом железнодорожной станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

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

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

При производстве маневров толчками для районов, где этот метод является основным при организации маневровой работы, в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования должны

быть указаны: порядок торможения отцепов, наличие и порядок применения технических средств (связи, башмаконакладывателей, башмакосбрасывателей и другое) и другие условия обеспечения безопасности.

2.12.49. Регулировать разгон состава для толчка составитель обязан с учетом ходовых качеств и веса отцепа, свободы сортировочных железнодорожных путей и атмосферных условий так, чтобы дежурные постов централизации, 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.

2.12.50. 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 ПРИЕМООТПРАВОЧНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ

2.12.51. Маневры на главных железнодорожных путях или с пересечением их, а также с выходом за входные стрелки могут допускаться в каждом случае только с разрешения дежурного по железнодорожной станции при закрытых соответствующих входных светофорах, ограждающих вход на железнодорожные пути и стрелки, на которых производятся маневры.

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

На железнодорожных станциях диспетчерского управления маневры на главных железнодорожных путях или с пересечением их, должны допускаться с разрешения диспетчера поездного, при обеспечении выполнения указанных требований.

2.12.52. Не допускаются маневры с выходом состава за границу железнодорожной станции на перегон на однопутных и по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках без согласия диспетчера поездного и дежурного по железнодорожной станции смежной станции и без установленного разрешения, выдаваемого машинисту. Маневры с выходом состава

за границу железнодорожной станции по правильному железнодорожному пути на двухпутных участках допускаются с согласия диспетчера поездного по устному разрешению дежурного по железнодорожной станции.

На железнодорожных станциях, где на мачте входного светофора в сторону оси железнодорожной станции имеется специальный маневровый светофор, выход маневрирующего состава за границу железнодорожной станции производится по его сигналу.

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

1) при автоматической блокировке или автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов – ключ-жезл, выдаваемый машинисту маневрового локомотива перед открытием соответствующего выходного светофора. После первого выезда маневрового состава за границу железнодорожной станции по открытому выходному светофору и ключу-жезлу, повторные выезды на перегон при наличии у машиниста ключа-жезла осуществляются без открытия выходного светофора. На участках, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, где на железнодорожных станциях имеются специальные маневровые светофоры, связанные с путевыми светофорами, выезд маневрирующего состава за границу железнодорожной станции производится при разрешающем показании этого маневрового светофора. При отсутствии ключа-жезла или специального маневрового светофора для маневров с выездом за границу железнодорожной станции машинисту маневрового локомотива выдаётся разрешение на бланке белого цвета формы ДУ-50;

2) при полуавтоматической блокировке – ключ-жезл данного перегона, а при его отсутствии – разрешение на бланке белого цвета формы ДУ-50;

3) при электрожезловой системе – жезл или ключ-жезл данного перегона;

4) при телефонных средствах связи – разрешение на бланке белого цвета формы ДУ-50.

2.12.53. Во всех случаях выезд маневрового состава за границу железнодорожной станции на однопутный перегон с выдачей машинисту разрешения на бланке белого цвета формы ДУ-50 может осуществляться только по разрешению диспетчера поездного, передаваемому одновременно дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающих перегон, без закрытия основных систем интервального регулирования движения поездов.

После получения такого разрешения дежурные по железнодорожной станции 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 разрешения на бланке белого цвета формы ДУ-50, наверху которой от руки делается отметка «маневры с выездом за границу станции».

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

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

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

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

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

2.12.54. При необходимости выезда маневрового состава за границу железнодорожной станции по неправильному железнодорожному пути двухпутного или одному из железнодорожных путей многопутного перегона, не оборудованного двусторонней автоматической блокировкой, действие автоматической блокировки по этому железнодорожному пути перегона в установленном порядке закрывается. После закрытия автоматической блокировки выезд маневрового состава за границу железнодорожной станции осуществляется с выдачей машинисту локомотива разрешения на бланке белого цвета формы ДУ-50 при этом в отметке, производимой наверху бланка белого цвета формы ДУ-50, добавляются слова «по неправильному пути».

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

2.12.55. Занимать приемоотправочные железнодорожные пути отдельными вагонами или группами вагонов, как правило, не допускается. Временное занятие приемоотправочных железнодорожных путей железнодорожным подвижным составом при производстве маневров может быть допущено только с разрешения дежурного по железнодорожной станции.

На промежуточных железнодорожных станциях временное занятие приемоотправочных железнодорожных путей отдельными вагонами или железнодорожным подвижным составом дежурный по железнодорожной станции может допустить только по разрешению диспетчера поездного.

Не допускается занимать улавливающие тупики любым железнодорожным подвижным составом, а предохранительные тупики - пассажирскими и грузовыми вагонами, занятыми людьми, и грузовыми вагонами с опасными грузами.

МАНЕВРОВАЯ РАБОТА В РАЙОНАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ, НЕ ОБСЛУЖИВАЕМЫХ ДЕЖУРНЫМИ СТРЕЛОЧНЫХ ПОСТОВ

2.12.56. При необходимости заезда маневрового локомотива на железнодорожные пути грузовых районов, угольных складов, вагонных или локомотивных депо, производственных цехов и участков, других железнодорожных путей дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации) или составитель поездов должен предварительно согласовать возможность подачи или вывода вагонов с руководителем работ в данном районе или представителем производственного цеха (участка).

Порядок согласования устанавливается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

2.12.57. Перед заездом локомотива, маневрового состава, специального железнодорожного подвижного состава на железнодорожные пути районов, где стрелки не обслуживаются дежурными стрелочных постов, а также при возвращении из таких районов, составитель поездов, а при его отсутствии локомотивная бригада (машинист специального железнодорожного подвижного состава) должны согласовать с дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) свои действия, а также обязаны особо внимательно проверять положение железнодорожных путей и стрелок и убеждаться в отсутствии препятствий для движения, осмотреть стоящие на железнодорожных путях вагоны, проверить наличие тормозных башмаков под железнодорожным подвижным составом, предупредить о предстоящих маневрах находящихся на железнодорожных путях работников.

Перевод стрелок в таких районах осуществляется составителем поездов или другим работником, указанным в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

2.12.58. Запрещается выезд на станционные железнодорожные пути маневровых локомотивов или составов из районов, не обслуживаемых дежурными стрелочных постов, без разрешения дежурного по железнодорожной станции (дежурного поста централизации).

Порядок выезда маневровых локомотивов из таких районов устанавливается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о

порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях
необщего пользования.

ГЛАВА 13. ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ПРИЕМА, ОТПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДОВ И ПРОИЗВОДСТВА МАНЕВРОВ В УСЛОВИЯХ НАРУШЕНИЯ НОРМАЛЬНОЙ РАБОТЫ УСТРОЙСТВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ АВТОМАТИКИ И ТЕЛЕМЕХАНИКИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ

2.13.1. При возникновении каких-либо отклонений в индикации аппарата управления, а также при получении информации от машиниста поезда, работников инфраструктуры о неисправности устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, дежурный по железнодорожной станции (на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поезда) или другой работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен прежде всего, проверить, не является ли это следствием:

1) самопроизвольного движения вагонов, самовольного выезда или схода железнодорожного подвижного состава, взреза стрелки;

2) неправильных его действий или действий других работников.

При этом необходимо дополнительно проверить:

1) действительно ли свободен железнодорожный путь приёма (первый блок-участок удаления) и изолированные участки по маршруту предполагаемого следования поезда;

2) имеется ли контроль положения всех стрелок, в том числе охранных, входящих в маршрут, и правильно ли они установлены;

3) не остаются ли железнодорожный путь и стрелки, входящие в требуемый маршрут, замкнутыми в других маршрутах;

4) не извлечен ли из аппарата ключ-жезл и правильно ли он установлен в аппарате;

5) не оказался ли включенным заградительный светофор на железнодорожном переезде, расположенном в пределах железнодорожной станции или на первом блок-участке удаления, или сигнал централизованного ограждения составов поездов, или аналогичные устройства, в зависимости от характера возникшего нарушения в работе устройств;

6) соответствует ли подготовленный маршрут направлению следования поезда и установленному направлению блокировки;

7) не допущены ли какие-либо другие ошибки при пользовании устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики.

2.13.2. Установив наличие нарушения нормальной работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поезда или другой работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан немедленно сделать запись в журнале осмотра и сообщить об этом работнику подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики и действовать в

порядке, установленном владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Впредь до устранения неисправности, проверки в установленном порядке работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, за исключением случаев, отмеченных в пункте 2.13.11 настоящей Главы и соответствующих записей работников подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики и работников причастных служб в журнале осмотра дежурный по железнодорожной станции, независимо от поездной обстановки, запрещается пользоваться неисправными устройствами в том числе и тогда, когда до этих записей возобновится контроль свободности или занятости изолированных участков, положения централизованных стрелок или произойдут другие изменения показаний на аппарате управления.

Если неисправность устройств железнодорожной автоматики и телемеханики связана с расплombированием устройств, то об этом указывается в записи, производимой в журнале осмотра.

При наличии счетчиков нажатия непломбируемых кнопок, в журнале осмотра указываются показания счетчика в записях о неисправности и о восстановлении нормальной работы устройств.

2.13.3. В зависимости от характера неисправности, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, не ожидая прибытия работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики, обязан лично или через соответствующих работников железнодорожной станции, в том числе, используя имеющиеся в его распоряжении средства, выяснить причину нарушения нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики внешним осмотром железнодорожных путей и стрелок:

1) при появлении ложной занятости изолированного участка (железнодорожный путь, стрелочная секция, бесстрелочный участок, оборудованные рельсовыми цепями) – не замкнута ли рельсовая цепь посторонним предметом;

2) если стрелка не переводится с пульта управления – не попал ли посторонний предмет между острым и рамным рельсом.

Если после внешнего осмотра будет установлена и устранена причина нарушения нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, разрешается возобновить пользование устройствами.

О причинах нарушения нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики и их устранении дежурный по железнодорожной станции или другой работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, делает запись в последней графе журнала осмотра.

2.13.4. Если внешним осмотром причина нарушения нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики не обнаружена и не устранена, то до устранения повреждения, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен принимать и отправлять поезда и производить маневровые передвижения, обеспечивая проверку свободности железнодорожного пути, стрелок и приготовление маршрутов в порядке, предусмотренном для таких случаев в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

2.13.5. При ложной занятости стрелочных изолированных участков, перевод соответствующих стрелок электрической централизации осуществляется с использованием ответственных команд вспомогательного режима (путём задания индивидуальных ответственных команд или с помощью пломбируемых вспомогательных кнопок, или кнопок со счетчиком числа нажатий). О каждом случае использования ответственных команд или о снятии пломб работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен сделать запись в журнале осмотра. Перед каждым переводом такой стрелки работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан убеждаться в свободности участка пути от подвижного состава.

Прием, отправление поездов и маневровые передвижения по маршрутам, в которые входят ложно занятые участки, производятся при запрещающих показаниях светофоров, за исключением случая, изложенного в пункте 2.4.6 Главы 4 настоящих Правил.

На станциях с диспетчерским управлением или телеуправлением с другой станции, при неисправности стрелочного изолированного участка, когда последний показывает ложную занятость, соответствующая группа стрелок переводится с пульта местного управления или же железнодорожная станция передается на резервное управление.

2.13.6. При ложной занятости железнодорожного пути приема или бесстрелочного изолированного участка, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан лично или через соответствующих работников убеждаться в его свободности от железнодорожного подвижного состава. Прием поездов на такие железнодорожные пути должен производиться при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора.

На станциях с диспетчерским управлением или телеуправлением с другой станции в случае, если табло показывает ложную занятость железнодорожного пути приема, диспетчер поезда (дежурный по железнодорожной станции, с которой осуществляется телеуправление) до исправления повреждения не должен, как

правило, принимать поезда на этот железнодорожный путь. В случае необходимости, прием поезда на указанный железнодорожный путь осуществляется при запрещающем показании входного светофора по регистрируемому приказу диспетчера поездного (дежурного по железнодорожной станции, с которой осуществляется телеуправление) после проверки им через работника, указанного в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции, фактической свободности железнодорожного пути приема, или же железнодорожная станция передается на резервное управление.

На отдельных пунктах, не обслуживаемых дежурными работниками, проверка свободности железнодорожного пути приема поезда может быть возложена на локомотивную бригаду в порядке, установленном владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

2.13.7. Если работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обнаружит, что при фактической занятости станционного железнодорожного пути, стрелочного или бесстрелочного участка или первого блок-участка удаления индикация на аппарате управления показывает их свободность (ложную), он должен:

1) если светофоры находились на автодействии – отключить автодействие и перейти на индивидуальное управление ими;

2) немедленно сделать об этом запись в журнале осмотра и вызвать работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики.

Впредь до устранения неисправности работнику, осуществляющий управление стрелками и светофорами, разрешается:

1) прием и отправление поездов и маневровые передвижения осуществлять при запрещающих показаниях светофоров;

2) устанавливать маршруты для приема, отправления поездов и маневровых передвижений только после того, как он убедится в свободности изолированного участка от железнодорожного подвижного состава лично или через других работников железнодорожной станции, указанных в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции, или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования. В случае обнаружения ложной свободности первого блок-участка удаления, дежурный по железнодорожной станции и диспетчер поездной должны действовать, как и при его ложной занятости в порядке, установленном пунктом 2.2.17 Главы 2 настоящих Правил.

По прибытии, работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики обязан устранить неисправность, а при невозможности – выключить участок без сохранения пользования сигналами.

2.13.8. Если на аппарате управления отсутствует контроль положения централизованной стрелки, то ее исправность и правильность установки в маршруте должны быть проверены на месте лично дежурным по железнодорожной станции или другим работником, указанным в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции.

Стрелка должна быть заперта на закладку и навесной замок, а в ее электроприводе выключен блок-контакт (опущена курбельная заслонка). Ключ от запертой стрелки должен храниться у дежурного по станции или другого работника согласно техническо-распорядительному акту железнодорожной станции.

Движение поездов по такой стрелке производится при запрещающем показании светофора до устранения неисправности или выключения стрелки с сохранением пользования сигналами. По маршрутам, в которые стрелка входит в положение, которое контролируется на пульте (аппарате) управления, поезда могут пропускаться при разрешающих показаниях соответствующих светофоров.

В случае потери контроля положения централизованной стрелки на пульте (аппарате) управления под проходящим поездом (маневровым составом) дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поезда или другой работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, принимает меры к остановке движущегося поезда (маневрового состава) по этому стрелочному переводу.

2.13.9. Если стрелка не переводится с пульта (аппарата) управления электрической централизации, то после внешнего осмотра, до устранения неисправности, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, с разрешения диспетчера поезда может перевести стрелку на аварийное управление (курбелем).

Перевод стрелки курбелем (курбельная заслонка должна быть опущена) осуществляется работником, указанным в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции.

После устранения неисправности и восстановления действия стрелки, курбельную заслонку поднимает вверх работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики. При переводе на аварийное управление одной из спаренных стрелок или стрелки с подвижным (поворотным) сердечником крестовины – вторая стрелка или подвижный сердечник тоже должны переводиться на аварийное управление.

При переводе курбелем спаренных стрелок или стрелки с подвижным сердечником крестовины, обе стрелки или стрелка и подвижной сердечник должны быть поставлены в одинаковое (плюсовое или минусовое) положение.

При переводе стрелки с подвижным сердечником крестовины на аварийное управление (курбелем) – первым должен переводиться и запирается подвижный сердечник, а затем острия стрелки с запираением их установленным порядком.

После каждого перевода стрелки при помощи курбеля, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен выполнить операции, соответствующие переводу стрелки в требуемое положение (установить рукоятку этой стрелки на пульте (аппарате) управления в положение, соответствующее положению стрелки, или при кнопочном управлении нажать кнопку соответствующего положения).

Для получения контроля положения стрелки, переведенной курбелем, если соответствующий участок пути имеет контроль ложной занятости, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен воспользоваться режимом ответственной командой вспомогательного перевода стрелки (распломбировать и нажать кнопку вспомогательного перевода стрелки или воспользоваться кнопкой со счетчиком числа нажатий или с автоматизированного рабочего места послать ответственную команду), а в необходимых случаях – предварительно произвести искусственную разделку маршрута.

Если на аппарате управления после перевода стрелки курбелем сохраняется контроль ее положения, то прием, отправление поездов и маневровые передвижения осуществляются при разрешающих показаниях соответствующих светофоров. В правильности установки в маршруте стрелки, переводимой курбелем, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, убеждается по докладу работника, осуществляющего перевод этой стрелки, и по наличию контроля на пульте (аппарате) управления.

Если электрический контроль положения стрелок, переводимых курбелем, нарушен, то на рукоятку (кнопки) таких стрелок надевается колпачок (колпачки), а при наличии автоматизированного рабочего места производятся действия по их индивидуальному замыканию (блокировка соответствующей управляющей командой). Стрелки (подвижные сердечники крестовины) запираются в маршруте на закладки и навесные замки, ключи от которых во время движения поездов должны храниться у другого работника согласно технико-распорядительного акта железнодорожной станции. О положении и запираении таких стрелок в маршруте работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен убеждаться лично или по докладам работников, назначенных для этой цели. Движение поездов по маршрутам, в которые входят такие стрелки, должно производиться при запрещающих показаниях светофоров и опущенных вниз курбельных заслонках в электроприводах стрелок, переводимых курбелем.

2.13.10. Если перевести стрелку с центрального пульта диспетчерской централизации (или аппарата телеуправления) невозможно, диспетчер поездной

(дежурный по железнодорожной станции телеуправления) обязан направить работника, производящего очистку стрелок, или другого работника, указанного в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции, для осмотра и по возможности устранения причины нарушения управления (например, убрать посторонний предмет, попавший между остряком и рамным рельсом).

Если соответствующий работник внешним осмотром не может обнаружить причину невозможности перевода стрелки и устранить ее, диспетчер поездной (дежурный по железнодорожной станции телеуправления) прекращает пропуск поездов по маршрутам, для которых стрелка должна переводиться в другое положение, вызывает работников подразделений железнодорожной автоматики и телемеханики, и железнодорожного пути для ее осмотра и ремонта.

При необходимости, перевод этой стрелки производится с пульта местного управления или же железнодорожная станция передается на резервное управление.

При невозможности перевода стрелки, в том числе с пульта местного управления или с пульта резервного управления, стрелка передается на аварийное управление (курбелем).

На отдельных пунктах, не обслуживаемых дежурными работниками, для осмотра, а при необходимости и перевода стрелок могут привлекаться локомотивные бригады проходящих поездов в порядке, установленном владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

2.13.11. Если разрешающее показание входного (маршрутного) светофора самопроизвольно изменится на запрещающее, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан по индикации на аппаратах управления дополнительно убедиться в правильности установки стрелок, свободности изолированных участков и железнодорожного пути приема, после чего вновь открыть входной (маршрутный) светофор. Если светофор откроется, то пользоваться им разрешается и в дальнейшем. О случае самопроизвольного переключения сигнала работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен сделать запись в журнале осмотра и сообщить работнику подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики.

Аналогично поступает работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, и при самопроизвольном переключении выходного светофора при отправлении поезда на перегон, оборудованный автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, при этом, прежде чем вторично открыть светофор, необходимо проверить свободу от попутных поездов первого блок-участка.

Если после самопроизвольного закрытия входного (маршрутного) светофора при правильном положении стрелок, свободности изолированных участков и

железнодорожного пути приема (проверяемой по индикации на аппаратах управления) вторично светофор не открывается, то поезда впредь до выявления и устранения неисправности должны приниматься при запрещающем показании этого светофора с проверкой маршрута.

Аналогично должен поступать работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, и при повторном переключении выходного (маршрутного) светофора (независимо от индикации на аппаратах управления).

При самопроизвольном закрытии и невозможности вторичного открытия выходного (маршрутного) светофора на перегонах с автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами руководствуется требованиями пунктов 2.2.15, 2.2.16, 2.2.19 Главы 2 настоящих Правил, а при полуавтоматической блокировке – пунктами 2.4.6 и 2.4.7 Главы 4 настоящих Правил.

2.13.12. При неисправности диспетчерской централизации, когда управление одной или несколькими железнодорожными станциями невозможно, диспетчер поездной должен перевести эти железнодорожные станции на резервное управление. В этих случаях диспетчеру поездному запрещается руководствоваться показаниями приборов, контролирующими положение железнодорожных путей, стрелок и светофоров этих железнодорожных станций.

2.13.13. При неисправности контрольного замка на стрелке, когда замок нельзя отпереть или запереть, а работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики отсутствует на железнодорожной станции, дежурный по железнодорожной станции дает указание находящемуся на железнодорожной станции работнику хозяйства пути о снятии замка с гарнитуры, о чем предварительно должен сделать запись в журнале осмотра. Ключ от снятого замка передается дежурному стрелочного поста. В гнездо аппаратного замка этой стрелки вставляется красная табличка с надписью «Выключено».

В маршрутах приема, отправления поездов и в маневровых маршрутах указанная стрелка, после установки в соответствующее положение, закрепляется типовой скобой и запирается на закладку и навесной замок.

После доклада о готовности маршрута дежурный стрелочного поста по указанию дежурного по железнодорожной станции вставляет ключ от контрольного замка в аппарат для замыкания маршрута. В этом случае табличка «Выключено» закрепляется на ключе.

Прием и отправление поездов, а также маневровые передвижения по маршруту, в который входит такая стрелка, осуществляются по разрешающим показаниям светофоров.

2.13.14. При утере (поломке) ключа стрелочного контрольного замка, и отсутствии работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожной станции, после оформления записи в журнале осмотра, дежурный по железнодорожной станции дает указание находящемуся на железнодорожной станции работнику хозяйства пути о снятии замка с гарнитуры, а в гнездо аппаратного замка этой стрелки вставить красную табличку с надписью «Выключено».

До устранения неисправности прием и отправление поездов, а также маневровые передвижения необходимо производить при запрещающих показаниях светофоров. В маршрутах указанная стрелка запирается на закладку и навесной замок.

2.13.15. Перед приемом или отправлением поезда по пригласительному сигналу или по соответствующим разрешениям при запрещающих показаниях светофоров на железнодорожных станциях, оборудованных электрической централизацией, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, прежде чем воспользоваться пригласительным сигналом или выдать разрешение на прием или отправление поезда, обязан:

1) стрелочные рукоятки (кнопки) установить в положение, соответствующее положению стрелок в маршруте, и убедиться в правильности установки маршрута по индикации на аппарате управления. На все стрелочные рукоятки (кнопки) стрелок, входящих в маршрут и охранных, надеть красные колпачки. Проверка правильности установки и запираения стрелок, положение которых не контролируется на табло, осуществляется в соответствии с пунктом 2.13.8 настоящей Главы. При электрической централизации с ящиком зависимости стрелки в маршруте, кроме того, запираются поворотом маршрутно-сигнальной рукоятки. После установки маршрута и проверки положения стрелок должна быть проверена свобода железнодорожного пути по маршруту следования поезда (лично работником, осуществляющим управление стрелками и светофорами, или по его указанию другим работником, указанным в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования), а также свобода изолированных стрелочных участков, входящих в маршрут, и смежных негабаритных участков;

2) при наличии маневровых маршрутов, соответствующий маршрут приема или отправления поезда замкнуть путем открытия попутных маневровых светофоров. Свобода пути по маршруту следования проверяется по индикации

на пульте (аппарате) управления, а при ее отсутствии – в порядке, указанном в подпункте 1 настоящего пункта. Машинисты поездов руководствуются показаниями пригласительного сигнала или соответствующим разрешением, выдаваемым на право проезда входного, маршрутного или выходного светофора с запрещающим показанием. Когда невозможно открыть маневровые светофоры (или при отсутствии маневровых маршрутов) стрелки замыкаются специальными кнопками «замыкание стрелок» или управляющими командами (при их наличии на пульте управления).

3) на железнодорожных станциях, оборудованных электрической централизацией с телеуправлением (кодовым управлением), при его неисправности перевод стрелок в положение, соответствующее маршруту, производится только с пульта резервного (местного) управления, с навешиванием красных колпачков на рукоятки. Правильность положения стрелок в маршруте проверяется по контрольным приборам на пульте резервного (местного управления), а свобода железнодорожного пути – лично работником, осуществляющим управление стрелками и светофорами или по его указанию другим работником, указанным в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции, или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования. Пользоваться частью табло центрального поста, относящейся к району кодового управления, запрещается;

4) приготовление маневровых маршрутов при невозможности открытия маневровых светофоров (из-за их неисправности или выключения) производится в порядке, указанном в подпункте 1 настоящего пункта.

2.13.16. Получив сообщение о нарушении нормальной работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики обязан определить, требуется ли выключение неисправного устройства из централизации (из зависимости), и сделать запись в журнале осмотра.

Работникам подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики запрещается:

1) приступать к устранению неисправностей устройств железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных станциях без разрешения дежурного по железнодорожной станции и без записи в журнале осмотра, за исключением случаев, предусмотренных в ПТЭ.

2) по окончании ремонта или устранении неисправности вводить в действие устройства железнодорожной автоматики и телемеханики, работа которых временно прекращалась, без совместной с работником, осуществляющим управление стрелками и светофорами, практической их проверки и не убедившись в исправности устройств железнодорожной автоматики и телемеханики и правильности индикации на аппарате управления.

2.13.17. Владелец инфраструктуры или владелец железнодорожных путей необщего пользования определяют порядок и сроки выключения централизованных стрелок, контрольных стрелочных замков с сохранением пользования сигналами.

На участках с диспетчерской централизацией выключение стрелок или изолированных участков для устранения неисправностей производится во всех случаях только после передачи железнодорожной станции на резервное управление.

Плановые работы, связанные с выключением устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, в соответствии с ежемесячными графиками, утвержденными уполномоченным представителем владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, производятся на основании телеграфного распоряжения указанных руководителей с назначением ответственного работника за обеспечение безопасности движения поездов.

Для оказания помощи работнику, осуществляющему управление стрелками и светофорами, и контроля за его действиями по обеспечению безопасности движения поездов при выключении стрелок с сохранением пользования сигналами, на железнодорожной станции должен присутствовать начальник железнодорожной станции или его заместитель.

При выключении указанных устройств с сохранением пользования сигналами, проверка положения и замыкания выключенного устройства в маршруте должна производиться особо, в порядке, установленном в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

После такой проверки прием или отправление первого поезда производится при запрещающем показании входного, выходного или маршрутного светофора. При этом маршрут приема или отправления поезда разрешается замыкать попутными маневровыми маршрутами в соответствии с подпунктом 2 пункта 2.13.15 настоящей Главы. Прием и отправление последующих поездов осуществляется по разрешающим показаниям входного, выходного или маршрутного светофоров.

Запрещается одновременно открывать входной (маршрутный) и выходной светофоры для пропуска поезда по железнодорожной станции, если в маршрут приема и отправления входит стрелка, выключенная с сохранением пользования сигналами. Открытие выходного светофора для безостановочного пропуска поезда в этом случае должно осуществляться лишь после проследования головой поезда входного (маршрутного) светофора.

При необходимости перевода выключенной стрелки для изменения маршрута или производства регулировочных работ со снятием крепления, перед тем как дать распоряжение о снятии крепления с остряков (остряка) и поворотного (подвижного) сердечника крестовины, работник, осуществляющий управление стрелками и

светофорами, обязан произвести на аппарате управления действия, исключающие возможность открытия сигналов по маршрутам, в которые входит данная стрелка. Во время перевода или производства регулировочных работ со снятием крепления, движение по стрелке запрещается.

По окончании перевода стрелки или регулировочных работ на ней, остряки (остряк) и поворотный (подвижный) сердечник крестовины закрепляются и запираются в требуемом положении в порядке, установленном владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, о чем ответственный работник докладывает работнику, осуществляющему управление стрелками и светофорами.

Охранные, в том числе спаренные стрелки (съезды) должны быть установлены в положение, исключающее враждебность маршрутов.

После получения доклада от работника железнодорожной станции (или личного убеждения) в правильном выполнении всех указанных действий, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, приводит кнопки (рукоятки) на пульте (аппарате) управления в соответствие с фактическим положением стрелки и продолжает пропуск поездов по разрешающим показаниям светофоров.

2.13.18. При выключении централизованных стрелок, изолированных участков, контрольных замков и других устройств без сохранения пользования сигналами, прием и отправление поездов производится при запрещающем показании входных, маршрутных и выходных светофоров, при этом проверка свободности железнодорожного пути, положения и замыкания каждой стрелки в маршруте производится в порядке, установленном в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

2.13.19. В каждом случае выключения стрелки или изолированного участка, работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики совместно с работником, осуществляющим управление стрелками и светофорами, по индикации на пульте (аппарате) управления должен проверить, выключено ли именно то устройство, о котором сделана запись в журнале осмотра.

Перед выключением стрелки или изолированного участка, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, или по его указанию оператор поста централизации обязан установить стрелки в требуемое положение и надеть на стрелочные рукоятки (кнопки) выключаемой стрелки или стрелок, входящих в выключаемый изолированный участок, красные колпачки.

Перед выключением, централизованная стрелка, по которой не запрещено движение ввиду производства работ, должна закрепляться и запирается в следующем порядке:

- 1) с сохранением пользования сигналами (без разъединения остряков) – на типовую скобу, закладку и навесной замок;
- 2) без сохранения пользования сигналами, если остряки отсоединяются от электропривода – на типовую скобу, закладку и навесной замок;
- 3) без сохранения пользования сигналами, если остряки не отсоединяются от электропривода – на закладку и навесной замок.

Подвижный сердечник крестовины закрепляется специальным устройством и запирается на навесной замок.

При ремонте или неисправности стрелки, когда нарушается механическая связь между остряками (разъединение остряков), ее остряки закрепляются в определенном положении в соответствии с инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утверждаемой владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Кроме того, прижатый остряк запирается на закладку и навесной замок.

При выключении спаренных стрелок без сохранения пользования сигналами, стрелка, на которой не производятся ремонтные работы, запирается на закладку и навесной замок, а с сохранением пользования сигналами – закрепляется типовой скобой и запирается на закладку и навесной замок.

Ключ (ключи) от запертой стрелки (спаренных стрелок) в течение всего периода выключения должен храниться у дежурного по железнодорожной станции (работника, выделенного для обслуживания стрелки, или руководителя, ответственного за обеспечение безопасности движения поездов).

Закрепление стрелки производится работником подразделения пути в соответствии с требованиями инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ с записью в журнале осмотра или передачей соответствующей телефонограммы. Ответственным за надежность закрепления остряков стрелки (подвижного сердечника крестовины) является работник подразделения пути. Запирание стрелки на закладку и навесной замок производится работником железнодорожной станции, который отвечает за правильность ее положения в маршруте и надежность запирания навесным замком, согласно указанию работника, осуществляющего управление стрелками и светофорами.

По окончании работ, до снятия крепления со стрелки, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, совместно с работником подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики должны проверить и

убедиться в соответствии положения стрелки (подвижного сердечника) положению стрелочной рукоятки (нажатию соответствующей кнопки) и контролю на пульте управления.

2.13.20. На железнодорожных станциях, оборудованных системами управления и контроля устройств железнодорожной автоматики и телемеханики на базе аппаратно-программных средств, порядок установки и запираения стрелок в маршруте устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем путей необщего пользования.

2.13.21. Отдельные стрелки или горловины железнодорожных станций, находящихся на диспетчерском управлении, могут быть переданы диспетчером поездным на местное управление при необходимости ремонта устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, не требующего по своему характеру предварительной записи в журнале осмотра. Переводить в этом случае переданные на местное управление стрелки для проверки правильности их работы разрешается работнику подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики.

ГЛАВА 14. ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО

2.14.1. Движением поездов на участке руководить только один работник – диспетчер поездной.

Приказы диспетчера поездного подлежат безоговорочному выполнению работниками, непосредственно связанными с движением поездов на данном участке.

Не допускается давать оперативные указания о движении поездов на участке, помимо диспетчера поездного.

Диспетчер поездной обязан:

1) максимально использовать технические средства для обеспечения заданных размеров движения, ускорения продвижения поездов, сокращения времени обработки их на железнодорожных станциях, более эффективно использовать вагонный парк, локомотивы и пропускную способность;

2) контролировать работу железнодорожных станций и принимать меры к выполнению заданий по формированию и отправлению поездов в соответствии с графиком движения и планом формирования поездов;

3) своевременно давать указания по движению поездов дежурным по железнодорожным станциям, а при необходимости и машинистам поездов;

4) осуществлять контроль за следованием поездов по перегонам, своевременным приёмом, отправлением и пропуском поездов железнодорожными станциями, особенно при обслуживании локомотивов одним машинистом, при нарушениях нормальной работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи, при обгонах и скрещении поездов: пассажирских, почтово-багажных, грузопассажирских, людских, повышенной массы и длины, длинносоставных, тяжеловесных, с опасными грузами класса 1 (ВМ) и негабаритными грузами с другими поездами;

5) принимать меры для выполнения графика и обеспечения безопасности движения поездов; исключения нарушений установленного времени непрерывной работы локомотивных бригад.

На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, а также на малоинтенсивных участках, железнодорожных станциях, на которых отменены дежурства дежурных по железнодорожным станциям, порядок движения поездов, обслуживаемых одним машинистом, а также перечень таких участков – устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

На участках с особо интенсивным движением поездов, не оборудованных диспетчерской централизацией, вождение поездов одним машинистом допускается при наличии дежурных по железнодорожным станциям.

2.14.2. Диспетчер поездной при вступлении на дежурство должен ознакомиться с поездным положением, проверить вступление на дежурство всех дежурных по железнодорожным станциям, сообщить им для сверки часов точное время, ознакомиться с положением на железнодорожных станциях, действующими на участке предупреждениями, в зависимости от обстановки дать железнодорожным станциям необходимые указания о предстоящей работе, в том числе по обеспечению безопасности движения.

На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, диспетчер поездной при вступлении на дежурство обязан проверить исправность технических средств и через начальников железнодорожных станций или других работников станций, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, ознакомиться с положением на железнодорожных станциях участка.

Прием и сдача дежурств диспетчеров поездных оформляется в журнале диспетчерских распоряжений (при его наличии) или графике исполненного движения.

2.14.3. На участках, не оборудованных устройствами для автоматической записи графика исполненного движения, диспетчер поездной обязан получать с железнодорожных станций, расположенных на участке, сообщения о времени прибытия, отправления или проследования каждого поезда. Получая такие сообщения, обращать особое внимание на строгое соблюдение железнодорожными станциями установленной нумерации, особенно с опасными грузами класса 1 (ВМ) и негабаритными грузами, тяжеловесными и длинносоставными, повышенной массы и длины.

На участках с интенсивным движением, а также оборудованных устройствами для автоматической записи графика исполненного движения, порядок передачи сообщений устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей общего пользования.

2.14.4. Диспетчер поездной ведет график исполненного движения, на котором отмечает данные о движении поездов, а также все нарушения нормальной работы на участке.

На графике исполненного движения указываются:

1) номера поездов и поездных локомотивов, фамилии машинистов, вес и условная длина поездов, поезда, требующие особых условий пропуска. Номера поездов, дополненные соответствующими буквами и индексами, отмечаются с этими буквами и индексами на графике исполненного движения;

2) время отправления, прибытия и проследования поездов по железнодорожным станциям участка;

3) данные об использовании локомотивов;

4) данные о поездной и грузовой работе железнодорожных станций по установленным периодам суток;

5) занятие приемоотправочных железнодорожных путей на промежуточных железнодорожных станциях отдельными вагонами или составами с указанием количества уложенных тормозных башмаков или стационарных устройств для закрепления вагонов;

6) снятие напряжения в контактной сети на главных и приемоотправочных железнодорожных путях железнодорожных станций, участка и перегонов;

7) действующие предупреждения, требующие снижения скорости;

8) движение поездов по неправильному железнодорожному пути перегона и неспециализированным железнодорожным путям железнодорожных станций;

9) закрытие перегонов, железнодорожных путей перегонов, главных и приемоотправочных железнодорожных путей железнодорожных станций и других устройств, обслуживающих движение;

10) задержки поездов и нарушения графика движения поездов, с указанием причин, их вызвавших.

При наличии на диспетчерском участке автоматизированного рабочего места, обеспечивающего автоматическое ведение графика исполненного движения, разрешается диспетчеру поездному вести график в электронном виде, контролируя при этом достоверность выдаваемой или получаемой информации. Кроме того, на отдельных участках с интенсивным движением поездов для записи необходимых для диспетчера поездного данных, касающихся движения поездов и грузовой работы, могут назначаться в помощь операторы или уполномоченные работники владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

2.14.5. Все распоряжения по движению поездов на участке диспетчер поездной передает дежурным по железнодорожным станциям и другим работникам, связанным с движением поездов, приказами, регистрируемыми (записываемыми) в необходимых случаях в журнале диспетчерских распоряжений.

Все переговоры диспетчера поездного по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи должны записываться регистратором переговоров.

2.14.6. Обязательной регистрации в журнале диспетчерских распоряжений подлежат следующие приказы:

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

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

3) о переходе с одних систем интервального регулирования движения поездов на другие;

4) об отправлении поездов по неправильному железнодорожному пути, не оборудованному двусторонней автоматической блокировкой, а также устройствами, обеспечивающими движение поездов по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивных светофоров;

5) об отправлении поездов с разграничением временем (в случаях и в порядке, предусмотренном Главе 7 к настоящим Правилам);

6) об отправлении поездов с опасными грузами класса 1 (ВМ), негабаритными грузами и соединенных;

7) о приеме и отправлении пассажирских, почтово-багажных, грузопассажирских и людских поездов на железнодорожные пути и с железнодорожных путей, не предусмотренных для этих операций техническо-распорядительным актом железнодорожной станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования;

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

9) о движении поездов при неисправности автоматической локомотивной сигнализации;

10) о порядке проследования опаздывающих пассажирских поездов;

11) об открытии и закрытии отдельных пунктов, действующих не круглосуточно;

12) о передаче на резервное управление железнодорожных станций на участках с диспетчерской централизацией;

13) о выдаче и отмене непредвиденных предупреждений;

14) об изменении порядка возвращения хозяйственных поездов;

15) в случаях, предусмотренных в пунктах 2.2.16 и 2.2.24 Главы 2 настоящих Правил.

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

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

Для сокращения времени на запись диспетчерских приказов по разрешению владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования могут применяться специальные штампы с нанесенными на них текстами наиболее часто даваемых приказов. Диспетчерские приказы могут регистрироваться с использованием автоматизированного рабочего места в порядке, установленном владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

2.14.7. Регистрируемые диспетчерские приказы дежурные по железнодорожным станциям или операторы при дежурных по железнодорожным станциям записывают в журнал диспетчерских распоряжений, а при наличии автоматизированного рабочего места дежурного по железнодорожной станции, делает отметку об ознакомлении с приказом в порядке, установленном владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

Записав диспетчерский приказ или сделав соответствующую отметку с указанием фамилии, дежурный по железнодорожной станции или оператор при дежурном по железнодорожной станции дословно повторяет диспетчеру поездному его содержание, называя свою фамилию. Убедившись в правильности приема приказа, диспетчер поездной подтверждает его словом «Выполняйте».

Время проверки приказа и фамилия лица, принявшего его, отмечаются в журналах диспетчерских распоряжений диспетчера поездного и дежурного по железнодорожной станции.

Если приказ диспетчера поездного принимает и записывает оператор при дежурном по железнодорожной станции, то последний обязан ознакомить дежурного по железнодорожной станции с содержанием приказа под подпись в журнале диспетчерских распоряжений.

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

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

2.14.8. Когда диспетчерский приказ адресуется нескольким железнодорожным станциям, передача текста приказа для его проверки осуществляется одним из дежурных по железнодорожным станциям или оператором при дежурном по железнодорожной станции по указанию диспетчера поездного, а дежурные по железнодорожной станции или операторы при дежурных по железнодорожным

станциям остальных станций обязаны в это время проверять, правильно ли записан приказ.

В случае регистрации приказа диспетчера поездного оператором при дежурном по железнодорожной станции, оператор обязан ознакомить дежурного по железнодорожной станции с содержанием приказа под подпись в журнале диспетчерских распоряжений.

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

1) распоряжения владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования в случаях производства предусмотренных планом ремонтно-путевых, строительных или восстановительных работ, а также ремонтных работ на контактной сети;

2) требования, полученного от машиниста остановившегося в пути поезда, или требования работников подразделений пути, железнодорожной автоматики и телемеханики, связи, электроснабжения при непредвиденной неисправности железнодорожного пути, сооружений и устройств, угрожающей безопасности движения поездов.

Полученное требование диспетчер поездной 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.

2.14.10. О закрытии перегона (железнодорожного пути) диспетчер поездной дает дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающих перегон, и путевым постам, если они есть на перегоне, один из следующих приказов:

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

2) «Для оказания помощи поезду №..., остановившемуся на ... км, ... путь перегона ... с ... ч ... мин. закрывается для движения всех поездов, кроме вспомогательного локомотива, отправляемого со станции ... для вывода остановившегося поезда на станцию ..." или "для подталкивания остановившегося поезда и последующего возвращения на станцию ...»;

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

На двухпутных и многопутных перегонах, когда один из железнодорожных путей закрыт, по остающемуся железнодорожному пути для поездов, отправляемых в правильном направлении, а при двусторонней автоматической блокировке или автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов в обоих направлениях сохраняются существующие системы интервального регулирования движения поездов.

При необходимости отправления по остающемуся железнодорожному пути поездов в неправильном направлении (если нет двусторонней автоматической блокировки) существующие системы интервального регулирования движения поездов по этому пути закрываются и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи с передачей приказа следующего содержания:

«С ... ч ... мин. по ... пути перегона ... действие блокировки закрывается и устанавливается движение поездов по телефонной связи по правилам однопутного движения».

В зависимости от поездной обстановки, приказ об установлении по остающемуся железнодорожному пути движения поездов по телефонным средствам связи может быть совмещен с приказом о закрытии железнодорожного пути.

2.14.11. Если одна из железнодорожных станций, ограничивающих закрываемый перегон, находится в распоряжении диспетчера поездного соседнего диспетчерского участка, то приказ о закрытии согласовывается с этим диспетчером поездным и дается ему в копии.

2.14.12. Перед передачей приказа о закрытии перегона или отдельного железнодорожного пути диспетчер поездной обязан вызывать лично дежурных по железнодорожным станциям, ограничивающих перегон, предупредить их о предстоящем закрытии, сообщить фамилию и должность руководителя работ, намечаемый порядок пропуска поездов по остающемуся железнодорожному пути и другие необходимые данные.

2.14.13. Открытие перегона или железнодорожного пути производится диспетчером поездным после получения уведомления об устранении возникших препятствий, окончании работ и освобождении перегона в порядке, предусмотренном в настоящих Правилах.

Полученное уведомление диспетчер поездной обязан записать в журнал диспетчерских распоряжений, указав время его поступления, должность и фамилию лица, от которого оно получено. Письменное уведомление или телефонограмма об окончании работ и возможности движения поездов должны храниться вместе с журналом диспетчерских распоряжений.

2.14.14. Об открытии перегона или железнодорожного пути диспетчер поездной дает дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающих перегон, и путевым постам, если такие на перегоне имеются, приказ следующего содержания:

«Приказ № ... от ... числа отменяется. Движение поездов по ... пути перегона ... с ... ч ... мин. восстанавливается по ... (указывается система интервального регулирования движения поездов)».

2.14.15. Если на двухпутном перегоне, не оборудованном устройствами для двустороннего движения по блокировке по каждому железнодорожному пути (в том числе по показаниям локомотивного светофора), диспетчер поездной в порядке регулировки отправляет поезд по неправильному железнодорожному пути, то после проверки свободности этого железнодорожного пути дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающих перегон, и путевым постам, если такие на перегоне имеются, дается приказ следующего содержания:

«С ... ч ... мин. движение ... (указывается четных или нечетных) поездов по ... пути перегона ... прекращается. Поезд № ... со станции ... отправьте по ... неправильному пути по телефонной связи по правилам однопутного движения».

Прежде чем передать такой приказ об отправлении по неправильному железнодорожному пути пассажирского поезда, в журнале диспетчерских распоряжений должен быть записан приказ уполномоченного представителя владельца инфраструктуры или владельца железнодорожного пути необщего пользования:

«Поезд № ... со станции ... отправьте по ... неправильному пути».

В случае пропуска по неправильному железнодорожному пути одного за другим двух и более поездов, текст приказа соответственно изменяется, при этом при наличии на перегоне путевых постов, они, в случае необходимости, могут быть использованы для разграничения попутно следующих по неправильному железнодорожному пути поездов, что также указывается в приказе диспетчера поездного.

Получив приказ о пропуске поезда по неправильному железнодорожному пути, дежурные по железнодорожным станциям обмениваются под контролем диспетчера поездного телефонограммами по формам, предусмотренным в пункте 2.6.33 Главы 6 настоящих Правил.

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

При отправлении по неправильному железнодорожному пути одного за другим нескольких поездов с разграничением путевыми постами, дежурные этих постов сообщают на смежные железнодорожные станции о проследовании поездов:

«Поезд № ... по ... неправильному пути проследовал в ... ч ... мин. Дежурный путевого поста».

На двухпутных электрифицированных участках с односторонней путевой блокировкой, на которых применяется одностороннее ограждение съёмных подвижных единиц, отправление поезда в порядке регулировки по неправильному железнодорожному пути диспетчер поезда обязан предварительно согласовать с энергодиспетчером. Перечень таких участков устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Отправление поезда по неправильному железнодорожному пути на двухпутных перегонах, оборудованных двусторонней блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, а также устройствами, обеспечивающими движение поездов по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивных светофоров, осуществляется по устному указанию диспетчера поезда и после переключения блокировки на соответствующее направление движения.

2.14.16. По получении уведомления с железнодорожной станции о прибытии поезда по неправильному железнодорожному пути диспетчер поезда восстанавливает на перегоне нормальное движение передачей приказа следующего содержания:

«Приказ № ... от ... числа отменяется. С ... ч ... мин. по ... пути перегона ... восстанавливается движение ... (указывается четных или нечетных) поездов по ... (указывается система интервального регулирования движения поездов)».

2.14.17. В случае необходимости отправления с железнодорожной станции поезда с остановкой на перегоне, не предусмотренной графиком движения (для посадки и высадки людей, погрузки и выгрузки грузов), с последующим прибытием на смежную железнодорожную станцию или с возвращением на железнодорожную станцию отправления, диспетчер поезда в соответствии с поездами обстановкой дает разрешение дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающих перегон, на отправление поезда, указывая время отправления поезда и продолжительность занятия им перегона (железнодорожного пути перегона).

Машинистам поездов, а также работникам, руководящим посадкой и высадкой людей, погрузкой и выгрузкой грузов, при отвлении таких поездов выдаются соответствующие предупреждения. После остановки на перегоне машинисты этих поездов возобновляют движение по сигналам указанных работников.

Диспетчер поездной или по его указанию дежурные по железнодорожным станциям при отправлении на перегон последующих попутных поездов обязаны уведомлять машинистов этих поездов посредством устройств технологической железнодорожной электросвязи о месте неграфиковой остановки поезда с указанием километра и пикета.

Отправление хозяйственных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава на закрытые перегоны (железнодорожные пути) осуществляется в порядке, предусмотренном в Главе 10 настоящих Правил.

2.14.18. Получив сообщение о неисправности на том или ином перегоне (железнодорожном пути) систем интервального регулирования движения поездов, диспетчер поездной записывает его в журнал диспетчерских распоряжений и, проверив через дежурных по железнодорожным станциям свободу перегона (железнодорожного пути), дает приказ следующего содержания об установлении движения по телефонным средствам связи:

«Ввиду неисправности (указывается система интервального регулирования движения поездов) на перегоне (или по ... пути перегона) с ... ч ... мин. движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи по правилам ... (однопутного или двухпутного) движения».

2.14.19. При наличии на перегонах путевых постов, приказ диспетчера поездного о переходе с одного вида связи на другой передается также дежурным путевых 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.

2.14.20. После получения уведомления о восстановлении действия систем интервального регулирования движения поездов, диспетчер поездной записывает его в журнал диспетчерских распоряжений и, проверив через дежурных по железнодорожным станциям свободу перегона (железнодорожного пути), дает дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающих перегон, приказ следующего содержания:

«Приказ № ... отменяется. С ... ч ... мин. движение поездов на перегоне ... (по ... пути перегона) восстанавливается по ... (указывается система интервального регулирования движения поездов)».

С указанного времени железнодорожные станции переходят на тот вид связи, который будет предусмотрен в приказе диспетчера поездного.

На двухпутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой для движения в одном направлении, приказ о восстановлении действия автоматической блокировки может быть передан до освобождения перегона от поездов, отправленных по правильному железнодорожному пути.

2.14.21. Открытие или закрытие отдельных пунктов или вспомогательных постов, работающих не круглосуточно, производится в порядке, утверждаемом владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, и оформляется приказом диспетчера поездного, передаваемым дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающих перегон:

«Действие поста ... км с ... ч ... мин. открыто (закрыто)».

2.14.22. На участках с электрической тягой диспетчер поездной должен работать во взаимодействии с энергодиспетчером и принимать меры по обеспечению нормальной работы устройств электроснабжения.

При повреждениях контактной сети, отключениях тяговых подстанций или снижении их мощности, диспетчер поездной совместно с энергодиспетчером устанавливает наиболее рациональный порядок пропуска поездов по участкам.

В период гололедообразования диспетчер поездной по заявкам энергодиспетчера предоставляет «окна» для плавки в контактной сети гололеда током высокого напряжения.

2.14.23. При неисправности поездной диспетчерской связи движение поездов производится без участия диспетчера поездного. Связь о движении поездов осуществляется непосредственно между дежурными по железнодорожным станциям.

При неисправности поездной диспетчерской связи, диспетчер поездной и дежурные по железнодорожным станциям делают соответствующие записи в журнале диспетчерских распоряжений.

О восстановлении действия поездной диспетчерской связи диспетчер поездной уведомляет всех дежурных по железнодорожной станции регистрируемым приказом.

2.14.24. Порядок работы диспетчеров поездных на малоинтенсивных участках, где штат работников, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов на железнодорожных станциях не предусмотрен, устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

ГЛАВА 15. ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ, ФОРМИРОВАНИЯ И ПРОПУСКА ПОЕЗДОВ С ВАГОНАМИ, ЗАГРУЖЕННЫМИ ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ КЛАССА 1 (ВЗРЫВЧАТЫМИ МАТЕРИАЛАМИ)

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.15.1. К опасным грузам класса 1 относятся взрывчатые вещества, способные к химическому превращению при внешних механических, электрических, термических и других воздействиях, а также пиротехнические средства, составы и изделия, содержащие одно или несколько взрывчатых, пиротехнических веществ (далее – ВМ).

Грузу ВМ его разработчиком должны быть присвоены: «наименование ВМ» и его «номер ООН» или его «Условный номер», которые включаются в нормативно-техническую документацию на груз (далее – НД), указываются в перевозочных документах.

Определение соответствия, предъявляемого к перевозке «Наименования ВМ», его «Номера ООН» или «Условного номера» сведениям НД производится отправителем, и железной дорогой не проверяется.

Подготовка ВМ к перевозке, упаковка, размещение маркировок и нанесение знаков опасности должны производиться с учетом требований действующих Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам (далее Правила перевозок ОГ).

При организации поездной и маневровой работы с вагонами, загруженными ВМ, следует руководствоваться правилами и инструкциями, действующими на железнодорожном транспорте, с учетом особых отметок, указанных отправителем в перевозочных документах, а также наличия штампов соответствующего вида и цвета.

В целях обеспечения безопасности отправитель ВМ обязан в верхнем правом углу лицевой стороны листа №1 «Оригинал накладной» проставить штампель красного цвета с буквами «ВМ», а при перевозке ВМ с условными номерами 119, 126, 137, 141, 179, 182 – штампель красного цвета – «Особо опасно, ВМ №...».

В зависимости от условий перевозки конкретного ВМ отправителем в графе 15 «Наименование груза» листа №1 «Оригинал накладной» проставляются следующие штампели красного цвета:

а) «Не спускать с горки» – при наличии этого требования в таблицах П.10.1 и П.10.2 Приложения № 10 к Правилам перевозок ОГ;

б) «Выключить тормоз» – для вагонов с ВМ, перевозка которых должна осуществляться с выключенными автотормозами, а также при перевозке таких ВМ в одном вагоне совместно с грузами, не требующими выключения автотормозов;

в) «Прикрытие» – дополненный отметкой: «по п. 3.6.6, схема А» или «по п. 3.6.6, схема Б»;

г) «Секция. Не расцеплять» – при перевозке ВМ в специализированных (в том числе рефрижераторных) вагонах, сформированных в составе транспортов в секции, сцепы по определенным, предусмотренным в НД для конкретного вида ВМ технологическим схемам (далее – секция (сцеп));

д) «В сопровождении специалиста»; «Охрана», «Ядовито» и другие.

На основании отметок и штампов, проставленных отправителем ВМ в накладной, причастные работники перевозчика проставляют аналогичные отметки и штампы в других перевозочных и поездных документах, подлежащих в соответствии с правилами перевозок грузов оформлению перевозчиком.

2.15.2. В вагонном листе формы ГУ-38 в графе «Код прикрытия» для вагонов с ВМ под условными номерами 115, 119, 121, 126, 128, 130, 134, 137, 141, 143, 148, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 182, 199 указывается код 9, для вагонов с остальными ВМ указывается код 3.

При этом для вагонов с ВМ, имеющих код прикрытия 9, в графе «Негабаритность, живность, ДБ, НГ» указывается код 7 (вагоны, не подлежащие роспуску с горки).

2.15.3. На сортировочных и участковых железнодорожных станциях, на станциях погрузки, выгрузки, перегрузки и/или перестановки вагонов с одной колеи на другую и при необходимости на других железнодорожных станциях разрабатывается местная инструкция о порядке работы с вагонами, загруженными ВМ. Указанная инструкция является приложением к технико-распорядительному акту станции или приложением к инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, она разрабатывается с учетом требований, изложенных в Правилах перевозок ОГ, и утверждается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

В инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, принимающих под выгрузку или отправляющих вагоны с ВМ, должны быть определены маршруты подачи и уборки указанных вагонов, скорости передвижения маневровых составов с ними, порядок следования через железнодорожные переезды и охраны маршрутов, а также другие меры, необходимые для обеспечения безопасности в зависимости от местных условий.

Запрещается передавать сведения о поездах с вагонами с ВМ и об отдельных вагонах с ВМ лицам, не участвующим в обслуживании таких поездов и вагонов.

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

2.15.4. При нахождении вне поездов на железнодорожных станциях вагоны с ВМ (за исключением вагонов, находящихся под накоплением на путях сортировочных парков) должны размещаться на специально выделенных путях, указанных в техническо-распорядительном акте станции или в инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования. Указанные вагоны должны быть сцеплены, надежно закреплены от самопроизвольного движения и ограждены переносными сигналами остановки. Закрепление вагонов, загруженных ВМ, на станционных железнодорожных путях производится порядком и по нормам, указанными в техническо-распорядительном акте станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Стрелки, ведущие на железнодорожные пути стоянки таких вагонов, устанавливаются в положение, исключающее возможность заезда на эти железнодорожные пути, и запираются. Порядок запираения и хранения ключей от этих стрелок указываются в техническо-распорядительном акте станции или в инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Вагоны с нарядами охраны или со специалистами грузоотправителя (грузополучателя) ставятся на том же или смежном железнодорожном пути на расстоянии не более 50 м от сопровождаемых ими вагонов с ВМ.

2.15.5. Вагоны с ВМ в поездах и при маневрах, а также при подаче (уборке) на подъездные железнодорожные пути предприятий и организаций должны иметь прикрытие, состоящее из вагонов в количестве, соответствующем минимально допустимым нормам, указанным в Правилах перевозок ОГ.

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, а также транспортеры ставятся в качестве прикрытия при условии постановки их не ближе второго вагона от вагонов с ВМ.

2.15.6. Перед подачей вагонов под погрузку ВМ уполномоченный работник железнодорожной станции порядком, установленным в техническо-распорядительном акте станции или в инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, обязан по журналу формы ВУ-14 убедиться в том, что вагоны осмотрены и признаны годными

в техническом отношении для перевозки ВМ в соответствии с требованиями Правил перевозок ОГ

2.15.7. Если в перевозочных документах на вагоны с ВМ или на вагоны из состава транспорта имеется штампель «Не спускать с горки», то маневровая работа по расформированию составов с указанными вагонами должна производиться с соблюдением требований п.3.6.10–3.6.20 Правил перевозок ОГ.

ФОРМИРОВАНИЕ ПОЕЗДОВ

2.15.8. Перевозка ВМ в вагонах, контейнерах осуществляется предусмотренными графиком движения грузовыми поездами (в том числе и тяжеловесными), сформированными с соблюдением норм по весу и длине поезда с учетом необходимости обеспечения требуемого прикрытия указанных вагонов, а также маршрутами, не превышающими вместимость приемоотправочных путей на попутных станциях.

При этом ВМ с условными номерами 119, 126, 137, 141, 179, 182, 350, 351, 352, 360, 361, 362, 363, 365 должны перевозиться только специальными поездами, порядок пропуска которых устанавливается перевозчиком.

Остальные ВМ в вагонах и/или контейнерах могут перевозиться между сортировочными и участковыми станциями в составе всех грузовых поездов в соответствии с планом формирования. Указанные вагоны с промежуточных станций на ближайшие сортировочные, участковые станции и в обратном направлении могут следовать в составе сборных, вывозных поездов или с диспетчерскими локомотивами, а между станциями узла и предузловыми станциями – в составе передаточных и вывозных поездов.

Сборный поезд, в составе которого размещены вагоны с ВМ, в том числе в контейнерах, должен обслуживаться составительской, и/или кондукторской бригадами перевозчика, и/или помощником машиниста, выполняющим обязанности главного кондуктора.

Запрещается ставить вагоны с ВМ в поезда:

1) пассажирские и почтово-багажные (кроме перевозок табельного оружия и боеприпасов к нему, воинских караулов и команд Министерства обороны Российской Федерации и Министерства внутренних дел Российской Федерации, других государственных военизированных организаций, а также нарядов военизированной охраны железнодорожного транспорта);

2) людские, а также имеющие в составе (кроме воинских эшелонов) отдельные вагоны с людьми (кроме вагонов, занятых личным составом эшелона);

3) соединенные;

4) с негабаритными грузами верхней третьей, нижней третьей и больших степеней, боковой четвертой и больших степеней негабаритности;

5) превышающие длину, установленную графиком движения поездов;

б) ближних назначений, если по плану формирования для отправки этих вагонов предусмотрены более дальние поезда

Кроме того, запрещается ставить вагоны с ВМ с условными номерами, указанными в пункте 2.15.2 настоящей Главы, в грузовые поезда, имеющие в своем составе вагоны с опасными грузами классов 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2 и 6.1, перечисленными в Правилах перевозок ОГ.

2.15.9. Запрещается прицепка к воинскому людскому поезду не принадлежащих эшелону вагонов с ВМ, негабаритными, радиоактивными грузами, а также цистерн с кислотами, сжиженными газами и из-под сжиженных газов, с легковоспламеняющимися жидкостями.

Вагоны с ВМ, а также контейнеры с ВМ, размещаются в формируемом составе поезда (считая от головы поезда) перед вагонами с легковоспламеняющимися жидкостями.

При перевозке ВМ транспортом в сопровождении уполномоченных лиц (караула, наряда) вагоны с ВМ, входящие в состав каждого транспорта, должны ставиться в формируемый поезд отдельной группой. При этом между находящимися в составе поезда группами вагонов разрешается ставить не более одного вагона, не относящегося к транспорту.

В составы поездов, в которых следуют транспорты с ВМ, могут ставиться вагоны с ВМ, не относящиеся к указанным транспортам.

В воинском эшелоне (далее – эшелон) допускается совместная перевозка вагонов с ВМ с вагонами, загруженными другими опасными грузами, принадлежащими этому эшелону, с постановкой между ними прикрытия – не менее одного вагона, который должен удовлетворять требованиям, предусмотренным Правилами перевозок ОГ.

Формирование поездов, в которых должны находиться транспорты, в том числе состоящие из секций (сцепов), а также группы вагонов, осуществляется с учетом обеспечения требуемых правил и норм прикрытия, установленных Правилами перевозок ОГ. Основанием для выполнения перевозки секций (сцепов) без постановки вагонов прикрытия является проставленный отправителем ВМ в накладной штамп «Секция. Не расцеплять».

Вагоны с ВМ, в том числе в контейнерах, подлежащими перевозке в сопровождении отряда охраны, размещаются в составе поезда одной группой. При этом вагоны одного назначения не должны разъединяться на всем пути следования, а личный состав указанного подразделения охраны, должен находиться от охраняемых им вагонов с ВМ не далее пяти вагонов, но не ближе установленных норм прикрытия.

Вагоны с уполномоченными для сопровождения ВМ лицами и подразделениями охраны могут размещаться в составе поезда, как впереди, так и сзади вагонов с ВМ, в том числе в контейнерах, с учетом предусмотренных настоящими Правилами требований по обеспечению прикрытия.

Не допускается совместная перевозка в одном контейнере ВМ, имеющих разные условные номера, кроме ВМ, входящих в комплект.

Запрещается совместная перевозка в одном вагоне или в контейнерах, загруженных в один вагон, ВМ:

- с опасными грузами других классов;
- с любыми неопасными жидкими грузами, смазками, нефтепродуктами, независимо от наличия и вида их упаковки.

Диспетчеры поездные, дежурные по железнодорожным станциям и маневровые диспетчеры при планировании поездной работы обязаны специально рассматривать возможность первоочередного отправления поступающих на железнодорожную станцию вагонов с ВМ меньшим количеством поездов.

2.15.10. Для сопровождения вагонов с ВМ ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, не далее чем за 5 вагонов от этих вагонов, должен ставиться вагон с тормозной площадкой или специально выделенный порожний крытый вагон.

Если группа вагонов, охраняемая ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, расположена в головной части поезда не далее, чем через 5 вагонов от электровоза или тепловоза, при отсутствии вагонов с тормозными площадками, разрешается проезд стрелков военизированной охраны в кабине локомотива поезда с предварительным их инструктажем машинистом о порядке проезда на локомотиве.

В составы поездов, в которых следуют воинские транспорты с ВМ, могут ставиться вагоны с ВМ, не относящиеся к указанным транспортам.

При сопровождении вагонов с ВМ специалистами или воинскими караулами грузоотправителя (грузополучателя), а также нарядами ведомственной охраны железнодорожного транспорта Российской Федерации, охраняемые вагоны ставятся в поезд одной группой. Если указанные вагоны включаются в поезд с прикрытием друг от друга вагонами с неопасными грузами или порожними, не относящимися к данной группе вагонов, такое прикрытия не должно превышать минимальных норм.

Постановка вагонов между вагонами с ВМ и вагонами сопровождения, входящими в состав специальной секции (схемы), не требуется.

2.15.11. В воинских эшелонах допускается совместная перевозка ВМ и других опасных грузов, принадлежащих данному эшелону, с постановкой между ними прикрытия – не менее одного вагона, который должен удовлетворять требованиям, предусмотренным в разделах 3.4 и 3.6 Правил перевозок ОГ.

Платформы и полувагоны с танками, самоходными артиллерийскими установками, артиллерийскими тягачами и крытыми бронетранспортерами, снабженными боекомплектами, могут следовать в составе воинского эшелона без прикрытия.

МИНИМАЛЬНЫЕ НОРМЫ ПРИКРЫТИЯ В ПОЕЗДАХ И ПРИ МАНЕВРАХ ДЛЯ ВАГОНОВ С ВЗРЫВЧАТЫМИ МАТЕРИАЛАМИ

Условия, при которых требуется прикрытие	Число вагонов прикрытия	
	По схеме А	По схеме Б
От ведущего локомотива: всех крытых специализированных вагонов с ВМ (независимо от вида тяги и топлива)	3	3
Платформ и полувагонов с ВМ от: Других видов локомотивов	3	3
От хвоста поезда с учетом последнего вагона, в том числе при подталкивании	3	3
От вагонов, занятых личным составом эшелона	3	3
От подвижного состава (вагонов, локомотивов в недействующем состоянии, кранов и других механизмов на железнодорожном ходу) с проводниками, специально выделенными работниками для сопровождения грузов, караулами, нарядами охраны	3	1
От вагонов с опасными грузами (кроме вагонов с опасными грузами классов 2, 3, 4, 5 и подкласса 6.1)	3	3
От вагонов с опасными грузами классов 2, 3, 4, 5 и подкласса 6.1	Запрещается	3
От порожних цистерн, предназначенных для перевозки опасных грузов	1	1
От вагонов с ВМ с условными номерами: 115, 119, 121, 126, 128, 130, 134, 137, 141, 143, 148, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 182, 199	3	3
От вагонов с прочими ВМ	3	0
От платформ и полувагонов с лесоматериалами стальными и железобетонными балками, рельсами, трубами и тому подобными грузами, погруженными с выходом за пределы концевой балки и транспортеров	1	1
От при маневрах и при подаче (уборке) вагонов с ВМ на подъездные пути	1	1

Примечание: 1. Схема А применяется для вагонов с ВМ с условными номерами: 115, 119, 121, 126, 128, 130, 134, 137, 141, 143, 148, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 182, 199.

2. Схема Б применяется для вагонов с прочими ВМ.

СЛЕДОВАНИЕ ПОЕЗДОВ С ВЗРЫВЧАТЫМИ МАТЕРИАЛАМИ

2.15.12. Вагоны с ВМ на всем пути их следования, включая технологические и непредвиденные остановки, должны находиться под непрерывной охраной караулов, нарядов, отрядов охраны, проводников и сопровождаться (при необходимости) специалистами в соответствии с требованиями, установленными Правилами перевозок ОГ.

Поезда, в составе которых имеются вагоны с ВМ, при следовании по участкам должны находиться под постоянным контролем причастных работников перевозчика, которые обязаны своевременно осуществлять меры, обеспечивающие беспрепятственное и безопасное следование этих поездов.

Владелец инфраструктуры при наличии технической возможности устанавливает порядок пропуска транзитных поездов, в составе которых имеются вагоны с ВМ, в обход крупных железнодорожных узлов. О предстоящем отправлении поезда, в составе которого имеются вагоны с ВМ, дежурный по станции формирования поезда заблаговременно сообщает поездному диспетчеру.

Особенности перевозки ВМ в эшелонах, транспортах установлены п.3.10 Правил перевозок ОГ.

2.15.13. При наличии в поезде вагонов с ВМ к номеру поезда причастными работниками перевозчика добавляются буквы «ВМ», которые вместе с номером поезда должны проставляться в журнале движения поездов, на графике исполненного движения, в письменных разрешениях и предупреждениях, выдаваемых машинисту поезда, в натуральных листах и других документах, связанных с приемом и отправлением поездов.

2.15.14. Поезда, в составе которых имеются вагоны с ВМ, должны приниматься на специально выделенные пути, указанные в техническо-распорядительном акте станции.

Перед отправлением с участковой, сортировочной станции поезда, в составе которого имеются вагоны с ВМ, поездной диспетчер обязан уведомить об этом посредством передачи установленным порядком изданного и зарегистрированного им диспетчерского приказа на последующие станции по маршруту следования такого поезда, а также диспетчерам соседних диспетчерских участков. При нахождении в поезде вагонов с ВМ, охраняемых ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, поездной диспетчер ставит об этом в известность начальника ближайшего подразделения (караула) ведомственной охраны, на участке которого расположена железнодорожная станция.

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

В исключительных случаях (при возникновении аварийной ситуации) состав поезда с ВМ может быть временно оставлен на промежуточной железнодорожной станции без локомотива по письменному приказу владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования. При этом руководители и работники соответствующих подразделений владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования обязаны принять все необходимые меры к ускорению отправления этого поезда по назначению. Возможность временного оставления вагонов с ВМ без локомотива на промежуточной железнодорожной станции должна быть согласована порядком, установленным п. 3.7.9. Правил перевозок ОГ.

2.15.16. Устранение технических и коммерческих неисправностей, обнаруженных в пути следования у отдельных вагонов с ВМ, сопровождаемых ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, а также у вагонов, входящих в состав секций специального железнодорожного подвижного состава (схем), воинских транспортов и эшелонов может производиться как с отцепкой и последующей подачей указанных вагонов на выделенные для этих целей железнодорожные пути, так и без отцепки от состава.

Отцепка на железнодорожных станциях отдельных вагонов с ВМ по техническим и коммерческим неисправностям от групп вагонов, охраняемых ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, допускается только в случаях, если обеспечивается охрана отцепляемых вагонов. В противном случае отцепляется вся охраняемая нарядом военизированной охраны группа вагонов. Начальник железнодорожной станции обязан вызвать дополнительный наряд ведомственной охраны и после его прибытия отправить исправные вагоны отцепленной группы по назначению.

Отцепка вагонов от воинских транспортов, а также от групп вагонов, следующих в сопровождении воинского караула или специалистов грузоотправителя (грузополучателя), запрещается. Устранение неисправностей или перегрузка грузов в исправные вагоны производится в соответствии с Правилами перевозок ОГ. По окончании ремонта или перегрузки груза вагоны должны быть включены в состав задержанного транспорта (группы вагонов) и отправлены по назначению порядком, установленным владельцем инфраструктуры или владельце пути необщего пользования.

При необходимости выполнения отцепочного ремонта вагонов, входящих в состав секции специального железнодорожного подвижного состава для перевозки ВМ, а также специально сформированных схем, такие вагоны могут быть отцеплены от секции (схемы) и поданы на ремонтные железнодорожные пути только с согласия и под наблюдением специалиста, сопровождающего груз, и или начальника караула. В этом случае весь состав секции (схемы), в которой обнаружен вагон, требующий

отцепочного ремонта, задерживается. Отремонтированные вагоны должны быть включены в соответствующее место секции (схемы). Если порожний вагон секции (схемы) из-за технической неисправности не может следовать до железнодорожной станции назначения, по заявке специалистов, сопровождающих груз, и/или начальника караула он может быть отцеплен от секции (схемы) и отправлен по новому назначению с соответствующим оформлением перевозочных документов.

Во всех указанных случаях задержанные вагоны воинского транспорта, секции специального железнодорожного подвижного состава (схемы), а также группы вагонов с ВМ в сопровождении ведомственной охраны железнодорожного транспорта Российской Федерации, воинского караула или специалистов грузоотправителя (грузополучателя) устанавливаются на железнодорожные пути, предусмотренные в техническо-распорядительном акте станции или в инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования для стоянки вагонов с ВМ в соответствии с требованиями пункта 2.15.19 настоящей Главы.

Порядок технического обслуживания и коммерческого осмотра поездов и вагонов с ВМ устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

2.15.17. При возникновении чрезвычайных происшествий при перевозке ВМ порядок информирования причастных устанавливается национальным законодательством.

Первоочередные меры и порядок действия при ликвидации аварийных ситуаций с ВМ в процессе перевозки их по железным дорогам устанавливаются правилами безопасности и порядком ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам. Работники, связанные с движением поездов, должны знать и четко выполнять правила безопасности и порядок ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их железнодорожным транспортом.

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

2.15.18. В указанных в пункте 2.15.17 настоящей Главы случаях, происшедших на перегоне, машинист поезда или главный кондуктор, если он сопровождает поезд, обязаны немедленно сообщить об этом поездному диспетчеру или дежурному по ближайшей железнодорожной станции для принятия мер. В случае аварии (сходе железнодорожного подвижного состава и тому подобное), пожара – сообщить об их обстоятельствах, наличии и расположении в составе поезда вагонов с ВМ и другими опасными грузами, передать номера аварийных карточек (указанных на оборотной стороне дорожной ведомости) или содержание аварийных карточек (в случае, когда они приложены к перевозочным документам). На электрифицированных участках диспетчер поезда, получив это сообщение, при необходимости должен дать указание энергодиспетчеру о снятии напряжения с контактной сети. Машинист поезда или главный кондуктор обязаны исходя из создавшейся обстановки осуществлять возможные меры по ликвидации аварийной ситуации и ее последствий, руководствуясь командами поездного диспетчера, требованиями должностной инструкции, аварийных карточек, указаниями специалистов, сопровождающих ВМ и другие опасные грузы.

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

2.15.19. При обнаружении в движущемся поезде с ВМ возгорания какого-либо груза или железнодорожного подвижного состава поезд должен быть остановлен. Место остановки поезда выбирается с учетом наименьших последствий, представляющих угрозу поражения людей и загрязнения окружающей среды, повреждения тоннелей, мостов, жилых и станционных зданий, складов, находящегося на путях железнодорожного подвижного состава.

После остановки поезда локомотивная бригада совместно с лицами, сопровождающими или охраняющими ВМ, обязаны немедленно произвести отцепку горящих вагонов и отвод их от другого железнодорожного подвижного состава, предварительно закрепив в установленном порядке оставшуюся часть состава и, с учетом особенностей данного груза до прибытия пожарной помощи принять возможные меры к ликвидации пожара в соответствии с требованиями, предусмотренными инструкцией владельца инфраструктуры по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе.

2.15.20. При возникновении аварийной ситуации с ВМ в пределах железнодорожной станции, дежурный по станции обязан сообщить о случившемся

диспетчеру поезвному и начальнику железнодорожной станции и установить возможность и условия дальнейшего пропуска поездов, производства маневровой работы и при необходимости принять меры к прекращению движения поездов и маневров.

В случае возникновения пожара или создания пожароопасной ситуации на объектах железнодорожной инфраструктуры или на другом подвижном составе, находящемся в непосредственной близости от вагонов с ВМ, причастными работниками должны быть приняты срочные меры по удалению вагонов с ВМ на безопасное расстояние, но не менее чем на 100 м от зоны пожара.

2.15.21. Обо всех происшествиях с такими поездами и вагонами поездной диспетчер обязан сообщить уполномоченному представителю владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования и совместно с ними незамедлительно принять меры к быстрой ликвидации последствий аварийных ситуаций.

2.15.22. 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 ОГ.

ГЛАВА 16. НОРМЫ И ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА ЗАКРЕПЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ТОРМОЗНЫМИ БАШМАКАМИ

2.16.1. Составы поездов, группы или отдельные вагоны и другой железнодорожный подвижной состав, оставляемые на станционных железнодорожных путях, а также на железнодорожных путях необщего пользования без локомотива, во всех случаях должны быть надежно закреплены от самопроизвольного движения тормозными башмаками, ручными тормозами (пружинным стояночным тормозом) или другими стационарными средствами закрепления до отцепки локомотива по нормам, предусмотренным в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, с учетом местных условий.

2.16.2. Тормозные башмаки при закреплении составов поездов должны укладываться под крайние вагоны, за исключением находящихся под накоплением на путях сортировочного (сортировочно-отправочного) парка. Если тормозной башмак укладывается не под крайний вагон закрепляемой группы, то должна быть дополнительно проверена надежность сцепления с этим вагоном всех других вагонов этой группы со стороны спуска.

Тормозные башмаки должны быть исправными и укладываться таким образом, чтобы носок полоза башмака касался обода колеса. В случае закрепления двумя и более тормозными башмаками, не допускается их укладывать под одну колесную пару.

2.16.3. Тормозные башмаки должны иметь маркировку (клеймо) и храниться в местах, установленных владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования (на специальных площадках, стеллажах и тумбочках, в ящиках на междупутьях и других местах, где должна обеспечиваться их сохранность).

Маркировка (клеймо) тормозных башмаков, применяемых на железнодорожных станциях железнодорожного транспорта общего пользования должна содержать код железнодорожной станции (по единой сетевой разметке), порядковый номер тормозного башмака и другую необходимую информацию, указывающую на их принадлежность.

Маркировка (клеймо) тормозных башмаков, применяемых на железнодорожных путях необщего пользования, примыкающих непосредственно или через другие железнодорожные пути необщего пользования к железнодорожным путям общего пользования, должна содержать код железнодорожной станции примыкания (по единой сетевой разметке), порядковый номер тормозного башмака и другую необходимую информацию, указывающую на

его принадлежность.

Тормозные башмаки, применяемые для закрепления железнодорожного подвижного состава, должны быть окрашены в цвет, при котором они более заметны. Тормозные башмаки, применяемые для торможения вагонов, могут не окрашиваться, и вместо порядкового номера могут иметь номер пучка объединенных железнодорожных путей (железнодорожного пути), за которым закреплены тормозные башмаки.

2.16.4. Запрещается применять для закрепления железнодорожного подвижного состава, торможения вагонов и в качестве охранных неисправные тормозные башмаки, тормозные башмаки, не имеющие установленной маркировки (клеймения) или имеющие маркировку (клеймение), которую невозможно прочесть, с облещенным или замасленным (замазанным) ползком (подошвой), а также не окрашенные тормозные башмаки при их использовании для закрепления или в качестве охранных.

2.16.5. Эксплуатация тормозного башмака должна быть прекращена при изломе или изгибе конструкции его элементов, взаимодействующих с колесом закрепляемого подвижного состава или рельсом (лопнувшая головка или упорная площадка, покоробленный, изогнутый полз или подошва, разрыв крепления элементов конструкции). Другие неисправности, при которых прекращается эксплуатация тормозного башмака устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем пути необщего пользования на основании эксплуатационной документации.

Порядок маркировки (клеймения), выдачи, хранения, а также действий при потере тормозных башмаков и других переносных средств закрепления железнодорожного подвижного состава устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.16.6. Запрещается подкладывать под колеса подвижного состава для закрепления посторонние предметы и устройства, не предусмотренные техническо-распорядительным актом станции.

2.16.7. Конструкция применяемых тормозных башмаков, применяемых для эксплуатации на железнодорожных путях общего и необщего пользования должна обеспечивать сопротивление движению одного вагона, закрепленного на горизонтальной площадке одним тормозным башмаком, не менее 1 тс. Применение требуемых материалов и способов крепления элементов в составе конструкции тормозных башмаков обеспечивается изготовителем.

2.16.8. При закреплении подвижного состава тормозными башмаками необходимо руководствоваться следующими минимальными нормами:

1) на горизонтальных железнодорожных путях и железнодорожных путях с

уклонами до 0,0005 включительно – по одному тормозному башмаку для закрепления любого количества вагонов с обеих сторон (состава, группы вагонов или одиночного вагона);

2) на железнодорожных путях с уклонами более 0,0005 нормы закрепления определяются по следующим расчетным формулам:

а) при закреплении одиночных вагонов, а также составов или групп, состоящих из однородного по весу (брутто) железнодорожного подвижного состава: грузовых груженых или порожних вагонов независимо от их рода, пассажирских вагонов, моторвагонного подвижного состава; рефрижераторных вагонов при условии, что в группе (секции) все вагоны груженые или все порожние (в том числе порожняя секция с машинным отделением); сплотов локомотивов в недействующем состоянии;

б) при закреплении смешанных (разнородных по весу) составов или групп, состоящих из груженых и порожних вагонов или груженых вагонов различного веса, при условии, что тормозные башмаки укладываются под вагоны с нагрузкой на ось не менее 15 т (брутто), а при отсутствии таких вагонов – под вагоны с меньшей нагрузкой на ось, но максимальной для закрепляемой группы.

При соблюдении условий, указанных в абзацах «а» и «б» подпункта 2 настоящего пункта, применяется следующая формула:

$$(1)$$

где: К – необходимое количество тормозных башмаков, шт.;

п – количество осей в составе (группе), шт.;

і – средняя величина уклона пути или отрезка железнодорожного пути в тысячных;

$(1,5і + 1)$ – количество тормозных башмаков на каждые 200 осей;

в) при закреплении смешанных составов или групп, состоящих из разнородных по весу вагонов, если тормозные башмаки укладываются под порожние вагоны, вагоны с нагрузкой менее 15 т на ось брутто, не являющиеся самыми тяжёлыми вагонами в группе, или под вагоны с неизвестной нагрузкой на ось, применяется следующая формула:

$$(2)$$

Нормы закрепления, рассчитанные по данным формулам, указываются в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Использование автоматизированных систем для расчета необходимого количества тормозных башмаков определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

2.16.9. На железнодорожных путях, имеющих уклон, башмаки укладываются со стороны спуска. При величине уклона более 0,0005 до 0,001 включительно вагоны закрепляются дополнительно одним тормозным башмаком и со стороны, противоположной спуску.

2.16.10. На станционных железнодорожных путях с сильно замасленными поверхностями рельсов (железнодорожные пути погрузки наливных грузов, очистки и промывки цистерн и т.п.) указанные в пункте 2.16.8 настоящей Главы нормы закрепления увеличиваются в 1,5 раза.

2.16.11. При получении дробного значения количество тормозных башмаков округляется до большего целого числа.

2.16.12. На железнодорожных путях с ломаным профилем нормы закрепления составов поездов или групп вагонов, располагающихся в пределах всей длины железнодорожных путей, исчисляются по средней величине уклона для всей длины железнодорожного пути. Если вагоны оставляются на отдельных отрезках железнодорожных путей, то их закрепление тормозными башмаками должно производиться по нормам, соответствующим фактической величине уклона данного отрезка.

2.16.13. При закреплении поданной под выгрузку (погрузку) группы вагонов тормозные башмаки должны укладываться под вагоны, которые подлежат разгрузке в последнюю очередь (погрузке в первую очередь), или норматив закрепления для них должен исчисляться в соответствии с абзацем «в» подпункта 2 пункта 2.16.8 настоящей Главы.

2.16.14. Получив сообщение об ожидаемом сильном ветре или при возникновении такого ветра, если сообщения об этом и не передано лица, ответственные за закрепление железнодорожного подвижного состава, каждый на своем участке обязаны проверить надежность закрепления железнодорожного подвижного состава от самопроизвольного движения и уложить дополнительно тормозные башмаки исходя из следующих норм.

При сильном (более 15 м/с) ветре, направление которого совпадает с направлением возможного самопроизвольного движения подвижного состава, рассчитанная в соответствии с пунктом 2.16.8 настоящей Главы норма закрепления увеличивается укладкой под колеса вагонов трех дополнительных тормозных башмаков (на каждые 200 осей закрепляемой группы), а при штормовом (более 21 м/с) ветре – семи тормозных башмаков.

2.16.15. При закреплении моторвагонного подвижного состава, локомотивов в недействующем состоянии, а в исключительных случаях другого железнодорожного подвижного состава (при отсутствии достаточного количества тормозных башмаков) могут быть использованы ручные тормоза железнодорожного подвижного состава из расчета: 5 тормозных осей заменяют 1 тормозной башмак.

На горизонтальных железнодорожных путях или железнодорожных путях с уклоном 0,0005 и менее допускается приводить в действие ручной тормоз одного вагона (локомотива) в любой части сцепленной группы железнодорожного подвижного состава взамен тормозных башмаков с обеих ее сторон.

2.16.16. На железнодорожных путях с уклонами, не превышающими 0,0025, разрешается при смене локомотивов пассажирских поездов использовать для закрепления состава автоматические тормоза поезда в течение не более 15 минут. В случае невозможности смены локомотивов в течение указанного времени подвижной состав должен быть закреплён тормозными башмаками по установленной норме.

2.16.17. Машинистам поездов, прибывших на железнодорожную станцию, запрещается отцеплять локомотив от состава, не получив сообщения о его закреплении в соответствии с нормами, установленными технико-распорядительным актом станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования. Такое сообщение передается машинисту в порядке, устанавливаемом в технико-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования. Перед отцепкой локомотива от поезда или группы закрепляемого подвижного состава машинист во всех случаях обязан затормозить состав автоматическими тормозами.

2.16.18. В тех случаях, когда состав поезда или группа вагонов, оставляемые без локомотива, расцепляется и разъединяется для обеспечения прохода пассажиров, каждая часть такого состава должна закрепляться тормозными башмаками в соответствии с нормой, которая соответствует фактическому профилю того отрезка железнодорожного пути, где будет стоять расцепленная часть состава.

2.16.19. Вагоны и специальный подвижной состав, прибывшие на железнодорожную станцию и оставляемые без действующего локомотива должны быть поставлены, как правило, на железнодорожные пути с приведенным уклоном, не превышающим 0,0025.

На путях или участках путей с приведенным уклоном более 0,0025 оставление вагонов и другого железнодорожного подвижного состава без локомотива не допускается при наличии хотя бы одного из следующих условий:

– со стороны спуска маршрут следования других поездов не огражден от закрепляемого подвижного состава предохранительным устройством или не изолирован взаимным расположением железнодорожных путей и стрелок;

– со стороны спуска для закрепления не применяются стационарные устройства закрепления, технические параметры которых позволяют удерживать закрепляемый подвижной состав при фактическом значении уклона пути.

2.16.20. Закрепление железнодорожного подвижного состава, оставляемого на путях для длительной (более 24 часов) стоянки должно производиться с накатом колес на тормозные башмаки или с использованием стационарных средств закрепления. Правильность и надежность закрепления на тормозные башмаки проверяются начальником железнодорожной станции, его заместителем или дежурным по железнодорожной станции.

2.16.21. Порядок закрепления с указанием норм закрепления на железнодорожных путях, ответственных за выполнение операций по установке и снятию средств закрепления, а также контролирующих выполнением указанных операций приводится в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

2.16.22. При использовании для закрепления вагонов и подвижного состава, оставляемого без локомотива стационарных устройств закрепления или других средств закрепления, необходимые минимальные нормы устанавливаются в соответствии с технической документацией на эти устройства и указываются в техническо-распорядительном акте станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

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

1) при закреплении составов поездов:

а) на главных и приемоотправочных железнодорожных путях руководит и контролирует закрепление дежурный по железнодорожной станции, а в отдельных маневровых районах – маневровый диспетчер;

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

в) машинисту поездного локомотива запрещается отцеплять локомотив от состава без разрешения дежурного по железнодорожной станции, переданного по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи, а также

через уполномоченного работника железнодорожной станции, производящего закрепление, или лично;

г) изъятие тормозных башмаков из-под состава разрешается только по указанию дежурного по железнодорожной станции, переданному исполнителю этой операции по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи, через другого работника железнодорожной станции или лично;

д) дежурный по железнодорожной станции может дать указание об изъятии тормозных башмаков только после убеждения в фактической прицепке локомотива к составу по докладу машиниста по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи или через работника железнодорожной станции.

2) при маневровой работе:

а) при производстве маневров ответственным за закрепление железнодорожного подвижного состава является руководитель маневров;

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

в) лицо, распоряжающееся маневрами, убеждается в соответствии переданного машинистом и руководителем маневров сообщения нормам закрепления вагонов, установленным в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования для конкретного железнодорожного пути, и дает разрешение на выезд локомотива (маневрового состава) с железнодорожного пути (из данного маневрового района).

Порядок ведения номерного учета тормозных башмаков устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.16.24. Локомотивы, специальный самоходный и моторвагонный подвижной состав должны быть снабжены тормозными башмаками на случай необходимости закрепления подвижного состава при незапланированной остановке на перегоне. Количество тормозных башмаков для каждого типа тягового и самоходного

подвижного состава устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования для конкретных участков исходя из условия надежного закрепления обращающихся составов, но не менее четырех штук на указанную единицу подвижного состава.

2.16.25. При возникновении опасности самопроизвольного движения железнодорожного подвижного состава на перегон работники железнодорожной станции обязаны немедленно использовать все имеющиеся в их распоряжении средства для его остановки. При самопроизвольном движении железнодорожного подвижного состава на перегон дежурный по железнодорожной станции обязан, используя все имеющиеся в его распоряжении средства, сообщить об этом машинистам поездов, находящихся на перегоне, диспетчеру поезвному, дежурным по путевым постам, дежурным по смежным станциям, дежурным по железнодорожным переездам и другим работникам, чтобы задержать встречные поезда и принять меры к остановке ушедшего железнодорожного подвижного состава.

ГЛАВА 17. ПОРЯДОК ПОСТАНОВКИ В ПОЕЗДА ВАГОНОВ С ГРУЗАМИ, ТРЕБУЮЩИМИ ОСОБОЙ ОСТОРОЖНОСТИ, И СПЕЦИАЛЬНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

2.17.1. Вагоны (цистерны) с грузами, требующими особой осторожности, при постановке в поезда и при выполнении маневров должны иметь прикрытие, условия и нормы постановки которого определены Правилами перевозок грузов на железнодорожном транспорте.

Информация об особых свойствах перевозимого груза, а также требуемые нормы прикрытия указываются грузоотправителем в перевозочных документах.

2.17.2. Одиночные вагоны с исправными ходовыми частями, непригодные для следования в составе поезда, должны пересылаться к пунктам ремонта только отдельными локомотивами после составления вагонными депо или промывочно-пропарочными станциями установленных пересылочных документов.

2.17.3. Порядок постановки в поезда и производства маневровой работы с транспортерами и вагонами, загруженными негабаритными и/или тяжеловесными грузами, определяется действующими нормативными документами, а также специальными указаниями владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования согласно которым:

– вагоны с грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й степеней, должны иметь прикрытие с головы и хвоста поезда не менее одного вагона с габаритным грузом или порожнего;

– вагоны с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности (кроме грузов негабаритности 1-й – 3-й степеней) запрещается ставить в длинносоставные поезда;

– вагон с контрольной рамой отделяется от локомотива одной порожней платформой для улучшения видимости контрольной рамы;

– вагон с негабаритным грузом нижней и боковой негабаритности 6-й степени или со сверхнегабаритным грузом ставится в состав поезда не ближе 20 вагонов, а при перевозке в специальном поезде с отдельным локомотивом не ближе 5 вагонов от вагона с контрольной рамой;

– вагон с негабаритным грузом нижней и боковой негабаритности 6-й степени или со сверхнегабаритным грузом должен иметь прикрытие от хвоста поезда не менее одного вагона с габаритным грузом или порожнего;

– в составы поездов разрешается включать груженные транспортеры грузоподъемностью до 240 т включительно;

– груженные транспортеры с числом осей 12 и более (кроме транспортеров сцепного типа грузоподъемностью 120 т с одной или двумя промежуточными платформами) при постановке в поезд должны с каждой стороны иметь не менее

двух вагонов прикрытия, при следовании в одном поезде нескольких таких транспортеров между ними ставится дополнительно не менее трех вагонов прикрытия, в качестве которых могут быть использованы четырехосные груженые вагоны с грузом массой не более 40 т или порожние вагоны любого типа;

– порожние транспортеры, имеющие восемь и более осей, а также порожние и груженые транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120 т (первые четыре цифры номера которых 3960 и 3961) и грузоподъемностью 240 т (первые четыре цифры номера которых 3974) при следовании их в поездах весом более трех тысяч тонн разрешается ставить только в последнюю четверть состава поезда;

– груженые и порожние транспортеры, имеющие восемь и более осей, кроме 8-осных площадочных (первые четыре цифры номера которых 3912), платформенных (первые четыре цифры номера которых 3935), колодезных (первые четыре цифры номера которых 3948) запрещается ставить в поезда, которые следуют с подталкиванием.

2.17.4. Курсирование хоппер-дозаторов по железнодорожным путям общего пользования допускается порядком, установленным владельцем инфраструктуры на основании технической документации.

Количество хоппер-дозаторов в каждом маршруте определяется исходя из технологических требований и условий разгрузки.

Порожние и груженые хоппер-дозаторные маршруты, курсирующие в составе менее установленной графиком движения поездов нормы по длине или весу поезда, разрешается пополнять любым железнодорожным подвижным составом, не требующим отцепок на промежуточных железнодорожных станциях и не ограничивающим скорости движения маршрутов. Скорости следования таких грузовых поездов не должны превышать скоростей движения находящихся в поезде хоппер-дозаторов.

Информацию о готовности груженого или порожнего хоппер-дозатора к следованию по участку, максимально допускаемых скоростях движения и приведению его разгрузочно-дозировочных устройств в транспортное положение, лицо, уполномоченное грузоотправителем (владельцем подвижного состава) указывает в перевозочных документах.

Порядок отправления хоппер-дозаторов в грузовых поездах устанавливается владельцем инфраструктуры.

Перед отправлением хоппер-дозаторов отправитель приводит их в полное транспортное положение, а о готовности к следованию и допускаемых скоростях движения – делает на железнодорожной станции отправления соответствующую запись в перевозочных документах.

2.17.5. Курсирование по железнодорожным путям общего пользования вагонов-самосвалов (думпкаргов) производится порядком, установленным владельцем инфраструктуры в соответствии с технической документацией.

Курсирование по железнодорожным путям необщего пользования вагонов-самосвалов (думпкаргов) производится порядком, установленным владельцем этих железнодорожных путей.

Информацию о готовности груженого или порожнего вагона-самосвала (думпкара) к следованию по участку, максимально допускаемых скоростях движения и приведению его разгрузочных устройств в транспортное положение, лицо, уполномоченное грузоотправителем (владельцем подвижного состава) указывает в перевозочных документах.

Пополнение думпкарных маршрутов разрешается только таким железнодорожным подвижным составом, который не требует отцепки на промежуточных железнодорожных станциях и не ограничивает скорости думпкарных маршрутов.

Пересылка в поездах думпкаргов, направляемых в ремонт, производится только в порожнем состоянии со скоростью не более 60 км/ч; пересылка из ремонта производится со скоростями, установленными для грузовых поездов (для думпкаргов ВС-100 и 2ВС-105 со скоростью не более 80 км/ч), при этом думпкары моделей 31-675, 31-675-01, 31-676, 31-676-01, 6ВС-60, 7ВС-60 и ВС-66 могут ставиться в любой части поезда, а все остальные – последними в хвосте грузового поезда.

2.17.6. Специальный подвижной состав отправляется с железнодорожных станций для следования в нерабочем состоянии (в грузовых поездах или с отдельными локомотивами) только по заявкам организаций – владельцев этого специального железнодорожного подвижного состава.

Подготовка специального железнодорожного подвижного состава к следованию в нерабочем состоянии производится отправителем в соответствии с требованиями, предусмотренными в технических условиях (инструкциях), разрабатываемых для соответствующего специального железнодорожного подвижного состава или в соответствии с его паспортными данными. О приведении специального железнодорожного подвижного состава в транспортное положение отправителем должна быть сделана отметка в перевозочных документах.

Возможность транспортировки специального подвижного состава в составе грузового поезда и условия транспортирования определяются владельцем специального подвижного состава и указывается в перевозочных документах.

Постановка специального железнодорожного подвижного состава в составы грузовых поездов производится в соответствии с положениями, предусмотренными в технических условиях (инструкциях) или в паспортных данных, определяющих

порядок эксплуатации соответствующего специального железнодорожного подвижного состава.

Основанием для передислокации является оформленный перевозочный документ.

Если в соответствии с техническими условиями (инструкциями) или паспортными данными специальный железнодорожный подвижной состав должен следовать со скоростью менее установленной в графике движения для грузовых поездов, то в отметке о приведении специального железнодорожного подвижного состава в транспортное положение отправитель должен указать эту скорость.

2.17.7. Локомотивы, моторвагонный подвижной состав в недействующем состоянии отправляются по заявкам их владельцев, руководителей ремонтных предприятий после технического обслуживания и комиссионной проверки их технического состояния, что оформляется соответствующим актом. В акте, который предъявляется вместе с заявкой, указывается разрешаемая скорость следования локомотива, моторвагонного подвижного состава. Второй экземпляр акта вручается проводнику локомотива, моторвагонного подвижного состава, третий экземпляр остается у отправителя.

Электровозы и тепловозы, отправляемые в недействующем состоянии, ставятся в грузовом поезде вслед за ведущим локомотивом, но не более двух односекционных или одного трехсекционного или двухсекционного локомотива.

Пересылка большего количества локомотивов разрешается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования при условии отправления локомотивов с нагрузкой не более 8,1 т на погонный метр сплотками в количестве от 3 до 10 двухсекционных, 7 трехсекционных или 20 односекционных локомотивов (не считая ведущего локомотива), при этом ведущим локомотивом может быть один из локомотивов сплотки.

При пересылке в грузовых поездах моторвагонного подвижного состава, последний ставится в хвост грузового поезда.

Паровозы с тендерами, отправляемые в холодном состоянии, ставятся вслед за ведущим локомотивом в количестве, устанавливаемом владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Постановка холодного паровоза в голове поезда при двойной тяге производится в зависимости от верхнего строения пути и искусственных сооружений и разрешается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Паровозы с четырех- и шестисными тендерами разрешается отправлять тендером вперед, паровозы с трехосными тендерами ставятся в поезд только трубой вперед.

2.17.8. Перемещение спецформирований производится по заявкам их начальников в порядке, устанавливаемом владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.17.9. Вагоны метрополитенов пересылаются сплотками, сформированными из вагонов метрополитена (до 12 вагонов) и 2 порожних грузовых вагонов прикрытия, оборудованных переходными сцеплениями, устанавливаемыми взамен типовых головок автосцепок и прицепляемых по одному с каждой стороны сплотки. Для сопровождения вагонов метрополитена отправителем выделяются проводники, для проезда которых используется в летнее время один из вагонов метрополитена, а в зимнее время вагон-теплушка, используемый в качестве одного из вагонов прикрытия.

Для определения пригодности к следованию пересылаемые вагоны метрополитенов осматриваются комиссией, назначаемой отправителем. В состав комиссии включается представитель пункта технического обслуживания вагонов владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования. Комиссия составляет в трех экземплярах акт проверки технического состояния отправляемых вагонов по установленной форме. Первый экземпляр акта остается в организации, отправляющей вагоны, второй – вручается старшему группы проводников и третий – используется для заявки железнодорожной станции на отправление вагонов.

Транспортировка подготовленной сплотки производится отдельным локомотивом. Постановка вагонов метрополитена в состав поезда, а также пропуск их через сортировочные горки не допускается.

Пропуск вагонов метрополитена по железнодорожным путям устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования на основании конструкторской документации

ГЛАВА 18. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ О ПОРЯДКЕ ДВИЖЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА КОМБИНИРОВАННОМ ХОДУ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.18.1. Настоящая глава определяет основные правила движения специального подвижного состава на комбинированном ходу (далее – СПК)

2.18.2. Каждая единица СПК должна иметь отличительные четкие знаки и надписи в соответствии с требованиями конструкторской и эксплуатационной документации.

Для движения по железнодорожным путям СПК должен быть оборудован устройствами, в соответствии с требованиями технической и эксплуатационной документации, утверждаемой владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

СПК должен обеспечивать надежное шунтирование рельсовых цепей, при движении иметь сигналы в соответствии с Приложением 1 к ПТЭ.

2.18.3. Управлять СПК имеют право только машинисты, установленные приказом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

2.18.4. Заезд (съезд) СПК на железнодорожный путь может производиться на путях перегонов, отдельных путях железнодорожных станций или путях необщего пользования, в том числе на специально оборудованных площадках.

2.18.5. Ответственным за безопасность движения и людей, находящихся на СПК, при движении является машинист, при производстве работ – руководитель работ, назначаемый владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования соответственно.

2.18.6. Количество перевозимых людей и груза не должны превышать норм, установленных технической и эксплуатационной документацией.

2.18.7. Сцепление СПК между собой и с другим железнодорожным подвижным составом допускается только типовыми устройствами и должно производиться в соответствии с технической и эксплуатационной документацией.

2.18.8. Допускаемые скорости движения СПК устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования соответственно.

2.18.9. Порядок допуска СПК к эксплуатации, порядок движения СПК при диспетчерской централизации, а также другие меры обеспечения безопасности движения по отдельным пунктам и перегонам на путях общего и необщего

пользования устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования соответственно.

ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА КОМБИНИРОВАННОМ ХОДУ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ

2.18.10. Перед заездом (съездом) СПК на железнодорожный путь железнодорожной станции, руководитель работ оформляет в журнале осмотра на данной станции запись о месте заезда (съезда) с указанием мер безопасности движения. Порядок заезда (съезда) СПК на железнодорожный путь устанавливается нормативным документом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

2.18.11. Дежурный по железнодорожной станции, ознакомившись с записью, обязан доложить диспетчеру поезвному о предстоящем заезде (съезде) и запросить его согласие.

2.18.12. Получив согласие диспетчера поездного, дежурный по железнодорожной станции подписывает в журнале осмотра запись с отметкой времени, разрешая руководителю работ начать ограждение места заезда (съезда) СПК, а также при необходимости – смежных с ним путей.

2.18.13. Перед заездом (съездом) СПК руководитель работ должен получить от дежурного по железнодорожной станции устное разрешение на выполнение указанных операций.

2.18.14. После заезда (съезда) СПК на железнодорожный путь руководитель работ уведомляет дежурного по железнодорожной станции о завершении указанных операций.

После заезда СПК на железнодорожный путь до снятия сигналов ограждения должна быть проверена радиосвязь между машинистом СПК и дежурным по железнодорожной станции, шунтовая чувствительность по индикации аппарата управления.

В случае выявления неисправности радиосвязи (невозможности установить радиосвязь между дежурным по железнодорожной станции и машинистом СПК), необеспечения шунтовой чувствительности СПК – движение СПК по железнодорожным путям запрещается. Руководителем работ должны быть приняты меры к возвращению СПК на автомобильный ход и его переезд в место, обеспечивающее установленный габарит.

О приведении СПК в транспортное положение к следованию по железнодорожным путям, снятии сигналов ограждения, соблюдении габарита приближения строений (после съезда), а также об отсутствии других препятствий

для движения руководителем работ должна быть оформлена запись в журнале осмотра (или получена регистрируемая телефонограмма с последующей личной подписью).

2.18.15. Маневровые передвижения СПК по железнодорожным путям осуществляются в соответствии с требованиями Главы 12 настоящих Правил.

2.18.16. Занятие СПК главных и приемоотправочных путей железнодорожной станции допускается только с согласия диспетчера поездного.

Запрещается оставление СПК в нерабочем состоянии на главных, приемоотправочных и прочих станционных путях.

2.18.17. При нахождении СПК на железнодорожном пути железнодорожной станции, стрелочные переводы, ведущие на данный путь, устанавливаются в положение, исключающее возможность заезда другого подвижного состава. При электрической централизации на стрелочные рукоятки (кнопки) навешиваются красные колпачки, а на аппарате управления навешивается табличка «Дрезина».

Ответственность за обеспечение СПК тормозами, при нахождении на железнодорожных путях общего и необщего пользования возлагается на машиниста СПК.

ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА КОМБИНИРОВАННОМ ХОДУ НА ПЕРЕГОНЕ

2.18.18. Для заезда (съезда) СПК на перегоне между железнодорожными станциями, соответствующий путь перегона закрывается для движения других поездов по приказу диспетчера поездного.

Разрешается заезд (съезд) на путь перегона только при его свободности от других поездов.

2.18.19. Перед предстоящим заездом СПК на путь перегона, руководитель работ оформляет в журнале диспетчерских распоряжений одной из станций участка письменную заявку, в которой указывает место заезда, съезда (километр, пикет, номер железнодорожного пути перегона или станция прибытия).

Полученную заявку руководитель работ передает диспетчеру поездному и дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающих перегон.

Полученные заявки записываются в журнал диспетчерских распоряжений.

2.18.20. С наступлением срока начала действия заявки диспетчер поездной устанавливает свободу перегона (пути перегона) от поездов, после чего по регистрируемым каналам связи передает дежурным по железнодорожным станциям,

ограничивающих перегон, и руководителю работ регистрируемый приказ на закрытие перегона (пути перегона).

Получив такой приказ, дежурный по железнодорожной станции заполняет бланк белого цвета с красной полосой по диагонали (формы ДУ-64) и вручает его руководителю работ. Вместе с бланком разрешения ДУ-64 вручается бланк белого цвета с желтой полосой по диагонали (формы ДУ-61) с указанием действующих предупреждений на участке следования СПК.

2.18.21. Прибыв на место, определенное в заявке, руководитель работ организует ограждение места работ и выполнение операций по заезду (съезду) СПК на железнодорожный путь перегона. На поезда, следующие по смежным путям, передается предупреждение в соответствии с заявкой руководителя работ.

После заезда на железнодорожный путь СПК должен быть приведен в транспортное положение в соответствии с руководством по эксплуатации, должна быть проверена радиосвязь между машинистом СПК и дежурным по железнодорожной станции, а также шунтовая чувствительность по индикации аппарата управления (при наличии электрических рельсовых цепей).

После съезда СПК должен быть установлен снаружи габарита приближения строений, не ближе 2,5 метра от головки крайнего рельса.

Об окончании операций по заезду (съезду) СПК, о приведении в транспортное положение к следованию по железнодорожным путям, снятии сигналов ограждения, а также об отсутствии других препятствий для движения поездов и СПК руководитель работ обязан доложить дежурному по железнодорожной станции по регистрируемым каналам связи. Полученное уведомление должно быть передано диспетчеру поездного, дежурному по смежной железнодорожной станции и записано в журнал диспетчерских распоряжений.

2.18.22. Для заезда СПК допускается выдавать руководителю работ бланк белого цвета с красной полосой по диагонали (формы ДУ-64) до закрытия перегона после получения дежурным по железнодорожной станции устного указания диспетчера поездного по регистрируемым каналам связи:

«В связи с предстоящим закрытием перегона ... (...пути перегона...) для заезда (съезда) СПК на ...км...пк разрешаю вручить бланк формы ДУ-64 руководителю работ ...(должность и фамилия) для последующей передачи машинисту».

Прибыв на указанное в заявке место, руководитель работ после получения регистрируемого приказа диспетчера поездного о закрытии перегона (пути перегона) делает соответствующую отметку в бланке ДУ-64 (номер и время приказа, фамилия диспетчера поездного) и организует работу по выполнению операций для заезда СПК. Руководителю работ запрещается передавать бланк формы ДУ-64

машинисту СПК до получения регистрируемого приказа диспетчера поездного о закрытии перегона (пути перегона) для движения.

2.18.23. Запрещается приступать к работам по подготовке к заезду (съезду) СПК и производить указанные операции до получения руководителем работ по регистрируемым каналам связи приказа диспетчера поездного о закрытии перегона (пути перегона).

2.18.24. Машинисту СПК запрещается заезжать на железнодорожный путь перегона (съезжать с пути перегона) без убеждения в его закрытии регистрируемым приказом диспетчера поездного, переданного через руководителя работ, а также без устного разрешения дежурного по железнодорожной станции.

Машинисту СПК запрещается заезжать на железнодорожный путь перегона без получения от руководителя работ разрешения на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали (формы ДУ-64), а также информации о наличии действующих предупреждений на участке следования на бланке белого цвета с желтой полосой по диагонали (формы ДУ-61).

2.18.25. После прибытия СПК на железнодорожную станцию, ограничивающую перегон, на котором выполнены операции по заезду, дежурный по железнодорожной станции уведомляет диспетчера поездного о свободности перегона.

Диспетчер поездной, получив уведомление о свободности перегона, открывает перегон для движения других поездов.

2.18.26. В случае заезда и съезда СПК в пределах одного перегона, данный перегон считается закрытым для движения других поездов до момента съезда СПК в установленном настоящими Правилами порядке.

2.18.27. Движение СПК по отдельным пунктам и перегонам осуществляется в соответствии с настоящими Правилами.

ДЕЙСТВИЯ ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ АВАРИЙНОЙ ИЛИ НЕСТАНДАРТНОЙ СИТУАЦИИ ПРИ ДВИЖЕНИИ СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА КОМБИНИРОВАННОМ ХОДУ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПУТЯМ

2.18.28. При внезапном возникновении на железнодорожном пути препятствий, угрожающих безопасности движения поездов, а также из-за неисправности СПК машинист обязан:

1) применить все имеющиеся средства для остановки СПК по возможности в прямом участке пути без насыпей и выемок или на железнодорожном переезде;

2) после остановки затормозить СПК ручным тормозом, уточнить местоположение (километр, пикет) и сообщить по регистрируемым каналам связи.

3) передать дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающих перегон, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчеру поезвному, сообщение об остановке с указанием километра и пикета и получить подтверждение о том, что информация воспринята.

При отказе средств радиосвязи, сообщение дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающих перегон, а на участках оборудованных диспетчерской централизацией – диспетчеру поезвному, передается посредством проводной связи с ближайшей точки перегонной связи или с ближайшего пункта, имеющего средства связи, или посредством любого другого, доступного машинисту регистрируемому виду связи.

2.18.29. После вынужденной остановки и остановки двигателя, машинист должен принять меры:

- 1) затормозить СПК ручным тормозом;
- 2) для эвакуации людей открыть двери, окна, аварийные люки;
- 3) оградить СПК согласно требованиям Приложения 1 к ПТЭ;
- 4) принять меры к устранению причин, вызвавших вынужденную остановку;
- 5) при получении команды от диспетчера поездного, переданной по радиосвязи лично или через дежурного по железнодорожной станции, ограничивающей перегон, осуществить съезд СПК с железнодорожного пути с помощью подручных средств (съёмных настилов) без пересечения смежных путей.

2.18.30. Для съезда с путей СПК, машинист должен согласовать с диспетчером поездным порядок съезда. После выполнения соответствующих работ машинист обязан передать диспетчеру поезвному непосредственно или через дежурного одной из железнодорожных станций, ограничивающих перегон, по доступным средствам связи уведомление о съезде с железнодорожного пути перегона и установки подвижной единицы снаружи габарита приближения строений, не ближе 2,5 метра от головки крайнего рельса.

Полученное от машиниста уведомление записывается в журнал диспетчерских распоряжений.

2.18.31. При невозможности самостоятельного освобождения пути, машинист должен вызвать по доступным средствам связи вспомогательный локомотив (другой СПК). После чего обеспечить ограждение в соответствии Приложением 1 к ПТЭ.

2.18.32. Конкретный порядок действий в аварийных и нестандартных ситуациях с СПК, исходя из местных особенностей, плана и профиля пути, наличия искусственных сооружений, оснащения железнодорожной инфраструктуры, технических характеристик обращающихся СПК устанавливается владельцем

инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования соответственно.

ГЛАВА 19. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ О ПОРЯДКЕ ДВИЖЕНИЯ ДРЕЗИН СЪЕМНОГО ТИПА

2.19.1. Настоящая глава определяет основные правила движения дрезин съемного типа.

2.19.2. Дрезины съемного типа при движении должны иметь сигналы в соответствии с Приложением 1 к ПТЭ.

2.19.3. Управлять дрезиной съемного типа имеют право только машинисты, установленные приказом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования соответственно.

2.19.4. Основным ходом дрезины является передний (фарой вперед) ход, задний ход разрешается как исключение при маневрах на железнодорожных станциях.

2.19.5. Скорость движения дрезин на перегонах не должна превышать 50 км/ч, по станционным железнодорожным путям – 25 км/ч, а по стрелкам – 15 км/ч. При плохой видимости скорость движения дрезин не должна превышать 25 км/ч, освещение (фара и задний красный сигнальный фонарь) должно быть включено.

2.19.6. Движение дрезин не должно вызывать нарушения следования поездов по расписанию.

2.19.7. В темное время суток, а также при туманах, ливнях, снегопадах, метелях выезд дрезин на перегон запрещается.

2.19.8. Во время движения запрещается: стоять на дрезине или прицепе, сидеть на бортах, переходить с прицепа на прицеп, сходить с дрезины или прицепа и садиться на них до полной остановки, пользоваться открытым огнем во время движения, а также на стоянках при заправке дрезины горючим.

2.19.9. Съемную дрезину должны сопровождать работники в количестве, достаточном для обеспечения ее быстрого съема с железнодорожного пути в случае экстренной необходимости.

2.19.10. Количество людей и груза для одновременного проезда на съемной дрезине и прицепе не должно превышать установленного технической документацией.

2.19.11. Ответственным за безопасность движения дрезины и находящихся на ней людей является руководитель работ, сопровождающий дрезину.

2.19.12. Руководителем работ, сопровождающим дрезину, может быть работник по должности не ниже бригадира подразделения хозяйства пути, электромеханика подразделений железнодорожной автоматики и телемеханики, а при отсутствии их руководителем является водитель дрезины.

2.19.13. Сцепление дрезин съемного типа между собой, дрезины с прицепом, а также прицепов между собой допускается только типовыми приборами и должно производиться в соответствии с технической и эксплуатационной документацией.

Руководитель работ обязан убедиться в надежности сцепления прицепов со съемной дрезиной и между собой.

Дрезины съемного типа запрещается сцеплять с другими типами железнодорожного подвижного состава.

2.19.14. Постановка (снятие) дрезины съемного типа на железнодорожном пути отдельного пункта или перегона осуществляется согласно порядку, установленному в Главе 18 настоящих Правил, как для заезда (съезда) специального подвижного состава на комбинированном ходу.

2.19.15. Дрезина съемного типа не может передвигаться в пределах железнодорожной станции без устного разрешения дежурного по железнодорожной станции (на станциях с диспетчерским управлением – диспетчера поездного).

2.19.16. Следование дрезин с занятием перегона разрешается диспетчером поездным по заявке руководителя работ.

2.19.17. Движение дрезин съемного типа осуществляется с закрытием перегона приказом диспетчера поездного.

Машинисту дрезины на право занятия перегона выдается разрешение на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали (формы ДУ-64), а также бланк предупреждений в соответствии с Главой 20 настоящих Правил.

При отправлении дрезины съемного типа на перегон, руководитель работ должен иметь при себе средства связи, обеспечивающие возможность ведения переговоров с дежурными по железнодорожным станциям, ограничивающих данный перегон.

Руководитель работ должен знать расписание движения поездов и перед отправлением с железнодорожной станции на перегон сверить свои часы с часами дежурного по железнодорожной станции (на станциях с диспетчерским управлением – диспетчера поездного).

2.19.18. По прибытии с перегона на железнодорожную станцию, руководитель работ, сопровождающий дрезину, обязан сообщить об этом дежурному по железнодорожной станции, после чего руководствоваться его указаниями.

Дежурный по железнодорожной станции отмечает в журнале движения поездов время прибытия дрезины и сообщает об этом дежурному по железнодорожной станции отправления и диспетчеру поезвному для последующего открытия перегона и восстановления движения поездов по основным системам интервального регулирования.

2.19.19. Если конечный пункт движения дрезины съёмного типа расположен на перегоне, то после ее снятия с железнодорожного пути и установки на габаритное расстояние, руководитель работ дает уведомление об окончании работ диспетчеру поезвному или дежурному одной из станций, ограничивающих перегон, на основании которого осуществляется восстановление движения поездов по основным системам интервального регулирования.

2.19.20. Владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) устанавливаются с учетом местных особенностей, оснащения инфраструктуры и технических характеристик обращающихся дрезин съёмного типа:

- порядок назначения сопровождающих руководителей работ и старших групп;
- порядок извещения дежурных по железнодорожным переездам;
- максимальное количество людей, допускаемое для одновременного проезда на съёмных дрезинах и прицепах,
- порядок действий в аварийных и нестандартных ситуациях;
- другие обязанности работников и меры безопасности, в том числе на участках с диспетчерской централизацией, а также обеспечивающие безопасность движения поездов в тоннелях, на мостах, в сложных условиях плана и профиля железнодорожного пути.

ГЛАВА 20. ПОРЯДОК НАЗНАЧЕНИЯ И ПЕРЕДАЧИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЙ

2.20.1. В случаях, когда при следовании поездов необходимо обеспечить особую бдительность локомотивных бригад и предупредить их о производстве работ, на поезда передаются предупреждения.

Предупреждения назначаются:

1) при неисправности железнодорожного пути, устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи, контактной сети, переездной сигнализации, искусственных и других сооружений, а также при производстве ремонтных и строительных работ, требующих уменьшения скорости или остановки в пути;

2) при вводе в действие новых видов систем интервального регулирования, изменении схем организации связи, а также при включении новых, перемещении или упразднении существующих светофоров;

3) при неисправности путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации;

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

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

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

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

8) во всех других случаях, когда требуется уменьшение скорости или остановка поезда в пути.

Все предупреждения подразделяются на три вида:

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

2) действующие в течение определенного устанавливаемого руководителем работ срока, указываемого в заявке на назначение предупреждения;

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

2.20.2. Заявки о назначении предупреждений в связи с предстоящим производством плановых работ формируются:

1) дорожными мастерами, начальниками и электромеханиками районов контактной сети, старшими электромеханиками, начальниками участков и диспетчерами подразделений железнодорожной автоматики и телемеханики, связи – на время производства работ, но не более чем на 12 часов;

2) начальниками подразделений пути, железнодорожной автоматики и телемеханики, связи, электроснабжения и связи или их заместителями – на срок до 5 суток;

3) уполномоченными представителями владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования – на срок до 10 суток.

Не предусмотренные графиком движения поездов предупреждения на более длительные сроки назначаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, при этом владелец инфраструктуры или владелец железнодорожных путей необщего пользования может предоставить соответствующим работникам право отмены предупреждения после выполнения необходимых работ и восстановления нормальной скорости. Предупреждения, назначаемые владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, должны оформляться в суточный срок.

При обнаружении во время проверки железнодорожного пути мобильными средствами диагностики угрожающих безопасности движения поездов, заявки о назначении предупреждений могут формироваться начальниками этих вагонов или их заместителями.

Дорожные мастера, начальники и электромеханики районов контактной сети, подразделений железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и подают заявки о формировании предупреждений в следующих случаях:

1) при работе съемных подвижных единиц;

2) при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов;

3) когда на двухпутных и многопутных перегонах производится выгрузка материалов на междупутье, или когда через железнодорожный путь, по которому идут поезда, производится погрузка или выгрузка грузов с поезда, стоящего на соседнем железнодорожном пути.

Дорожными мастерами, кроме того, формируются заявки о назначении предупреждений в связи с предстоящим производством плановых работ, руководить которыми имеет право бригадир подразделения пути. Перечень таких работ устанавливается инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утверждаемой владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.20.3. Прием заявок и назначение предупреждений, а также порядок приёма, передачи заявок и предупреждений устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Порядок передачи заявок о назначении и отмене предупреждений, обеспечивающий своевременную доставку заявок по установленным адресам, устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, но не позже чем за 3 часа до начала действия предупреждения. На направлениях, где поезда следуют без остановки более 3 часов – не позже времени, устанавливаемого владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Способы подтверждения о принятии заявки устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.20.4. Руководителю работ запрещается приступать к работам, а ответственному за безопасное проведение работ давать разрешение о начале работ, не убедившись через уполномоченных работников, что на поезда переданы предупреждения. Перечень уполномоченных работников определяется владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.20.5. В заявках о назначении предупреждений должны указываться:

- 1) точное обозначение места действия предупреждения (перегон или железнодорожная станция, номер железнодорожного пути, стрелки, километры и пикеты действия предупреждения);
- 2) меры предосторожности при движении поездов;
- 3) начало и срок действия предупреждения;
- 4) причины назначения предупреждения.

2.20.6. Для выполнения непредвиденных работ по устранению обнаруженных неисправностей железнодорожного пути, контактной сети, устройств и сооружений, угрожающих безопасности движения поездов, и требующих ограждения сигналами остановки (одиночная смена дефектного рельса, накладок, стрелочных остяков, элементов уравнильных приборов, крестовин, исправление железнодорожного пути на пучинах, обрыв контактного провода или несущего троса, повреждение изоляции консоли или фиксатора, недопустимый наклон опоры контактной сети, мачтового светофора (маршрутного указателя) с нарушением габарита подвижного состава и т.д) или сигналами уменьшения скорости, сигналом «опустить токоприемник» заявки на формирование предупреждений подаются дорожным мастером (при его отсутствии – бригадиром дистанции пути), начальниками, старшими электромеханиками, электромеханиками районов контактной сети и районов электроснабжения, энергодиспетчерами дистанций электроснабжения, диспетчерами дистанций сигнализации, централизации и блокировки (дистанций железнодорожной автоматики и телемеханики, связи) по заявке руководителей и специалистов дистанции сигнализации, централизации и блокировки (дистанции железнодорожной автоматики и телемеханики, связи), дежурным

производственного участка мониторинга и диагностики сети связи регионального центра связи, сменным инженером отдела технического управления сети связи дирекции связи с последующим сообщением об этом начальнику соответствующего подразделения.

2.20.7. При возникновении непредвиденных обстоятельств, угрожающих безопасности движения поездов, заявка о формировании предупреждений передается непосредственно дежурным смежных железнодорожных станций, ограничивающих перегон (или дежурному по одной из этих железнодорожных станций).

Дежурные по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, на основании полученной заявки или сообщения дежурного смежной железнодорожной станции обязаны, в первую очередь, передать локомотивным бригадам находящимся в движении на перегоне в направлении опасного места по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи (или через автоматизированную систему), километр (пикет) и меры предосторожности при его проследовании, убедиться в получении и доложить об этом диспетчеру поезвному. При наличии поезда этого направления на приближении к железнодорожной станции или на железнодорожной станции, в случае невозможности передать предупреждение по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи (или через автоматизированную систему) – остановить его у выходного (маршрутного) светофора для передачи письменного предупреждения.

Диспетчер поездной, получив сообщение от дежурного по железнодорожной станции, передаёт дежурным железнодорожных станций, ограничивающих перегон, дежурным по железнодорожным станциям передачи предупреждений регистрируемый приказ о порядке передачи предупреждений на поезда.

В случае перерыва действия всех средств связи, дежурный по железнодорожной станции, ограничивающей перегон, обязан передавать предупреждения на все поезда, отправляемые в направлении опасного места, до восстановления работы установленных средств связи, а в дальнейшем действовать в соответствии с указаниями диспетчера поездного.

На участках с диспетчерской централизацией заявки о назначении непредвиденных предупреждений должны передаваться диспетчером поездным, который принимает меры, обеспечивающие передачу предупреждений на поезда.

На отдельных участках, устанавливаемых владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, может быть предусмотрен порядок передачи локомотивным бригадам, находящимся в движении, сообщений о непредвиденно возникших предупреждениях по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи (или через

автоматизированную систему) без остановки поезда для передачи предупреждения. Такие сообщения должны передаваться локомотивной бригаде дежурным по железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией – диспетчером поездным при подходе поезда к железнодорожной станции, ограничивающей перегон, до открытия выходного сигнала, с регистрацией сообщения в журнале движения поездов или в журнале диспетчерских распоряжений.

Работы по устранению непредвиденных, опасных для движения поездов неисправностей железнодорожного пути, контактной сети и других устройств, а также связанные с этим передвижения специального самоходного железнодорожного подвижного состава и съемных единиц должны осуществляться немедленно при обнаружении неисправности после соответствующего ограждения места работы. При необходимости назначения предупреждения, заявки оформляются порядком, установленным владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.20.8. Порядок регистрации заявок на назначение и передачу предупреждений на поезда устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

При отсутствии автоматизированной системы, нумерация предупреждений ведется ежемесячно с первого номера, начиная с нуля часов каждого первого числа месяца.

Книги для записи предупреждений в установленных владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования местах их передачи, ведутся отдельно для каждого прилегающего направления.

2.20.9. Предупреждения могут передаваться локомотивной бригаде по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи, через автоматизированную систему или на бумажных носителях.

При наличии соответствующей автоматизированной системы на железной дороге (полигоне) может быть установлен один из следующих способов передачи предупреждений на поезда:

- с участием уполномоченных работников в формировании бланков предупреждений, с подписанием бланка ручной подписью и передачей бланка лично локомотивной бригаде;

- с участием уполномоченных работников в формировании бланков предупреждений, с подписанием бланка электронной подписью уполномоченных работников и передачей бланка локомотивной бригаде в удаленном пункте передачи уполномоченным работником;

- с участием уполномоченных работников в формировании бланков

предупреждений, с подписанием бланка электронной подписью уполномоченных работников и передачей автоматизированной системой подписанного электронного бланка предупреждений локомотивной бригаде на локомотив через автоматизированную систему;

– с автоматическим формированием бланка предупреждений автоматизированной системой, с передачей бланка локомотивной бригаде в удаленном пункте передачи уполномоченным работником, без подписи дежурного по железнодорожной станции (парка);

– с автоматическим формированием бланка предупреждений автоматизированной системой, с передачей электронного бланка предупреждений локомотивной бригаде через автоматизированную систему без подписи уполномоченного работника.

В случае отсутствия технической возможности применения автоматизированных систем на станции, передача заявки о предупреждениях в адрес данной станции производится с использованием телеграмм или других видов железнодорожной связи.

2.20.10. Передача предупреждений на поезд производится на отдельных пунктах. Отправлять поезда на участок без передачи действующих предупреждений запрещено.

Перечень отдельных пунктов передачи предупреждений на поезда устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования. На эти отдельные пункты, в том числе и со смежных участков, расположенных на соседних дорогах, руководители работ (ответственные за безопасное проведение работ) должны адресовать заявки о формировании предупреждений.

2.20.11. Предупреждения об особых условиях следования отдельных поездов передаются на железнодорожных станциях формирования поездов или железнодорожных станциях прицепки к поездам железнодорожного подвижного состава, который не может следовать с установленной скоростью. Порядок передачи таких предупреждений на железнодорожных станциях смены локомотивов и локомотивных бригад, исключающий возможность отправления на участок без предупреждения поездов, в которых имеется железнодорожный подвижной состав или груз, вызывающий необходимость соблюдения особых условий следования, устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.20.12. При отсутствии автоматизированной системы в пунктах передачи предупреждения формируются на бланке белого цвета с желтой полосой по диагонали (формы ДУ-61) или печатаются на бумаге без желтой полосы и

вручаются локомотивной бригаде в порядке, установленном владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

При оборудовании локомотивов, моторвагонного подвижного состава и специального самоходного железнодорожного подвижного состава автоматизированной системой, которая обеспечивает прочтение предупреждений локомотивной бригадой в кабине, локомотивная бригада до отправления поезда через автоматизированную систему, дает подтверждение о получении предупреждений. В случае невозможности получения предупреждений через автоматизированную систему, локомотивной бригаде вручается бланк предупреждений на бумажном носителе.

При получении локомотивной бригадой предупреждений через автоматизированную систему, или при получении бланка предупреждений через рабочее место с автоматизированным подтверждением получения бланка локомотивной бригадой, ручная расписка о получении бланка не требуется.

2.20.13. Номер отправляемого поезда проставляется в бланке белого цвета с желтой полосой по диагонали (формы ДУ-61) перед передачей локомотивной бригаде.

При следовании поезда двойной тягой предупреждение передается локомотивной бригаде ведущего локомотива, который ставит в известность локомотивную бригаду второго локомотива о наличии предупреждения. При следовании поезда с подталкивающим локомотивом предупреждения передаются также локомотивной бригаде подталкивающего локомотива.

Порядок передачи предупреждений на пригородные, вывозные и передаточные поезда, а также на подталкивающие локомотивы устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования. При этом их можно передавать не на каждый поезд, а на определенный период (между сменами бригад).

2.20.14. При отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути на двухпутных перегонах и на многопутных перегонах порядок передачи предупреждений при отправлении поездов по тому или иному железнодорожному пути устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2.20.15. Предупреждения, назначаемые до отмены, передаются на поезда впредь до получения извещения об отмене. Предупреждения, назначаемые на определенный срок, передаются на поезда только в течение этого срока. Заявки об отмене таких предупреждений не подаются, и передача их на поезда прекращается, если от руководителя работ не будет получено извещение о необходимости продлить срок действия предупреждения.

Когда руководитель работ по каким-либо причинам не может закончить в срок, указанный в заявке, работы, вызвавшие предупреждение, он обязан до окончания этого срока выслать к выставленным переносным сигналам уменьшения скорости (квадратным щитам желтого цвета) сигналистов и известить дежурных железнодорожных станций, ограничивающих перегон, или диспетчера поездного (на участках с диспетчерской централизацией) о продлении действия предупреждения, указав новый срок окончания работ.

Дежурный по железнодорожной станции, получивший такую заявку, обязан действовать в соответствии с пунктом 2.20.7 настоящей Главы.

2.20.16. Предупреждение, установленное до отмены, имеет право отменить только тот работник, которым оно установлено, или непосредственный его руководитель.

Должностные лица, назначающие предупреждение, могут поручить подчиненным им руководителям подразделений после выполнения соответствующих работ произвести отмену назначенных предупреждений или повысить установленную предупреждением скорость движения поездов. О таком поручении должно быть указано в заявке на назначение предупреждения.

Отмену предупреждений, назначаемых по заявкам начальников путеизмерительных и дефектоскопных вагонов, производит руководитель подразделения пути или его заместитель. Отмену предупреждений, назначаемых по заявкам начальников вагонов-лабораторий контактной сети, производит руководитель подразделения электроснабжения.

2.20.17. Предупреждения, назначенные до отмены, по устранении вызвавших их причин отменяются немедленно подачей телеграммы (телефонограммы) или путем ввода информации в автоматизированную систему в порядке, установленным владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, в те же адреса, что и при назначении предупреждений.

Отмена предупреждения может быть произведена письменно или записью в книге предупреждений на железнодорожной станции их передачи 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 уполномоченный работник владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования заносит в книгу предупреждений против имеющихся записей, указывая, от кого и когда (часы, минуты и число) поступила отмена. Отмененные предупреждения, а также предупреждения, срок действия которых истек, перечеркиваются. При наличии автоматизированных систем данные операции производятся порядком,

установленным владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Получив извещение об отмене предупреждений, связанных со снижением скорости движения поездов на перегоне, или о досрочном окончании действия аналогичных предупреждений, если они были установлены на определенный срок, дежурный по железнодорожной станции должен поставить об этом в известность диспетчера поездного.

2.20.18. Локомотивные бригады, при следовании по участку должны руководствоваться переданными предупреждениями и внимательно следить за переносными сигналами, установленными на железнодорожных путях.

При следовании поезда по месту работы в период, указанный в предупреждении, установленная предупреждением скорость должна соблюдаться независимо от наличия сигналов ограждения.

В случае отсутствия сигналов ограждения локомотивная бригада обязана сообщить об этом диспетчеру поезднему или дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, для принятия мер к устранению данного нарушения.

При прохождении места работ ранее или позднее указанного в предупреждении срока и отсутствии на железнодорожных путях сигналов уменьшения скорости или остановки скорость следования поезда не снижается.

Уведомление об окончании работ ранее срока, указанного в предупреждении, или о повышении установленной предупреждением скорости может быть передано локомотивной бригаде по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи регистрируемым приказом диспетчера поездного (или через автоматизированную систему).

2.20.19. При получении от любого лица заявления о замеченной им на перегоне или железнодорожной станции неисправности железнодорожного пути, контактной сети, сооружений или устройств дежурный по железнодорожной станции обязан зарегистрировать его в журнале осмотра и немедленно поставить в известность диспетчера поездного, дежурных смежных железнодорожных станций и работника, обслуживающего эти устройства.

Если подобная неисправность будет обнаружена локомотивной бригадой, следующей по перегону, то она обязана при необходимости снизить скорость или остановить поезд, сообщить об этом локомотивным бригадам следующих за ним поездов, дежурному ближайшей железнодорожной станции или диспетчеру поезднему, указав характер неисправности и место (километр, пикет, номер пути), на котором она обнаружена.

Если полученное дежурным по железнодорожной станции сообщение

(от локомотивной бригады или другого лица) свидетельствует о наличии препятствий для безопасного движения поездов, то он обязан принять меры к передаче указанного сообщения локомотивным бригадам следующих по перегону поездов, а когда характер сообщения свидетельствует о невозможности движения поездов – запретить им дальнейшее движение впредь до получения уведомления об устранении препятствия. Не ожидая приказа о закрытии перегона (железнодорожного пути), дежурный по железнодорожной станции обязан также передать дежурному смежной железнодорожной станции указание о запрещении отправления на перегон других поездов. Локомотивные бригады, находящиеся 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.

На перегон, с которого получено заявление о наличии препятствия для безопасного движения поездов, первый поезд может быть отправлен в сопровождении дорожного мастера или при его отсутствии – бригадира подразделения пути, а при повреждениях контактной сети – работника подразделения электроснабжения.

При нахождении дорожного мастера или бригадира подразделения пути на перегоне, когда местонахождение их известно, локомотивной бригаде передается предупреждение об остановке и посадке этих работников для сопровождения поезда к опасному месту.

В предупреждении указывается об остановке в пределах километра, предшествующего тому, на котором обнаружена неисправность, и о дальнейшем следовании по указанию работника, сопровождающего поезд или находящегося в районе опасного места.

Сопровождающий поезд работник устанавливает порядок пропуска последующих поездов, а при необходимости в установленном порядке дает заявку о передаче на поезда предупреждений.

2.20.20. Приказы владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования о предупреждениях адресуются начальникам соответствующих подразделений. С ними должны быть немедленно ознакомлены под расписку диспетчеры поездные, машинистами-инструкторами, машинисты локомотивов и моторвагонных поездов, машинисты (водители) специального самоходного железнодорожного подвижного состава, дежурные по железнодорожным станциям, дежурные по депо (в пунктах передачи предупреждений), дорожные мастера и бригадиры подразделения пути, связанные с обслуживанием участков, на которых назначается предупреждение.

Руководители подразделений локомотивного хозяйства и руководители

организаций-владельцев моторвагонного и специального самоходного подвижного состава по получении приказа в трехсуточный срок обязаны уведомить начальников железнодорожных станций передачи предупреждений об ознакомлении локомотивных бригад с приказом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, после чего передача предупреждений на поезда прекращается.

ГЛАВА 21. ФОРМЫ БЛАНКОВ

ФОРМА БЛАНКА ДУ-50

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
<p>Станция (штемпель)</p> <p>« ___ » _____ 20__ г.</p> <p>_____ ч. _____ мин.</p> <p>Выдана на поезд № _____</p> <p>(толкачу п. № _____)</p> <p>Дежурный по станции _____</p>	<p>Станция (штемпель)</p> <p>« ___ » _____ 20__ г.</p> <p>_____ ч. _____ мин.</p> <p>Разрешаю поезду (толкачу поезда) № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути и следовать до входного сигнала станции _____ (до _____ км) с возвращением обратно.</p> <p>Системы интервального регулирования не действуют.</p> <p>Дежурный по станции _____ (ненужное зачеркнуть)</p>

Бланк белого цвета.

ФОРМА БЛАНКА ДУ-52

<p>КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № _____</p> <p>Станция (штемпель) « ____ » _____ 20 ____ г.</p> <p>Разрешение выдано на поезд № _____ с заполнением пункта _____</p> <p>Дежурный по <u>блок-посту</u> станции</p>	<p style="text-align: center;">РАЗРЕШЕНИЕ № _____</p> <p>Станция (штемпель) « ____ » _____ 20 ____ г.</p> <p style="text-align: center;">I</p> <p>Разрешаю _____ поезду № _____ толкачу поезда</p> <p>отправиться с _____ пути по _____ пути при закрытом выходном (проходном, маршрутном) светофоре и следовать до входного (проходного, выходного) светофора <u>блок-поста</u> _____ станции</p> <p>до _____ км с возвращением обратно.</p> <p style="text-align: center;">II</p> <p>Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (групповому, маршрутному) светофору с _____ пути.</p> <p>Дежурный по <u>блок-посту</u> станции (ненужное зачеркнуть)</p>
--	---

Бланк зеленого цвета. Ненужное зачеркнуть.

ФОРМА БЛАНКА ДУ-54

<p>КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № _____</p> <p>Станция (штампель)</p> <p>« ____ » _____ 20 ____ г.</p> <p>Разрешение выдано на поезд № _____ с заполнением пункта _____</p> <p>Дежурный по станции _____</p>	<p style="text-align: center;">РАЗРЕШЕНИЕ № _____</p> <p>Станция (штампель)</p> <p>« ____ » _____ 20 ____ г.</p> <p style="text-align: center;">I</p> <p>Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора и со скоростью не свыше 20 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, следовать до первого проходного (выходного) светофора и далее по сигналам автоблокировки (до принятия сигналов автоматической локомотивной сигнализации, а далее руководствоваться сигналами автоматической локомотивной сигнализации).</p> <p>Настоящее разрешение дает право проследовать только запрещающее показание выходного (маршрутного) светофора станции.</p> <p style="text-align: center;">II</p> <p>Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору _____ и следовать далее по сигналам автоблокировки.</p> <p>Дежурный по станции _____ (ненужное зачеркнуть)</p>
---	--

Бланк зеленого цвета. Ненужное зачеркнуть.

ФОРМА БЛАНКА ДУ-55

<p>КОРЕШОК ИЗВЕЩЕНИЯ № _____</p> <p>Станция (штампель)</p> <p>« ____ » _____ 20 ____ г.</p> <p>О движении поезда на однопутных перегонах при перерыве всех систем интервального регулирования и связи</p> <p>_____</p> <p>Дежурному по станции _____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>Дежурный по станции _____</p> <p>_____</p>	<p>ИЗВЕЩЕНИЕ № _____</p> <p>Станция (штампель)</p> <p>« ____ » _____ 20 ____ г.</p> <p>О движении поезда на однопутных перегонах при перерыве всех систем интервального регулирования и связи</p> <p>_____</p> <p>Дежурному по станции _____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>Дежурный по станции _____</p> <p>_____</p>
---	---

Бланк белого цвета.

ФОРМА БЛАНКА ДУ-56

<p>КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № _____</p> <p>« ____ » _____ 20 ____ г. Станция (штемпель)</p> <p>Выдано на поезд № _____</p> <p>Дежурный по <u>станции</u> _____ <u>посту</u></p>	<p>РАЗРЕШЕНИЕ № _____</p> <p>« ____ » _____ 20 ____ г. Станция (штемпель)</p> <p>Разрешаю поезду № _____ отправиться со <u>станции</u> _____ поста и следовать до входного светофора <u>станции</u> поста</p> <hr/> <p>при закрытом <u>выходном</u> светофоре. проходном</p> <p>Все системы интервального регулирования и связи прерваны.</p> <p>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ</p> <p>О прибытии на соседнюю станцию ранее отправленного поезда сведения <u>имеется</u>. не имеется</p> <p>Дежурный по <u>станции</u> _____ <u>посту</u></p>
--	---

Бланк белого цвета с двумя красными полосами по диагонали. Ненужное зачеркнуть.

ФОРМА БЛАНКА ДУ-61

Корешок предупреждения				
предупреждение на поезд № _____ получил « ___ » _____ 20___ г. машинист, помощник машиниста, водитель ССПС _____				
			подпись	ФИО
Линия отреза				
Станция _____ (штампель) ф. ДУ-61				
« ___ » _____ 20___ г.				
Предупреждение на поезд № _____				
Место действия предупреждения (км, пикет, станция)	Время действия предупреждения	Скорость не более, км в час	Остановиться у красного сигнала, а при его отсутствии следовать со скоростью не более, км в час	Другие особые условия следования поезда
1	2	3	4	5
Уполномоченный работник (должность) _____				

Бланк белого цвета с желтой полосой по диагонали

ФОРМА БЛАНКА ДУ-64

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ	РАЗРЕШЕНИЕ
Станция (штампель)	Станция (штампель)
« ____ » _____ 20 ____ г.	« ____ » _____ 20 ____ г.
<p>Разрешено поезду № _____ с локомотивом № _____ отправиться на перегон _____ _____ по _____ пути до _____ км для _____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>	<p>Разрешаю поезду № _____ с локомотивом № _____ отправиться на перегон _____ _____ по _____ пути до _____ км для _____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>
<p>Настоящее разрешение дает право проезда выходного светофора станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки.</p>	<p>Настоящее разрешение дает право проезда выходного светофора станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки.</p>
<p style="text-align: center;">Дежурный по станции _____ (подпись)</p>	<p style="text-align: center;">Дежурный по станции _____ (подпись)</p>

Бланк белого цвета с красной полосой по диагонали

ГЛАВА 22. ТИПОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ВЕДЕНИЮ РЕГЛАМЕНТА СЛУЖЕБНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.22.1. Типовые требования к ведению регламента служебных переговоров при производстве маневровой и поездной работы (далее – Типовые требования) предназначены для их использования на всех объектах железнодорожной инфраструктуры работниками железнодорожного транспорта, связанных с движением поездов и производством маневровой работой.

На участках обращения скоростных и высокоскоростных поездов регламент переговоров устанавливается отдельным документом владельца инфраструктуры.

2.22.2. Типовые требования устанавливают приоритетность выполнения машинистами и руководителями маневров требований сигналов над всеми другими командами (сообщениями и указаниями), за исключением команд на остановку в случае угрозы жизни, здоровью людей или безопасности движения.

2.22.3. Для исключения возможного неверного восприятия все команды (указания, сообщения) должны носить адресный характер (номер поезда, номер локомотива или его позывного, фамилии машиниста, фамилии руководителя маневров или другие).

2.22.4. Переговоры между работниками, задействованными в маневровой и поездной работе, ведутся в свободной форме с учетом основных требований:

а) команды (указания, сообщения), передаваемые по радиосвязи и двусторонней парковой связи, должны быть краткими и четкими;

б) работник, передавший указание (команду, сообщение), обязан убедиться в правильности его восприятия машинистом локомотива (руководителем маневров);

в) если машинист локомотива (руководитель маневров) не уверен в правильности восприятия сигнала (указания, сообщения, команды) он обязан выяснить обстановку до начала передвижений.

2.22.5. Запрещается вести переговоры по радиосвязи, не связанные непосредственно с движением поездов и производством маневровой работы.

ВЕДЕНИЕ СЛУЖЕБНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПЕЗДОВ

2.22.6. При безостановочном пропуске поезда по главным железнодорожным путям раздельного пункта при разрешающих показаниях светофоров (входного, маршрутного и выходного), а также исправной работе локомотивных приборов безопасности и отсутствии необходимости в передаче непредвиденных предупреждений по маршруту следования поезда, переговоры по радиосвязи между

дежурным по железнодорожной станции (диспетчером поездным – при диспетчерской централизации) и машинистом локомотива не ведутся.

2.22.7. При отправлении поезда, когда имеются два (три – при четырехзначной автоматической блокировке) и более свободных блок-участков удаления, полностью подготовлен маршрут отправления, отсутствует необходимость передачи непредвиденных предупреждений по маршруту следования поезда переговоры по радиосвязи между дежурным по железнодорожной станции (диспетчером поездным – при диспетчерской централизации) и машинистом локомотива не ведутся.

2.22.8. Дежурный по железнодорожной станции обязан вызвать машиниста поезда, находящегося на участке приближения к раздельному пункту (на первом или втором участке приближения в зависимости от условий приема поезда), и довести информацию о порядке следования:

- 1) при приеме поезда на станцию в случае, когда выходной (маршрутный) светофор имеет запрещающее показание;
- 2) при необходимости передачи приказа на проследование входного (маршрутного) светофора с запрещающим показанием, знака «граница станции»;
- 3) при организации пропуска поезда по боковым железнодорожным путям, когда входной светофор не оборудован маршрутным указателем;
- 4) при следовании поезда вариантным маршрутом;
- 5) при приеме поезда на железнодорожный путь, не предусмотренный технико-распорядительным актом железнодорожной станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования (неспециализированный железнодорожный путь), а также пассажирского поезда на боковой железнодорожный путь, когда графиком движения предусмотрен пропуск поезда без остановки по главному железнодорожному пути.

2.22.9. Порядок доведения информации до машинистов поездов диспетчером поездным при диспетчерской централизации устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

Порядок доведения информации до машинистов поездов дежурным по железнодорожной станции в случае приеме поезда на тупиковый железнодорожный путь устанавливается технико-распорядительным актом железнодорожной станции.

2.22.10. Устанавливается следующая последовательность выполнения переговоров по радиосвязи при организации движения поездов:

- 1) вызов абонента и установление с ним связи;
- 2) доведение информации о порядке прибытия (отправления, следования) поезда на раздельный пункт;

3) повтор машинистом поезда полученной информации и убеждение дежурным по железнодорожной станции (диспетчером поездным – при диспетчерской централизации) в правильности восприятия;

4) доведение сопутствующей информации (при необходимости). В качестве сопутствующей информации может быть передана любая информация по усмотрению дежурного по железнодорожной станции (диспетчера поездного – при диспетчерской централизации), которая необходима машинисту для ведения поезда и непосредственно связана с организацией движения и технологией работы железнодорожного транспорта.

2.22.11. Если после трехкратного вызова абонента не удалось установить связь с машинистом поезда, дежурный по железнодорожной станции (диспетчер поездной – при диспетчерской централизации) принимает меры к остановке поезда одним из способов:

переключением светофора на запрещающее показание без изменения положения стрелочных переводов на продолжении маршрута его следования (с передачей по радиосвязи информации об изменениях показания светофора). Кроме того, принимаются меры к изолированию маршрута приема (отправления, следования) поезда в случае возможного проезда машинистом поезда светофора (входного, маршрутного или выходного) с запрещающим показанием;

на электрифицированных линиях – передачей сообщения диспетчеру дистанции электроснабжения о необходимости снятия напряжения в контактной сети по маршруту следования поезда;

направлением работника железнодорожного транспорта навстречу поезду для подачи ручного сигнала остановки и другие меры.

2.22.12. В случае необходимости немедленной остановки поезда (при потере под поездом контроля положения централизованной стрелки и так далее), дежурный по железнодорожной станции (диспетчер поездной – при диспетчерской централизации) передает машинисту поезда команду об остановке с указанием причин и убеждением в правильности восприятия.

Пример:

ДСП станции Юдино: «Внимание! Машинист поезда 2613, немедленно остановитесь, стрелка под поездом потеряла контроль. ДСП Юдино Сидоров».

ТЧМ поезда № 2613 после приведения в действие автотормозов поезда: «Останавливаюсь, машинист поезда 2613 Петров».

ТЧМ поезда № 2613 после остановки: «Машинист поезда 2613 остановился».

ДСП станции Юдино после доклада машиниста об остановке: «Стрелка 7 под Вашим поездом потеряла контроль. Осмотрите состав, доложите габарит».

ТЧМ поезда № 2613: «Стрелка 7 под поездом потеряла контроль. Осмотреть состав и доложить о наличии габарита. Машинист поезда 2613 Петров».

ДСП станции Юдино: «Верно, выполняйте».

В случае возникновения аварийной ситуации сообщение в эфир радиосвязи должно начинаться словами: «Внимание все!» и далее следует текст сообщения. При получении указанного сообщения работники, находящиеся в зоне действия радиосвязи, обязаны прекратить переговоры, внимательно выслушать сообщение и принять соответствующие меры.

2.22.13. Порядок переговоров перед приемом, отправлением или проследованием поезда станции обслуживаемого одним машинистом, устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем пути необщего пользования.

ВЕДЕНИЕ СЛУЖЕБНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ

2.22.14. При организации маневровой работы все участники должны соблюдать Типовые требования:

маневровая работа должна проводиться в соответствии с ранее доведенным планом маневровой работы (кратким указанием о последовательности маневровых передвижений при выполнении задания на маневровую работу);

работник, распоряжающийся маневрами (работник, единолично распоряжающийся организацией маневровой работы на железнодорожной станции или в отдельном районе железнодорожной станции – при ее делении на маневровые районы, на путях необщего пользования) доводит до руководителя маневров и машиниста план маневровой работы. При выполнении маневровых передвижений локомотивом или специальным самоходным подвижным составом, не обслуживаемым составительской бригадой (главным кондуктором), моторвагонным подвижным составом план маневровой работы доводится непосредственно до машиниста;

в плане маневровой работы отражается следующая информация:

- 1) работники, до которых доводится план маневровой работы;
- 2) операции, которые требуется выполнить;
- 3) маршрут движения (пути, задействованные в маневровых передвижениях и их свободность или занятость);
- 4) информация о руководителе маневров (должность и фамилия), по указанию которого будут производиться маневровые передвижения.

2.22.15. При невозможности приготовления маневрового маршрута на весь путь следования (в соответствии с доведенным планом) работник,

распоряжающийся маневрами, обязан указать машинисту локомотива (руководителю маневров – при движении вагонами вперед) литер светофора с запрещающим показанием, ограничивающий маневровый полурейс.

2.22.16. При необходимости изменения в процессе работы ранее доведенного плана маневровых передвижений, работник, распоряжающийся маневрами, обязан уведомить об этом машиниста и руководителя маневров, убедившись в правильности восприятия путем прослушивания краткого повтора.

2.22.17. Перед изменением ранее приготовленного маршрута работник, распоряжающийся маневрами, обязан вызвать машиниста (руководителя маневров при движении вагонами вперед) и только после его уведомления и получения согласия приступить к изменению маршрута.

2.22.18. Порядок присвоения позывных для локомотивов, применяемых в маневровой работе, устанавливается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или местной инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

ВЕДЕНИЕ РЕГЛАМЕНТА СЛУЖЕБНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ ПРИ ЗАКРЕПЛЕНИИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

2.22.19. Запрещается передавать через третье лицо команды машинисту о выполнении операций, связанных с закреплением подвижного состава на железнодорожных путях.

2.22.20. При закреплении составов поездов на железнодорожных путях должна соблюдаться следующая последовательность обмена сообщениями и указаниями:

1) дежурный по железнодорожной станции с использованием имеющихся средств связи до прибытия поезда извещает работников, непосредственно осуществляющих закрепление, о необходимости выхода к железнодорожному пути приёма поезда;

2) после прибытия поезда дежурный по железнодорожной станции передает информацию машинисту о работниках, непосредственно осуществляющих закрепление состава (фамилию и должность), а также о канале радиосвязи, с применением которого будут выполняться данные операции;

3) после установления состава поезда в требуемом месте железнодорожного пути приема дежурный по железнодорожной станции с использованием имеющихся средств связи передает работнику, непосредственно осуществляющему закрепление, команду следующего содержания:

– номер пути на котором необходимо закрепить подвижной состав;

- количество осей в закрепляемом составе;
- номер формулы, применяемой для расчета необходимого количества тормозных башмаков в соответствии с Главой 16 настоящих Правил;
- необходимое количество тормозных башмаков (стационарных устройств закрепления) с привязкой к сторонам укладки согласно норм технико-распорядительного акта железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования);
- номер локомотива и фамилию машиниста;

Работник, непосредственно осуществляющий закрепление, обязан сверить указанное количество тормозных башмаков (стационарных устройств закрепления) на соответствие нормам технико-распорядительного акта железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования), и при их соответствии кратко повторить команду, а при несоответствии – сообщить дежурному по железнодорожной станции.

При выявлении несоответствий дежурный по железнодорожной станции обязан принять меры к пересчету количества требуемых средств закрепления и повторно дать команду. Правильность восприятия команды дежурный по железнодорожной станции подтверждает словами «Верно, выполняйте!».

Такая команда подается дежурным по железнодорожной станции последовательно каждому из работников, непосредственно осуществляющих закрепление. При этом следующему работнику команда может быть передана только после завершения операций по закреплению с противоположной стороны состава поезда и убеждения дежурным по железнодорожной станции в соответствии нормам установленных средств закрепления;

4) работник, непосредственно осуществляющий закрепление, после получения команды и установки средств закрепления при необходимости наката обода колеса на полз тормозного башмака (стационарное устройство для закрепления) передаёт машинисту поезда по радиосвязи команду на движение и последующую остановку;

5) работник, осуществляющий закрепление, после выполнения команды производит по имеющимся средствам связи доклад дежурному по железнодорожной станции с указанием количества и стороны укладки тормозных башмаков (стационарных устройств закрепления);

б) дежурный по железнодорожной станции после убеждения в соответствии нормам установленных средств закрепления дает команду на отцепку локомотива от состава поезда с указанием машинисту количества установленных средств закрепления с каждой из сторон поезда.

2.22.21. При закреплении железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях при производстве маневровой работы должна соблюдаться следующая последовательность обмена сообщениями и указаниями:

1) работник, распоряжающийся маневровой работой, с использованием имеющихся средств связи передает руководителю маневров информацию:

– номер железнодорожного пути, на котором необходимо закрепить железнодорожный подвижной состав;

– количество осей в закрепляемом составе;

– номер формулы, применяемой для расчета необходимого количества тормозных башмаков в соответствии с Главой 16 настоящих Правил;

– необходимое количество тормозных башмаков (стационарных устройств закрепления) с привязкой к сторонам укладки согласно технико-распорядительному акту железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования);

2) руководитель маневров обязан кратко повторить данное указание, а работник его давший подтверждает правильность восприятия словами «Верно, выполняйте!»;

3) руководитель маневров при необходимости передает машинисту локомотива команду на протягивание (осаживание) состава до установленных мест закрепления (стеллажей с тормозными башмаками; стационарных устройств закрепления; продольного профиля пути, на котором разрешено оставление подвижного состава без локомотива и так далее);

4) после остановки железнодорожного подвижного состава и установления средств закрепления руководитель маневров при необходимости наката обода колеса на полоз тормозного башмака (стационарное устройство для закрепления) передает машинисту локомотива по радиосвязи команду на движение и остановку;

5) руководитель маневров после закрепления железнодорожного подвижного состава по имеющимся средствам связи производит доклад работнику, распоряжающемуся маневровой работой, с указанием количества и стороны укладки тормозных башмаков (установления стационарных устройств закрепления);

б) работнику, распоряжающийся маневровой работой, после убеждения в соответствии нормам установленных средств закрепления дает команду машинисту на отцепку локомотива от состава с указанием машинисту количества установленных средств закрепления с каждой из сторон.

2.22.22. Подробный порядок ведения регламента служебных переговоров при выполнении операций, связанных с закреплением подвижного состава, устанавливается технико-распорядительным актом железнодорожной станции.

Порядок выполнения операций, по закреплению подвижного состава, с применением ручных сигналов устанавливается владельцем инфраструктуры (владельцем пути необщего пользования).

ВЕДЕНИЕ РЕГЛАМЕНТА СЛУЖЕБНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ МЕЖДУ МАШИНИСТОМ И ПОМОЩНИКОМ МАШИНИСТА

2.22.23. а) Перед отправлением поезда с начальной железнодорожной станции при разрешающем показании выходного (маршрутного) светофора или полученном установленным порядком другом разрешении, машинист и помощник машиниста обязаны выполнить регламент «Минута готовности» в виде диалога, при котором помощник машиниста контролирует и объявляет машинисту:

- 1) о наличии поездных документов и бланка белого цвета с желтой полосой по диагонали (формы ДУ-61);
- 2) о включении приборов безопасности и радиостанции;
- 3) об отпуске ручного тормоза (при приемке на станционных железнодорожных путях);
- 4) о наличии справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии (кроме моторвагонного подвижного состава);
- 5) о соответствии номера хвостового вагона в справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии и натурном листе поезда (кроме моторвагонного подвижного состава);
- 6) о проведении опробования тормозов (для грузовых поездов дополнительно – о плотности тормозной магистрали поезда);
- 7) о давлении в тормозной и напорной магистралях;
- 8) о показании локомотивного светофора или устройств индикации локомотива (далее – локомотивный светофор);
- 9) о проверке целостности тормозной магистрали пассажирского или грузового поезда путем кратковременной постановки ручки крана машиниста в первое положение;
- 10) о показании выходного (маршрутного) светофора с железнодорожного пути отправления;
- 11) об установленной скорости следования по маршруту отправления ... км/ч;
- 12) об отсутствии сигналов остановки с железнодорожного пути и поезда и о том, что время стоянки пассажирского поезда согласно расписанию закончилось.

б) Машинист, убедившись в соответствии разрешающих показаний выходного (маршрутного) и локомотивного светофоров с железнодорожного пути отправления или другого разрешения, полученного установленным порядком, и при отсутствии

сигналов остановки, подаваемых с железнодорожного пути и поезда, приводит поезд в движение.

в) После приведения поезда в движение машинист и помощник машиниста обязаны, поочередно открывая боковые окна или с помощью зеркал заднего вида (камер видеонаблюдения) проверить и доложить друг другу об отсутствии (наличии) сигналов остановки, а также о состоянии поезда.

г) Перед отправлением поезда с промежуточной железнодорожной станции или после остановки на перегоне при разрешающем показании путевого светофора или другого разрешения, полученного установленным порядком, машинист и помощник машиниста обязаны выполнить регламент «Минута готовности» в виде диалога, при котором помощник машиниста контролирует и объявляет машинисту:

- 1) о включенном состоянии устройств безопасности и радиостанции;
- 2) для пассажирских поездов – о времени стоянки от последнего опробования тормозов; для грузовых поездов – о плотности тормозной магистрали поезда;
- 3) о проверке целостности тормозной магистрали пассажирского или грузового поезда путем кратковременной постановки ручки крана машиниста в первое положение;
- 4) о давлении в тормозной магистрали;
- 5) о показании путевого светофора (при его наличии);
- 6) о показании локомотивного светофора;
- 7) об установленной скорости следования ... км/ч.

Помощник машиниста моторвагонного подвижного состава объявляет машинисту информацию в соответствии с пунктами 4-7.

д) Помощник машиниста обязан доложить машинисту о правильном приготовлении маршрута следования поезда по некодированным железнодорожным путям железнодорожной станции в пределах видимости: «Маршрут приготовлен правильно с ... пути на ... путь». Машинист, убедившись в правильном приготовлении маршрута, обязан повторить: «Вижу, маршрут приготовлен правильно». Помощник машиниста обязан доложить машинисту показание выходного (маршрутного) светофора при его проследовании (за 10 – 15 метров до выходного (маршрутного) светофора): «Маршрутный (выходной) светофор с ... пути (называет показание светофора)». Машинист, убедившись в показании выходного (маршрутного) светофора, обязан ответить: «Вижу выходной (маршрутный) с ... пути (называет показание светофора)».

е) После проследования поездом железнодорожной станции помощник машиниста обязан доложить машинисту об установленной скорости движения по перегону, перегонному времени хода, а также о наличии постоянных и временно действующих ограничениях скорости.

ж) В пути следования помощник машиниста обязан докладывать машинисту о показаниях светофоров (кроме проходных светофоров при автоматической блокировке, сигнализирующих зеленым огнем), показаниях локомотивного светофора (при отсутствии видимости напольного светофора), а также об изменениях показаний локомотивного светофора, сигналах остановки, подаваемых с железнодорожного пути и поезда, сигналах ограждения мест производства работ.

Машинист, убедившись в правильности информации, обязан повторить ее.

з) Помощник машиниста обязан предупреждать машиниста о приближении:

1) к местам проверки действия автоматических тормозов в поезде с указанием километра, пикета и скорости начала торможения;

2) к железнодорожным переездам;

3) к местам действия предупреждения об ограничении скорости (за 1,5 – 2 км).

Места ограничения скорости движения, огражденные знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места», помощник машиниста обязан проследовать, стоя на своем рабочем месте.

и) При следовании поезда по кривым участкам железнодорожного пути, при приближении к искусственным сооружениям (тоннели, мосты, виадуки) и железнодорожным станциям машинист и помощник машиниста обязаны поочередно через боковые окна или с помощью зеркал заднего вида (камер видеонаблюдения) осматривать поезд и докладывать друг другу о состоянии поезда в пределах видимости.

к) На двухпутных и многопутных участках железнодорожного пути помощник машиниста обязан осматривать встречный поезд и докладывать машинисту о результатах осмотра, а в случае обнаружения в проследовавшем поезде неисправностей или нарушений, угрожающих безопасности движения, по радиосвязи сообщить об этом машинисту проследовавшего поезда, дежурному по железнодорожной станции или диспетчеру поезднему.

л) При дублировании показаний светофоров машинист и помощник машиниста обязаны называть их назначение (проходной, предупредительный, входной, маршрутный, повторительный, выходной, маневровый), а на железнодорожных станциях и многопутных участках – также принадлежность по номеру железнодорожного пути. Там, где на светофорах имеются маршрутные указатели, их показания также повторяются друг другу.

м) При приближении к светофору с одним желтым (немигающим) огнем или двумя желтыми (немигающими) огнями помощник машиниста обязан доложить машинисту установленную скорость его проследования и величину давления в тормозной магистрали.

н) При приближении локомотива к входному светофору железнодорожной станции помощник машиниста в пределах его видимости обязан доложить машинисту о показании входного светофора и установленную скорость движения по железнодорожной станции. Машинист, убедившись в правильности информации, обязан повторить ее.

о) При проследовании железнодорожной станции машинист и помощник машиниста обязаны следить за правильностью подготовленного маршрута, свободностью железнодорожного пути и показанием выходного (маршрутного) светофора, обмениваться между собой информацией о маршруте следования поезда и скорости движения следующего содержания: «Выходной (маршрутный) светофор с ... пути — (называет показание светофора), скорость ... км/ч». Помощник машиниста при проследовании поездом железнодорожной станции обязан наблюдать за показаниями светофоров и свободностью железнодорожного пути, стоя на своем рабочем месте.

п) При вступлении поезда на блок-участок с запрещающим показанием светофора помощник машиниста обязан приблизиться к рабочему месту машиниста, проверить и доложить машинисту о положении контроллера машиниста и ручек крана машиниста, давлении в тормозной и напорной магистралях, напомнить машинисту о необходимости снижения скорости. После этого помощник машиниста обязан наблюдать за показанием светофора и свободностью железнодорожного пути, стоя в непосредственной близости от рабочего места машиниста. При этом машинист и помощник машиниста при каждой подаче прибором безопасности звукового сигнала либо при наличии на локомотиве устройства системы автоматического управления тормозами через каждые 30 – 40 секунд обязаны докладывать друг другу о приближении к светофору с запрещающим показанием и обеспечить остановку поезда перед этим светофором. В случае невыполнения машинистом настоящего Регламента при следовании на запрещающий сигнал светофора и непринятия машинистом мер к остановке поезда помощник машиниста обязан остановить поезд.

р) Помощнику машиниста в целях исключения случаев невыполнения настоящего Регламента запрещается покидать кабину управления железнодорожным подвижным составом в следующих случаях:

- 1) при проследовании станции;
- 2) при приближении к светофорам, показания которых требуют снижения скорости или остановки;
- 3) при следовании по местам уменьшения скорости, огражденным знаками «Начало опасного места», «Конец опасного места» и указанным в бланках белого цвета с желтой полосой по диагонали (формы ДУ-61);

4) при горящем белом огне на локомотивном светофоре (кроме участков, не оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов);

5) при следовании по некодированным железнодорожным путям;

6) в пределах искусственных сооружений;

7) при выключенных устройствах автоматической локомотивной сигнализации.

с) По разрешению машиниста помощник машиниста обязан при следовании по зеленым огням проходных светофоров осматривать машинное (дизельное) отделение локомотива, вагоны моторвагонного подвижного состава. При осмотре помощник машиниста обязан, в зависимости от вида тяги, проверить работу электрического оборудования и аппаратов, вспомогательных машин, состояние дизель-генераторной установки, вспомогательных агрегатов и холодильных устройств, показания измерительных приборов, наличие (отсутствие) постороннего стука и скрежета в ходовых частях, наличие (отсутствие) задымленности. По возвращении в кабину управления помощник машиниста обязан проверить показания путевого и локомотивного светофоров, доложить машинисту об их показаниях. Машинист, убедившись в правильности информации, обязан повторить ее. После этого помощник машиниста обязан доложить машинисту о результатах осмотра машинного (дизельного) отделения и вагонов моторвагонного подвижного состава.

т) В случае приема поезда на железнодорожную станцию или отправления с железнодорожной станции при запрещающем показании светофора, погасших основных огнях светофора по одному из разрешений, установленных настоящими Правилами, а также при наличии белого огня на локомотивном светофоре помощник машиниста обязан докладывать машинисту о положении каждой стрелки по маршруту следования поезда.