



## **МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И СВЯЗИ УКРАИНЫ**

УТВЕРЖДЕНО  
приказом Министерства транспорта  
и связи Украины  
от 31 августа 2005 г. № 507

### **ИНСТРУКЦИЯ по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Украины с изменениями согласно приказа Министерства транспорта и связи Украины № 584 от 11.08.2010**

Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Украины (ИДП) в соответствии с основными положениями, установленными Правилами технической эксплуатации железных дорог Украины (ПТЭ) и Инструкцией по сигнализации на железных дорогах Украины (ИСИ), конкретизирует правила:

- приема, отправления, пропуска поездов при различных средствах сигнализации, централизации, блокировки (СЦБ) и связи на станциях и близлежащих к ним перегонах, как при нормальных условиях действия средств СЦБ и связи во время движения поездов, так и в случаях неисправности этих средств;
- приема и отправления поездов в условиях выполнения ремонтно-строительных работ на железнодорожных путях и сооружениях;
- выполнения маневров на станциях;
- выдачи предупреждений на поезда;
- другие правила, регламентирующие безопасные и беспрепятственные прием, отправление и следование поездов, безопасность маневровой работы и соблюдение работниками требований охраны труда и окружающей природной среды.

#### **1. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ**

Нормы и требования данной Инструкции являются обязательными для железных дорог Украины и их структурных подразделений.

#### **2. НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ**

В этом нормативном документе имеются ссылки на следующие нормативные документы:

Устав железных дорог Украины, утвержденный постановлением Кабинета Министров Украины от 06.04.98 г. № 457

Правила технической эксплуатации железных дорог Украины, утвержденные и введенные в действие приказом Министерства транспорта Украины от 20.12.96 г. № 411, зарегистрированные в Министерстве юстиции Украины 25.02.97 г. за № 50/1854, с изменениями и дополнениями, внесенными приказами Министерства транспорта Украины с 08.06.98 года № 226, от 23.07.99 году № 386, с 19.03.2002 года № 179, от 10.12.2003 № 962

Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов железными дорогами Украины, утвержденная приказом Министерства транспорта Украины 23.11.2004 № 1026 и зарегистрированная в Министерстве юстиции Украины 24.12.2004 за № 1640/10239

Инструкция по сигнализации на железных дорогах Украины, утвержденная приказом Министерства транспорта и связи Украины от 23.06.2008 № 747

Инструкция по устройству и эксплуатации железнодорожных переездов, ЦП-0174, утвержденная приказом Министерства транспорта и связи Украины от 26.01.2007 № 54 и зарегистрированная в Министерстве юстиции Украины 22.01.2007 за № 162/13429

Инструкция по устройству и эксплуатации железнодорожных переездов, ЦП-0095, утвержденная приказом Министерства транспорта Украины от 12.07.2002 № 469

Инструкция о порядке пользования автоматической локомотивной сигнализацией беспрерывного типа (АЛС) и устройствами контроля бдительности машиниста на железных дорогах Украины, ЦТ-ЦШЕОТ-0027, утвержденная приказом Минтранс от 27.01.2000 № 32

Положение о порядке изучения и проверки знаний нормативных актов по безопасности движения поездов и маневровой работы работниками железнодорожного транспорта Украины, утвержденное приказом Министерства транспорта и связи Украины от 14.06.2007 № 499 и зарегистрированное в Министерстве юстиции Украины 09.07.2007 за № 777/14044

Правила безопасности и порядок ликвидации последствий аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их железнодорожным транспортом, утвержденные приказом Министерства транспорта Украины от 16.10.2000 № 567

"Инструкция по составлению натурального письма поезда ф. ДУ-1", утвержденная на 34 заседании Совета по железнодорожному транспорту, февраль 2003 г., зарегистрированная в Министерстве юстиции Украины 23.11.2000 за № 857/5078 (с изменениями)

Правила перевозок опасных грузов (с изменениями), утвержденные приказом Министерства транспорта и связи Украины от 25.11.2008 № 1430 и зарегистрированные в Министерстве юстиции Украины 26.02.2009 за № 180/16196

Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при выполнении работ по техническому обслуживанию и ремонту устройств сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) на железных дорогах Украины, ЦШЭОТ-0018, утвержденная приказом Укрзалізничці от 12.10.99 г. № 492

Инструкция по размещению, установке и эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава во время движения поезда, ЦВ-ЦШ-0053, утвержденная приказом Министерства транспорта Украины от 17.03.2003 № 69-Ц

Инструкция по эксплуатации тормозов подвижного состава на железных дорогах Украины, ЦТ-ЦВ-ЦЛ-0015, утвержденная приказом Укрзалізничці от 28.10.97 г. № 264-Ц, с изменениями и дополнениями, внесенными приказом Укрзалізничці от 07.06.2001 № 312-Ц

Инструкция по составлению графика движения поездов на железных дорогах Украины, ЦД-0040, утвержденная приказом Укрзалізничці от 05.04.2002 № 170-Ц

Инструкция о порядке предоставления и использования окон в графике движения поездов для ремонтных и строительных работ на железных дорогах Украины, ЦД-0029, утвержденная приказом Укрзалізничці от 13.03.2000 г. № 96-Ц

Инструкция по организации движения грузовых поездов повышенного веса и длины на железных дорогах Украины, ЦД-0031, утвержденная приказом Укрзалізничці от 29.08.2000 г. № 364-Ц

Инструкция по техническому обслуживанию и эксплуатации специального самоходного подвижного состава на железных дорогах Украины, утвержденная приказом Укрзалізничці от 03.04.2007 № 204-Ц

Методические указания по расчету и применению норм закрепления подвижного состава тормозными башмаками на станционных путях, ЦД-0051, утвержденные приказом Укрзалізничці от 31.03.2004 г. № 224-ЦЗ

Порядок учета, маркировки, выдачи, хранения и изъятия из эксплуатации тормозных башмаков на железных дорогах Украины, ЦД-0041, утвержденный приказом Укрзалізничці от 30.04.2002 г. № 228-Ц

Методические рекомендации относительно действий работников хозяйств Укрзалізничці для обеспечения безопасности движения в нестандартных ситуациях в соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации железных дорог Украины, Инструкции по движению поездов и маневровой работы на железных дорогах Украины, Инструкции по сигнализации на железных дорогах Украины, утвержденные приказом Укрзалізничці от 20.12.2004 г. № 992-ЦЗ

### **3. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПОНЯТИЙ**

Ниже представлены термины, употребленные в этом нормативном документе, и определения обозначенных ими понятий:

**Автоматическая блокировка (АБ)** - техническое средство интервального регулирования движения поездов на межстанционных перегонах по сигналам проходных и локомотивных светофоров.

**Автоматическая локомотивная сигнализация как самостоятельное средство сигнализации и связи (АЛСО) или ЦАБ АЛСО** - система, при которой движение поезда на перегоне осуществляется по сигналам локомотивных светофоров, а раздельными пунктами блок-участков являются сигнальные знаки "граница блок-участка".

**Автоматическая светофорная сигнализация** - система, состоящая из переездных светофоров, акустических сигналов, электрических рельсовых цепей (участок приближения) и аппаратуры управления, обеспечивающей во время занятия поездом участка приближения автоматическую подачу извещения на переезд и автоматическое включение звуковой и светофорной сигнализации.

**Боковой путь** - путь, двигаясь по которому подвижный состав отклоняется стрелочным переводом.

**Блок-участок** - часть межстанционного перегона при условии автоблокировки или автоматической локомотивной сигнализации, примененной как самостоятельное средство сигнализации и связи, ограниченная проходными светофорами (указателями границ блок-участков) или проходным светофором (указателем границы блок-участка) и станцией.

**Бригада специального подвижного состава** - работники, предназначенные для управления и обслуживания специального подвижного состава.

Примечание. Для управления специальным самоходным подвижным составом назначают бригаду: машинист и помощник машиниста или водитель и помощник водителя дрезины.

**Вагон** - самоходная единица подвижного состава, которой перевозят грузы и пассажиров.

**Ведение поезда с особой бдительностью** - постоянное, повышенное внимание локомотивной бригады к условиям движения поезда.

**Внутристанционная диспетчерская связь** - прямая связь между дежурным по станции, маневровым диспетчером, дежурным по горке, дежурным по парку, оператором стрелочного поста, оператором пункта технического обслуживания вагонов.

**Вспомогательный пост** - пост на перегоне, не имеющий путевого развития и предназначенный только для обслуживания пункта примыкания подъездного пути (для поездов, следующих по всему перегону, отдельным пунктом быть не может).

**Грузовой поезд** - поезд, предназначенный для перевозки груза, масса и длина которого не превышает максимальную норму, установленную графиком движения поездов на участке следования этого поезда.

**Грузовой соединенный поезд** - поезд, составленный из двух и более сцепленных между собою грузовых поездов с тяговыми локомотивами в голове каждого поезда.

**Грузовой длинносоставный поезд** - грузовой поезд, длина которого превышает максимальную норму, установленную графиком движения на участке прохождения этого поезда.

**Грузовой тяжеловесный поезд** - грузовой поезд, вес которого для соответствующих серий локомотивов на 100 тонн и больше превышает определенную графиком движения весовую норму на участке прохождения этого поезда.

**Габарит подвижного состава** - предельный поперечный (перпендикулярный к оси пути) контур, в котором, не выходя наружу, должен размещаться как груженный, так и порожний подвижной состав, установленный на прямом горизонтальном пути.

**Главные пути** - пути перегонов, а также пути станций, которые являются непосредственным продолжением путей сопредельных перегонов и, как правило, не имеют отклонений на стрелочных переводах.

**График движения поездов** - нормативно-технологический документ, который регламентирует работу всех подразделений железнодорожного транспорта по организации движения поездов.

**Двусторонняя парковая связь** - связь, предназначенная для управления работой станционных работников на сортировочных горках, парках, участковых, грузовых, пассажирских станциях и депо, а также оповещения пассажиров на вокзалах и платформах.

**Дежурный по станции (ДСП)** - сменный помощник начальника станции, которая единолично распоряжается приемом, отправлением и пропуском поездов, а также другим перемещением подвижного состава на главных и приемоотправочных путях станции (а где нет маневрового диспетчера - и на других путях).

**Дизель-поезд** - постоянно сформированный состав, имеющий дизельную силовую установку, состоящий из моторного головного и моторного хвостового вагонов, в которых установлены автономные тяговые машины, и прицепных вагонов и предназначенный для перевозки пассажиров.

**Диспетчерская централизация (ДЦ)** - комплекс устройств, включающих аппаратуру телеуправления с одного диспетчерского пункта устройствами электрической централизации (ЭЦ) ряда линейных станций участка железной дороги и средства контроля за состоянием устройств ЭЦ и систем интервального регулирования движения поездов на близлежащих к этим станциям перегонах.

**Долговременная стоянка вагонов** - стоянка вагонов на приемоотправочных путях свыше одних суток.

**Железнодорожный путь** - две рельсовых нити, установленные одна от другой на определенном расстоянии и прикрепленные к шпалам (брусьям).

**Железнодорожная перевозка** - перемещения в пространстве людей и грузов с помощью железнодорожного транспортного средства.

**Железнодорожный переезд** - место перекрещения дороги с железнодорожными путями в одном уровне, оборудованное необходимыми устройствами, обеспечивающими безопасность движения, улучшающими условия пропуска поездов и транспортных средств, прохождение пешеходов, а также прогон скота.

**Железнодорожное транспортное средство** - техническое средство, приводимое в движение источником энергии (не самоходный), предназначенное для движения рельсовыми дорогами (железными дорогами) и используемое для перемещения в пространстве людей, грузов и оборудования, предназначенного для выполнения специальных функций.

**Заградительная сигнализация** - заградительные (для поездов и маневровых составов) светофоры, установленные перед переездом и управляемые дежурным по переезду.

**Индекс грузового поезда** - специальный код из 10 цифр, назначаемый всем грузовым поездам на станции их формирования.

Примечание. Первые четыре цифры - код станции формирования поезда по единой сетевой разметке, следующие две - порядковый номер состава, сформированного на этой станции, а последние четыре цифры - код станции назначения поезда.

**Интенсивное движение поездов** - размеры (частота) движения пассажирских и грузовых поездов (в сумме) по графику на двухпутных участках более 50 пар и однопутных - более 24 пар в сутки.

**Ключевая зависимость стрелок и сигналов** - система станционной централизации, в которой замыкание стрелок обеспечивается стрелочными контрольными замками, а открытие светофоров на разрешающее показание возможно при условии замыкания в аппарате ключевой зависимости ключей от стрелок, входящих в маршрут, при открытом сигнале.

**Коммерческий осмотр вагонов** - система обслуживания грузовых вагонов и контейнеров, находящихся в составах или поездах, а также порожних вагонов и контейнеров после погрузки с осмотром груза, его сохранности, правильности размещения и крепления, устранения неисправностей, не требующих отцепки вагонов от состава.

**Контактная сеть** - совокупность проводов, конструкций и оборудования, обеспечивающих передачу электрической энергии от тяговых подстанций к токоприемникам электроподвижного состава.

**Лица, связанные непосредственно с движением поездов** - работники, профессиональная деятельность которых прямо связана с процессом перевозки: ведением поездов, приготовлением маршрутов приема (отправления) или пропуска поездов по станции, ведением поездов по участку, техническим обслуживанием поездов, содержанием пути, искусственных сооружений, технических средств электроснабжения, сигнализации, централизации и связи и т.п.

**Локомотив** - тяговая самоходная машина, предназначенная для передвижения любого железнодорожного подвижного состава.

**Локомотивная бригада (бригада специального подвижного состава), машинист (ТЧМ)** - работники (работник) предназначенные (ый) руководить и обслуживать локомотивы и моторвагонный подвижной состав (специальный подвижной состав).

**Ложная занятость рельсовых цепей** - отказ в работе рельсовых цепей вследствие обрыва или отсутствия стыковых соединителей, нарушения изоляции стрелочной гарнитуры, нарушения изоляции изолирующего стыка, нарушения регулировочного режима обслуживания персоналом и другого отказа.

**Ложная свобода рельсовых цепей** - отказ в работе рельсовых цепей вследствие неправильных действий обслуживающего персонала, нарушения полярности, подпитки путевого реле от посторонних источников питания, неисправности или отсутствия перемычек, соединителей, неисправности аппаратуры, неисправности монтажа, нарушения регулировочного режима обслуживающим персоналом и других отказов.

**Людской поезд** - грузовой поезд, состоящий из 10 и более вагонов, занятых людьми.

**Малодейственные участки** - участки с размерами движения пассажирских и грузовых поездов (в сумме) по графику не более 8 пар в сутки.

**Малодейственный путь (стрелка)** - путь (стрелка) на которой ограничено движение и как следствие не обеспечивается надежная шунтовая чувствительность рельсовых цепей.

**Маневровый локомотив** - локомотив, который по техническим характеристикам отвечает требованиям для выполнения маневровой работы.

**Маневровая работа (маневры)** - любые передвижения подвижного состава железнодорожного транспорта по станционным и другим путям для обеспечения поездной работы и производственной деятельности предприятий.

**Маневровый состав** - группа вагонов, сцепленных между собой и с локомотивом, выполняющим маневры.

**Маршрут следования** - путь подвижного состава в границах, задающихся ответственным работником железной дороги.

**Маршрут приема (отправления) поезда (маршрутный набор)** - маршрутный принцип управления стрелками и сигналами, использующимися в блочной маршрутно-релейной централизации, при которой установление маршрута любой сложности и протяженности осуществляется последовательным нажатием на пульте кнопок начала и конца маршрута, а в отдельных случаях - вариантной кнопки.

**Межстанционный перегон** - перегон, ограниченный станциями, разъездами и обгонными пунктами.

**Межпостовой перегон** - перегон, ограниченный путевыми постами или путевым постом и станцией.

**Моторвагонный подвижной состав** - моторные и прицепные вагоны, из которых формируют моторвагонные поезда (электропоезда, дизель-поезда и автомотрисы).

**Нерегулируемый переезд** - переезд, не оборудованный устройствами переездной сигнализации и не обслуживаемый дежурным работником.

**Нецентрализованная стрелка** - стрелка, острия которой переводят вручную с помощью переводного механизма непосредственно около стрелки.

**Обгонный пункт** - раздельный пункт на двухпутных линиях, имеющий путевое развитие, дающее возможность обгонять поезда и в необходимых случаях - переводить поезд с главного пути на другой.

**Окно** - время, на протяжении которого приостанавливают движение поездов на перегоне, отдельных путях перегона или станции для проведения ремонтно-строительных работ.

**Оповестительная сигнализация** - система, которая состоит из электрических рельсовых цепей (участка приближения), устройства подачи извещения на переезд (кнопки на пульте управления у дежурного по станции), щитка управления переездной сигнализацией.

**Опасный груз** - вещества, материалы, изделия, отходы производственной и другой деятельности, которые вследствие присущих им свойств при наличии определенных факторов могут при перевозке послужить причиной взрыва, пожара, повреждения технических средств, устройств, сооружений и других объектов, причинить материальный ущерб и вред окружающей среде, а также привести к гибели, травмированию, отравлению людей, животных и которые по международным договорам, согласие на обязательность которых предоставлено Верховной Радой Украины, или по результатам испытаний в установленном порядке в зависимости от степени их влияния на окружающую среду или человека относится к одному из классов опасных веществ.

**Охранная стрелка** - стрелка, установленная во время приготовления маршрута приема поезда или маршрута отправления поезда в положение, не дающее возможности подвижному составу выехать на подготовленный маршрут.

**Парк станции** - станционные пути, предназначенные для выполнения одинаковых (неодинаковых) технологических операций.

**Предупредительный тупик** - тупиковый путь, предназначенный для предотвращения выхода подвижного состава на маршруты прохождения поездов.

**Пассажирский остановочный пункт** - пункт на перегоне, не имеющий путевого развития и предназначенный только для посадки и высадки пассажиров (раздельным пунктом не служит).

**Пассажирский поезд** - поезд, предназначенный перевозить пассажиров, багаж и почту, сформированный из пассажирских вагонов.

**Перегон** - часть железнодорожной линии, ограниченная сопредельными станциями, разъездами, обгонными пунктами или путевыми постами.

**Подъездные пути** - пути, предназначенные для транспортного обслуживания одного или нескольких предприятий, организаций, учреждений, связанные с общей сетью железных дорог непрерывным рельсовым путем и принадлежащие железной дороге или предприятию, организации, учреждению.

**Подталкивающий локомотив** - локомотив, предназначенный для оказания помощи головному локомотиву на отдельных перегонах или части перегона (в хвосте поезда).

**Полуавтоматическая блокировка (ПАБ)** - система интервального регулирования движения поездов, при которой функции по отправлению и приему поездов выполняются как вручную, так и автоматически.

**Поезд** - сформированный и сцепленный состав вагонов с одним или несколькими действующими локомотивами или мотор-вагонными вагонами, имеющими установленные сигналы.

**Поездные сигналы** - сигналы, применяемые для обозначения поездов, локомотивов и других подвижных единиц железнодорожного транспорта.

**Поездные документы** - комплект документов, необходимых для перевозки (сопровождения) вагонов как порожних, так и груженых от места отправления к месту назначения.

**Поездной диспетчер (ДНЦ)** - сменный работник, который единолично руководит движением поездов на подчиненном ему железнодорожном участке.

**Пожарный поезд** - поезд с насосным агрегатом, запасом огнегасящих веществ и пожарно-техническим вооружением и предназначенный для гашения пожаров на объектах и в подвижном составе железнодорожного транспорта, а также предоставления помощи при авариях, наводнениях и других стихийных бедствиях в пределах их тактико-технических возможностей.

**Подвижный состав железнодорожного транспорта** - совокупность всех несъемных подвижных железнодорожных единиц.

Примечание. Единица железнодорожного подвижного состава - это локомотив, вагон, единица моторвагонного подвижного состава, специального подвижного состава.

**Почтово-багажный поезд** - поезд, сформированный из почтово-багажных и грузовых вагонов и предназначенный перевозить почту, багаж и грузобагаж, а также отдельные пассажирские вагоны, которые прицепляют только на участках, где не ходят пассажирские поезда.

**План формирования поездов** - технико-экономический план организации вагонопотоков в поездах и одновременно план распределения работы между сортировочными, участковыми, грузовыми и другими станциями по формированию-расформированию, сквозному пропуску поездов.

**Промежуточная станция** - станция, на которой выполняют регулярные операции пропуска, скрещения, обгона поездов, маневровую работу со сборными поездами, операции погрузки-выгрузки грузов, обслуживание пассажиров.

**Путевой пост** - отдельный пункт на железнодорожных линиях, не имеющий путевого развития.

Примечание. Путевого развития не имеет блокпост в случае полуавтоматической блокировки, пост примыкания на однопутном перегоне с двухпутной вставкой, прудузловой пост и т.п..

**Путевой знак** - устройство или условный знак, несущий информацию о местонахождении пути.



**Пути специального назначения** - предупредительные и улавливающие тупики и подъездные пути на перегонах и станциях.

**Регламент переговоров** - правила, регламентирующие порядок предоставления указаний и докладов, с помощью которых ведутся все переговоры между работниками, задействованными в процессе движения поездов.

**Речевой информатор** - аппаратно-программная информационная система (АПИС), предназначенная для формирования и воспроизведения языковых и музыкальных сигналов, обеспечивающих звуковое оповещение.

**Регулируемый переезд** - переезд, оборудованный устройствами переездной сигнализации, для водителей транспортных средств или оборудованный шлагбаумом, обслуживаемый дежурным работником.

**Раздельный пункт** - пункт, делящий железнодорожную линию на перегоны или блок-участки.

**Разъезд** - раздельный пункт на однопутных линиях, имеющий путевое развитие, предназначенное для скрещивания и обгона поездов.

**Руководитель маневров** - работник, непосредственно руководящий действиями всех лиц, принимающих участие в маневрах, без указания которого машинист локомотива, проводящего маневры, не имеет права приводить в движение локомотив.

**Сигнал** - условный видимый или звуковой знак, с помощью которого передается определенный приказ.

**Сигнализация, централизация и блокировка (СЦБ)** - комплекс технических средств, с помощью которых обеспечивается необходимая пропускная способность участков железных дорог и безопасное движение поездов. С помощью устройств СЦБ выполняют автоматический контроль состояния участков железных дорог с целью передачи всей информации локомотивным бригадам и другим работникам железных дорог. С помощью устройств СЦБ возможно автоматическое регулирование движения поездов и дистанционное управление объектами железнодорожной автоматики на станциях и перегонах.

**Съемная подвижная единица** - подвижная единица, которую могут снять с пути вручную работники, её обслуживающие.

*Примечание.* К ним принадлежат: съемные дрезины, ремонтные вышки на электрифицированных участках, путевые вагончики, путеизмерительные, дефектоскопные и прочие тележки.

**Сигнальные приборы** - средства визуального и слухового извещения, предназначенные для передачи сигналов.

**Сигнальный знак** - условный видимый знак, с помощью которого передают приказ или указание определенной категории работников.

*Примечание.* К сигнальным знакам принадлежат предельные столбики, знаки, обозначающие границы станции, места подачи свистка, выключения и включения тока и т.п.

**Светофор** - оптический прибор железнодорожной сигнализации, с помощью которого в любое время суток цветом передают на расстояние приказы, прямо относящиеся к движению поездов.

**Светофорная сигнализация** - устройства зависимости между переездной сигнализацией и маневровыми светофорами.

**Скоростной поезд** - пассажирский поезд, двигающийся со скоростью 161 - 200 км/ч.

**Составитель поездов** - сменный работник, руководящий маневрами соответственно распоряжениям только одного из работников - дежурного по станции, маневрового диспетчера, дежурного сортировочной горки или парка, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - поездного диспетчера.

**Сортировочная горка** - искусственно сделанное возвышение перед путями сортировочного парка, предназначенное для ускорения процесса расформирования-формирования грузовых поездов.

**Спаренные тормозные башмаки** - два тормозных башмака, жестко соединенные между собой, имеют на каждом тормозном башмаке одно и тоже клеймо, идентичное обычным тормозным башмакам, с дополнением в конце тавра через знак "\_" индекса "П".

**Специальный подвижной состав** - совокупность несъемных подвижных единиц на железнодорожном ходу, предназначенных для строительных, ремонтных и обслуживающих работ (снегоочистители, снегоуборочные и щебнеочистительные машины, балластеры, путеукладчики, грузоподъемные краны, дрезины и т.п.).

**Специальное стационарное устройство** - устройство, предназначенное для механического закрепления состава или отдельных вагонов на станционных путях с целью предупреждения самовольного выхода вагонов на перегон в сторону уклона после отцепки локомотива.

Примечание. Специальное стационарное устройство состоит из рамы, закрепляющего модуля, включающего подвижную каретку, закрепляющих шин и распорных подпружиненных рычагов, привода с элементами трансмиссии, ручного повода, пультов дистанционного и местного управления с сигнальными элементами, датчиками положения подвижной каретки и датчиками контроля наличия колеса в зоне закрепления.

**Станция** - раздельный пункт с путевым развитием, позволяющим проводить операции по приему, отправлению, скрещению и обгону поездов, операции по приему, выдаче грузов и обслуживанию пассажиров, а при условии развитых путевых устройств - маневровую работу по расформированию и формированию поездов и технические операции с поездами.

Примечание. В тексте Инструкции во всех случаях, когда речь идет о раздельных пунктах, имеющих путевое развитие или обслуживаемых дежурными работниками (станция, разъезд, обгонный пункт, путевой пост), применены общие термины "станция" или "дежурный по станции" за исключением мест, где по характеру требований необходимо указать точно, о каких именно раздельных пунктах идет речь.

**Станционные пути** - пути в границах станции.

Примечание. Станционные пути делят на: главные, приемо-отправочные, сортировочные, погрузо-разгрузочные, вытяжные, деповские (локомотивного и вагонного хозяйства), соединительные (соединяющие отдельные парки на станции, ведущие к контейнерным пунктам, топливным складам, базам, сортировочным платформам, к пунктам очистки, промывки, дезинфекции вагонов, ремонта подвижного состава и выполнения других операций), а также другие пути, назначение которых определяют выполняемые на них операции.

**Станционный пост централизации** - пост на станции, в котором сосредоточено управление группой централизованных стрелок и сигналов.

**Станционная радиосвязь** - связь между дежурным по станции, маневровым диспетчером, дежурным по горке, дежурным по парку, составителем поездов с машинистами маневровых локомотивов (маневровая); дежурным по горке с машинистами горочных локомотивов (горочная); операторами станционного технологического центра по обработке поездной информации и перевозочных документов (технологическая).

**Стрелочный перевод** - устройство, служащее для перевода подвижного состава с одного пути на другой.

**Стрелка** - часть стрелочного перевода, состоящего из рамных рельсов, остяков и переводного механизма.

**Стрелка ключевой зависимости** - стрелочный перевод с механическим приводом системы станционной централизации и блокировки, в котором зависимость между стрелками и сигналами осуществляется с помощью механических устройств.

**Стрелочный пост** - один или несколько стрелочных переводов нецентрализованного управления, обслуживаемое одним или несколькими дежурными стрелочного поста или старшим дежурным стрелочного поста.

**Стрелочный район** - группа сопредельных стрелочных постов, находящиеся под контролем одного старшего дежурного стрелочного поста.

**Телефонная связь** - связь для передачи на расстояние языковой информации, распространяемой проводами.

**Телефонограмма руководителя работ** - зарегистрированное сообщение руководителя работ о состоянии работ, переданное телефоном служебным лицам, руководящим движением поездов.

**Технический осмотр вагонов** - система обслуживания вагонов, находящихся в составах или поездах, а также порожних вагонов во время подготовки их к погрузке с осмотром, ремонтными и профилактическими работами, не требующими отцепки вагонов от состава.

**Техническо-распорядительный акт (ТРА)** - нормативный документ, регламентирующий безопасное и беспрепятственное прием, отправление и прохождение поездов через станцию, безопасность внутрисканционной маневровой работы и соблюдение техники безопасности.

**Тормозной башмак** - это устройство, которое применяется для закрепления подвижного состава от возможного ухода.

Примечание. Тормозной башмак состоит из головки, ручки, упорной пластины, заклепочных соединений (2 шт.) и полоза, который, в свою очередь, состоит из носка, пятки и двух бортов.

**Чрезвычайная ситуация** - ситуация, характеризующаяся нарушением нормальных условий жизни и деятельности людей на объекте или территории, вызванная аварией, катастрофой, стихийным бедствием или другими факторами, которые привели (могут

привести) к гибели людей, животных и растений, значительному материальному ущербу и (или) нанесли (могут нанести) вред окружающей среде.

**Участок обращения локомотивов** - часть железнодорожной сети, ограниченная пунктами обращения локомотивов.

**Улавливающий тупик** - тупиковый путь, предназначенный для остановки неуправляемого (потерявшего управление) поезда, или части поезда во время движения на затяжном уклоне.

**Уклон** - элемент продольного профиля железнодорожного пути, имеющий наклон к горизонтальной линии.

*Примечание.* Уклон для поезда, двигающегося от низшей точки к высшей, называется подъемом, а от высшей к низшей - спуском.

**Указатель путевого заграждения** - сигнальный указатель, ограждающий опасное место.

**Участок приближения к переезду** - участок пути, оборудованный рельсовыми цепями, расположенный перед переездом, длину которого определяют расчетом в зависимости от скорости движения поездов и длины проезжей части переезда, для заблаговременного автоматического извещения на переезд о приближении к нему поезда, автоматического управления переездной сигнализацией и шлагбаумами, если переезд ими оборудован.

**Хозяйственный поезд** - поезд, сформированный: из тягового локомотива или специального самоходного подвижного состава, которые используются в качестве локомотива; вагонов, выделенных для специальных и технических потребностей железных дорог; специального самоходного и несамоходного подвижного состава, предназначенного для выполнения работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств железных дорог.

**Электрожелезная система** - комплекс устройств, с помощью которых осуществляется контроль состояния перегона, а правом выезда на перегон является получение машинистом жезла от дежурного по станции отправления. Дальнейшее отправление других поездов на перегон не возможно до получения этого жезла дежурным станции приема.

**Электрическая централизация стрелок и сигналов (ЭЦ)** - станционный комплекс устройств железнодорожной автоматики, обеспечивающий централизованное управление стрелками и светофорами и автоматический контроль на аппарате управления за положением централизованных стрелок, состоянием светофоров и рельсовых кругов.

**Централизованная стрелка** - стрелка, острия которой (при наличии крестовины с подвижным сердечником и сердечник) переводят специальными устройствами, управляемыми с одного центрального пункта (станционный пост централизации).

**Шунтовая чувствительность** - свойство рельсовой цепи обеспечивать контроль занятого состояния путевого участка в случае шунтирования рельсовой линии.

#### 4. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

4.1 "Каждая станция и путевой пост в части управления движением поездов и каждый поезд должны находиться одновременно в распоряжении только одного работника: станция - дежурного по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией - поездного диспетчера; пост - дежурного по посту; поезд - машиниста ведущего локомотива (моторвагонного поезда, специального самоходного подвижного состава)" (п. 16.2 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

Приемом, отправлением и пропуском поездов на каждой станции и путевом посту может распоряжаться лишь один работник - дежурный по станции (ДСП) или соответственно дежурный по посту, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - поездной диспетчер (ДНЦ).

На станциях, в зависимости от путевого развития, может быть несколько дежурных по станции, постам или паркам, каждый из которых единолично распоряжается движением поездов или выполняет определенные операции в пределах своего района работы. Разграничение районов управления на таких станциях и круг обязанностей, связанных с движением поездов, каждого дежурного по станции, посту или дежурного по парку (ДСПП), отмечается в техническо-распорядительном акте станции (ТРА).

4.2 На станциях машинист ведущего локомотива (моторвагонного поезда, специального самоходного подвижного состава) и все другие работники, обслуживающие поезд, подчиняются приказам дежурного по станции, а на станциях участков, оборудованных диспетчерской централизацией, - поездного диспетчера.

4.3 Все распоряжения по движению поездов и маневровой работы должны даваться кратко, четко и ясно с точным выполнением Правил технической эксплуатации железных дорог Украины, Инструкции по сигнализации на железных дорогах Украины, этой Инструкции и техническо-распорядительного акта станции. Работник, давший распоряжение, должен каждый раз требовать его повторения исполнителями, выслушать повторение распоряжения и убедиться в том, что оно понято правильно.

О выполнение распоряжения исполнитель должен лично доложить работнику, от которого получил распоряжение, с использованием имеющихся средств связи: двусторонней парковой, радиосвязи, телефоном, лично и т.п.

Работник, давший распоряжение, при возможности, дополнительно должен убедиться по показаниям контрольных приборов или другим путем в правильности его выполнения. Отменить ранее данное распоряжение может только лицо, которое его давало предварительно, или лицо, которое заменило его во время дежурства или заступило на дежурство.

4.4 Порядок движения, поездов и маневровой работы в условиях возникновения экстремальных ситуаций, представляющих опасность для жизни людей, сохранности материально-технических средств и сооружений железнодорожного транспорта, определяется нормативными актами, утверждаемыми для соответствующих подразделений Государственной администрацией железных дорог Украины, начальниками железных дорог, отделений, государственных предприятий по перевозке грузов и пассажиров.

4.5 Управление приборами сигнализации, централизации и блокировки, открытие и закрытие светофоров (кроме автоматически действующих) производятся:

а) на станции - дежурным по станции или по его распоряжению оператором при дежурном по станции, оператором поста централизации или дежурным стрелочного поста;

б) на путевом посту - дежурным по посту;

в) на станционном исполнительном посту - оператором поста централизации;

г) при диспетчерской централизации - поездным диспетчером или по его распоряжению оператором поста централизации;

д) при передаче стрелок на местное управление с маневровой колонки - лицом, указанным в техническо-распорядительном акте станции.

Управления с пульт-табло устройствами СЦБ (стрелками, сигналами и др.) с целью проверки их действия осуществляется дежурным по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией - поездным диспетчером.

Выполнение вышеупомянутых проверок электромехаником СЦБ проводится с разрешения дежурного по станции и под его надзором.

На участках с диспетчерской централизацией или на железнодорожных станциях, оборудованных микропроцессорной системой кодового управления "Навигатор", работы по проверке и содержанию устройств СЦБ, выполняющиеся с разрешения дежурного по станции с предыдущей записью в журнале осмотра, должны выполняться после передачи железнодорожной станции или ее горловины на резервное управление.

4.6 Если поезд отправляется со станции при запрещающем показании выходного светофора или с путей, не имеющих выходного светофора, разрешение на занятие перегона (если оно не передается по радиосвязи) вручается машинисту ведущего локомотива лично дежурным по станции, парку, посту через одного из работников локомотивной бригады отправляющегося поезда или одного из станционных работников, связанных с движением поездов, что указывается в техническо-распорядительном акте станции.

Машинист (ТЧМ) обязан убедиться, соответствует ли выданное разрешение номеру поезда и перегону.

Машинисту локомотива, при наличии разрешения, запрещается приводить поезд в движение без указания дежурного по станции, переданного по радиосвязи, или сигнала отправления, подаваемого дежурным по станции или по его указанию дежурным стрелочного поста, парка, или другого работника, связанного с движением поездов.

4.7 Если приказ о приеме или отправлении поезда при запрещающем показании сигнала передается дежурным по станции машинисту по радиосвязи, то текст такого приказа должен соответствовать установленным формам, предусмотренным этой Инструкцией. При передаче приказа дежурным по станции должны быть указаны дата, номер приказа, время передачи приказа машинисту (ч., мин.), текст приказа с указанием литер светофора или номера пути отправления, не имеющего выходного светофора. Машинист обязан полностью повторить текст приказа, а ДСП подтвердить правильность его восприятия словами: "верно, выполняйте".

4.8 В случае приема или отправления поездов при запрещающем показании входного или выходного светофора, а также отправления с путей, не имеющих выходного светофора, в журнале движения поездов напротив номера поезда (в графе "Примечания") (журнала ф. ДУ-3) и в графе "записи о поездной работе" (журнала ф. ДУ-2) должна быть сделана соответствующая отметка: "РС" (по радиосвязи), "ПС" (по пригласительному сигналу), "ПР" (по письменному разрешению). В отметке "РС", кроме того, должны быть указаны номер приказа и время его передачи машинисту, фамилия машиниста, а также литер светофора (или номер пути отправления, не имеющего выходного светофора).

Например: "РС № 3 14.10 Ч-2 ТЧМ Петров", или "РС № 3 14.10 с 4 пути ТЧМ Петров". Запись текста приказа в журнале движения не нужна.

Приказ передается по форме, приведенной в п.п. 5.7.1 этой Инструкции. Машинист локомотива записывает зарегистрированный приказ в Книгу формы ТУ-152.

В отметке "ПС" должны быть указаны время пользования кнопкой пригласительного сигнала, литер светофора, показания счетчика (при наличии счетчиков). Например, "ПС 13.20 Ч-2 2835".

В отметке "ПР" указывается форма выданного разрешения, его номер и время вручения разрешения машинисту (или руководителю работ при выдаче бланка белого цвета с красной полосой по диагонали ф. ДУ-64). Например: "ПР ДУ-64 № 21 14-50".

На станциях, оборудованных системой документированной регистрации служебных переговоров "ДСП-ТЧМ", "ДНЦ-ТЧМ" при выполнении поездной и маневровой работы, приказы о приеме и отправлении поездов при запрещающем показании светофора, об отправлении поездов с путей, не имеющих выходных светофоров, передающиеся машинисту поезда, регистрируются "речевым архиватором". Срок хранения такой информации устанавливается начальником железной дороги.

Указанные выше отметки в журнале движения поездов во всех случаях обязательны.

4.9 Во всех случаях приема поезда на станцию или отправления поезда со станции при запрещающем показании входного, выходного (маршрутного) светофоров дежурный по станции, прежде чем воспользоваться кнопкой пригласительного сигнала или дать машинисту соответствующее разрешение на проезд запрещающего сигнала, обязан привести рукоятку (кнопку) в положение, соответствующее запрещающему показанию светофора, и порядком, установленным техническо-распорядительным актом станции, убедиться в свободности пути приема, правильности установки и замыкания стрелок в маршруте, а при отправлении поезда, кроме того, в свободности первого блок-участка (при автоматической блокировке) или перегона (при полуавтоматической блокировке) и в переключении блок-системы на соответствующее направление движения. Кнопку пригласительного сигнала необходимо нажимать до тех пор, пока ведущий локомотив прибывающего или отправляющегося поезда не проследует соответствующий светофор, а машинист локомотива не доложит дежурному по станции о проследовании пригласительного сигнала.

4.10 На станциях с наличием переездов, расположенных в стрелочных горловинах или на участках удаления, на которые извещение о закрытии переезда при приеме или отправлении поезда при запрещающем показании светофора осуществляется нажатием кнопки «закрытие переезда, дежурный по станции перед приемом или отправлением поезда должен нажать эту кнопку, а после проследования поезда через переезд вернуть ее в нормальное положение.

В любых случаях приема или отправления поезда при запрещающем показании светофора на таких станциях машинист при подходе к переезду должен следовать с особой бдительностью со скоростью не более 20 км/ч с готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

При расположении таких переездов на участках отдаления скорость их прохождения головой поезда может быть не более 25 км/ч.

После прохождения через переезд ведущего локомотива машинист имеет право повысить скорость движения до установленной для данного перегона.

Перечень станций с переездами, расположенных в стрелочных горловинах, или на участках отдаления, утверждается начальником железной дороги и объявляется приказом по железной дороге.

4.11 При отправлении поездов со станции на однопутный перегон в условиях нарушения нормального действия устройств СЦБ и связи на перегоне, дежурный по станции обязан получить у поездного диспетчера и дежурного по соседней станции разрешение относительно возможности отправления поезда на перегон, а по прибытии (возвращении), отправлении (прохождении) поезда немедленно их об этом известить.

О прибытии, отправлении и прохождении всех поездов дежурный по станции обязан сообщить поездному диспетчеру и дежурным по соседним станциям.

При извещении дежурного по станции об отправлении (прохождении), прибытии (возвращении) поезда на соседнюю станцию, ДСП соседней станции должен повторить его сообщение, а ДСП, передавший извещение, должен подтвердить словом "верно".

Например, ДСП станции "А" предоставляет извещение на станцию "Б" с текстом:

*"За поездом № ... отправился (проследовал) поезд № ... в ... ч. ... мин.",*  
или

*"Поезд № ..... прибыл (возвратился) в ... ч. .... мин. ДСП станции .... (фамилия)".*

ДСП станции "Б" повторяет текст извещения со станции "А". ДСП станции "А", убедившись, что извещение принято правильно ДСП станции "Б", подтверждает его словом "верно" и только после этого разрешается отключиться от связи обоим ДСП (или операторам при ДСП).

При скрещении поездов на станции, ограничивающей однопутный перегон, скрещении на однопутном перегоне с двухпутными вставками в форме сообщения прибавляются слова: "по прибытии поезда № ... в ...час. ... мин., поезд № ... отправился (проследовал) в ... ч. ....мин."

При наличии в поезде вагонов с грузами класса опасности 1 (ВМ), что перечисленные в Правилах перевозки опасных грузов, к номеру поезда во время сообщения добавляются буквы «ВМ» (например, 2783 «ВМ»).

Соответствующие буквы к номеру поезда прибавляются также в случаях отправления и следования поездов: тяжеловесных "Т", длинносоставных "Д", повышенного веса "ПВ", повышенной длины "ПД", соединенных "С". При отправлении поездов с негабаритными грузами к номеру поезда после буквы "Н" прибавляется установленный Инструкцией по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов железными дорогами Украины через дефис четырехзначный цифровой индекс, характеризующий зоны и степень негабаритности груза (например, 3304Н-0430).

Если поезд следует с подталкивающим локомотивом, сообщения об отправлении и прибытии дополняется словами "с толкачом".

На однопутных и двухпутных участках, оборудованных автоблокировкой, время прибытия (отправления) поезда на соседнюю станцию может не передаваться. В этом случае в журнале движения поездов время прибытия поезда на соседнюю (впереди расположенную) станцию не указывается.

При отправлении поезда по неправильному пути по сигналам АЛС или в порядке регулирования время прибытия и отправления поезда передается на соседнюю станцию или поезвному диспетчеру и записывается в журнале движения поездов.

На двухпутных участках с интенсивным движением, оборудованных автоблокировкой, передача сообщений между станциями о прибытии, отправлении и проследовании может быть установлена только о поездах, следующих с отклонением от графика, а передача сообщений поезвному диспетчеру, кроме этого, и не с каждой станции, которая расположена на участке. Указанный порядок не распространяется на грузовые поезда, к номеру которых прибавляются соответствующие буквы или цифровой индекс.

Аналогичный порядок передачи сообщений поезвному диспетчеру о прибытии, отправлении и прохождении поездов может быть установлен на двухпутных и однопутных участках, оборудованных устройствами для автоматической записи графиков исполненного движения (поездографами). Перечень таких участков и порядок передачи сообщений о прибытии, отправлении или прохождении поездов устанавливается начальником железной дороги.

Время фактического отправления, прибытия или прохождения каждого поезда, а также номера поездов с всеми дополнительными буквами или индексами дежурный по станции (оператор при дежурном по станции) обязан отметить в журнале движения поездов.

4.12 Дежурный по станции, обнаружив (лично или из сообщений других работников) неисправность путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ и связи, контактной сети, устройств электроснабжения, срабатывания средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава, должен сделать об этом запись в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ и связи, контактной сети (далее - журнал осмотра ф. ДУ-46) и при неисправностях устройств СЦБ и связи немедленно известить электромеханика СЦБ, а при отсутствии его - сменного инженера дистанции сигнализации и связи, кроме того, при неисправностях путей, стрелочных



переводов и рельсовых цепей - дорожного мастера или бригадира пути, а при отсутствии электроснабжения, неисправности контактной сети - дежурного энергодиспетчера дистанции электроснабжения и др.

При неисправности средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава дежурный по станции или операторы, обслуживающие эти средства, извещают локомотивные бригады и поездного диспетчера, сменного инженера дистанции сигнализации и связи, дежурных близлежащих станций и постов безопасности, дежурного инженера дистанции сигнализации и связи, сообщают оператору пункта технического осмотра вагонов (ПТО).

Информацию о всех неисправностях технических устройств, подвижного состава, создающих угрозу безопасности движения или способных вызвать задержки поездов, случаи несанкционированного вмешательства в работу железнодорожного транспорта дежурный по станции, кроме того, должен сообщить поездному диспетчеру и начальнику станции. При выявлении указанных неисправностей дежурным по горке, парку и т.п. такая информация сообщается дежурному по станции.

Об устранении неисправности соответствующим работником делается отметка в журнале осмотра, удостоверяемая его подписью и подписью дежурного по станции.

Если неисправность устройств СЦБ связана с необходимостью срыва пломбы с кнопки пригласительного сигнала, то в журнале осмотра делается две отдельных записи: про неисправность и о срыве пломбы с кнопки пригласительного сигнала, например:

*"Участок 5-9 "СП" показывает ложную занятость. ... ДСП (подпись).  
"Сорвана пломба с кнопки пригласительного сигнала "Н". ДСП ... (подпись).*

Соответствующая запись в журнале осмотра дежурный по станции делает в случаях, когда из-за неисправности устройств СЦБ прием или отправление поездов осуществляется по пригласительным сигналам, имеющим неопломбированные кнопки (при наличии счетчиков), при этом в журнале в записях о неисправностях и восстановлении нормальной работы устройств указываются показания счетчика, например:

*"Участок 5-9 "СП" показывает ложную занятость. Показания счетчика ... ДСП ... (подпись)"*

После восстановления исправного действия устройств под записью работника соответствующей дистанции в графе 12 журнала ф. ДУ-46 отмечается показание счетчика пригласительного сигнала.

Для станций, где кнопка пригласительного сигнала опломбирована, запись в журнале осмотра дежурный по станции делает до срыва пломбы, то есть после первого нажатия (до устранения неисправности запись не повторяется).

4.13 Закрытие и открытие перегонов или путей и установление однопутного движения при всех средствах сигнализации и связи, а также переход с одних средств сигнализации и связи на другие производится по приказу поездного диспетчера.

Перед переходом на телефонные средства связи дежурные по станциям, ограничивающим перегон, должны привести рукоятки (кнопки) выходных светофоров, ограждающих выход на перегон, в положение, отвечающее запрещающему показанию этих светофоров и навесить на них красные колпачки.

При переходе с основных средств сигнализации и связи на телефонные средства связи обмен поездными телефонограммами между дежурными по станциям на однопутных перегонах, а в случаях организации двустороннего движения по одному из путей и на двухпутных (многопутных) перегонах, должен осуществляться через поездную диспетчерскую связь под контролем поездного диспетчера.

Во всех случаях перед отправлением поезда на перегон, на котором прекращено действие основных средств СЦБ, при движении по неправильному пути, а также в случаях неисправности автоматики на переездах, дежурный по станции или поездной диспетчер, на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, обязан выдать машинисту предупреждение об ограничении скорости на переездах, обслуживаемых дежурным работником, - со скоростью не более 40 км/ч., а не обслуживаемых - со скоростью не более 25 км/ч. с частой подачей оповестительных сигналов. Порядок передачи извещения на переезды о прохождении таких поездов устанавливается начальником железной дороги.

4.14 Перед заступлением на дежурство дежурный по станции обязан:

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

На станциях, где в соответствии с техническо-распорядительным актом станции в обязанности ДСП входит закрепление подвижного состава, дежурный по станции должен лично (или через соответствующих работников) проверить правильность и надежность закрепления подвижного состава;

б) убедиться в исправности приборов управления устройствами СЦБ по показаниям контрольных приборов, устройств связи и наличию на приборах управления пломб в соответствии с описанием;

в) проверить на рабочем месте наличие и исправность инструмента, сигнальных принадлежностей и инвентаря строгого учета;

г) ознакомиться с записями в журнале диспетчерских распоряжений, журнале движения поездов, книге предупреждений, журнале осмотра, журнале поездных телефонограмм и других книгах и журналах по вопросам движения поездов, ведущихся дежурным по станции;

Заступление на дежурство оформляется записью только в журнале движения поездов по форме:

"....." ..... 200... г. .... ч. .... мин.  
Дежурство принял ДСП..... (фамилия)  
(подпись)

"....." ..... 200... г. .... ч. .... мин.  
Дежурство сдал ДСП..... (фамилия)  
(подпись)

При приеме дежурства в журнале движения поездов перед текстом о приеме и сдаче дежурства дежурным по станции указываются показания счетчиков (при наличии счетчиков принудительного срабатывания устройств контроля прибытия, пригласительных сигналов, принудительной обработки маршрута и т.п.).

Если при приеме дежурства дежурный по станции обнаружит неисправность пути, стрелочных переводов, устройств СЦБ и связи, контактной сети он должен сделать соответствующую запись в журнале осмотра.

4.15 Заступив на дежурство, дежурный по станции обязан:

- проверить явку на работу составителей поездов, дежурных постов централизации, стрелочных постов, сигнальщиков и др.;

- проверить через них состояние рабочих мест, обслуживаемых ними, в особенности правильность закрепления подвижного состава соответственно техническо-распорядительному акту станции.

При наличии недостатков принять необходимые меры, обеспечивающие нормальную работу и безопасность движения, а при необходимости - сообщить об этом начальнику станции и поездному диспетчеру.

4.16 При отмене на отдельных раздельных пунктах дежурного штата работников службы перевозок приказом начальника железной дороги, в зависимости от

системы имеющихся устройств СЦБ и связи, должен быть установлен порядок выполнения операций, связанных с приемом, отправлением поездов и проведением маневров на таких раздельных пунктах.

4.17 Запрещается раньше времени подписывать незаполненные бланки предупреждений и заполнять те, что разрешают отправление поезда со станции (ДУ-50, ДУ-52, ДУ-54, ДУ-56, ДУ-59, ДУ-64).

## **5. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКЕ**

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

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

На двухпутных перегонах с двусторонней автоблокировкой может осуществляться двустороннее движение по каждому пути по правилам однопутного движения.

Порядок движения на таких и многопутных перегонах по каждому главному пути в пределах двух и более железных: дорог устанавливается Государственной администрацией железнодорожного транспорта Украины, а в пределах железной дороги - начальником железной дороги.

5.2 «При автоматической блокировке:

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

б) как исключение, на проходных светофорах (кроме находящихся перед входными светофорами), расположенных на затяжных подъемах, допускается в каждом отдельном случае с разрешения начальника железной дороги установка условно-разрешающего сигнала - шита с отражательным знаком в виде буквы Т. Наличие этого сигнала служит разрешением грузовому поезду на проследование красного огня светофора без остановки.

При этом машинист должен вести поезд так, чтобы проследовать светофор с красным огнем со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановить его, если встретится препятствие для дальнейшего движения;

в) после остановки поезда перед проходным светофором с красным огнем, а также с непонятным показанием или погасшим, если машинист видит или знает, что впереди лежащий блок-участок занят поездом, ему запрещается продолжать движение до тех пор, пока блок-участок не освободится.

Если машинист не знает о нахождении на впереди лежащем блок-участке поезда, он должен после остановки отпустить автотормоза и, если за это время на светофоре не появится разрешающий огонь, вести поезд до следующего светофора со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

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

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

При наличии разрешающего огня на локомотивном светофоре проходные светофоры с погасшим огнем разрешается проследовать безостановочно, руководствуясь показанием локомотивного светофора» (п. 16.27 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

При появлении красного огня на светофоре машинисту, в первую очередь, следует предполагать, что причиной этого может быть излом рельса.

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

Если сигнал путевого светофора не видно (из-за большого расстояния, наличия кривой, тумана и в других случаях), машинист и его помощник при приближении к путевому светофору на расстояние видимости обязаны руководствоваться показаниями локомотивного светофора.

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

Прохождение проходных светофоров с красным огнем или непонятным показанием проводится в порядке, предусмотренном п. 16.27 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины независимо от показания локомотивного светофора.

*Если при движении по путям перегона или станции, оборудованным путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации, на локомотивном светофоре внезапно появится белый огонь, машинист должен уменьшить скорость и вести поезд до следующего светофора (или до появления разрешающего показания на локомотивном светофоре) с особой внимательностью и скоростью, обеспечивающей возможность своевременной остановки поезда перед запрещающим показанием светофора или возникшим препятствием.*

Машинист должен принять меры к снижению скорости до обеспечивающей остановку поезда перед заградительным светофором переезда (возможен аварийный отказ на переезде, не обслуживаемом дежурным по переезду или включена заградительная сигнализация на переездах, обслуживаемых дежурным по переезду) в случаях:

- появления на локомотивном светофоре белого или красного огня при движении поезда по разрешающему показанию локомотивного светофора на участке приближения к переезду, оборудованном путевыми устройствами АЛС, на станциях или перегонах, оборудованных соответственно электрической централизацией (ЭЦ) или автоблокировкой;

- появления на локомотивном светофоре желтого огня с красным огнем при движении на участке приближения к регулированному переезду на перегоне, оборудованном полуавтоматической блокировкой и расположенном на участке приближения к станции.

Движение поезда (локомотива) с неисправной автоматической локомотивной сигнализацией или поездной радиосвязью должно осуществляться согласно приказа поездного диспетчера, который передается поездным диспетчером на все станции диспетчерского участка, куда направляется данный поезд и где есть возможность замены или ремонта этих устройств без отцепки или замены локомотива, по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (час. ... мин. ...)*

*Все ДС от станции ... до станции .... Копия машинисту поезда № ..., ДНЦ соседнего участка.*

*Поезд № .... Следует с неисправной автоматической локомотивной сигнализацией (поездной радиосвязью). Обеспечьте безопасный пропуск поезда № .... ДНЦ ... (подпись) фамилия".*

В случае неисправности радиосвязи машинист локомотива или моторвагонного подвижного состава обязан остановить поезд (локомотив) на первой станции и получить регистрируемый приказ поездного диспетчера на дальнейшее следование поезда. При исправной радиосвязи во второй кабине регистрируемый приказ

поездного диспетчера можно получить без остановки поезда, используя радиостанцию второй кабины.

В случае неисправности устройств автоматической локомотивной сигнализации или поездной радиосвязи после сообщения об этом поездному диспетчеру машинист локомотива или моторвагонного подвижного состава обязан:

- при управлении локомотивом пассажирского, грузопассажирского, грузового поезда или резервным (одиночным) локомотивом - довести этот поезд (локомотив) согласно регистрируемого приказа поездного диспетчера до пункта смены локомотивных бригад, где автоматическая локомотивная сигнализация или радиосвязь должны быть отремонтированы или будет осуществлена замена локомотива;

- электро- и дизель-поезда, по регистрируемому приказу поездного диспетчера, довести до ближайшей станции с основным или оборотным депо, или станции, имеющей пункт их технического обслуживания;

- хозяйственные, восстановительные и пожарные поезда согласно регистрируемого приказа поездного диспетчера довести до места выполнения работ с возвращением назад.

При следовании поезда с неисправной автоматической локомотивной сигнализацией или поездной радиосвязью машинист обязан следовать со скоростью, обеспечивающей безопасность движения, руководствуясь показаниями путевых светофоров.

В случае неисправности АЛС дежурные по станциям обязаны своевременно информировать машиниста о порядке пропуска и сигнальных показаниях светофоров по маршруту следования по станции.

В случае выявления сбоев в работе устройств АЛС машинист обязан сообщить об этом одному из дежурных по станции, ограничивающих перегон, указав при этом место и характер неисправности. Дежурный по станции, получив сообщение машиниста, должен сделать соответствующую запись в журнале осмотра и сообщить об этом сбое электромеханику СЦБ (сменному инженеру дистанции сигнализации и связи).

В случае повреждения (аварийного отключения) поездной радиосвязи на станции ДСП должен сделать запись в журнале ф. ДУ-46, сообщить диспетчеру дистанции сигнализации и связи (ШЧ), энергодиспетчеру, поездному диспетчеру о неисправности радиосвязи.

5.4 При соединении поездов на перегоне машинисту поезда, следующего на соединении, разрешается следовать без остановки на блок-участок, занятый поездом, с которым должно состояться соединение, со скоростью, обеспечивающей своевременную остановку возле стоящего поезда, но не более 20 км/час.

5.5 Для организации двухстороннего движения на двухпутных (многопутных) перегонах, оборудованных автоблокировкой в одном направлении, может применяться автоматическая локомотивная сигнализация. На таких перегонах следование поездов в правильном направлении осуществляется по сигналам автоблокировки, а в неправильном направлении - по показаниям локомотивного светофора.

**Отправление поезда со станции по неправильному пути производится по разрешающему показанию выходного светофора.**

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

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

- б) при появлении на АЛС желтого огня принять меры по снижению скорости движения - пассажирских поездов со скоростью не более 60 км/час., а грузовых - не более 50 км/час.;

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

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

д) если машинист не знает о нахождении на впереди лежащем блок-участке поезда и за время стоянки и отпуска тормозов на локомотивном светофоре не появится желтый или зеленый огонь, он должен продолжить движение и до конца следующего блок-участка вести поезд со скоростью не более 20 км/ч. с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

Если при следовании по блок-участку красный огонь локомотивного светофора изменится на желтый с красным, машинист может продолжать движение со скоростью не более 20 км/час., а при появлении желтого или зеленого огня машинист может увеличить скорость, но не более чем до 40 км/час.

е) в конце блок-участка при желтом или зеленом огне продолжить движение, руководствуясь этими сигналами, при сохранении красного огня или белого, или появлении желтого огня с красным или отсутствии показаний на локомотивном светофоре машинист должен снова остановить поезд и дальше руководствоваться порядком, указанным в подпунктах "з" и "д";

ж) в случае внезапного появления на локомотивном светофоре вместо разрешающего сигнала желтого огня с красным, красного или белого огня или исчезновении огней локомотивного светофора машинист обязан принять меры по снижению скорости движения и вести поезд до конца блок-участка или до появления разрешающего сигнала на локомотивном светофоре с особой бдительностью и со скоростью, обеспечивающей возможность своевременной остановки, если на пути окажется препятствие для дальнейшего движения;

з) в случае, если устройства АПС на локомотиве вышли из строя, остановить поезд возле ближайшего светофора, а далее следовать до входного светофора (сигнального знака "Граница станции") со скоростью, обеспечивающей безопасность движения, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

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

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

Проверенные и введенные в эксплуатацию временные устройства автоматической локомотивной сигнализации для движения поездов по неправильному пути включаются в действие и восстанавливается нормальное движение поездов на перегоне по регистрируемым приказам поездного диспетчера. Включение временной автоблокировки для движения поездов по неправильному пути производится после предварительной проверки работниками дистанции сигнализации и связи работы устройств и установки в пульт управления ключа изменения направления, который сохраняется в ящике, где находятся курбели, и опломбированного отдельной пломбой электромеханика СЦБ. Перед срывом пломбы и изъятием из ящика ключа изменения направления дежурный по станции делает запись в журнале осмотра.

После получения со станции сообщения о прибытии поезда по неправильному пути поездной диспетчер регистрируемым приказом восстанавливает на перегоне нормальное движение поездов.

Перед отправлением поезда по неправильному пути на двухпутных (многопутных) перегонах, оборудованных автоблокировкой, где переездная автоматика в неправильном направлении не задействована, дежурный по станции обязан выдать (или убедиться в наличии) машинисту поезда предупреждения об ограничении скорости

движения: не более 25 км/час. - для переездов без дежурного и не более 40 км/час. - для переездов с дежурным. В случае отсутствия вышеприведенного предупреждения дежурный по станции должен действовать в соответствии с требованиями п. 17.6.

После проследования через переезд ведущего локомотива машинист имеет право повысить скорость движения до установленной для данного перегона.

Наличие или отсутствие переездной автоматики, при движении поездов в неправильном направлении, отмечается в ТРА.

Перечень неисправностей, при которых необходимо прекращать действие автоблокировки по показаниям локомотивных светофоров при движении по неправильноному пути, приведен в п. 5.11.5.

Порядок включения, приема и эксплуатации временных устройств для двухстороннего движения на двухпутных (многопутных) перегонах, оборудованных автоблокировкой, определяется начальником железной дороги.

## **5.6 Прием и отправление поездов.**

5.6.1 Перед приемом и отправлением поезда дежурный по станции в установленном порядке готовит маршрут приема или отправления и открывает входной (выходной) светофор.

На однопутных перегонах, а также в случае необходимости отправления поезда по неправильноному пути на двухпутный, многопутный перегон с двусторонней автоблокировкой или при движении по неправильноному пути по сигналам локомотивных светофоров, дежурный по станции, кроме того, обязан предварительно согласовать с поездным диспетчером (а при неисправности поездной диспетчерской связи - с дежурным по соседней станции) право занятия перегона.

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

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

5.6.2 Отправление поездов при наличии групповых выходных (маршрутных) светофоров, если пути отправления не оборудованы повторительными светофорами, проводится по разрешающему показанию выходного светофора и показаниям маршрутного указателя, который цифрой зеленого цвета указывает номер пути, с которого разрешается отправление поезда.

Если на путях отправления находится повторительный светофор группового светофора, тогда отправление поезда с этого пути (до выходного светофора) производится по показаниям повторительного светофора.

При неисправности маршрутных указателей или повторительных выходных групповых светофоров, или когда голова поезда находится за повторительным светофором, разрешение на отправление поезда при открытом выходном групповом светофоре передается машинисту локомотива по радиосвязи регистрируемым приказом по форме:

*"Приказ № ... Дата ... время (час. ... мин. ...)*

*Машинист поезда № ... на ... пути. Групповой светофор Вам открыт.*

*Разрешаю отправиться.*

*ДСП подпись (фамилия)".*

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

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

В исключительных случаях отправление поездов с таких путей производится также, как и при неисправности выходного светофора, в порядке, установленном в пунктах 5.7.1 и 5.7.2.

В таком же порядке производится отправление со станции поездов в тех случаях, когда голова поезда находится за выходным светофором, в том числе и после остановки поезда за этим светофором вследствие самопроизвольного его закрытия, если, восприняв закрытие, машинист локомотива остановит поезд уже после проезда сигнала.

Если ведущий локомотив поезда находится за выходным (маршрутным) сигналом с разрешающим показанием или машинисту по любой причине (сложные погодные условия и т.п.) не видно разрешающего показания светофора, тогда машинисту по радиосвязи должен быть передан регистрируемый приказ по форме:

*"Приказ № ... Дата... время (час. ... мин.)  
Машинист поезда № ..... с ... пути. выходной (маршрутный) светофор Вам открыт. Разрешаю отправиться.  
ДСП подпись (фамилия)".*

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

В случаях, когда ведущий локомотив находится за выходным светофором, оборудованным на оборотной стороне повторительной головкой, отправление поезда проводится по разрешающему показанию на повторительной головке.

5.6.4 Если при разрешающем показании выходного (маршрутного) светофора повторительный светофор не сигнализирует зеленым огнем, дежурный по станции обязан сообщить (лично, по поездной радиосвязи или через станционного работника, указанного в ТРА) машинисту локомотива готового к отправлению поезда, стоящего перед повторительным светофором, о неисправности повторительного светофора, возможности приведения поезда в движение. Движение поезда разрешается со скоростью, обеспечивающей его остановку перед выходным (маршрутным) светофором с запрещающим показанием после появления его в зоне восприятия машиниста.

Когда поезд, стоящий перед повторительным светофором, отправляется при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора, разрешение, вручаемое при отправлении со станции или переданное машинисту по радиосвязи, дает право на проезд негорящего повторительного светофора.

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

5.6.5 Отправление и движение по перегону поезда с подталкивающим локомотивом, направляющимся на весь перегон, проводится по сигналам автоматической блокировки.

Отправление и следование поезда с подталкивающим локомотивом, если последний с перегона возвращается назад, проводится по сигналам автоматической блокировки, а для возвращения с перегона машинисту подталкивающего локомотива на станции отправления выдается ключ-желез и предупреждение о скорости движения через переезды на обратном направлении, если там такие есть.

5.6.6 Отправления хозяйственного поезда для работы на перегоне с возвращением на станцию отправления (когда перегон не закрывается) проводится по сигналам автоматической блокировки (при открытом выходном светофоре) с выдачей



предупреждения о скорости движения через переезды (если там такие есть) в обратном направлении.

Назад поезд возвращается по ключу-железу, который перед отправлением со станции вручается руководителю работ (составителю поездов) для передачи машинисту перед возвращением поезда с перегона.

Ключ-желез может быть использован также при подаче и выводе вагонов из примыканий на перегонах, не обслуживаемых вспомогательным постом.

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

По ключу-железу машинисту подталкивающего локомотива (хозяйственного поезда) разрешается следовать только до входного светофора или знака "Граница станции".

5.6.7 В исключительных случаях при неисправности или отсутствии ключа-железа отправлять хозяйственный поезд, а также поезда с подталкивающими локомотивами, которые возвращаются с перегона, можно только после перехода на телефонные средства связи.

Машинисту ведущего локомотива и машинисту подталкивающего локомотива в этих случаях выдаются путевые записки (бланк ф. ДУ-50).

5.6.8 Отправление на перегон специального самоходного подвижного состава производится по сигналам автоблокировки, при этом специальный самоходный подвижный состав на участках с автоблокировкой должен обеспечивать надежное шунтирование рельсовой цепи. Это должно быть указано в техническом паспорте самоходной подвижной единицы и в акте контрольно-технического осмотра и испытания.

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

## **5.7 Порядок действий при неисправностях автоблокировки.**

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

- по пригласительному сигналу на выходном светофоре;

- по зарегистрированному приказу дежурного по станции, который передается по радиосвязи машинисту отправляющегося поезда по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (час. ... мин. ....)*

*Машинисту поезда № ... Разрешаю отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора ..., и следовать до первого проходного (выходного, маршрутного) светофора ..., а далее руководствоваться сигналами автоблокировки.*

*ДСП (фамилия)".*

В случаях, когда между станциями на перегоне нет проходных светофоров (только один блок-участок), приказ передается по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (час. ... мин. ....)*

*Машинисту поезда № ... Разрешаю отправиться с пути ... по ... главному пути при запрещающем показании выходного светофора ..., и следовать на перегон ... до входного светофора ... станции ....*

*ДСП (фамилия)".*

- по разрешению на бланке зеленого цвета ф. ДУ-54 с заполнением пункта 1.

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

а) по зарегистрированному приказу дежурного по станции, который передается машинисту поезда по радиосвязи по форме, указанной в п. 5.7.1;

б) по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта 1 (бланк формы ДУ-54).

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

Перед отправлением поезда дежурные по станциям, ограничивающим перегон, обязаны:

- получить регистрируемый приказ поездного диспетчера, подтверждающий свободу перегона (пути) от встречных поездов, по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (час. ... мин. ...)*

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

*ДНЦ ... (фамилия)".*

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

- установить блок-систему изменения направления в соответствии с направлением движения отправляемого поезда;

- изъять из аппарата ключ-жезл соответствующего перегона (пути перегона).

Изъятый ключ-жезл возвращается в аппарат после фактического занятия перегона отправляющимся поездом (после вступления его на первый блок-участок удаления).

Порядок отправления поездов при запрещающем показании выходного светофора на однопутные перегоны без проходных светофоров, не оборудованные устройствами для изменения направления, при отсутствии в аппаратах управления ключей-жезлов производится по телефонным средствам связи порядком, установленным в разделе 9. Перечень таких перегонов и дополнительные меры относительно обеспечения безопасности движения устанавливается начальником железной дороги.

На однопутных или двухпутных перегонах с двусторонним движением, оборудованных системой автоблокировки АБТЦ, в случаях отправления поезда за запрещающим показанием выходного светофора при невозможности установления поездного маршрута дежурный по станции должно выполнить искусственное замыкание участка отдаления и перегона нажатием кнопки "замыкания перегона". Порядок искусственного замыкания и размыкания участка отдаления и перегона отображается в Инструкции о порядке пользования устройствами СЦБ.

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

Если после окончания срока, необходимого на проследование ранее отправленным поездом первого блока-участка, приборы управления продолжают показывать его занятость, и выходной светофор при правильно подготовленном маршруте не открывается, дежурный по станции должен убедиться в свободе первого блока-участка другими средствами, которые есть в его распоряжении (путем переговоров по радиосвязи с машинистом ранее отправленного поезда, по сообщениям сигнальщиков, дежурных стрелочных постов, дежурных переездов и т.п.).

Если на протяжении 10 минут дежурный по станции не может выяснить местонахождения ранее отправленного поезда, следующий поезд может быть отправлен при запрещающем показании выходного светофора, но при этом машинист ведущего

локомотива перед отправлением со станции должен быть предупрежден по радиосвязи или путем отметки на бланке зеленого цвета ф. ДУ-54 о том, что сведений о свободности первого блока-участка нет.

Порядок отправления поездов в аналогичных случаях на короткие перегоны с автоблокировкой, на которые отсутствуют проходные светофоры, в зависимости от системы устройств СЦБ и условий работы устанавливается начальником железной дороги и отображается в ТРА станции и инструкциях о порядке пользования устройствами СЦБ.

5.7.4 Проследование поездом светофора с запрещающим показанием на путевом посту, который не обслуживается дежурным поста, производится по зарегистрированному приказу дежурного по станции, к которой приписан пост, который передается машинисту ведущего локомотива по радиосвязи. На участках с диспетчерской централизацией проследование поездом светофора с запрещающим показанием на путевом посту, который не обслуживается дежурным поста, проводится по зарегистрированному приказу поездного диспетчера, который передается машинисту ведущего локомотива по радиосвязи. Если при этом отправления проводится на однопутный перегон или по неправильному пути двухпутного перегона с двусторонней автоблокировкой, дежурный по станции должен предварительно получить зарегистрированный приказ поездного диспетчера, который подтверждает свободность перегону от встречных поездов.

5.7.5 Прохождения поездом, который отправляется (как на однопутный, так и на двухпутный перегон), маршрутного светофора с запрещающим показанием осуществляется за разрешениями, предусмотренными в п. 5.7.1, после проверки дежурным по станции свободности участка пути, огражденной светофором.

5.7.6 Пригласительный огонь на выходном светофоре, разрешение на бланке зеленого цвета с заполнением пункта I (бланк ф. ДУ-54) или зарегистрированный приказ дежурного по станции, переданный по радиосвязи, дают машинисту право проследовать закрытый выходной светофор и следовать до первого проходного светофора (на перегонах, которые не имеют проходных светофоров, - до входного светофора соседней станции) с скоростью не более 20 км/ч. с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки.

При неисправности маршрутного светофора указанные разрешения дают машинисту право в аналогичном порядке следовать до выходного (или следующего маршрутного) светофора. При неисправности вместе с тем маршрутного и выходного светофоров в зависимости от конкретных условий работы может выдаваться одно разрешение на проезд запрещающих показаний обоих сигналов или отдельные разрешения на проезд каждого сигнала, который устанавливается в техническо-распорядительном акте станции.

На участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией с автостопами, при следовании поезда, отправленного с станции по одном из вышеуказанных разрешений, машинист, если имеются 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 отсутствия сведений о свободности первого блока-участка машинист должен следовать до первого проходного светофора с скоростью не более 20 км/час., а далее - по сигналам автоблокировки с установленной скоростью.*

5.7.7 При неисправности группового светофора отправление поезда осуществляется по зарегистрированному приказу дежурного по станции или по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта I (бланк ф. ДУ-54) порядком, предусмотренным в п. 5.7.1, 5.7.2.

5.7.8 При неисправности на выходном светофоре маршрутного указателя направления (белого цвета) отправление поездов осуществляется по открытому выходному светофору, но в этом случае дежурный по станции должен сообщить машинисту лично, по поездной радиосвязи или через станционного работника, указанного в ТРА, о неисправности указателя и о готовности маршрута в направлении следования поезда.

5.7.9 При неисправности повторителей светофоров или участков приближения и удаления на аппарате управления (табло) прием и отправления поездов может осуществляться по автоматической блокировке на основании переговоров дежурного по станции (по телефону или по радиосвязи) с поездным диспетчером, дежурными соседних станций, машинистами локомотивов и другими работниками. В процессе приготовления маршрута прием и отправления поездов дежурный по станции при неисправности контрольных приборов станционных устройств СЦБ должен придерживаться порядком, установленным в разделе 18.

5.7.10 Если контрольные приборы показывают занятость перегона при фактической его свободности и при этом надо изменить направление движения (на однопутных перегонах, на двухпутных или многопутных с двусторонней автоблокировкой), а также в других случаях, когда невозможно изменить направление движения с помощью кнопок (рукояток) основного режима, такое изменение осуществляется с помощью вспомогательных кнопок изменения режима направления движения по зарегистрированному приказу поездного диспетчера, передаваемый дежурным по станциям ограничивающим перегон, после предыдущей проверки его свободности, по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (час. ... мин. ...)*

*Разрешаю изменить направление движения по автоблокировке на перегоне ... (по ... пути перегона) с нечетного на четный с помощью кнопок (рукояток) вспомогательного режима. Перегон (... путь перегона) от поездов свободный.*

*ДНЦ ... (фамилия)".*

Такой же приказ необходимо получить ДСП и для проверки, совместно с электромехаником СЦБ, действия схемы вспомогательного режима изменения направления движения.

Получив такой приказ, дежурные по обеим станциям снимают пломбы и нажимают кнопки (рукоятки) вспомогательного режима для изменения направления движения. Изменив направление, дежурные по станциям должны по показаниям контрольных приборов на пульте управления убедиться в том, что изменение состоялось, и установить вспомогательные кнопки (рукоятки) в нормальное положение. О снятие пломб делается запись в журнале осмотра ф. ДУ-46.

После изменения направления движения отправления поездов осуществляется по открытому выходному светофору, а когда соответствующий сигнал не открывается - соответственно пунктам 5.7.1 и 5.7.2 этой Инструкции.

5.7.11 При перерыве всех установленных видов телефонной связи и невозможности переговоров по радиосвязи, но при исправном действии автоблокировки (свободности за показаниями контрольных устройств участков удаления), движение поездов на двухпутных перегонах производится по сигналами автоблокировки только по правильному пути. На однопутных перегонах использовать в этих случаях автоблокировку для отправления поездов может только станция, которая отправляет поезда в приоритетном (нечетном) направлении при условии, что направление автоблокировки на этой станции на момент перерыва связи отвечает движения поездов в этом направлении.

В случае, если на момент перерыва телефонной связи автоблокировка была установлена в неприоритетном (четном) направлении, первый поезд может быть отправлен станцией приоритетного направления лишь по окончании времени, необходимого для прохождения перегона поездом с прибавлением 10 минут с

момента перерыва телефонной и радиосвязи при условии, что на протяжении этого времени контрольные устройства показывали свободу перегона. При наличии на станции приоритетного направления одиночного локомотива он должен быть отправлен первым. Для отправления первого поезда (локомотива, специального самоходного подвижного состава) дежурный по станции должен изменить направление автоблокировки на нечетный, изъять из аппарата ключ-жезл и открыть выходной светофор. С первым поездом (локомотивом, специальным самоходным подвижным составом) отсылается письменное сообщение ф. ДУ-55, и из этого момента к восстановлению телефонной связи движение поездов должно осуществляться соответствующим правилам, установленным в разделе 10 для однопутных перегонов.

**5.7.12 Неисправности, при которых необходимо прекращать действие автоблокировки:**

*а) погасшие сигнальные огни на двух или более расположенных подряд светофорах на перегоне;*

*б) наличие разрешающего огня на выходном или проходном светофоре при занятом блоке-участке;*

*в) невозможность изменения направления, в том числе с помощью кнопок (рукояток) вспомогательного режима на однопутном перегоне или при отправлении поезда по неправильному пути на двухпутном перегоне с двусторонней автоблокировкой, а также на многопутных перегонах, на которых движение выполняется по правилам, установленным для однопутных перегонов. Пользования автоблокировкой в установленном направлении разрешается.*

Машинист локомотива в случае выявления неисправности автоблокировки, которая указана в подпунктах "а" и "б", обязан сообщить об этом дежурному по ближайшей станции (поездного диспетчера) и машинистов поездов, направляющихся следом, а в случае неисправности, указанной в подпункте "б", кроме того, немедленно остановить поезд.

Следование по перегону при погасших сигнальных огнях проходных светофоров (неисправность, что указана в п. 5.7.12 г. "а") машинист осуществляет, руководствуясь требованиями г. 5.2 и п. 16.27 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины.

После остановки поезда перед выходным или проходным светофором с разрешающим показанием (или после их проезда) при занятом блоке-участке машинист должен немедленно известить дежурного по станции и машинистов поездов, которые двигаются вслед поезду. Машинист восстанавливает движение: по станции - по указанию дежурного по станции (поездного диспетчера), что при этом должно руководствоваться требованиями п. 18.7, а на перегоне - после проследования блок-участка поездом, и следовать с скоростью не более 20 км/ч. с особой внимательностью и готовностью остановиться, а далее руководствоваться показаниями светофоров.

Дежурный по станции, получив сообщение о неисправности автоблокировки на перегоне, или, обнаружив неисправность его за контрольными приборами, обязан:

- прекратить отправление поездов на этот перегон (по этой пути), привести выходные светофоры в запрещающее положения и на кнопки (рукоятки) надеть красные колпачки;

- вызвать по радиосвязи машинистов поездов, которые находятся на перегоне, и предупредить их о неисправности;

- известить о неисправности автоблокировки поездного диспетчера;

- сделать соответствующую запись в журнале осмотра и известить электромеханика СЦБ (сменного инженера дистанции сигнализации и связи).

На участках с диспетчерской централизацией указанные действия выполняет поездной диспетчер.

Во всех указанных случаях по приказу поездного диспетчера действие автоблокировки прекращается и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи, порядком, установленным разделом 9.

5.7.13 После прекращения действия автоблокировки и переходе на телефонную связь машинистам локомотивов выдаются путевые записки (бланк ф. ДУ-50) порядком, предусмотренным в п. 14.3.6.

**Путевые записки являются вместе с тем и разрешением на проезд выходного светофора с запрещающим показанием.** Проезд маршрутных светофоров с запрещающим показанием после прекращения пользования автоблокировкой выполняется в порядке, предусмотренном в пункте 5.7.5.

5.7.14 Если один из раздельных пунктов, которые ограничивают перегон с неисправной блокировкой, не обслуживается дежурным по станции, то после прекращения действия автоблокировка отправления поездов на свободный перегон из таких раздельных пунктов (при наличии у поездного диспетчера контроля за положением путей и стрелок) в дальнейшем к вступлению к работе дежурного по станции проводится по приказу поездного диспетчера, который передается машинисту локомотива, по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (час. ... мин. ...)*

*Автоблокировка на перегоне (пути перегона) не действует. Поезду № ..... разрешаю отправиться с станции ... и следовать до входного светофора станции ....., а далее руководствоваться его показаниями.*

*ДНЦ ... (фамилия)".*

Приказ поездного диспетчера о закрытии блокировки в этих случаях передается лишь на станции, где есть дежурный по станции. Отправления поездов с этой станции после закрытия блокировки осуществляется по путевым запискам, при этом в случаях отправления поезда на однопутный перегон путевая записка может быть выдана лишь после получения дежурным по станции зарегистрированного приказа диспетчера по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (час. ... мин. ...)*

*Перегон... (... путь перегона) от поездов свободный. Разрешаю отправить поезд № ...*

*ДНЦ .... (фамилия)".*

Указанный приказ записывается в журнал поездных телефонограмм ф. ДУ-47.

5.7.15 Если поезд направляется с несколькими действующими локомотивами или подталкивающим локомотивом, который движется на весь перегон, письменные разрешения на отправление вручаются только машинисту ведущего локомотива. Машинисты других локомотивов должны руководствоваться сигналами, сообщениями и командами машиниста ведущего локомотива.

## **5.8 Прекращение действия автоблокировки.**

5.8.1 Прекращение действия автоблокировки вследствие её неисправности с переходом на телефонные средства связи производится по зарегистрированному приказу поездного диспетчера по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (час. ... мин. ...)*

*В связи с неисправностью автоблокировки с ... часов ... минут по четному (нечетному) пути перегона ... (на перегоне ...) действие автоблокировки прекращается и устанавливается движение поездов по телефонным средствам связи по правилам двухпутного (однопутного) движения.*

*ДНЦ ... (фамилия)".*

Перед передачей приказа о переходе на телефонную связь для организации движения поездов, а также о восстановлении движения поездов по автоблокировке

поездной диспетчер должен убедиться через дежурных по станциям, а также при наличии - через средства диспетчерского контроля, в вольности межстанционного перегону (пути перегона).

5.8.2 При перерыве действия поездной диспетчерской связи движение поездов производится в таком порядке:

а) на однопутных перегонах:

- дежурный по станции, обнаружив неисправность автоблокировки, убедившись путем переговоров с соседней станцией и, при наличии, - через средства диспетчерского контроля и за записями в журнале движения поездов в свободности перегона, подает на соседнюю станцию поездную телефонограмму по форме:

*"Автоблокировка на перегоне ..... не действует. Последним прибыл от Вас поезд № ..... Последним отправлен к Вам поезд № .... Прошу перейти на телефонную связь.*

*ДСП ... (фамилия)".*

- дежурный по соседней станции, также убедившись в свободности перегона, отвечает по форме:

*"Последним прибыл от Вас поезд № .... Последним отправлен к Вам поезд № .... Перегон свободный. Установлена телефонная связь.*

*ДСП ... (фамилия)".*

Телефонограммы регистрируются в Журнале поездных телефонограмм ф. ДУ-47. Аналогичный обмен поездными телефонограммами проводится в случае изменения направления автоблокировка вспомогательными кнопками при отсутствии диспетчерской связи.

б) на двухпутных перегонах:

Обнаружив неисправность автоблокировки, дежурный по станции, для которой путь данного направления является правильным, требует от дежурного по соседней станции подачи поездной телефонограммой сообщения о прибытие последнего отправленного по автоблокировке поезда и получив сообщение, подает на эту станцию телефонограмму такого содержания:

*"Автоблокировка на перегоне ..... по .... пути не действует. Движение поездов по этому пути устанавливаю по телефонной связи.*

*ДСП .... (фамилия)".*

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

Телефонограммы регистрируются в Журнале поездных телефонограмм ф. ДУ-47. Аналогичный обмен поездными телефонограммами проводится в случае изменения направления автоблокировка вспомогательными кнопками при отсутствии диспетчерской связи.

5.9 Восстановления движения по автоблокировке проводится после получения сообщения об устранение неисправности по зарегистрированному приказу поездного диспетчера. Текст сообщения ДНЦ должен записать в журнал диспетчерских распоряжений перед приказом о восстановлении действия автоблокировка, которая передается по форме:

*"Приказ № ... ..ч. .... мин.*

*На основании сообщения ШН ... приказ № ... от "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 200\_ года отменяется. С... часов ... минут по четному (нечетному) пути перегона ... (на перегоне) восстанавливается движение поездов по автоблокировке.*

ДНЦ ... (фамилия)".

Перед передачей приказа о восстановлении движения поездов по автоблокировке поездной диспетчер должен убедиться через дежурных по станциям в свободности межстанционного перегона (пути перегона). На двухпутных перегонах, оборудованных автоблокировкой, приказ о восстановлении действия автоблокировки может быть передан по освобождению межстанционного перегона от поездов, отправленных по правильному пути.

**5.10 Восстановления движения по автоматической блокировке при перерыве действия поездной диспетчерской связи проводится в таком порядке:**

а) на однопутных перегонах:

После устранения неисправности автоблокировки и при наличии записи об этом в журнале осмотра дежурный по станции подает на соседнюю станцию телефонограмму такого содержания:

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

*ДСП .... (фамилия)".*

Дежурный по соседней станции, проверив свободность перегона, отвечает:

*"Последним прибыл от Вас поезд № .... Последним отправлен к Вам поезд № .... Перегон свободный. Движение поездов восстановлено по автоблокировке.*

*ДСП .... (фамилия)".*

Телефонограммы регистрируются в Журнале поездных телефонограмм ф. ДУ-47.

Аналогичными поездными телефонограммами обмениваются дежурные по станции на многопутных перегонах, на которые движение выполняется по правилам, установленным для однопутных перегонов.

б) на двухпутных перегонах:

Дежурный по станции, для которой путь данного направления есть правильной, на основании записи в журнале осмотра об устранение неисправности автоблокировка или соответствующего сообщения, полученного от дежурного по соседней станции, при отсутствии на пути поездов встречного направления подает телефонограмму:

*"Неисправность автоблокировки на перегоне .... по .... пути устранена. Движение поездов восстанавливаю по автоматической блокировке.*

*ДСП ..... (фамилия)".*

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

Если двухпутный (многопутный) перегон не оборудован автоблокировкой для двустороннего движения по каждому пути и устройствами для движения по неправильному пути по сигналам локомотивных светофоров, то перед отправлением поезда по неправильному пути действие автоблокировки по этому пути должна быть прекращена и установлено движение по телефонным средствам связи с выдачей машинистам путевых записок.

Телефонограммы регистрируются в Журнале поездных телефонограмм ф. ДУ-47.



5.11 Порядок движения поездов при автоматической локомотивной сигнализации, которая применяется как самостоятельное средство сигнализации и связи.

5.11.1 "На отдельных участках может применяться как самостоятельное средство сигнализации и связи автоматическая локомотивная сигнализация" (п. 16.25 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

На участках железных дорог, оборудованных устройствами автоматической локомотивной сигнализации как самостоятельным средством сигнализации и связи при движении поездов, обеспечивается двухпутное движение поездов (в том числе по каждому пути двухпутного перегона) по сигналам локомотивного светофора.

Границами блоков-участков на перегонах есть сигнальные знаки "Граница блока-участка" со светоотражателями и цифровыми буквенными табличками с номерами блоков-участков.

Принцип организации движения на таких участках аналогичный движению при автоматическом блокировании.

5.11.2 Разрешением на занятие поездом первого блока-участка есть Разрешающее показание выходного светофора при наличии соответствующего показания на локомотивном светофоре, а следующих блоков-участков - Разрешающее показание локомотивного светофора.

5.11.3 Порядок ведения поезда на перегоне аналогичный установленному в п. 5.5. При этом в тексте подпункта "в" вместо "первым путевым светофором" читать "первой границей блока-участка" и в тексте подпункта "ж" вместо "ближайшего светофора встречного направления" читать "первой границы блока-участка".

Предупредительный (предвходной) светофор (при его наличии) с погасшим огнем разрешается проезжать без остановки, руководствуясь разрешающим показаниями локомотивного светофора.

5.11.4 Прием, отправления и проследование поездов по станции осуществляется в порядке, изложенном в этом разделе. При этом должны выполняться такие дополнительные условия:

а) изменение направления движения на однопутном перегоне и по каждому пути двухпутного перегона в основном режиме выполняется по устному указанию поездного диспетчера, а при вспомогательном режиме - по зарегистрированному приказу поездного диспетчера дежурными по обеим станциям;

б) при неисправности маршрутных указателей или повторителей выходных групповых светофоров или когда голова поезда находится за повторительным светофором разрешение на отправление поезда при открытом выходном групповом светофоре передается машинисту локомотива по радиосвязи зарегистрированным приказом по форме:

*"Приказ № ... Дата... Время (ч. ... мин. ...)*

*Машинист поезда № ... на ... пути. Групповой сигнал ... Вам открыт. При исправной локомотивной сигнализации разрешаю отправиться.*

*ДСП ... (фамилия)".*

в) для отправления поезда при запрещающем показании выходного светофора разрешение на отправление поезда передается машинисту локомотива по радиосвязи зарегистрированным приказом:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*Машинисту поезда № ... (фамилия).*

*Разрешаю поезду № ... отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании выходного светофора и следовать к выходу на перегон с скоростью не более 20 км/ч., а далее руководствоваться сигналами локомотивного светофора.*

*ДСП ... (фамилия)".*

5.11.5 Неисправности, при которых необходимо прекращать действие автоматической локомотивной сигнализации, которая применяется как самостоятельное средство сигнализации и связи:

- а) ложная занятость трех и более блоков-участков подряд;*
- б) невозможность изменения направления, в том числе с помощью кнопок (рукояток) вспомогательного режима на однопутном перегоне и двухпутном, если направление движения установлено по неправильному пути;*
- в) наличие контроля свободности блока-участка (разрешающего показания локомотивного светофора) при фактической занятости его поездом.*

В указанных случаях, а также в случае выявления любой неисправности локомотивного светофора перед отправлением поезда со станции или перед отправлением поезда с некодированного пути, действие автоматической локомотивной сигнализации прекращается и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи.

При условии свободности всего межстанционного перегона, когда дежурный по станции имеет возможность открыть выходной светофор на зеленый огонь, который означает "разрешаю поезду отправиться с станции; перегон к следующей станции свободный" (пункт 5.3.4 ИСИ), прекращения действия автоматической локомотивной сигнализации, как самостоятельного средства сигнализации и связи в случае неисправности локомотивного светофора, или при отправлении поезда с некодированного пути и переход на телефонные средства связи, не проводится.

На двухпутных перегонах, оборудованной автоблокировкой с движением по неправильному пути по показаниям локомотивного светофора, если выходной светофор на неправильный путь не открывается или отсутствует, отправления поезда осуществляется по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением п. 1. При этом ДСП обязан:

- получить зарегистрированный приказ поездного диспетчера, который подтверждает свободность перегона (неправильного пути) от встречных поездов;
- установить блок-систему в направления отправления поезда;
- изъять из аппарата ключ-жезл соответствующей пути перегона. Изъятый ключ-жезл возвращается в аппарат после фактического занятия перегона отправленным поездом.

5.11.6 Порядок перехода на телефонные средства связи и восстановления действия автоматической локомотивной сигнализации изложен в п. п. 5.7.13 - 5.10.

При этом, в текстах диспетчерских приказов и поездных телефонограмм слово "автоблокировка" заменяется словами "автоматическая локомотивная сигнализация".

5.11.7 Подробный порядок организации движения на участках, оборудованных устройствами автоматической локомотивной сигнализации, как самостоятельного средства сигнализации и связи при движении поездов в соответствии с требованиями этой Инструкции, устанавливается начальником железной дороги в утвержденных им Инструкциях и отображается в техническо-распорядительном акте станций.

При отсутствии на специальном самоходном подвижном составе устройств автоматической локомотивной сигнализации за возможности открытия выходного светофору на зеленый огонь разрешается занять поездом межстанционный перегон только при условии его полной свободности.

Взірець бланку ф. ДУ-54

УЗ Форма ДУ-54 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. № 105-Ц	УЗ Форма ДУ-54 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. № 105-Ц
<b>КОРІНЕЦЬ</b> <b>ДОЗВОЛУ № _____</b>	<b>ДОЗВІЛ № _____</b>
Станція (штампель)	Станція (штампель)
" ____ " _____ 20 __ р.	" ____ " _____ 20 __ р.
Дозвіл виданий на поїзд № _____	<p style="text-align: center;"><b>I</b></p> Дозволяю поїзду № ____ відправитися з ____ колії по ____ колії при забороняючому показанні вихідного (маршрутного) світлофора (літер) і зі швидкістю не більше 20 км/год з особливою пильністю і готовністю негайно зупинитися, якщо зустрінеється перешкода для подальшого руху, прямувати до першого прохідного (вихідного, маршрутного) світлофора, а далі – за сигналами автоблокування.
із заповненням пункту _____	<p style="text-align: center;"><b>II</b></p> Дозволяю поїзду № ____ відправитися з ____ колії по відкритому вихідному (маршрутному) груповому світлофору _____ (літер) і прямувати далі за сигналами автоблокування.
Черговий по <u>блок-посту</u> _____ станції (підпис)	Черговий по <u>блок-посту</u> _____ станції (підпис)
_____ (прізвище)	_____ (прізвище)
Машиніст _____ (підпис)	_____ (прізвище)
_____ (прізвище)	_____ (прізвище)
_____ (прізвище)	_____ (прізвище)
_____ (прізвище)	_____ (прізвище)
_____ (прізвище)	_____ (прізвище)
_____ (прізвище)	_____ (прізвище)
(непотрібне закреслити) (Бланк зеленого кольору)	(непотрібне закреслити) (Бланк зеленого кольору)

## **6. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИЕЙ**

6.1 На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, главным средством сигнализации при движении поездов есть автоматическая блокировка на перегонах и электрическая централизация на станциях.

Управления стрелками, сигналами на отдельных пунктах и перегонах осуществляется непосредственно поездным диспетчером. Положения стрелок, занятость стрелочных участков, станционных путей, оборудованных рельсовыми цепями, и близлежащих к ним блоков-участков перегонов, установленное направление движения на перегонах, а также повторения показаний входных, выходных, маршрутных и в необходимых случаях маневровых светофоров контролируется поездным диспетчером по приборам аппарата управления.

Все распоряжения, которые касаются движения поездов и маневровой работы, поездной диспетчер по телефону, через радиосвязь передает непосредственно машинисту или работнику, на которого полагается выполнения на отдельном пункте операций по приему и отправлению поездов или проведение маневров.

6.2 В необходимых случаях, предусмотренных этой Инструкцией, поездной диспетчер может передавать станции на резервное управление, после чего прием и отправления поездов, маневровая работа, а также открытия и закрытия сигналов проводится начальником станции или другим работником станции, на который положено выполнение этих операций на данном отдельном пункте. К передаче станции на резервное управление поездной диспетчер обязан проинформировать этого работника о поездах, которые находятся на прилегающих перегонах.

Если к передаче станции на резервное управление поездным диспетчером было разрешено выполнение работ на контактной сети с снятием напряжения на станционных путях, он обязан сообщить об этом диспетчерским приказом работника, который заступил на дежурство.

Отдельные стрелки или горловины станции могут быть переданы поездным диспетчером на местное управление. Переведения стрелок в этих случаях выполняется работником, который осуществляет управления маневровой работой в этом районе станции. Если передача на местное управление вызвана необходимостью ремонта устройств СЦБ, которое не требует по своему характеру предыдущей записи в журнале осмотра, то переводить переданные на местное управление стрелки для проверки правильности их работы разрешается электромеханику.

### **6.3 Прием и отправления поездов.**

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

На участках, оборудованных устройствами диспетчерской централизации, которые разрешают предварительно задавать маршруты, установления маршрута приема может проводиться и при занятости путей и стрелочных участков. Запрещается предварительное задание маршрутов приема (отправления) поезду, если путь (стрелочный участок) занят специальным самоходным подвижным составом. Во всех случаях запрещается накопления приказов на приготовление маршрутов и предварительное задание враждебных маршрутов в одной горловине станции.

Фактический перевод стрелок и открытия входного светофора проверяются за показаниями соответствующих контрольных приборов.

6.3.2 Перед отправлением поезда поездной диспетчер, убедившись по показаниям контрольных приборов на центральном аппарате в свободности стрелочных участков, а при изменении направления - и перегона, устанавливает маршрут отправления.

На участках, оборудованных устройствами диспетчерской централизации, которые разрешают предварительно задавать маршруты, установления маршрута отправления может выполняться при занятости стрелочных участков (за исключением занятости специальным самоходным подвижным составом).

Фактический перевод стрелок и открытия выходного светофора проверяются за показаниями соответствующих контрольных приборов.

Запрещается предварительно задавать маршруты через малодеятельные рельсовые цепи, перечень которых для отдельных станций составляется ежегодно, при участии представителей ШЧ, ДС, и утверждается начальником железной дороги. Утвержденный перечень таких участков может находиться у поездного диспетчера.

6.3.3 Если после открытия входного или выходного светофора возникает необходимость изменить маршрут, диспетчер, предупредив об этом машиниста, убедившись, что машинист понял его верно, закрывает соответствующий светофор и может приступить к приготовлению нового маршрута и вторично открыть светофор лишь после того, как убедится в том, что поезд задержан возле входного светофора или на пути отправления.

6.3.4 Отправления хозяйственных поездов с работой на перегоне и прибытием на соседнюю станцию, а также поездов с подталкивающими локомотивами, которые направляются на весь перегон, проводится в обычном порядке по сигналам автоблокировки.

6.3.5 Отправления на перегон хозяйственного поезда с возвращением обратно или поезда с подталкивающим локомотивом, который возвращается на станцию отправления, проводится по сигналам автоблокировки с выдачей руководителю работ или машинисту подталкивающего локомотива ключа-жезла на право обратного следования по перегону.

Для выдачи руководителю работ или машинисту подталкивающего локомотива ключа-жезла диспетчер вызывает начальника станции или другого работника, на которого на данном раздельном пункте положены выполнения операций по приему и отправлению поездов при передаче станции на резервное управление. В исключительных случаях при неисправности ключа-жезла или при наличии станционных аппаратов, не оборудованных ключами-жезлами, для отправления хозяйственного поезда или поезда с подталкивающим локомотивом, который возвращается на станцию отправления, пользования автоблокировкой может быть прекращено и восстановлено движение поездов по телефонным средствам связи.

В этих случаях к переходу на телефонные средства связи станции, которые ограничивают перегон, на который отправляется хозяйственный поезд, передаются на резервное управление.

6.3.6 Отправления восстановительных, пожарных поездов и вспомогательных локомотивов с станций, которые ограничивают перегон, на котором должны проводиться восстановительные или другие подобные работы, осуществляется после заступления на этих станциях на дежурство начальников станций или других работников, на которых положено выполнение операций по приему и отправлению поездов и закрытие перегона. В этих случаях машинистам выдаются разрешения на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали. Вспомогательный локомотив может быть отправлен на перегон до заступления на дежурство соответствующих работников по зарегистрированному приказу диспетчера, который передается непосредственно машинисту локомотива, по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

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

*ДНЦ ... (фамилия)".*

## 6.4 Проведение маневров.

6.4.1 Перевод стрелок при маневрах может осуществляться:

а) поездным диспетчером из центрального пульта с передачей соответствующим работникам указаний о готовности маршрута для маневровых перемещений через радиосвязь или диспетчерскую связь телефонами, которые устанавливаются в горловинах станций;

б) начальником станции или другим работником, на который положено выполнение операций по приему и отправлению поездов, при передаче станции на резервное управление;

в) составителем поездов или другим работником станции в соответствии с порядком, установленным начальником дирекции железнодорожных перевозок (начальником железной дороги), при передаче отдельных стрелок станции на местное управление.

При передвижении станционными путями одиночных локомотивов и специального самоходного подвижного состава переведения стрелок, переданных на местное управление, может производиться одним из работников локомотивной бригады (водителем).

Работник, который переводит стрелки, после каждого переведения должен убедиться в правильности положения остряков за контрольными приборами на пульте местного управления или за положением остряков.

6.4.2 Запрещается переводить стрелку из пульта местного управления или ключом местного управления до освобождения стрелочного изолированного участка, а там, где не включенная к зависимости изоляция стрелки, - до освобождения стрелки от подвижного состава.

6.4.3 После окончания маневров стрелочные, маневровые рукоятки, а также ключ местного управления устанавливается в нормальное положение, руководитель маневров докладывает об окончании работы поездному диспетчеру, а последний устанавливает в нормальное положение соответствующие кнопки.

6.4.4 Пульта местного управления должны быть всегда заперты. Перечень работников, которым разрешается доступ к пультам местного управления для пользования или осмотра, а также порядок выдачи и сохранения ключей от пультов устанавливается начальником железной дороги.

## 6.5 Порядок действий при неисправности устройств диспетчерской централизации.

6.5.1 Если при правильно подготовленном маршруте и свободном (за показаниями приборов управления) пути приема входной светофор не открывается, поезд вводится на станцию при его запрещающем показании по зарегистрированному приказу поездного диспетчера, который передается машинисту локомотива:

*"Приказ № ... Дата ... Время (... ч. ... мин. ...)*

*Разрешаю машинисту ... ввести поезд № ... на станцию ... на ... путь при запрещающем показании входного светофора (линей).*

*ДНЦ .... (фамилия)".*

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

Если станция находится на резервном управлении прием поезда при неисправном входном светофоре проводится в порядке, предусмотренном в п. 14.4.2.

6.5.2 При неисправности выходного светофора отправления поезда производится только при свободном от встречных поездов перегоне и при

установленном для поезда, который отправляется, направления движения по зарегистрированному приказу поездного диспетчера, который передается машинисту:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*Разрешаю машинисту ... поезда № ..... отправиться со станции .... с ..... пути при запрещающем показании выходного светофора (линей).*

*ДНЦ ... (фамилия)".*

При наличии такого приказа машинист имеет право отправиться с станции и вести поезд с скоростью 20 км/ч с особой внимательностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, до первого проходного светофора, а дальше - по сигналам автоблокировки. В случае отсутствия на перегоне проходных светофоров машинист должен следовать к знаку "граница станции" или к дополнительному входному сигналу следующей станции.

На участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, после вступления поезда на перегон, машинист действует в соответствии с порядком, предусмотренным в п. 5.7.6.

Если станция находится на резервном управлении отправление поезда при неисправном выходном светофоре проводится порядком, предусмотренным в гл. 5.7.1 и 5.7.2.

6.5.3 Если перевести стрелку из центрального пульта невозможно, поездной диспетчер вызовет работника, который выполняет очистку стрелок, или другого работника станции, требует осмотреть стрелку и по возможности устранить причину нарушения управления (например, забрать инородное тело, которое попало между остряком и рамным рельсом). Если соответствующий работник внешним осмотром не может обнаружить причину невозможности перевода стрелки и ее устранить, диспетчер прекращает пропуск поездов по маршрутам, для которых стрелка должна переводиться в другое положение, вызывает электромеханика, путевого мастера или бригадира пути, информирует сменного инженера дистанции сигнализации и связи, сменного техника (диспетчера) дистанции пути для ее осмотра и ремонта, а перевод этой стрелки выполняется с пульта местного управления или станция передается на резервное управление.

В случае невозможности перевести стрелку с пульта местного управления или из пульта резервного управления неисправная стрелка передается на ручное управление в порядке, установленном в п. 18.9.

На раздельных пунктах, которые не обслуживаются дежурными работниками, для осмотра, а при необходимости и перевода стрелок, могут привлекаться локомотивные бригады проходящих поездов, в порядке, установленном начальником железной дороги.

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

6.5.5 Когда табло показывает ложную занятость пути прием, поездной диспетчер впредь до устранения повреждения не должен, как правило, принимать поезда на этот путь. При необходимости, прием поезда на указанный путь осуществляется при закрытом входном светофоре, по зарегистрированному приказу поездного диспетчера после проверки им через начальника станции или другого работника, на который положен выполнение операций по приему и отправлению поездов, свободности пути приема или же станция передается на резервное управление.

На раздельных пунктах, которые не обслуживаются дежурными работниками хозяйства перевозок, проверка свободности пути приема поезда может быть положена на локомотивную бригаду порядком, установленным начальником железной дороги.

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

6.5.7 При неисправности автоблокировки на перегоне, на станциях, которые ограничивают перегон, по указанию диспетчера заступают на дежурство начальники станций или работники, на которые положены выполнение операций по приему и отправлению поездов.

Приказом поездного диспетчера действие автоблокировки прекращается и движение поездов устанавливается по телефонным средствами связи. К оформлению перехода на телефонную связь поездной диспетчер должен установить свободу межстанционного перегона, а станции передать на резервное управление.

Если перегоны с неисправной автоблокировкой ограничиваются отдельными пунктами, на которых отсутствует штат дежурных работников, выполняющих операции по приему и отправлению поездов, то в дальнейшем к вызову соответствующих работников на отдельный пункт отдельные поезда при наличии у поездного диспетчера контроля положения путей и стрелок могут быть отправлены на свободный перегон по зарегистрированному приказу поездного диспетчера, который передается непосредственно машинисту локомотива по форме, которая предусмотрена в п. 5.7.14. Перегоны, где разрешается применять такой порядок, и требования обеспечения безопасности движения поездов устанавливаются начальником железной дороги.

Во всех случаях перед отправлением поезда на перегон, на котором прекращено действие автоблокировки, а также при неисправности выходных светофоров, поездной диспетчер или дежурный по станции обязаны:

- подать извещение на переезды об их закрытии. Порядок извещения устанавливается начальником железной дороги;
- предупредить машиниста о наличии переездов и необходимостью проследовать их с особой внимательностью и скоростью, которая предусмотрена в п. 5.5 гл. "ж", с частой подачей оповестительных сигналов.

6.5.8 На однопутных перегонах, где приборы управления автоблокировкой оборудованы рукоятками или кнопками вспомогательного режима, если поездной диспетчер не может изменить направление движения и открыть выходной светофор вследствие показания занятости перегона при фактической его свободе, прекращать действие автоблокировки не нужно. В этом случае поездной диспетчер, установив свободу перегона, сообщает на ограничивающие отдельные пункты начальников станций или других работников, на которые положены выполнение операций по приему и отправлению поездов, и дает им указания изменить направление автоблокировки с помощью специальных кнопок (рукояток). Вызванные работники снимают пломбы, изменяют направление автоблокировки и, убедившись по показаниям контрольных приборов в том, что изменение направления состоялось, устанавливают вспомогательные кнопки (рукоятки) в нормальное положение. После этого отправления поездов выполняется поездным диспетчером по автоблокировке.

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

При невозможности изменения направления автоблокировки из пульта поездного диспетчера и при отсутствии на станции (поста) дежурных по станции для изменения направления в вспомогательном режиме пользования им запрещается.

6.5.9 Указанный в этом разделе порядок определяет основные положения организации движения поездов и маневровой работы при диспетчерской централизации.

В соответствии с этими положениями для каждого участка (направления) с учетом конкретных условий работы разрабатывается Инструкция, которая утверждается начальником железной дороги.



## 7. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ ПОЛУАВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКЕ.

### 7.1 Прием и отправления поездов

7.1.1 "При полуавтоматической блокировке:

а) разрешением на занятие поездом перегона служит разрешающее показание выходного или проходного светофора;

б) на однопутных участках для открытия выходного светофора необходимо предварительно получить по блок-аппарату от дежурного соседней станции, на которую отправляется поезд, блокировочный сигнал согласования или переключить блок-систему на соответствующее направление движения" (п. 16.28 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

Перед приемом поезда дежурный по станции заранее готовит маршрут приема и открывает входной светофор или дает распоряжения о его открытии на исполнительный пост.

После прохождения поездом, который прибывает, входного светофора, последний автоматически закрывается. На станциях, которые не имеют электрической изоляции путей и стрелок, после прохождения поездом входного светофора дежурный по станции (оператор поста централизации) устанавливает сигнальную кнопку (рукоятку) в положение закрытия сигнала.

Дежурный по станции, на которую прибыл поезд, убедившись, что поезд прибыл на станцию в полном составе, подает блок-сигнал прибытия поезда на станцию отправления, а потом по телефону межстанционной связи сообщает ее о прибытии поезда. Если поезд отправлялся с подталкивающим локомотивом, то сообщения о прибытии и блокировочном сигнале прибытия дежурный по станции подает на станцию отправления после того, как убедится в прибытии толкача.

7.1.2 Дежурному по станции запрещается передавать на станцию отправления сообщение о прибытии поезда и блокировочный сигнал прибытия, если он предварительно не убедился в том, что поезд с перегона прибыл в полном составе.

О прибытии поезда на станцию в полном составе дежурный по станции убеждается по наличию поездного сигнала на хвостовом вагоне поезда - лично или из доклада дежурного стрелочного поста, а на станциях с централизацией стрелок, где нет дежурных стрелочного поста, - из докладов других станционных работников, связанных с движением поездов, или дежурных по переездам в порядке, установленном начальником дирекции железнодорожных перевозок и указанному в техническо-распорядительном акте станции.

При наличии устройств автоматического контроля прибытия поезда на станцию в полном составе, дежурный по станции по прибытии поезда убеждается в свободности перегона по показаниям контрольных приборов этих устройств.

Если грузовой поезд прибывающий на станцию, имел не предусмотренную остановку на перегоне из-за самопроизвольного самоторможения и срабатывания сигнализатора обрыва тормозной магистрали, машинист локомотива, кроме соблюдения требований, предусмотренных в п. 16.18 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины, должен доложить дежурному по станции о такой остановке по радиосвязи, а при невозможности передачи такого сообщения с перегона - остановиться на станции для личной передачи этого сообщения дежурному по станции. Контроль за следованием поезда в полном составе в этих случаях возлагается как на локомотивную бригаду, так и на работников станции.

7.1.3 Если после приема поезда не сработают устройства контроля прибытия, дежурный по станции, убедившись, что поезд прибыл в полном составе, докладывает об этом поездному диспетчеру. Поездной диспетчер, убедившись путем переговоров с дежурными по станциям, которые ограничивают перегон, в его свободности, дает вместе с тем на обе станции разрешение на подачу блок-сигнала прибытия, после чего дежурный по станции выполняет эту операцию с помощью вспомогательной кнопки, а

при электромеханическом блокировании - путем искусственного срабатывания pedalной перемычки.

Приказ дается по форме:

*«Приказ № ... Дата ... Время ( ... час. ... мин.).*

*Дежурный по станции ... Разрешаю подать на станцию ... блокировочный сигнал прибытия поезда № ..... с помощью вспомогательной кнопки (искусственного срабатывания pedalного включателя).*

*ДНЦ ... (фамилия)».*

Такого же порядка нужно придерживаться и в случаях приема поезда на станцию при запрещающем показании входного светофора. О срыве пломбы со вспомогательной кнопки прибытия или на pedalной перемычке дежурный по станции делает запись в журнале осмотра.

Если аппараты управления устройствами путевого блокировки оборудованные счетчиками, которые фиксируют нажатие вспомогательных кнопок прибытия и срабатывания pedalных перемычек, то указанные кнопки не пломбируются. В этих случаях, при искусственной подаче блокировочного сигнала прибытия, дежурным по станции в журнале движения поездов против номера соответствующего поезда записывается показание счетчика.

Если искусственное срабатывание вызванное неисправностью устройств СЦБ, то об этой неисправности делается запись в журнале осмотра ф. ДУ-46.

7.1.4 Перед отправлением поезда дежурный по станции, приготовив маршрут, открывает выходной светофор или дает распоряжения про его открытие на исполнительный пост. Вместе с тем с открытием выходного светофора на соседнюю станцию автоматически подается блокировочный сигнал об отправлении поезда (при электромеханическом блокировании без исполнительных постов блокировочный сигнал об отправлении поезда подается на соседнюю станцию в отдельности, после закрытия выходного светофора).

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

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

7.1.5 Если при свободном перегоне и правильно приготовленном маршруте выходной светофор не открывается из-за ложной занятости изолированного стрелочного участка, дежурный по станции после проверки фактической свободности этого участка по согласию поездного диспетчера может открыть выходной светофор после предыдущего нажатия кнопки "Исключения контроля свободности стрелочного изолированного участка в маршрутах отправления" (на станциях, где такая кнопка есть).

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

Отправления задержанного или другого поезда того же направления производится при закрытом выходном светофоре по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта 1 (бланк ф. ДУ-52). Соседний раздельный пункт оповещается о времени фактического отправления поезда по телефону. При электромеханическом блокировании без исполнительных постов после фактического

отправления задержанного или другого поезда в том же направлении на соседний раздельный пункт подается блокировочный сигнал. Следующие поезда отправляются по блокировке в обычном порядке.

Разрешение на бланке зеленого цвета с заполнением пункта I (бланк ф. ДУ-52) при соблюдении требований п. 4.9 выдается машинисту ведущего локомотива также в случае самовольного перекрытия выходного светофора (вследствие ошибочной занятости изолированной секции, перегорания светофорной лампы или ошибочного закрытия выходного светофора, отсутствия электроэнергии и т.п.) при исправном действии блокировки.

На станциях, где устройства поездной радиосвязи оборудованы системой автоматической регистрации переговоров, вместо выдачи письменного разрешения на бланке зеленого цвета машинисту поездного локомотива может быть передан по радиосвязи зарегистрированный на регистраторе переговоров приказ на отправление:

*"Приказ № ... Дата ... Время (... ч. ... мин. ...)  
Машинисту ..... поезда № .... Разрешаю отправиться с ... пути при закрытом  
выходном (маршрутном) светофоре литера номер по ... главному пути и следовать к  
станции (блок-поста) .... Перегон свободный.  
ДСП ... (фамилия)".*

На станциях, которые имеют устройства, которые при свободном перегоне разрешают вторично открыть выходной светофор, отправления поезда проводится по вновь открытому выходному светофору. Воспользоваться устройствами для повторного открытия выходного светофора дежурный по станции может только по согласию поездного диспетчера.

7.1.7 Если на станции, которая ограничивает однопутный перегон, после открытия выходного светофора возникает необходимость задержать поезд и отправить на этот перегон поезд встречного направления, выходной светофор закрывается, пользования полуавтоматической блокировкой прекращается и движение поездов устанавливается по телефонной связи. В этом случае поездам, которые отправляются во встречном направлении, на право занятия перегона выдаются путевые записки.

Действие полуавтоматического блокировки восстанавливается при дальнейшем отправлении на перегон прежде задержанного или другого поезда, который направляется в том же направлении, причем этот поезд отправляется по одному из разрешений, предусмотренных в п. 7.1.6

7.1.8 Отправления поездов при наличии групповых выходных светофоров проводится по разрешающему показанию выходного светофора и маршрутному указателю на нем с цифрой зеленого цвета, которое отвечает номеру того пути, с которого разрешается отправление поезда.

В случаях неисправности маршрутных указателей групповых светофоров отправления поездов со станции производится при открытом выходном групповом светофоре с передачей машинисту зарегистрированного приказа дежурного по станции по форме, предусмотренной в пункте 5.6.2, или с вручением машинисту локомотива разрешения на бланке зеленого цвета с заполнением пункта II (бланк ф. ДУ-52).

При неисправности на выходном светофоре маршрутного указателя направления (белого цвета) отправления поездов осуществляется в соответствии с порядком, предусмотренным в пункте 5.7.8.

7.1.9 Если ведущий локомотив готового к отправлению поезда находится за выходным светофором с разрешающим показанием и машинист не видит его показания, отправления поезда производится по зарегистрированному приказу дежурного по станции, который передается машинисту по форме, предусмотренной в п. 5.6.3 или по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта II (бланк ф. ДУ-52).

При этом в случаях неисправности изолированного стрелочного участка или его занятости головой поезда, который отправляется, для открытия выходного

светофора может быть использованная кнопка "Исключение контроля свободности стрелочных изолированных участков в маршрутах отправления".

Если голова поезда, который отправляется, находится за выходным светофором и последний открыть невозможно, действие блокировки прекращается; отправление поезда производится по телефонным средствам связи с выдачей машинисту путевой записки. В том же порядке проводится отправление поездов с путей, которые не имеют организованных маршрутов отправления.

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

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

7.1.11 Если место, к которого направляется поезд, находится за первым (за направлением движения поезда) путевым постом (блок - постом), то дежурный на этом посту при свободности перегона, который лежит впереди, дает машинисту разрешение на бланке зеленого цвета с заполнением пункта I (бланк ф. ДУ-52) на право прохождения закрытого проходного светофора и следующего возвращения. Так же делают дежурные других блок - постов, расположенных на пути следования поезда.

При возвращении на станцию отправления, поезд следует без остановки все указанные блок - посты к границе станции и принимается на станцию по открытому входному светофору или по установленному разрешению, которое дает право приема на станцию при запрещающем показании входного светофора.

Дежурные путевых постов (блок - постов) во всех случаях сообщают по телефону дежурных сопредельных раздельных пунктов про фактическое прохождение поезда.

По прибытии поезда на станцию ключ-желез возвращается дежурному по станции, которая вкладывает его в аппарат и по телефону сообщает дежурного соседнего раздельного пункта о возвращении поезда.

7.1.12 При неисправности ключа - железа, а также случаях, когда блок аппарат не оборудован ключом - железом, отправления осуществляется по телефонной связи с прекращением действия блокировки.

Поезда в этом случае отправляются при запрещающем показании выходного светофора с выдачей машинисту путевой записки (бланк ф. ДУ-50).

Если на двухпутном перегоне место, к которому направляется поезд, находится за блоком-постом, который лежит впереди, то станция отправления выдает путевую записку до блок - поста, а дежурный блок - поста, при свободности межпостового перегона, выдает путевую записку на дальнейшее следование. Возвращения поезда проводится в порядке, предусмотренном в пункте 7.1.11.

В зависимости от поездной обстановки действие блокировки прекращается или вместе с тем на всех межпостовых перегонах, по которые должен пройти поезд, или сначала на первом близлежащем к станции перегоне, а потом на каждом следующем свободном перегоне.

Действие блокировки восстанавливается по возвращении поезда из перегона.

7.1.13 Отправления поезда с подталкивающим локомотивом, который следует к соседней станции, производится по путевой блокировке в обычном порядке с сообщением этой станции по телефону об отправление поезда с подталкивающим локомотивом.

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

7.1.14 При неисправности ключа-жезла, а также в случаях, когда блок - аппарат не оборудован ключом - жезлом для подталкивающего локомотива, отправления поезда с подталкивающим локомотивом, который возвращается на станцию отправления, проводится по телефонной связи с прекращением действия блокировки. Машинистам ведущего и подталкивающего локомотивов выдаются путевые записки.

При наличии на перегоне блок - постов выдача разрешений на обратное следование подталкивающего локомотива на станцию отправления производится в порядке, предусмотренном в пункте 7.1.11. Действие блокировки восстанавливается после получения сообщения о прибытии поезда на соседнюю станцию и возвращении подталкивающего локомотива.

7.1.15 Специальный самоходный подвижный состав отправляются на перегон (в том числе и с возвращением назад) в обычном порядке - как поезда.

## **7.2 Следования поездов на перегонах, которые имеют путевые посты (блок-посты)**

7.2.1 Получив с соседнего раздельного пункта блокировочный сигнал об отправление поезда, дежурный по блок-посту при свободном перегоне, который лежит впереди, открывает проходной светофор. Одновременно с открытием проходного светофора на соседний раздельный пункт автоматически подается блокировочный сигнал отправления (при электромеханическом блокировании блокировочный сигнал подается в отдельности после закрытия проходного светофора).

После проследования поездом проходного светофора сигнальная кнопка (рукоятка) устанавливается дежурным по блок-посту в положение закрытия сигнала. Убедившись, что поезд проследовал в полном составе, дежурный по блок-посту сообщает на соседние станции о времени фактического проследования поезда, а на позади лежащий раздельный пункт, кроме того, подает блокировочный сигнал проследования (при электромеханическом блокировании блокировочный сигнал проследования подается одновременно и на впереди лежащий раздельный пункт).

7.2.2 Если поезд направляется с подталкивающим локомотивом, дежурный по блок-посту подает на раздельный пункт лежащий позади, блокировочный сигнал проследования, лишь убедившись в проследовании толкача.

В случаях проследования поезда без подталкивающего локомотива дежурный по блок-посту немедленно сообщает об этом соседние раздельные пункты, но блокировочный сигнал не подает (при электромеханическом блокировании закрывает и проходной светофор).

Аналогичным порядком действуют и дежурные впереди лежащих блок-постов. При электромеханической блокировке дежурные по впереди лежащим блок-постам, пропускают поезд на свободный перегон при закрытых проходных светофорах, выдавая машинисту разрешение на бланке зеленого цвета с заполнением пункта I (бланк ф. ДУ-52).

Подача блокировочного сигнала прохождения каждым блок-постом производится лишь после прохождения блок-поста отставшим подталкивающим локомотивом.

При автоматическом закрытии проходного светофора поездом, который направляется впереди, подталкивающий локомотив направляется на соседний блок-участок при запрещающем показании проходного светофора.

7.2.3 Порядок организации движения поездов на перегонах, оборудованных автоматическими блокпостами, блокпостами, которые обслуживают пункты примыкания; блок-постами, которые периодически открываются вместо раздельных пунктов с путевым развитием (при не круглосуточном действии последних), устанавливается начальником железной дороги в зависимости от системы устройств.

### 7.3 Движение поездов при неисправности полуавтоматической блокировки.

#### 7.3.1 Неисправности, при которых действие полуавтоматической блокировки прекращается:

- а) невозможность закрытия выходного или проходного светофора;*
- б) невозможность открытия выходного или проходного светофора при свободном перегоне (в том числе с применением на выходных светофорах вспомогательных кнопок для отключения контроля свободности изолированных участков);*
- в) произвольное получение блокировочных сигналов;*
- г) невозможность подачи или получения блокировочных сигналов;*
- д) отсутствие пломб на блок-аппарате (за исключением пломб на pedalной замычке или вспомогательной кнопке).*

Во всех указанных случаях, а также при работах с переоснащением, перенесением, ремонтом, испытанием и замене блокировочных устройств, а также других работах, которые вызовут временное прекращение действия устройств, движение поездов по блокировке прекращается и устанавливается по телефонной связи.

7.3.2 Во время осмотра электромехаником аппарата полуавтоматической блокировки (блока-аппарата, пульта) действие блокировки не прекращается. При этом, пока блок-аппарат открыт, дежурный по станции и электромеханик должны в особенности внимательно следить за правильностью работы устройств блокировки.

Перед опломбированием после окончания осмотра, регулирования и смазывания аппаратуры полуавтоматического блокировки электромеханик вместе с дежурным по станции по показаниям контрольных приборов проверяют соответствие показаний на блок-аппарате состояния перегона (по записям в журнале движения поездов путем переговоров с дежурными соседних раздельных пунктов).

О каждом случае открытия блок-аппарата для его осмотра или ремонта, а также об окончании этой работы электромехаником делается соответствующая запись в журнале осмотра.

7.3.3 Переход на телефонную связь, а также восстановления движения поездов за блокировкой осуществляется по приказу поездного диспетчера после предыдущей проверки через дежурных по станции свободности перегона.

При неисправности диспетчерской связи переход на телефонную связь при движении поездов и восстановлении действия блокировки проводится в порядке, указанному в п. 5.8.1 и 5.9 с заменой в тексте телефонограмм слова "автоблокировка" на слово - "блокировка".

7.3.4 После прекращения действия блокировки и перехода на телефонную связь машинистам поездов выдается для следования к соседнему раздельному пункту путевая записка (бланк ф. ДУ-50).

#### 7.3.5 Проследование поездом маршрутного светофора с запрещающим показанием (к выходному светофору) может выполняться:

- по пригласительному сигналу;
- по зарегистрированному приказу дежурного по станции, который передается по радиосвязи машинисту поезда, который отправляется;
- по разрешению на бланке зеленого цвета формы ДУ-52 с заполнением пункта I (при соответствующем изменении текста от руки).

7.3.6 При следовании поезда двойной тягой или с подталкивающим локомотивом на весь перегон разрешение на право занятия перегона вручается только машинисту ведущего локомотива. Машинисты второго (при двойной тяге) и подталкивающего локомотивов должны руководствоваться сигналами или сообщениями машиниста ведущего локомотива, которые передаются по радиосвязи.

Взірець бланку ф. ДУ-52

УЗ Форма ДУ-52  
Затверджена наказом УЗ  
від 28.04.2005р. № 105-Ц

**КОРИНЕЦЬ**  
ДОЗВОЛУ № \_\_\_\_\_

Станція (штампель)

" \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ р

Дозвіл виданий на поїзд № \_\_\_\_\_

із заповненням пункту \_\_\_\_\_

Черговий по блок-посту \_\_\_\_\_  
станції (підпис)  
\_\_\_\_\_  
(прізвище)

Машиніст \_\_\_\_\_  
(підпис)

\_\_\_\_\_  
(прізвище)

(непотрібне закреслити)  
(Бланк зеленого кольору)

УЗ Форма ДУ-52  
Затверджена наказом УЗ  
від 28.04.2005р. № 105-Ц

ДОЗВІЛ № \_\_\_\_\_

Станція (штампель)

" \_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ р.

**I**

Дозволяю поїзду № \_\_\_\_\_  
штовхачу поїзда

відправитися з \_\_\_\_ колії по \_\_\_\_  
колії при закритому вихідному  
(прохідному, маршрутному) си-  
гналі і прямувати до вхідного  
(прохідного, вихідного) сигналу

блок-поста \_\_\_\_\_ до \_\_\_\_\_ км  
станції

з поверненням назад.

**II**

Дозволяю поїзду № \_\_\_\_\_ відпра-  
витися з \_\_\_\_\_ колії по відкрито-  
му вихідному (груповому, марш-  
рутному) сигналу з \_\_\_\_\_ колії.

Черговий по блок-посту \_\_\_\_\_  
станції (підпис)

\_\_\_\_\_  
(прізвище)

(непотрібне закреслити)  
(Бланк зеленого кольору)

7.3.7 При неисправности поездной межстанционной связи дежурный по станции обязанный в особенности внимательно следить за изменениями показаний контрольных приборов на аппаратах управления.

Сообщения о движении поездов в этом случае осуществляется через поездного диспетчера или через другие средства связи, которые находятся в распоряжении дежурного по станции.

7.3.8 На двухпутных (многопутных) перегонах, оборудованных полуавтоматическим блокировкой для движения в одном направлении, отправления поездов (в порядке регулирования) по неправильному пути производится по приказу поездного диспетчера с переходом на телефонную связь по правилам однопутного движения.

7.3.9 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 дополнительно может устанавливаться инструкциями, которые утверждаются начальником железной дороги.

## **8. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ ЭЛЕКТРОЖЕЗЛОВОЙ СИСТЕМЕ**

8.1 "На малоделятельных участках и подъездных путях как средство связи во время движения поездов допускается применять электрожезловую систему и телефон" (п. 16.25 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

При электрожезловой системе разрешением на занятие поездом перегона служит жезл данного перегона, который вручается машинисту.

8.2 Устройства электрожезловой системы не должны допускать изъятия из жезловых аппаратов вместе с тем больше одного жезла.

Жезловые аппараты, которые устанавливаются в помещениях стрелочных постов, не должны допускать возможности изъятия жезла из аппарата без разрешения дежурного по этой станции.

8.3 Каждый жезл должен иметь порядковый номер, серию и наименование станций, которые ограничивают перегон. Каждому перегону должна отвечать своя серия жезлов. Установления жезловых аппаратов одной серии допускается не чаще, чем через три перегона, а на подходах к узлам - через два. В жезловых аппаратах обеих станций, которые ограничивают перегон, при отсутствии на нем поездов, должно быть в сумме парное число жезлов.

8.4 Жезловые аппараты станций, из которых проводится отправления поездов с подталкивающим локомотивом, который возвращается из перегона на станцию, должны дополняться приборами с ключом-жезлом.

Конструкция жезлового аппарата, дополненного прибором с ключом-жезлом, не должна допускать изъятия из аппарата ключа-жезла к изъятию основного жезла или изъятию основного жезла при изъятию ключе-жезле.

8.5 Жезловые аппараты станций, с которых проводится отправления поездов с подталкивающим локомотивом направляющихся к соседней станции, должны иметь развинчивающиеся жезлы. Каждый развинчивающийся жезл, должен состоять из двух частей: "жезла" и "билета". Жезловые аппараты с развинчивающимися жезлами, применяются также в условиях организации движения поездов с разграничением временами.

8.6 Дежурный по станции имеет право передать без пропуска через жезловой аппарат жезл, полученный с прибывшего поезда, на поезд, который отправляется на тот же перегон; но в этом случае необходимо предварительно получить согласие дежурного по соседней станции, на которую отправляется поезд. На станциях, где жезловые аппараты имеют ключи-жезлы, передавать жезлы без пропуска через жезловой аппарат запрещается.



8.7 Обмен жезлов проводится с помощью механических жезлообменителей или вручную, как правило, возле помещения дежурного по станции. При обмене жезлов вручную жезлы должны быть вложены в жезлоподаватели. При безостановочном пропуске поездов запрещается производить обмен жезлов на выходных горловинах.

8.8 Запрещается:

а) запрашивать разрешение на изъятие жезла ранее готовности поезда к отправлению, за исключением случаев безостановочного пропуска поездов или стоянки их по расписанию не более 5 минут;

б) сохранять действующие жезлы не вложенными в аппарат;

в) провозить жезлы на соседний перегон.

## **8.9 Прием и отправление поездов.**

8.9.1 Перед прибытием поезда дежурный по станции заблаговременно готовит маршрут для его приема и открывает входной сигнал. По прибытии поезда на станцию жезл сдается дежурному по станции, который, убедившись в прибытии поезда в полном составе и, проверив принадлежность жезла перегону, с которого он прибыл, записывает номер жезла в журнал движения поездов, вкладывает жезл в жезловой аппарат и уведомляет по телефону станцию отправления о прибытии поезда.

На станциях, где жезловые аппараты установлены в помещениях стрелочных постов, жезл с прибывающего поезда, передается дежурному стрелочного поста, который, убедившись в прибытии поезда в полном составе и проверив принадлежность жезла данному перегону, вкладывает его в аппарат и сообщает дежурному по станции его номер для записи в журнале движения поездов.

8.9.2 По прибытии поезда с подталкивающим локомотивом дежурный по станции, получив первую часть жезла от машиниста поездного локомотива и другую часть от машиниста подталкивающего локомотива, должен свинтить обе части, после чего вложить жезл в жезловой аппарат.

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

*"Могу ли отправить поезд № .....".*

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

*"Жду поезд № ..."*

и разрешает изъять жезл.

Вывув из аппарата жезл, дежурный по станции отправления обязанный записать его номер в журнале движения поездов и вручить машинисту поезда, который отправляется.

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

Если дежурные по станциям согласовали предварительно возможность отправления встречного поезда с жезлом от поезда, который прибывает, без пропуска жезла через аппарат, то в журналах движения поездов (обеих станций) против номера этого поезда может быть сделанная отметка по форме:

*"Согласовано отправление по жезлу от поезда № ... ДСП ...".*

8.9.4 При отправлении поезда на перегон, оборудованный электрожезловой системой, с пути, на котором есть выходной светофор, проезд запрещающего показания этого светофора при наличии жезла разрешается по лунно-белому огню на светофоре при погашенном красном.

Когда зажечь лунно-белый огонь невозможно, отправления поезда производится по жезлу. Дежурный по станции в этом случае должен сообщить машинисту (лично, через дежурного стрелочного поста или сигналиста, по радиосвязи), что зажечь лунно-белый огонь невозможно и маршрут отправления поезду готов.

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

8.9.5 Если после изъятия жезла для отправления поезда последний по какой либо причине не будет отправлен, дежурный по станции обязан вложить жезл в аппарат, сообщить об этом дежурному по соседней станции и сделать пометку в журнале движения поездов по форме:

*"Поезд № ... задержан".*

8.9.6 При отправлении поезда с последующим возвращением его с перегона на станцию отправления жезл машинисту локомотива выдается в обычном порядке. Дежурного по соседней станции уведомляют как об отправлении, так и о возвращении поезда с перегона.

8.9.7 При отправлении поезда с подталкивающим локомотивом, который направляется на весь перегон, машинисту ведущего локомотива вручается часть жезла с надписью "Билет", а машинисту толкача - вторая часть жезла с надписью "Жезл".

Дежурный по станции отправления при запросе пути сообщает дежурному по соседней станции о следовании к нему поезда с подталкивающим локомотивом.

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

8.9.8 Если жезловые аппараты не оборудованы развинчивающимися жезлами, то в случае необходимости отправления поезда с не прицепленным к составу подталкивающим локомотивом, который направляется на весь перегон, действие жезловой системы прекращается и движение поездов осуществляется по телефонной связи.

8.9.9 При отправлении поездов с подталкивающим локомотивом, который возвращается с перегона на станцию отправления, машинисту ведущего локомотива выдается жезл, а машинисту подталкивающего - ключ-жезл.

Ключи-жезлы могут использоваться также для организации подачи (уборки) вагонов на подъездные пути примыкающие к перегонам, и при движении за отправленным поездом хозяйственных поездов с последующим возвращением их на станцию отправления с соблюдением требований безопасности, которые устанавливаются начальником дирекции железнодорожных перевозок (начальником железной дороги).

8.9.10 Если жезловые аппараты не оснащены ключами-жезлами, то в случае необходимости отправления поезда с подталкивающим локомотивом, который возвращается с перегона на станцию отправления, действие жезловой системы прекращается и движение поездов осуществляется по телефонной связи.

## **8.10 Движение поездов при наличии примыканий на перегоне.**

8.10.1 При наличии на перегоне примыкания, которое не обслуживается вспомогательным постом, контроль положения стрелки примыкания осуществляется с помощью ключа от контрольного замка стрелки примыкания, наглухо соединенного с жезлом или ключом-жезлом.

8.10.2 В случае необходимости подачи (уборки) вагонов на примыкание, которое не обслуживается вспомогательным постом, с возвращением локомотива на станцию отправления или дальнейшим следованием к соседней станции машинисту выдается жезл с ключом от контрольного замка стрелки примыкания. Дежурный по

соседней станции уведомляется как об отправлении локомотива для подачи (уборки) вагонов на примыкание, так и о возвращении на станцию.

8.10.3 При наличии на перегоне примыкания, обслуживаемое вспомогательным постом, этот пост соединяется с одной из станций перегона дополнительной железной связью.

Аппараты и жезлы вспомогательной связи должны иметь одну и ту же серию и надписи, что и аппараты перегона.

В паре аппаратов, которые связывают станции перегона, при отсутствии на нем поездов находится четное количество жезлов, а в аппаратах, которые связывают станцию с постом - нечетное.

Вспомогательный пост в движении поездов, которые направляются непосредственно между станциями, участия не принимает. Стрелки примыкания оборудуются соответственно зависимостью, которая исключает возможность:

- перевода стрелок при отсутствии у дежурного поста изъятых жезлов;
- вложения жезла в аппарат, который установлен на посту, к установлению стрелки примыкания в нормальное положение - по главному пути.

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

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

8.10.6 Отправления поезда с поста на одну из станций производится по жезлу, полученному по разрешению дежурного по станции, с которой пост соединен железной связью.

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

8.10.7 Движение поездов при жезловой системе по перегонам, на которых для увеличения пропускной возможности открываются путевые посты, осуществляется порядком, установленном в Инструкции, которая утверждается начальником железной дороги.

Порядок действий дежурного по станции при автоматическом и полуавтоматическом блокировании при отправлении хозяйственных поездов на примыкание, перечень стрелок, которые оборудованные замками Мелентьева и находятся в ключевой зависимости с станцией примыкания, устанавливается начальником железной дороги.

## **8.11 Движение поездов при неисправности электрожезловой системы и порядок регулирования количества жезлов в жезловых аппаратах.**

8.11.1 Электрожезловая система считается неисправной, если:

*а) невозможно вложить жезл в аппарат или вынуть жезл из аппарата при свободности перегона;*

*б) отсутствующий жезл, который принадлежит перегону, вследствие его потери;*

*в) на жезловом аппарате или на индукторе отсутствуют пломбы;*

*г) возможное вращение рукоятки индуктора в обратном направлении (вместе с якорем);*

д) отклоняется стрелка амперметра жезлового аппарата или звенит звонок в то время, когда соседняя станция не подает ток.

8.11.2 В всех указанных случаях, а также при ремонте, перенесении и замене жезловых аппаратов пользования электрожезловой системой прекращается и движение поездов осуществляется по телефонным средствам связи.

Переход на другой вид связи при движении поездов, а также восстановление основного вида связи осуществляется по приказу поездного диспетчера после предварительной проверки через дежурных по станциям свободности перегона и наличия жезлов в аппаратах.

При неисправности жезловой телефонной связи, но исправному действию жезловых аппаратов, движение поездов производится по электрожезловой системе, а переговоры ведутся по поездной диспетчерской связи.

При осмотре электромехаником СЦБ жезловых аппаратов прекращать действие электрожезловой системы не требуется.

8.11.3 При неисправности поездной диспетчерской связи дежурный по станции, обнаружив неисправность электрожезловой системы, делает об этом запись в журнале осмотра и подает дежурному по соседней станции поездную телефонограмму по форме:

*"Жезловая система неисправна. Последним прибыл от Вас поезд № ....  
Последним отправлен к Вам поезд № .... Жезлов имею ... шт. Прошу перейти на телефонную связь.*

*ДСП ..... (подпись).*

Дежурный по соседней станции проверяет по сообщенным и своим данным количество жезлов и, если оно в обоих аппаратах в сумме четное, отвечает по форме:

*"Последним прибыл от Вас поезд № ... Последним отправлен к Вам поезд № ...  
Жезлов имею ... шт. Перегон свободен. Перехожу на телефонную связь ...*

*ДСП ..... (подпись)".*

8.11.4 После восстановления электрожезловой связи и записи об этом электромеханика в журнале осмотра, но при неисправной диспетчерской поездной связи, дежурный по станции подает на соседнюю станцию 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 (подпись).*

*ДСП ..... (подпись).*

Дежурный по соседней станции, убедившись в свободности перегона, отвечает:

*"Последним прибыл от Вас поезд № .... Последним отправлен к Вам поезд № №  
.... Перегон свободен. Перехожу на движение по жезлам".*

*ДСП ..... (подпись)".*

8.11.5 При утере жезла, в том числе в случаях неполучения жезла с поезда, который прибыл или прошел, дежурный по станции делает запись в журнале осмотра и докладывает поездному диспетчеру. Проверив свободность перегона и фактическое наличие жезлов в аппаратах станций, которые ограничивают его, последнее дает приказ о переходе на телефонную связь.

Для восстановления действия электрожелезнодорожной системы дежурный по станции обязан потребовать от электромеханика СЦБ изъятия из аппарата еще одного жезла. Изъятый из аппарата жезл должен храниться у электромеханика.

Об изъятии жезла электромеханик и дежурный по станции обязаны сделать запись в журнале осмотра и доложить поездному диспетчеру, после чего действие электрожелезнодорожной системы восстанавливается.

Если утерянный жезл будет найден, дежурный по станции извещает электромеханика, а жезл сохраняет у себя до тех пор, пока электромеханик не вложит его в железный аппарат вместе с жезлом, который изъят ранее, о чем делается запись в журнале осмотра.

8.11.6 Если количество жезлов в аппарате одной из станций окажется меньше четверти общего количества их в обоих аппаратах перегона, дежурный по этой станции сообщает электромеханика о необходимости регулировки количества жезлов.

Электромеханик обязан явиться к дежурному по соседней станции, ограничивающей перегон, в его присутствия раскрыть железный аппарат и изъять четное количество жезлов, сделав об этом вместе с дежурным по станции запись в журнале осмотра с указанием количества изъятых жезлов.

Изъятые жезлы доставляются электромехаником дежурному по станции, сделавшему сообщение о необходимости регулирования количества жезлов. В присутствии дежурного по станции жезлы должны быть вложены в железный аппарат, о чем электромеханик делает запись в журнале осмотра с указанием количества вложенных в аппарат жезлов.

Записи электромеханика СЦБ о регулировании жезлов должны быть подтверждены подписями дежурных по станциям.

8.11.7 На отдельных однопутных перегонах, оборудованных путевой блокировкой, в период прекращения пользования ей, разрешается устанавливать движение поездов по электрожелезнодорожной связи.

Такие перегоны по указанию начальника железные дороги оборудуются электрожелезнодорожной связью как резервной. Переход с основных средств связи на резервные и обратно производится в установленном порядке - по приказу поездного диспетчера.

## **9. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ ТЕЛЕФОННЫХ СРЕДСТВАХ СВЯЗИ**

9.1 При телефонных средствах связи разрешением на занятие поездом перегона служит путевая записка, которая вручается машинисту локомотива (бланк ф. ДУ-50).

Путевая записка выдается машинисту поезда: на однопутных перегонах - после получения от соседней станции поездной телефонограммы о согласии на прием поезда; на двухпутных перегонах - после получения поездной телефонограммы от соседней станции о прибытии в полном составе последнего отправленного поезда.

Машинисту поезда разрешается отправиться только с разрешения дежурного по станции (поездного диспетчера), переданного лично, по радиосвязи или другие средства связи.

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

9.3 Обмен поездными телефонограммами о движении поездов должно вестись по поездной диспетчерской связи, а при ее неисправности - по поездной межстанционной связи.

В исключительных случаях при неисправности поездной диспетчерской связи, поездной межстанционной связи переговоры о движении поездов могут осуществляться с помощью других видов связи, которые являются в распоряжении дежурных по станциям.

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

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

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

Для станций, где пути отправления удалены от поста дежурного по станции право заполнять бланк путевой записки может предоставляться дежурному по парку. В таких случаях бланк путевой записки (с штемпелем станции) заполняется дежурным по парку на основании приказа дежурного по станции, которая регистрируется в специальном журнале дежурного по станции и дежурного по парку, заверяется подписью дежурного по парку и вручается им машинисту после выполнения требований п. 9.1.

Эти обязанности дежурного по парку отмечаются в техническо-распорядительном акте станции.

Приказ дежурного по станции передается по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*Дежурный по парку ... Заполните и выдайте машинисту поезда № ... (толкачу поезда) путевую записку на право отправления поезда с ... пути по ... пути и следование его к входному сигналу станции .....*

*ДСП ... (фамилия)".*

#### 9.5 Запрещается:

а) делать запрос об отправлении поезда в то время, когда перегон еще занят другим поездом;

б) заполнять бланки путевых записок до получения из соседней станции поездной телефонограммы о согласии на прием поезда (на однопутных перегонах) или о прибытии ранее отправленного поезда (на двухпутных перегонах);

в) передавать исходящие телефонограммы ранее записи их в журнале поездных телефонограмм и без подписи дежурного по станции;

г) преждевременно заполнять, подписывать не заполненные бланки путевых записок.

9.6 Путевая записка дает машинисту право следовать с поездом до входного сигнала соседней станции, а при отправлении поезда по неправильному пути и отсутствию входного сигнала - до сигнального знака "Граница станции".

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

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

Отправления поездов в этом случае производится в порядке, предусмотренном в п. 14.3.6.

9.8 При следовании поезда двойной тягой или с подталкивающим локомотивом на протяжении всего перегона путевая записка вручается машинисту ведущего локомотива.

При следовании поезда с подталкивающим локомотивом на часть перегона путевая записка вручается также машинисту толкача.

## 9.9 Порядок ведения журнала поездных телефонограмм.

9.9.1 При движении поездов по телефонной связи на каждой станции ведется журнал поездных телефонограмм ф. ДУ-47.

По журналу поездных телефонограмм в любой момент должно быть ясно видно, свободен или занят соответствующий перегон (или путь перегона).

9.9.2 На станциях ограничивающие однопутные перегоны, ведется один журнал. На левых страницах журнала записываются телефонограммы, которые относятся к одному перегону, а на правых - которые относятся к другому перегону.

На тупиковых станциях ограничивающие однопутные перегоны, поездные телефонограммы записываются в последовательном порядке без деления страниц.

9.9.3 На станциях ограничивающие двухпутные перегоны, ведутся два журнала поездных телефонограмм в отдельности для каждого перегона: на левых страницах каждого журнала записываются телефонограммы для четного пути, на правых - для нечетного пути.

Если к станции примыкают три или больше направления, то для каждого перегона, который примыкает к этим направлениям, ведется отдельный журнал поездных телефонограмм.

9.9.4 Все поездные телефонограммы пишутся в журнале обязательно чернилами лично дежурным по станции или оператором.

Исходящие и входящие телефонограммы должны быть подписаны лично дежурным по станции.

Оператор после записи входящей телефонограммы обязан немедленно предъявить ее для прочтения и подписи дежурному по станции.

Для сокращения времени на запись в журнале поездных телефонограмм по распоряжению начальника дирекции железнодорожных перевозок могут использоваться специальные штампы с текстом поездных телефонограмм.

9.9.5 Нумерация выходных поездных телефонограмм ведется ежесуточно (с первого номера), начиная с нуля часов по киевскому времени, в отдельности по каждому перегону. При переходе на телефонную связь из-за перерыва действия основных средств сигнализации и связи нумерация выходных телефонограмм начинается с первого номера с момента перехода на телефонные средства связи. При повторных на протяжении времени перерывах основных средств сигнализации и связи и переходе на телефонную связь сохраняется последовательная нумерация выходных телефонограмм, начатая во время первого перехода.

Входящие телефонограммы записываются в журнал под номером, переданным со станции их подачи.

9.9.6 В поездных телефонограммах не допускаются любые исправления, дополнения и помарки. Неправильно написанная поездная телефонограмма перечеркивается накрест, под ней делается надпись "Недействительная". Такая исходная телефонограмма не нумеруется и на соседнюю станцию не передается.

9.9.7 При приеме и сдаче дежурства при установленном движении поездов по телефонными средствами связи дежурный по станции и оператор расписываются в журнале поездных телефонограмм по форме:

*"Число, месяц, Время, час, минут.  
Дежурство по телефонной связи принял  
ДСП подпись /фамилия/  
Оператор подпись /фамилия/*

*Дежурство по телефонной связи сдал  
ДСП подпись /фамилия/  
Оператор подпись /фамилия/".*

При переходе на телефонную связь в случаях нарушения действия основных средств сигнализации и связи и при восстановлении их действия записи в журнале о приеме и сдаче дежурства оформляются после получения об этом приказа поездного диспетчера по форме:

*"Число, месяц, Время, час, минут.  
Диспетчерским приказом № ... на перегоне ... по ... пути установлено движение поездов по телефонной связи.  
Дежурство по телефонной связи принял:  
ДСП ..... (подпись)  
Оператор ..... (подпись)".*

*"Число, месяц, Время, час, минут.  
Диспетчерским приказом № ..... на перегоне ..... по ... пути восстановлено движение поездов по ..... (указываются средства связи).  
Дежурства по телефонной связи показал:  
ДСП ..... (подпись)  
Оператор ..... (подпись)".*

Фамилии дежурного по станции и оператора, которые заступили на дежурство, сообщаются на соседнюю станцию, где их записывают в журнал поездных телефонограмм ниже записи о приеме и сдаче дежурства.

9.9.8 Если переход на телефонные средства связи осуществляется на перегоне, одна сторона которого ограничена отдельным пунктом, на котором нет дежурного по станции, то в журнале поездных телефонограмм другой станции, где дежурный по станции есть, регистрируются переговоры о движении поездов с поездным диспетчером, осуществляемые по формам, установленным для поездных телефонограмм за исключением формы 2, предусмотренной в г. 9.10.1, которая заменяется текстом приказа поездного диспетчера, предусмотренным в п. 5.7.14.

9.9.9 Перед передачей поездной телефонограммы дежурные по станциям или операторы обязаны сообщить друг другу свою должность и фамилию.

Передачу и прием телефонограмм допускается производить только при соответствии фамилий прежде записанных в журнале поездных телефонограмм.

9.9.10 После передачи поездной телефонограммы должна проводиться ее проверка путем дословного повторения текста, работником, который принял телефонограмму. Если повторная передача текста отвечает переданной телефонограмме, дежурный по станции или оператор, который передал телефонограмму, подтверждает это словом "Верно", после чего в журнале поездных телефонограмм обеих станций отмечается время передачи и прием телефонограммы и удостоверяется подписью дежурного по станции или оператора.



## 9.10 Формы телефонограмм при движении поездов на однопутных участках.

9.10.1 При приеме и отправлении поездов на однопутных перегонах применяются такие основные формы поездных телефонограмм:

### СТАНЦИЯ ОТПРАВЛЕНИЯ

#### Форма 1.

"Могут ли отправить  
поезд № \_\_\_\_\_  
ДСП (подпись)"

#### Форма 3

"Поезд № \_\_\_\_\_  
Отправился в \_\_\_\_ ч. \_\_\_\_ мин.  
ДСП (подпись)"

### СТАНЦИЯ ПРИЕМА

#### Форма 2 "Жду поезд

№ \_\_\_\_\_  
ДСП (подпись)"

#### Форма 4

"Поезд № \_\_\_\_\_  
прибыл в \_\_\_\_ ч. \_\_\_\_ мин.  
ДСП (подпись)"

Адресация выходных телефонограмм проводится по форме:

"Станция ... из станции .....", например: "Славянск из Шидловской".

9.10.2 При отправлении поездов, которые возвращаются из перегона на станцию отправления, и поездов с подталкивающими локомотивами необходимо придерживаться такой же последовательности подачи поездных телефонограмм с соответствующим изменением их текста:

а) при возвращении поездов из перегона назад:

**Форма 5.** " Могут ли  
отправить  
поезд № \_\_\_\_\_  
к \_\_\_\_ км и назад  
ДСП (подпись)".

**Форма 6.** "Можете отправить  
поезд № \_\_\_\_\_  
к \_\_\_\_ км с возвращением  
назад к Вам  
ДСП (подпись)".

Сообщения об отправлении поезда передается по форме 3, а о возвращение его назад - по форме 7;

**Форма 7.** "Поезд № \_\_\_\_\_ возвратился в \_\_\_\_ ч. \_\_\_\_ мин. ДСП (подпись)".

За такими же формами проводится отправление поезда на перегон для подачи вагонов на примыкание, которое не обслуживается вспомогательным постом;

б) при движении поездов с подталкивающим локомотивом:

**Форма 8.** "Могут ли отправить  
поезд № \_\_\_\_\_  
с толкачом, возвращающимся  
с \_\_\_\_\_ км. обратно.  
ДСП (подпись)"

**Форма 9.** "Ожидая поезд № \_\_\_\_\_  
с толкачом, который  
возвращается  
с \_\_\_\_\_ км обратно"

Сообщения об отправлении поезда передается по форме 3 с добавлением слов (с толкачом, который возвращается с .... км назад". Сообщения о прибытии поезда передается по форме 4, а о возвращение толкача - по форме 10.

**Форма 10.** "Толкач поезда № \_\_\_\_ возвратился в \_\_\_\_ ч. \_\_\_\_ мин. ДСП (подпись)".

При отправлении поезда с подталкивающим локомотивом, который направляется к соседней станции, телефонограммы передаются по формам 1, 2, 3, и 4 с добавлением слов "с толкачем".

9.10.3 Обмен телефонограммами о поездах, которые проходят станцию без остановки, проводится в соответствующем порядке по формам 1 и 2, а сообщения о прохождении поезда (прибытия и отправления) передается на соседние станции по форме 11:

**Форма 11.** "Поезд № \_\_\_\_ прошел в \_\_\_\_ ч. \_\_\_\_ мин. ДСП (подпись)".

9.10.3 При скрещении поездов на станции дежурный по станции, имея к отправлению поезд встречного направления, сообщает дежурному по соседней станции о прибытии поезда и вместе с тем делает запрос на отправление встречного поезда, объединяя текст формы 4 и 1, 11 и 1.

9.10.5 При открытии на перегоне вспомогательного поста для обслуживания примыкания этот пост принимает участие в переговорах о движении только тех поездов, которые направляются по назначению на примыкание или назад из примыкание.

9.10.6 Перед отправлением поезда на примыкание (пост) с одной из соседних станций дежурный по станции отправления спрашивает разрешение от дежурного поста и дежурного по впереди лежащей станции, по форме 12:

**Форма 12.** "Могу ли отправить поезд № \_\_\_\_ на пост \_\_\_\_ км ДСП (подпись)".

Дежурный по впереди лежащей станции, отвечает станции отправления и поста по форме 13:

**Форма 13.** "Можете отправить поезд № \_\_\_\_ на пост \_\_\_\_ км ДСП (подпись)".

Получив это разрешение, дежурный по посту дает согласие станции отправления по форме 2.

Об отправлении поезда на пост дежурный по станции отправления уведомляет по форме 3 дежурных по посту и соседней станции. После прибытия поезда на примыкание и установки стрелки примыкания в нормальное положение дежурный по посту сообщает по форме 4 дежурных по обеим станциям.

9.10.7 При отправлении поезда из примыкание на одну из соседних станций дежурный по посту запрашивает разрешение от дежурных по обеим станциям по форме 14:

**Форма 14.** "Могу ли отправить поезд № \_\_\_\_ на станцию \_\_\_\_ ДСП (подпись)".

Дежурный по позади лежащей станции отвечает посту и станции, которая находится впереди, по форме 15:

**Форма 15.** "Можете отправить поезд № \_\_\_\_ на станцию \_\_\_\_ ДСП (подпись)".

Получив это разрешение, дежурный по впереди лежащей станции, дает дежурному по посту разрешение на прием поезда по форме 2. Получив согласие,

дежурный по посту отправляет поезд, устанавливает стрелку примыкания в нормальное положение и сообщает об отправлении поезда по форме 3 дежурным по обеим станциям.

О прибытии поезда дежурный по станции приема сообщает дежурным по посту и соседней станции по форме 4.

9.10.8 При необходимости выезда с подвижным составом из примыкания на главный путь с дальнейшим возвращением на примыкание, перегон по приказу поездного диспетчера закрывается для движения всех поездов.

После передачи приказа поездного диспетчера о закрытии перегона выезд на главный путь производится по сигналу дежурного по посту.

Перегон открывается для движения поездов после его освобождения и установки стрелки примыкания в нормальное положение.

## **9.11 Формы телефонограмм при движении поездов на двухпутных участках.**

9.11.1 При приеме и отправлении поездов на двухпутных перегонах передача телефонограмм осуществляется по формам 3 и 4, причем полученное со станции приема уведомление по форме 4 дает право на отправление следующего поезда того же направления. При следовании поездов с подталкивающими локомотивами к форме 3 и 4 прибавляется текст, предусмотренный для этих случаев в п. 9.10.2.

9.11.2 При безостановочном пропуске поезда по станции, уведомления о его прибытии и отправлении подаются соседним станциям по форме 11.

9.11.3 При наличии на двухпутных перегонах путевых постов дежурный по станции отправления уведомляет дежурного по посту об отправлении поезда по форме 3. Дежурный по посту при свободности от поезда следующего межпостового перегона открывает входной сигнал и пропускает поезд без остановки, вручая машинисту путевую записку на ходу.

После прохождения поезда дежурный поста закрывает входной сигнал и уведомляет дежурных по обеим соседним станциям о проследовании поезда по форме 11.

Если впереди лежащий межпостовой перегон, занят, то прибывающий поезд, задерживается у закрытого входного сигнала поста до освобождения перегона. Телефонограмма на позади лежащую станцию, об отправлении этого поезда с поста подается, только после его отправления.

О прибытии поезда дежурный по станции прибытия уведомляет дежурного по посту по форме 4.

При неисправности входного сигнала на путевом посту, дежурный по посту, при свободности впереди лежащего перегона, встречает поезд непосредственно у входного сигнала и вручает машинисту путевую записку на право дальнейшего следования. В верхней части путевой записки остается отметка "Входной светофор неисправен".

9.11.4 Об отправлении поезда по правильному пути с возвращением обратно дежурный по станции отправления извещает соседнюю станцию (путевой пост) телефонограммой по форме 3 с добавлением слов "до ... км с возвращением обратно", а о возвращении поезда обратно соседняя станция (путевой пост) сообщает по форме 7.

Машинисту поезда, который отправляется, выдается путевая записка с добавлением в ее текст слов "до ... км с возвращением обратно".

Поезда, которые возвращаются обратно на станцию отправления, при наличии на перегоне путевых постов проходят эти посты безостановочно. О проследовании возвращающегося поезда, дежурный по посту уведомляет впереди лежащий пост, или станцию также, по форме 7.

9.11.5 При наличии примыкания на посту, являющемся отдельным пунктом межстанционного перегона, поезда по правильному пути со станции на примыкание и с примыкания на станцию отправляются обычным порядком. Об отправлении поезда

дежурный по станции или 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 соседняя станция и пост уведомляются по форме 3 с добавлением слов "на пост ... км".

О прибытие поезда после установки стрелки примыкания в нормальное положение дежурный по посту уведомляет дежурных по обеим станциям по форме 4. Отправления поезда на примыкание, которое обслуживается вспомогательным постом, на одну из соседних станций производится порядком, предусмотренным в п. 5.7.12.

9.11.6 При отправлении поезда по неправильному пути в порядке регулирования или в случаях, когда другой путь перегона закрыт для движения по какой либо причине (после получения приказа поездного диспетчера) обмен телефонограммами между станциями производится по форме:

**Форма 16.** *"Могу ли отправить поезд № \_\_\_\_ по \_\_\_\_ неправильному пути ДСП (подпись)".*

**Форма 17** *"Ожидаю поезд № \_\_\_\_ по \_\_\_\_ неправильному пути ДСП (подпись)".*

Сообщения об отправлении поезда подается по форме 3, а о прибытии - по форме 4 с добавлением в обоих случаях слов "по ... неправильному пути".

При отправлении поезда по неправильному пути с возвращением обратно на станцию отправления к телефонограммам по форме 16 и 17 прибавляются слова "до .... км и обратно", а в форме 17, кроме того, слово "ожидаю" заменяется словами "можете отправить".

В верхней части бланка путевой записки, которая выдается машинисту, делается отметка: "По неправильному пути".

Дежурный по станции перед отправлением поезда обязан убедиться в наличии у машиниста поезда предупреждения об ограничении скорости, а машинисты поездов, которые отправляются по неправильному пути, обязаны проследовать оборудованные односторонними автоматическими устройствами переезды: с дежурными - с скоростью не более 40 км/ч., без дежурных - не более 25 км/ч. С такой же скоростью должны проследовать переезды машинисты локомотивов хозяйственных, восстановительных и других поездов при возвращении с перегона по неправильному пути или при неисправности автоблокировки по правильному пути.

После прохождения через переезд ведущего локомотива машинист имеет право повысить скорость движения до установленной для данного перегона.

9.11.7 При закрытии на двухпутном участке железной дороги одного из путей с установлением однопутного движения по незакрытому пути телефонограммы об отправлении и прибытии поездов передаются по формам 1, 2, 3, 4 и другими, установленными для однопутных участков. В верхней части бланка путевой записки в таких случаях делается отметка: "... путь для движения закрыт".

9.11.8 Порядок выдачи путевых записок и предупреждений при необходимости проведения маневров с выездом за границу станции изложенный в п. 16.7.2-16.7.3.

## Взірець бланку ф. ДУ-50

<p>УЗ <span style="float: right;">Форма ДУ-50</span> Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. № 105-Ц</p> <p style="text-align: center;">Вхідний світлофор несправний По неправильній колії Парна/непарна колія для руху закрита Маневри з виїздом за межу станції Услід – перший поїзд Услід – другий поїзд</p> <p style="text-align: center;"><b>КОРИНЕЦЬ КОЛІЙНОЇ ЗАПИСКИ</b></p> <p>Станція (штемпель) " ____ " ____ 20 ____ р ____ год ____ хв</p> <p>Видана на поїзд № ____ (шттовхачу поїзда № ____)</p> <p>Черговий по станції _____ (підпис) _____ (прізвище)</p> <p>Машиніст _____ (підпис) _____ (прізвище)</p> <p>Ця колійна записка дає право проїзду вихідного сигналу станції із забороняючим показанням після отримання вказівки чергового по станції, що передана через радіозв'язок, і прямування по перегону незалежно від показань прохідних світлофорів автоблокування.</p> <p style="text-align: center;">(непотрібне закреслити) (Бланк білого кольору)</p>	<p>УЗ <span style="float: right;">Форма ДУ-50</span> Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. № 105-Ц</p> <p style="text-align: center;">Вхідний світлофор несправний По неправильній колії Парна/непарна колія для руху закрита Маневри з виїздом за межу станції Услід – перший поїзд Услід – другий поїзд</p> <p style="text-align: center;"><b>КОЛІЙНА ЗАПИСКА</b></p> <p>Станція (штемпель) " ____ " ____ 20 ____ р ____ год ____ хв</p> <p>Дозволяю поїзду (шттовхачу поїзда) № ____ відправитися з _____ колії по _____ колії і прямувати до вхідного сигналу станції _____ (до ____ км) з поверненням назад. Блокування не діє. Черговий по станції _____ (підпис) _____ (прізвище)</p> <p>Ця колійна записка дає право проїзду вихідного сигналу станції із забороняючим показанням після отримання вказівки чергового по станції, що передана через радіозв'язок, і прямування по перегону незалежно від показань прохідних світлофорів автоблокування.</p> <p style="text-align: center;">(непотрібне закреслити) (Бланк білого кольору)</p>
---	--

## **10. ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПРИ ПЕРЕРЫВЕ ДЕЙСТВИЯ ВСЕХ СРЕДСТВ СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ**

10.1 "Во время перерыва действия всех средств сигнализации и связи движение поездов осуществляется на однопутных участках при посредстве письменных извещений, а на двухпутных - с разграничением времени, необходимым для прохождения поездов перегона между станциями" (п. 16.29 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

Движение поездов с помощью письменных извещений или с разграничением времени, необходимым для проследования поездом перегона, устанавливается в тех случаях, когда переговоры о движении поездов между дежурными по станциям, ограничивающим перегон, невозможно осуществить ни по одному из имеющихся в их распоряжении видов связи.

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

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

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

*а) с грузами класса опасности 1 (ВМ); с опасными грузами класса 2 (газы сжиженные, сжатые, растворенные под давлением); с негабаритными грузами; соединенные; повышенного веса и длины; хозяйственные поезда и специальный самоходный подвижной состав, кроме случаев, приведенных в п. 10.4.3 этой Инструкции, поезда, которые обслуживаются одним машинистом;*

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

*в) направляющиеся на примыкание на перегоне:*

Подталкивающие локомотивы должны следовать по всему перегону до соседней станции.

### **10.4 Порядок движения поездов на однопутных перегонах.**

10.4.1 При перерыве действия всех средств сигнализации и связи впредь до установления движения поездов по письменным извещениям на перегон, ограниченный станциями, между которыми прекратилась связь, может быть отправлен поезд только нечетного направления, которое есть для однопутных перегонов приоритетным. Ни один из поездов направления, противоположного приоритетному, не может быть отправлен на перегон до установления движения по письменным извещениям, за исключением:

*а) поезда, на отправление которого к перерыву связи было получено разрешение от станции приоритетного направления (блок-сигнал согласия при полуавтоматической блокировке, поездная телефонограмма при телефонных средствах связи, изъятый ключ-железнодорожный электрожелезнодорожной системе). Это исключение не распространяется на однопутные перегоны с двусторонней автоблокировкой;*

*б) восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива - на требование об оказании помощи, полученное с перегона.*

Дежурный по станции как приоритетного направления, так и направления, противоположного приоритетному, получив требование с перегона о предоставлении помощи, организует отправления восстановительного, пожарного поезда или

вспомогательного локомотива с вручением машинисту разрешения на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали соответственно требованиям раздела 11.

На двухпутных перегонах, если один из путей к перерыву связи была закрыт, впредь до установления движения по письменным извещениям, первым может быть отправлен поезд только того направления, которое для действующего пути было правильным при двухпутном движении.

10.4.2 На отправлении первого поезда приоритетного направления разрешение дежурного соседней станции не требуется, если перегон не оборудован двусторонней автоблокировкой.

На однопутном перегоне, оборудованном двусторонней автоблокировкой, первый поезд приоритетного направления может быть отправлен с станции только после проверки дежурным по станции свободности перегона на всем расстоянии до соседней станции с одновременной пересылкой дежурному по соседней станции письменного сообщения (бланк ф. ДУ-55) о дальнейшем порядке движения поездов.

О проверке свободности перегона делается запись в графе 9 журнала движения с указанием способа проверки и фамилии работника, который выполнял проверку.

10.4.3 Восстановительный, пожарный поезд, специальный самоходный подвижный состав или вспомогательный локомотив разрешается отправлять на перегон при прекращении действия всех средств сигнализации и связи как в приоритетном, так и в противоположном направлениях, но только после получения от машиниста поезда, который остановился на перегоне, или работников службы пути, сигнализации и связи, электроснабжение соответствующего требования. При этом, если перегон оборудован автоблокировкой, дежурный по станции, получив требование об оказании помощи, до отправления восстановительного поезда или локомотива обязан убедиться, что между станцией и местом, куда высылается помощь, нет других поездов.

10.4.4 Пересылка письменных сообщений между станциями начинается с первым поездом, который отправляется на перегон, при перерыве действия всех средств сигнализации и связи.

При этом машинисту ведущего локомотива на право занятия перегона выдается разрешение на бланке белого цвета с двумя красными полосами по диагоналям. Кроме того, с машинистом этого поезда пересылается на соседнюю станцию письменное извещение на специальном бланке белого цвета (бланк формы ДУ-55) о порядке дальнейшего движения поездов, заполненное за одной из таких форм:

**Форма А.** *"Отправил к Вам в... ч. .... мин. поезд № ... По его прибытии ожидаю от Вас поезд. ДСП ..."*

**Форма Б.** *"Отправил к Вам в... час. ... мин. поезд № ..., после которого в ... ч. ... мин. отправляю еще поезд № ... ДСП ..."*

10.4.5 Если к моменту перерыва действия всех средств сигнализации и связи на станции отсутствуют нечетные поезда для отправления на перегон, ограниченный станциями, между которыми прекратилась связь, то дежурный по станции, имеющий право отправления первого поезда, если ему известно о наличии к отправлению на этот перегон поезда из соседней станции, посылает на эту станцию извещение, заполненное по форме В:

**Форма В.** *"Ожидаю от Вас поезд. ДСП ..."*

На перегонах, не оборудованных двусторонней автоблокировкой, для пересылки письменных сообщений формы В разрешается использовать несъемные дрезины, одиночные локомотивы, а также другие транспортные средства.

10.4.6 После получения дежурным по станции сообщения формы А, Б или В движение поездов по письменным извещениям считается установленным.

10.4.7 Отправления поездов, которые направляются в одном направлении, может проводиться через промежуток времени, необходимый для проследования впереди отправленным поездом всего межстанционного перегона с прибавлением 3 минут.

Путевые посты, которые действовали до перерыва связи как отдельные пункты, участие в движении поездов не принимают.

Если до перерыва действия всех установленных средств сигнализации и связи со станции был отправлен поезд приоритетного направления на примыкание на перегоне, а уведомление от дежурного по вспомогательному посту о прибытии поезда и проследование его на примыкание не получено, то перегон считается занятым на все время, необходимое для проследования поезда до вспомогательного поста и проследования его на примыкание с прибавлением 3 минут.

Дежурный по вспомогательному посту после проследования поезда на примыкание должен установить стрелку примыкания в нормальное положение (на главный путь) и не допускать выхода подвижного состава на главный путь до установления связи с дежурными по соседним станциям.

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

Чтобы не перерывать связь друг с другом дежурные по станциям впредь до восстановления нормального действия устройств, обязаны пересылать с машинистом ведущего локомотива каждого поезда в том и другом направлениях письменные извещения по форме А или Б о дальнейшем отправлении поездов.

Извещения по формам А, Б, и В на обеих станциях записываются в журнал поездных телефонограмм.

Восстановление порядка движения поездов по письменным сообщениям оформляется записью в журнале поездных телефонограмм по форме:

*"Дата ... ч. ... мин. .... В связи с перерывом действия всех средств сигнализации и связи на перегоне ... движение поездов установлено по письменным сообщениям.*

*ДСП ... (подпись)".*

10.4.9 Если до перерыва действия всех средств сигнализации и связи дежурным по станции, получающим с прекращением связи право приоритетного отправления поездов, дано согласие на отправление на перегон, ограниченный станциями, между которыми прекратилась связь, поезда неприоритетного направления (четного), то перегон считается занятым впредь до прибытия этого поезда или до получения с соседней станции (поста) уведомления, что поезд не будет отправлен.

Если согласие дано на отправление четного поезда на пост примыкания, перегон считается занятым до получения от поста уведомления о прибытии поезда и его проследовании на примыкание.

10.4.10 Если до перерыва действия всех средств сигнализации и связи дежурному по вспомогательному посту было дано разрешение на отправление с примыкания поезда нечетного направления и от дежурного по посту получено извещение об отправлении этого поезда, то после перерыва связи дежурному по станции, которая отправляет на перегон поезд приоритетного направления, разрешается отправлять на соседнюю станцию первый поезд этого направления через промежуток времени, необходимый для проследования отправленным поездом части перегона от поста до станции с прибавлением 3 минут.



Если уведомление об отправлении нечётного поезда с поста примыкания не было получено, то перегон считается занятым впрямь до получения от дежурного по посту уведомления об отправлении поезда и установке стрелки примыкания по главному пути или о задержке отправления поезда.

До получения соответствующего уведомления с поста запрещается отправлять поезд на перегон также и в тех случаях, когда до перерыва связи было согласовано отправление с примыкания поезда с возвращением на примыкание.

10.4.11 Если дежурным по станции, получающим с прекращением связи право на отправление первого поезда в приоритетном направлении, разрешение на отправление поезда было получено до перерыву связи, то, отправляя поезд по этому разрешению, он обязан одновременно установить письменную связь с дежурным по соседней станции.

10.4.12 После восстановления действия соответствующих средств сигнализации и связи движение поездов по этим видам связи возобновляется по приказу поездного диспетчера по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*В связи с восстановлением действия ... с ... ч. ... мин. на перегоне ... (пути ... перегона) восстанавливается движение поездов по сигналам ... (указываются средства сигнализации и связи).*

*ДНЦ ... (фамилия)".*

Поездной диспетчер перед изданием приказа обязан проверить свободу перегона.

10.4.13 Если средства сигнализации и связи восстановлены ранее, чем диспетчерская связь, то дежурный по станции, пользующийся правом отправления поездов приоритетного направления, подает соседней станции телефонограмму по форме:

*"На перегоне (пути перегона) между станциями .... движение поездов устанавливается по ..... (указываются средства связи). Последним прибыл от Вас поезд № ..... Отправлен к Вам поезд № ....*

*ДСП ...".*

Дежурный по станции, убедившись в свободе перегона, отвечает по форме:

*"Последним прибыл от Вас поезд № ..... Отправлен к Вам поезд № ..... Перегон (путь перегона) свободен.*

*ДСП ...".*

После обмена этими телефонограммами дежурные по обоим станциям переходят к руководству движением поездов с помощью основных средств сигнализации и связи.

## 10.5 Порядок движения поездов на двухпутных перегонах.

10.5.1 На двухпутных перегонах при перерыве действия всех средств сигнализации и связи поезда отправляются в соответствующем направлении с разграничением времени, предусмотренным в расписании для прохождения поездом перегона, с прибавлением 3 минут, если в момент перерыва действие блокировки было установлено в правильном направлении.

Если дежурным по станции до перерыва действия всех средств сигнализации и связи было дано согласие, указанное в п. 10.4.1 "а" на отправление поезда с соседней станции по неправильному пути, то по прибытии этого поезда на станцию, перед отправлением первого поезда по правильному пути, дежурный по станции должен убедиться в прибытии поезда в полном составе.

На двухпутных перегонах, оборудованных двусторонней автоблокировкой, перед отправлением первого поезда дежурный по станции должен убедиться в свободности перегона от встречных поездов.

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

В этом случае при отправлении поезда дежурный по станции выжидает время, предусмотренное по расписанию для прибытия ранее отправленного поезда до путевого поста, с прибавлением 3 минут и выдает разрешение на следование поезда только к первому попутному путевому посту.

10.5.3 Получив требование об отправлении восстановительного, пожарного поезда, специального самоходного подвижного состава или вспомогательного локомотива, когда его необходимо отправить по неправильному пути, дежурный по станции обязан убедиться в свободности этого пути от поездов (от станции к месту, куда необходимо высылать помощь).

10.5.4 После восстановления действия соответствующих средств сигнализации и связи движение поездов по этим видам связи восстанавливается по приказу поездного диспетчера, а при отсутствии диспетчерской связи - каждой станцией по правильному для нее пути по форме, указанной в п. 10.4.13. Форма приказа ДНЦ следующая:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*В связи с восстановлением действия ... (указываются средства сигнализации и связи) приказ № ... отменяется. С... ч. ... мин. на перегоне ... (пути ... перегона) возобновляется движение поездов по сигналам (указываются средства сигнализации и связи). ДНЦ (фамилия) движение поездов на перегоне ... (пути ... перегона) восстанавливается по сигналам ... (указываются средства сигнализации и связи).*

*ДНЦ ... (фамилия)".*

10.5.5. Для выяснения свободности перегона в случаях, предусмотренных в п.п. 10.4.2, 10.10.3, 10.4.5, 10.5.1, 10.5.3, дежурному по станции разрешается использовать любую возможность (переговоры с дежурным по соседней станции по городской связи, **по мобильной связи**, автотранспортные средства, съемные автодрезины и т.п.), а в случаях, предусмотренных в п. 10.4.5, и одиночные локомотивы.

Взірець бланку ф. ДУ-55

УЗ	Форма ДУ-55 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. № 105-Ц	УЗ	Форма ДУ-55 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. № 105-Ц
<b>КОРИНЕЦЬ ПОВІДОМЛЕННЯ № _____</b>		<b>ПОВІДОМЛЕННЯ № _____</b>	
Станція (штемпель)		Станція (штемпель)	
" ____ " _____ 20 ____ р.		" ____ " _____ 20 ____ р	
Про рух поїзда на одноколійних перегонях при перерві дії всіх засобів сигналізації та зв'язку _____		Про рух поїзда на одноколійних перегонях при перерві дії всіх засобів сигналізації та зв'язку _____	
_____		_____	
Черговому по станції _____		Черговому по станції _____	
_____		_____	
_____		_____	
_____		_____	
Черговий по станції _____ (підпис)		Черговий по станції _____ (підпис)	
_____ (прізвище)		_____ (прізвище)	
(Бланк білого кольору)		(Бланк білого кольору)	

УЗ	Форма ДУ-56 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. № 105-Ц	УЗ	Форма ДУ-56 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. № 105-Ц
<b>КОРИНЕЦЬ ДОЗВОЛУ № _____</b>		<b>ДОЗВІЛ № _____</b>	
" _____ " _____ 20 _____ р		" _____ " _____ 20 _____	
Станція (штмпель) _____		Станція (штмпель) _____	
Видано на поїзд № _____		Дозволяю поїзду № _____	
Черговий по станції _____ посту _____		відправитися зі станції _____ поста _____	
_____ (підпис)		і прямувати до вхідного сигналу _____ станції _____	
_____ (прізвище)		поста _____ при закритому <b>вихідному</b> сигналі, прохідному	
Машиніст _____ (підпис)		Всі види засобів сигналізації та зв'язку перервані.	
_____ (прізвище)		<b>ПОПЕРЕДЖЕННЯ</b> Про прибуття на сусідню станцію раніше відправленого поїзда інформація _____ є _____ немає	
_____ (підпис)		Черговий по станції _____ посту _____	
_____ (прізвище)		_____ (підпис)	
_____ (прізвище)		_____ (прізвище)	
(непотрібне закреслити) (Бланк білого кольору з двома червоними смугами по діагоналі)		(непотрібне закреслити) (Бланк білого кольору з двома червоними смугами по діагоналі)	

## **11. ДВИЖЕНИЕ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ ПОЕЗДОВ, СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ПОЖАРНЫХ ПОЕЗДОВ И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ЛОКОМОТИВОВ**

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

Вызов восстановительных и пожарных поездов производится в соответствии с действующими положениями об этих поездах. Отправление и следование восстановительных, пожарных поездов, а также вспомогательных локомотивов к месту назначения осуществляется по приказу поездного диспетчера.

11.2 При затребовании помощи машинист (помощник машиниста) остановившегося на перегоне поезда, обязан сообщить дежурному по станции или поездному диспетчеру, на каком километре и пикете находится голова поезда, в связи с чем требуется помощь и время её затребования по форме:

*"Я, машинист поезда № ... локомотива № ... (фамилия), остановился головой на ... км ... пикете ... пути перегона ... по причине ... Прошу оказать помощь. Время подачи заявки ... ч. ... мин."*

В исключительных случаях при отсутствии телефонной и радиосвязи с дежурным по станции или поездным диспетчером, для доставки на станцию письменного требования может быть использован поездной локомотив. Отцеплять локомотив от состава разрешается лишь после закрепления вагонов от ухода укладкой под колеса вагонов тормозных башмаков и приведением в действие ручных тормозов. Перед отцепкой локомотива от состава должны быть приведены в действие также и автотормоза оставляемых вагонов, (полным открытием концевого крана).

Если по условиям профиля пути, на котором стоит состав остановившегося поезда, имеющих 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.

11.3 Получив требование о высылке восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива, дежурный по станции немедленно докладывает об этом поездному диспетчеру. Требование, полученное по телефону или по радиосвязи, записывается в графу 9 журнала движения поездов.

Работник, принявший заявку от машиниста на требование вспомогательного локомотива (дежурный по станции, поездной диспетчер), обязан повторить это сообщение, обратив особое внимание на точное место остановки головы поезда, а локомотивная бригада убедиться, что требование воспринято правильно и записать фамилию дежурного по станции, поездного диспетчера и время передачи требования. Если требование машиниста принял дежурный по станции и передал его поездному диспетчеру, он (диспетчер) должен повторить и записать это требование в журнале диспетчерских приказов формы ДУ-58, а ДСП - убедиться, что поездной диспетчер правильно понял это требование.

11.4 Поездной диспетчер, получив требование о предоставлении помощи, немедленно докладывает об этом дежурному по дирекции железнодорожных перевозок. Дежурный по дирекции железнодорожных перевозок и поездной диспетчер совместно определяют, с какой из ограничивающих перегон станций, должна быть оказана помощь и на какую станцию в случае необходимости будут выводиться вагоны.

При наличии поездной радиосвязи, поездной диспетчер (непосредственно или через дежурного по станции) должен сообщить машинисту остановившегося поезда о намеченном порядке оказания помощи.

Поездной диспетчер обязан обеспечить быстреее 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.

11.5 Восстановительные, пожарные поезда, специальный самоходный подвижный состав и вспомогательные локомотивы во всех случаях отправляются на перегон, закрываемый для движения всех других поездов, порядком, предусмотренном в п. 15.10. Машинисту локомотива выдается разрешение на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали (бланк формы ДУ-64). В нем на основании требования и в зависимости от того, с какой стороны (из головы или хвоста) предоставляется помощь, может быть указано место (километр, пикет), до которого должен направляться восстановительный, пожарный поезд или вспомогательный локомотив.

Если помощь предоставляется со стороны хвоста поезда, место (километр, пикет), указанное в требовании о помощи, изменяется с учетом длины поезда. В этом случае в бланке формы ДУ-64 пикет не указывается.

Разрешение на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали выдается машинисту также в тех случаях, когда у места препятствия для движения поездов на перегоне открывается временный пост. При этом движение восстановительных, пожарных поездов и вспомогательных локомотивов производится по предварительному согласованию дежурных по станциям, ограничивающим перегон, с дежурным по посту.

Порядок отправления вспомогательных локомотивов на участки, оборудованные диспетчерской централизацией, предусмотрен в п. 6.3.6.

11.6 Машинист локомотива восстановительного, пожарного поезда, специального самоходного подвижного состава или вспомогательного локомотива, отправленного на перегон для оказания помощи, сразу после выезда на перегон должен вызвать по радиосвязи машиниста поезда, который остановился и затребовал помощь, с целью уточнения места остановки головы поезда - километра, пикета, особых ориентиров.

Если помощь предоставляется с хвоста поезда, машинистом поезда (локомотива), следуемого для оказания помощи, дополнительно выясняется условная длина поезда для определения места нахождения хвоста поезда и проверки данных, внесенных в разрешение ф. ДУ-64.

В случае отправления вспомогательного локомотива по неправильному пути, то при наличии переездов на пути его следования, кроме разрешения формы ДУ-64, машинисту вспомогательного локомотива выдается предупреждение (форма ДУ-61 приведенное на стр. 199) о скорости их проследования.

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

Не доезжая до поезда, с которого затребована о помощь или до места, где необходимо выполнять работы по восстановлению движения (погасить пожар, разобрать завал и т.п.), машинист должен остановить поезд и действовать в дальнейшем по указанию лица, руководящего восстановлением нормального движения.

Машинист вспомогательного локомотива после отправления на перегон должен по радиосвязи связаться с машинистом остановившегося поезда, и согласовать с ним свои действия.

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

11.8 Перегон или соответствующий путь открывается для движения поездов по приказу поездного диспетчера на основании уведомления (письменного, переданного по телефону или радиосвязи) старшего работника службы пути (по должности не ниже дорожного мастера), принимавшего участие в работах из ликвидации возникших препятствий, о возможности восстановления движения поездов на перегоне.

Уведомление об устранении повреждений контактной сети передается энергодиспетчером на основании сообщения работника дистанции электроснабжения (по должности не ниже электромеханика), руководившего восстановительными работами.

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

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

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

На двухпутный перегон, оборудованный автоблокировкой, дежурному по станции запрещается отправлять, не убедившись в свободности данного перегона от поезда, которому предоставлялась помощь:

- пассажирские поезда;
- поезда, которые имеют в своем составе вагоны с грузами класса опасности 1 (ВМ), с опасными грузами класса 2 (газы сжатые, сжиженные, растворенные под давлением);
- негабаритными грузами;
- соединенные поезда, повышенного веса и длины;
- специальный самоходный подвижный состав.

**11.9 При разъединении (разрыве) поезда на перегоне машинист обязан:**

- немедленно по радиосвязи сообщить о случившемся машинистам поездов, следующим по перегону, и дежурным по станциям, ограничивающим перегон, которые в свою очередь немедленно докладывают об этом поезвному диспетчеру. В случае отсутствия радиосвязи сообщения передается другими средствами связи в порядке, установленном в п. 16.43 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины;

- через помощника машиниста, а в случае разъединения вагонов в пассажирском поезде-через начальника поезда или поездного электромеханика, 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, что бы при соударении вагонов скорость не превышала 3 км/ч.;

- поврежденные тормозные рукава и детали автосцепок заменить запасными или снятыми из хвостового вагона или с переднего бруса локомотива.

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

**Если часть состава, что осталась без локомотива, находится на спуске, противоположному движению, то она закрепляется немедленно, при этом один из тормозных башмаков обязательно укладывается под колеса хвостового вагона.**

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

11.10 Запрещается соединять части поезда на перегоне:

*а) во время тумана, метели и других неблагоприятных условий, когда сигналы сложно заметить;*

*б) если часть, которая отцепилась, находится на уклоне, большем  $2,5^{\circ}/_{00}$ , и от толчка при соединении может уйти в сторону, обратную направлению движения поезда.*

В исключительных случаях для соединения с частью состава, что отцепилась, может быть использован локомотив позади идущего поезда, в порядке, предусмотренном в п. 11.14.5.

11.11 Если соединить поезд невозможно, машинист должен затребовать восстановительный поезд или вспомогательный локомотив в порядке, предусмотренном в п. 11.2, предварительно указав в заявке ориентировочное расстояние между частями поезда, которые разъединились.

В исключительных случаях, предусмотренных в п. 11.2, для доставки на станцию текста письменного требования о помощи, может быть использован поездной локомотив (с вагонами или без них). Хвост такого локомотива должен быть обозначен в порядке, предусмотренном в п. 7.5 Инструкции по сигнализации.

Запрещается оставлять на перегоне без охраны работниками железной дороги составы, в которых имеются вагоны с людьми и опасными грузами класса 1 (взрывчатые материалы).

11.12 Машинист локомотива направляющегося на станцию с требованием о помощи, обязан:

-на перегонах, оборудованных автоматическим блокировкой, руководствоваться показаниями его сигналов;

-на перегонах с полуавтоматической блокировкой, имеющие путевые посты (блокпосты), на первом по пути следования блок-посту остановиться и сообщить о случившемся поездному диспетчеру. Дежурный по блок-посту отправляет такой локомотив по разрешающему показанию проходного сигнала, но блокировочного сигнала прохождения не подает. Дежурные других блок-постов на перегоне действуют в порядке, предусмотренном в п. 7.2.2. На перегонах, оборудованных электрожелезнодорожной системой, жезл перегона, где оставлен состав поезда, машинист, прибывший на станцию с требованием о помощи, передает дежурному по станции. Впредь до освобождения перегона и восстановления нормального движения дежурный по станции должен хранить жезл, не вкладывая в аппарат.

11.13 Закрытие перегона и отправления локомотива или поезда для предоставления помощи поезду, остановившемуся на перегоне, производится в порядке, предусмотренном в п. 11.5. При предоставлении помощи с хвоста поезда, если местонахождения хвостовой части неизвестно, машинисту вспомогательного локомотива (восстановительного поезда), кроме разрешения на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали выдается предупреждения по форме:

*"Местонахождения вагонов, которые разъединились на перегоне, неизвестно".*



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

#### **11.14 Оказание помощи поезду, который остановился на перегоне, локомотивом позади идущего поезда.**

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

-одиночный локомотив, который следует по перегону за остановившемся поездом;

-локомотив, отцепленный от состава грузового поезда, который следует по перегону за остановившимся поездом;

-грузовой поезд, который следует позади, без отцепки от него ведущего локомотива.

В исключительных случаях разрешается производить подталкивание поездом нормального веса и длины, который следует за остановившимся поездом на перегоне.

Тот или иной способ предоставления помощи осуществляется по зарегистрированному приказу поездного диспетчера, который передается машинистам обоих локомотивов после всесторонней оценки им сложившихся обстоятельств.

Запрещается для предоставления помощи отцеплять локомотив от людского поезда и поезда, в котором есть грузы класса опасности 1 (ВМ). Такие поезда нельзя также использовать для предоставления помощи без отцепки локомотива от состава.

11.14.2 В случае предоставления помощи одиночным локомотивом, следующим за поездом остановившимся на перегоне, приказ передается машинисту локомотива и ДСП станций, которые ограничивают перегон, по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)  
Машинисту поезда № .... Окажите помощь поезду № ..., который остановился впереди.  
ДНЦ ... (фамилия)".*

В случае оказания помощи одиночным локомотивом, отцепляемым от состава сзади идущего поезда, приказ передается машинисту локомотива по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время ... (час. ... мин. ...)  
"Машинисту поезда № ... Закрепите состав поезда, отцепитесь от него и  
окажите помощь поезду № ..., остановившемуся впереди.  
ДНЦ .... (фамилия)".*

В указанных случаях приказ доводится к сведению дежурным по станциям ограничивающим перегон.

В случае оказания помощи локомотивом поезда с отцепкой от состава, который находится на станции, поездной диспетчер предоставляет зарегистрированный приказ ДСП по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)  
Для оказания помощи поезду № ..., что остановился на перегоне ..., закрепите  
состав поезда № ... (вагонов ... осей ...) согласно ТРА станции. О закреплении состава  
доложить.  
ДНЦ ... (фамилия)".*

Локомотив, отцепившегося от закрепленного состава, отправляется на перегон для предоставления помощи, как вспомогательный, порядком, установленным пунктом 11.5, 15.10.

К передаче такого приказа поездной диспетчер обязан убедиться в том, что состав поезда, от которого нужно отцепить локомотив, расположен на благоприятном профиле (с уклоном не более 2,5 ‰), его можно закрепить от ухода тормозными башмаками и ручными тормозами в порядке, предусмотренном в п. 11.2. Машинисту локомотива запрещается отцеплять локомотив от состава поезда без закрепления вагонов от ухода.

11.14.3 Машинистам локомотивов, которые используются для предоставления помощи, после получения приказа поездного диспетчера разрешается следовать на занятый блок-участок и продолжать движение с скоростью, которая обеспечивает остановку возле поезда, который стоит впереди. Не доезжая к составу 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. Подталкивания начинается по сигналу (указанию), что подается машинистом первого поезда, а в дальнейшем машинисты обоих локомотивов обязаны по радио поддерживать связь между собой и согласовывать свои действия. Когда минует потребность в предоставлении помощи, второй локомотив по сигналу (указанию) из ведущего локомотива прекращает подталкивания. Если помощь предоставляется одиночным локомотивом, который следует за остановившемся поездом, после прекращения подталкивания он продолжает движение, самостоятельно руководствуясь сигналами автоблокировки.

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

После прицепки локомотива и зарядки тормозной воздушной магистрали до зарядного давления производится сокращенное опробование автотормозов, а потом работниками локомотивной бригады или составителем поездов изымаются из-под колес вагонов тормозные башмаки и отпускаются ручные тормоза.

11.14.4 Предоставление помощи поезду остановившемуся на перегоне, поездом, который идет позади, без отцепки от него ведущего локомотива осуществляется в исключительных случаях лишь на участках, которые устанавливаются начальником железной дороги, и при условии, что вес и длина поезда, который используется для предоставления помощи, не превышает установленных норм. Вместе с тем с установлением участков и перегонов, где такое средство предоставления помощи разрешается применять, начальником железной дороги должен быть определен порядок действий работников (поездных диспетчеров, машинистов поездных локомотивов, дежурных по станциям и других) и установленная скорость движения при выполнении указанной операции.

Во всех случаях запрещается предоставлять помощь поездом следующим позади, без отцепки от него ведущего локомотива, пассажирским поездам, поезду, который имеет в своем составе вагоны с грузами класса опасности 1 (ВМ), с опасными грузами класса 2 (газы сжатые, сжиженные, растворенные под давлением), негабаритными грузами, соединенным поездам, повышенного веса и длины, которые остановились на перегоне, а также с груженными транспортерами сцепляющегося типа, груженными транспортерами с количеством осей 16 и более, а также транспортеры или

единицы другого подвижного состава требующие особых условий пропуска или общего ограничения скорости движения до 50 км/ч., порожние транспортеры с количеством осей 8 и более.

11.14.5 Оказание помощи для соединения частей состава грузового поезда расцепившегося на перегоне, осуществляется в случаях, предусмотренных в п. 11.10 только по просьбе машиниста состава, в котором случилось разъединения. Помощь может быть предоставлена одиночным локомотивом, который следует за расцепившимся поездом, или грузовым поездом, следующим за ним, без отцепки от него ведущего локомотива.

Приказ диспетчера о предоставлении помощи передается в этих случаях по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...) Машинисту поезда № ..... Соединитесь локомотивом с хвостовыми вагонами, которые отцепились от поезда № ....., остановившегося впереди, и окажите помощь при соединении этих вагонов с головной частью состава. ДНЦ ... (фамилия)".*

Независимо от того, осуществляется помощь одиночным локомотивом или локомотивом вместе с составом поезда следующим сзади, должно осуществляться сцепление локомотива предоставляющего помощь, с последним вагоном отцепившейся части поезда. Дальнейшие действия выполняются по указанию машиниста локомотива первого поезда после выполнения им требований, предусмотренных в п. 11.9, при этом в зависимости от расстояния между расцепившимися вагонами, количестве вагонов в головной и отцепившейся части состава, профиля пути и т.д., соединения может осуществляться либо путем осаживания главной части первого поезда, или путем надвига вагонов, которые отцепились, к соединению их с главной частью первого поезда. После соединения расцепленных частей помощник машиниста второго поезда отцепляет локомотив от последнего вагона и оба поезда продолжают движение самостоятельно, руководствуясь сигналами автоблокировки.

11.14.6 При остановке на перегоне, оборудованному автоблокировкой, одиночного локомотива или специального самоходного подвижного состава, когда дальнейшее самостоятельное их движение невозможно, вывод их с перегона к ближайшей станции может быть осуществлено поездом следующего сзади, без отцепки локомотива от состава этого поезда. Это осуществляется также по приказу поездного диспетчера, который передается машинистам обеих локомотивов и дежурному по станции, лежащей впереди по форме, изложенной в п. 11.14.2. В этом случае осуществляется сцепление остановившегося локомотива (специального самоходного подвижного состава) с локомотивом поезда следующего сзади. Скорость дальнейшего следования до ближайшей станции не должна превышать 25 км/ч.

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

11.14.7 Если грузовой поезд следующий по перегону, оборудованному автоблокировкой, остановился на подъеме и в хвосте нет подталкивающего локомотива, и для возможности дальнейшего движения его необходимо осадить на более легкий профиль этого же перегона. В этом случае впереди осаживаемого поезда должен находиться работник локомотивной бригады, составитель поездов или руководитель работ хозяйственного поезда. Скорость осаживания поезда допускается не более 5 км/ч.

Осаживание осуществляется по зарегистрированному приказу поездного диспетчера, который передается машинисту локомотива и дежурному по станции расположенной сзади, при свободности от поездов участка пути от хвоста поезда до станции по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)  
Машинисту поезда № ..., ДСП ... Перегон ... (путь перегона ...) для движения  
закрыт. Разрешаю осадить состав на более легкий профиль, участок пути до входного  
сигнала (сигнального знака "Граница станции") станции ... свободный от поездов.  
ДНЦ ... (фамилия)".*

При получении такого приказа ДСП устанавливает стрелочные переводы в соответствующей горловине в направлении пути, свободного от подвижного состава.

Дежурному по станции получившему такой приказ, запрещается отправлять поезд или выполнять маневры с выездом за границу станции на этот перегон (путь перегона), впредь до приказа поездного диспетчера об открытии перегона (пути перегона) для движения переданного после получения сообщения машиниста локомотива о восстановление движения поезда вперед.

В случае вынужденной остановки на перегоне пассажирского поезда, когда его дальнейшее самостоятельное движение невозможно, помощь этому поезду может предоставляться как с головы, так и с хвоста вспомогательным локомотивом, соответственно с выводом пассажирского поезда напереди или позади расположенную станцию. Машинист пассажирского поезда остановившемуся на перегоне, получив от ДНЦ и машиниста локомотива информацию о порядке вывода поезда с перегона, предупреждает об этом начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда, который в свою очередь оповещает проводников вагонов.

11.14.8 При вынужденной остановки моторвагонного поезда на перегоне и когда его дальнейшее самостоятельное движение невозможно, разрешается прицеплять к нему вслед идущий моторвагонный поезд, для вывода с перегона к первой попутной станции сдвоенным составом. Автотормоза обеих поездов должны быть включены в общую магистраль.

Соединение составов осуществляется по зарегистрированному приказу поездного диспетчера, который передается машинистам обоих поездов (с использованием для этой цели всех имеющихся средств связи) по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)  
Машинисты поездов № ..... и № ..... соедините поезда и сдвоенным составом  
следуйте к станции ....  
ДНЦ ... (фамилия)".*

В случае невозможности управления соединенным поездом из головной кабины первого поезда управления поездом и тормозами осуществляется 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 в случае необходимости принимать меры к остановке экстренным торможением.

Порядок действия локомотивных бригад обеих поездов при соединении и следовании сдвоенными составами устанавливается начальником железной дороги соответственно местным условиям.

**В случае остановки на подъеме поезда, вес которого превышает норму по условиям трогания с места на данном подъеме и осаживание которого запрещается, машинист должен немедленно затребовать вспомогательный локомотив.**

Перечень таких мест и весовых норм определяется приказом начальника железной дороги.



## 12. ВОЗВРАЩЕНИЕ Поезда С ПЕРЕГОНА НА СТАНЦИЮ ОТПРАВЛЕНИЯ

12.1 Если, после остановки на перегоне поезд не может продолжать движение вперед и его необходимо вернуть на станцию отправления, машинист лично или через работника локомотивной бригады или другого работника должен доложить об этом (письменно, по телефону или по радиосвязи) дежурному по станции или поездному диспетчеру по форме:

*"Поездной диспетчер (дежурный по станции) ... Я, машинист поезда № ... локомотива № ... (фамилия), остановился на ... км ... пикете ... пути перегона ... по причине ... Прошу оказать помощь или предоставить разрешение осадить поезд назад на станцию. Время подачи заявки ... ч. ... мин."*

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

12.2 Как правило, возвращения поезда с перегона должно осуществляться вспомогательным локомотивом.

В исключительных случаях остановившийся поезд, может быть осажён до входного сигнала станции или до сигнального знака "Граница станции". Осаживание производится после закрытия по приказу поездного диспетчера перегона (или пути) для движения всех поездов и передачи машинисту остановившегося поезда, зарегистрированного приказа дежурного по станции по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*"Перегон ... (или путь перегона) для движения всех поездов закрыт по приказу ДНЦ № .... Поезд № ..... разрешается осадить до входного сигнала ... (или сигнального знака "Граница станции").*

*ДСП ... (название станции и фамилия)".*

В случае отсутствия радиосвязи или телефонной связи, осаживания поезда, после приказа поездного диспетчера о закрытии перегона производится после вручения (с нарочным) машинисту остановившегося поезда, разрешения на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали.

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

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

*"Машинисту поезда № .... Разрешаю осадить поезд до входного сигнала (к сигнальному знаку "Граница станции"). ДСП ... (название станции и подпись)".*

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

После остановки осаживаемого поезда на перегоне возле входного сигнала (сигнального знака "Граница станции") дежурный по станции (при возможности) может для руководства осаживанием поезда от входного светофора (сигнального знака "Граница станции") на станцию, направить к хвостовой части поезда составителя поездов.

Осаживания с перегона моторвагонных поездов, специального самоходного подвижного состава и одиночных локомотивов производится с скоростью, которая обеспечивает остановку в границах видимости сигналов и подвижного состава; машинист моторвагонного поезда переходит во вторую (головную в направлении осаживания) кабину управления.

Если хвост отправленного поезда еще не вышел за границу станции, то осаживания такого поезда в случае необходимости производится маневровым порядком по устному указанию дежурного по станции с скоростью не более 5 км/ч. На переходной площадке или специальной подножке первого по ходу движения вагона осаживаемого поезда, должен находиться работник локомотивной бригады, проводник последнего вагона пассажирского (пригородного) поезда или другой работник.

12.4 Прием возвращаемых поездов с перегона на станцию производится по открытому входному светофору или при запрещающем показании светофора порядком, установленным в п. 14.4.2.

При готовности маршрута для приема на станцию осаживаемого поезда, предусмотренное в п. 12.2 разрешение на осаживание по перегону может быть совмещено с приказом о приеме поезда на станцию. В этом случае в зависимости от наличия входного светофора и условий приема текст разрешения на осаживание дополняется словами:

*"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".*

### **13. ДВИЖЕНИЕ ПЕЗДОВ, ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПЕЗДОВ И СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ВО ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ РАБОТ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ И СООРУЖЕНИЯХ**

13.1 "Ремонт железнодорожных путей, сооружений и устройств должен производиться при обеспечении безопасности движения и техники безопасности, как правило, без нарушения графика движения поездов.

Для выполнения больших по объему ремонтных и строительных работ в графике движения поездов должны предусматриваться окна и учитываться ограничения скорости, вызываемые этими работами.

Для выполнения работ по текущему содержанию пути, искусственных сооружений, контактной сети, устройств СЦБ, должны предоставляться предусматриваемые в графике движения поездов технологические окна, как правило, в светлое время суток продолжительностью 1-2 ч., а при выполнении этих работ комплексами машин, специализированными бригадами и механизированными колоннами - продолжительностью 3-4 ч., в соответствии с порядком, установленным начальником железной дороги.

Ремонт пути, контактной сети, устройств СЦБ и связи и других сооружений и устройств, которые выполняются в период времени, не предусмотренный в графике движения поездов, производится, как правило, без закрытия перегона.

Если выполнения этих работ вызывает необходимость перерыва в движении, точный срок их начала и окончания определяется начальником дирекции железнодорожных перевозок (начальником железной дороги) вместе с руководителем

работ с разработкой вариантных графиков движения поездов и согласовывается с начальником службы перевозок.

На время выполнения работ, вызывающих перерыв в движении, а также работ для выполнения которых в графике движения предусмотрены окна, руководитель работ обязан установить постоянную связь (телефонный или по радио) с поездным диспетчером.

На участках, где окна в графике движения поездов предусматриваются в темное время суток, руководитель работ обязан обеспечить освещение места выполнения работ" (п. 8.3 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

"Закрытие перегона для выполнения работ на однопутном участке, а на двухпутном или многопутном участке - одного или нескольких путей производится по разрешению начальника дирекции железнодорожных перевозок (начальника железной дороги) и по согласованию с начальником службы перевозок, если оно не вызывает изменения установленных размеров движения с соседними железными дорогами. Если такое закрытие вызывает изменение определенных размеров движения поездов на соседние железные дороги, оно может быть разрешено начальником железной дороги по согласованию с Главным управлением перевозок Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины.

Закрытия перегона или путей, вызывающее необходимость пропуска поездов в обход по другим участкам данной железной дороги или по другим железным дорогам, допускается только в исключительных случаях с разрешения Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины" (п. 8.8 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

На производстве ремонтных и строительных работ, требующих по своему характеру закрытия перегона, главного пути перегона или станции, должно быть получено разрешение начальника железной дороги.

Если окна в графике движения поездов для таких работ не предусмотрены, то порядок их выполнения и время закрытия перегона в каждом отдельном случае согласовываются предварительно (начальником дистанции пути, сигнализации и связи, электроснабжение) с начальником дирекции железнодорожных перевозок (начальником железной дороги).

При наличии соответствующего разрешения закрытие и открытие перегона (пути) к началу работ и после их завершения оформляются приказом поездного диспетчера.

"Для технического обслуживания и ремонта устройств механизации и автоматизации сортировочных горок, путей и других сооружений и устройств на горках должны предоставляться технологические окна продолжительностью 0,7-1,5 ч. в соответствии с порядком, предусмотренным начальником железной дороги" (п. 8.4 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

13.2 В разрешении начальника дирекции железнодорожных перевозок (начальника железной дороги) на проведение работ должно быть указано время, на которое согласовано закрытия перегона или отдельного пути, и фамилия лица, осуществляющего единое руководство этими работами, и ответственного за обеспечения безопасности движения. Фамилию и должность руководителя работ поездной диспетчер обязан сообщить дежурным по станциям ограничивающим перегон.

Запрещается предоставления "окна" для выполнения работ на перегоне и станции при отсутствии руководителя этих работ и лица ответственного за обеспечение безопасности движения, указанных в разрешении начальника дирекции железнодорожных перевозок (начальника железной дороги или его заместителя) и отсутствии связи между поездным диспетчером, дежурным по станции и руководителем работ.

Выполнение работ на закрытом перегоне несколькими организациями должно осуществляться под единым руководством ответственного работника, которого



назначает начальник дирекции железнодорожных перевозок (начальник железной дороги). Ответственный руководитель координирует работу разных подразделений таким образом, чтобы после окончания восстановительных путевых работ был предоставлен необходимое время для проведения работ по восстановлению устройств контактной сети и включение напряжения в электротяговую сеть и восстановление работы устройств СЦБ.

13.3 "На станционных путях запрещается производить работы, которые требуют ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости без согласия дежурного по станции и без предварительной записи руководителем работ в Журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ и связи и контактной сети. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, такие работы должны выполняться в указанном порядке, но только с разрешения поездного диспетчера. При выполнении таких работ на контактной сети со снятым напряжением, но без нарушения целостности пути и искусственных сооружений, а также, при выполнении работ по устранению неисправностей, которые возникли неожиданно, запись о начале и окончании работ может заменяться зарегистрированной в этом Журнале телефонограммой, которая передается руководителем работ дежурному по станции (на участках с диспетчерской централизацией - поезднему диспетчеру)" (п. 8.7 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

13.4 Перед закрытием перегона руководитель работ не менее чем за три часа обязан подать дежурным по станции, которые ограничивают перегон, и поезднему диспетчеру заявку о последовательности отправления на закрытый перегон хозяйственных поездов, машин и агрегатов по указанию для каждого поезда и машин километра начальной остановки на закрытом перегоне (или главном пути) и станции, куда они должны возвращаться после окончания работ, а также времени возвращения каждой машины.

13.5 С наступлением срока начала работ с закрытием перегона поездной диспетчер устанавливает его свободу от поездов или свободу соответствующего пути на двухпутном и многопутном участках, после чего дает дежурным по станциям, ограничивающим перегон или главный путь, и руководителю работ, приказ о закрытии перегона (пути перегона) по форме, установленной пунктом 15.10, с указанием порядка отправления хозяйственных поездов на перегон и порядка их возвращения с перегона согласно заявке руководителя работ.

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

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

13.6 В случае выполнения модернизации капитального, среднего, комплексно-оздоровительного ремонта пути и других путевых работ с применением путевых машин формирование хозяйственных поездов, включая отдельные единицы специального самоходного подвижного состава (далее в разделе 13 именуется - хозяйственные поезда) на станции для отправления на перегон, а также расстановка их на перегоне для выполнения работ выполняется по распоряжению руководителя работ соответственно принятой организации и технологии их выполнения.

Отправления хозяйственных поездов, специального самоходного подвижного состава на перегон (или путь перегона), закрытый для ремонта сооружений и устройств, производится по разрешению на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали (бланк формы ДУ-64) с соблюдением требований п. 14.3.6. В соответствии с заявкой руководителя работ в разрешении указывается место (километр) начальной остановки каждого поезда и машины на перегоне.

13.7 На закрытом перегоне (пути) могут работать одновременно несколько хозяйственных поездов, в том числе и принадлежащих различным организациям, но находящимся под руководством одного работника, указываемого в разрешении начальника дирекции железнодорожных перевозок (начальника железной дороги) соответственно п. 13.2.

Машинист локомотива каждого хозяйственного поезда должен следовать до места, указанного в разрешении на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали. Первый поезд следует с установленной скоростью, последующие - не более 20 км/ч., при этом расстояние между поездами должно быть не менее 1 км.

Хозяйственные поезда, которые отправляются на закрытый перегон из разных отдельных пунктов навстречу друг другу, должны направляться также только до места, указанного в разрешении, где по указанию руководителя работ выставляется сигнал остановки. Расстояние между пунктами остановки встречных поездов должно быть не менее 1 км.

Если ремонтные или строительные работы производятся непосредственно возле станции, когда нельзя разграничить отправленные на место работы хозяйственные поезда расстоянием на 1 км, разрешается отправления их на один и тот же километр с соблюдением таких условий:

-после прибытия на место работ первого хозяйственного поезда руководитель работ должен оградить его со стороны станции отправления сигналами остановки на расстоянии 100 м от хвоста поезда;

-последующие хозяйственные поезда отправляются к месту работ по заявке руководителя работ с указанием в разрешении на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали к месту остановки (километр, пикет) с скоростью не более 20 км/ч.

После остановки дальнейшее перемещение хозяйственных поездов по перегону осуществляется по указанию руководителя работ.

13.8 Если работы производятся на перегоне, оборудованном автоблокировкой, то по согласованию с поездным диспетчером разрешается отправлять хозяйственные поезда, специальный самоходный подвижный состав к месту работ по сигналам автоблокировки, не ожидая закрытие перегона.

Машинисту каждого поезда выдается предупреждения об остановке на перегоне в месте, указанном в заявке руководителя работ.

Разрешение на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали (бланк формы ДУ-64) при отправлении таких поездов на перегон, подлежащий закрытию, вручается руководителю работ или уполномоченному им работнику, который передает его машинисту локомотива после остановки поезда на перегоне в обусловленном месте и получения приказа поездного диспетчера о закрытии перегона. Перегон или соответствующий путь перегона закрывается для ремонтных работ по приказу поездного диспетчера после освобождения от поездов, отправленных впереди хозяйственных поездов, специального самоходного подвижного состава.

13.9 На больших по времени хода перегонам с благоприятным планом и профилем пути, не оборудованных автоматической блокировкой, по указанию поездного диспетчера разрешается отправлять хозяйственные поезда к месту работы, не ожидая закрытие перегона, вслед за ранее отправленным грузовым поездом, но не менее чем через 5 минут после его отправления. Перечень таких перегонов определяется начальником железной дороги. Разрешение передается станциям, ограничивающим перегон, и руководителю работ регистрируемым приказом поездного диспетчера по форме.

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч ... мин. ...)*

*"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 ..... (фамилия) и подпись".*

В этом случае каждый хозяйственный поезд отправляется по разрешению на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали. В соответствии с заявкой руководителя в разрешении указывается место (километр) начальной остановки каждого поезда на перегоне. Машинисту первого хозяйственного поезда вручается также предупреждения по форме:

*"Впереди Вас в... час. .... мин. отправлен поезд № ..., сообщение о прибытии которого не получено".*

При следовании хозяйственных поездов по перегону должен соблюдаться порядок, предусмотренный в п. 13.6.

13.10 Хозяйственные поезда, специальный самоходный подвижный состав отправляемые со станции в одном поезде для одновременной работы на перегоне, могут на перегоне расцепляться или соединяться по указанию руководителя работ.

Возможный состав и порядок размещения в таких поездах специального самоходного подвижного состава определяется руководителем работ в соответствии с Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при проведении путевых работ.

При отправлении со станции нескольких хозяйственных поездов, соединенных друг с другом для последующей их работы на перегоне по указанию руководителя, машинисту каждого из них должно выдаваться отдельное разрешение на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали с присвоением каждому хозяйственному поезду отдельного номера, что должно быть указано в заявке руководителя работ и отображен в приказе поездного диспетчера на закрытие перегона (пути перегона).

13.11 Хозяйственные поезда, специальный самоходный подвижный состав при выполнении работ на перегоне или в границах станций должны сопровождаться руководителем работ.

По указанию начальника дирекции железнодорожных перевозок (начальника железной дороги) на хозяйственные поезда в необходимых случаях должны назначаться составители поездов.

13.12 Ко времени окончания установленного перерыва в движении поездов для проведения работ, последние должны быть полностью завершены, сооружения и устройства приведенные в состояние, обеспечивающее безопасное движение поездов, сигналы остановки сняты с оставлением, если необходимо, сигналы уменьшения скорости и соответствующих сигнальных знаков.

13.13 Отправление (возвращение) хозяйственных поездов, специального самоходного подвижного состава с перегона производится по указанию руководителя работ, предварительно согласованному с поездным диспетчером.

О намеченном порядке возвращения хозяйственных поездов с перегона поездной диспетчер сообщает дежурным по станциям, ограничивающим перегон.

После окончания работы хозяйственных поездов, руководитель работ обязан лично или через подчиненных работников осмотреть путь или другие ремонтируемые устройства, на всем протяжении участка работ, обеспечить немедленное устранение недостатков, препятствующих нормальному движению, а также проверить, не находятся ли грузы за пределами установленных габаритов.

13.14 Если на двухпутных перегонах, оборудованных автоблокировкой, хозяйственные поезда после окончания работ отправляются на станцию по правильному пути, то движение их независимо от наличия у машинистов разрешения на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали (бланк формы ДУ-64) осуществляется по сигналам автоблокировки с установленной скоростью.

В остальных случаях скорость следования возвращаемых хозяйственных поездов после работы на перегоне (кроме первого) должна быть не более 20 км/ч., а расстояние между ними - не менее 1 км.

13.15 "Окно" считается законченным, если закончены все работы, которые были проведены в связи с "окном" (на контактной сети, устройствах СЦБ и связи, пути, искусственных сооружениях и т.п.) и предоставлено поезвному диспетчеру уведомление руководителем работ об их окончании.

Открытие перегона или путей осуществляется по приказу поездного диспетчера только после получения письменного уведомления, телефонограммы (телеграммы) или по радиосвязи от руководителя работ или уполномоченного им работника, по должности не ниже дорожного мастера, электромеханика района контактной сети, электромеханика дистанции сигнализации и связи об окончании, как путевых работ или работ на искусственных сооружениях, так и других работ, связанных с "окном", об отсутствии на перегоне хозяйственных поездов, специального самоходного подвижного состава (или об их отправлении по правильному пути двухпутного перегона), а также отсутствие других препятствий для непрерывного и безопасного движения поездов независимо от того, какая организация выполняла эти работы.

Уведомления передаются поезвному диспетчеру непосредственно или через дежурного по ближайшей станции. Уведомление, полученное по телефону или по радиосвязи, поездной диспетчер записывает в журнале диспетчерских распоряжений, указав время его поступления, должность и фамилию лица, от которого оно получено. Уведомление передается по форме:

*"Уведомление № ... .. число, месяц, время, ... ч. ... мин.*

*Поезвному диспетчеру .... \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.*

*(число, месяц)*

*Работа .... (наименование работы) на ..... км ... пути, перегона ..... (наименования перегона) закончена в ... ч. ... мин. Перегон может быть открыт для движения поездов с скоростью по... километру, не более ... км/ч. (или установленной скоростью).*

*Руководитель работ ... (фамилия)".*

Восстановление действия существующих устройств СЦБ и связи или электроснабжение (если их работа нарушалась) производится по приказу поездного диспетчера после получения уведомления соответственно от старшего электромеханика СЦБ и связи или энергодиспетчера.

Приказ передается по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*На основании уведомления ... приказ № ... от ... числа отменяется. Движение поездов на перегоне (пути перегона) с ... ч. ... мин. восстанавливается по ... (отмечаются средства сигнализации и связи).*

*ДНЦ ... (фамилия)".*

13.16 На двухпутных перегонах, оборудованной автоблокировкой, поезвному диспетчеру после получения уведомления об окончании ремонтных и строительных работ, отсутствии препятствий для движения поездов, исправное действие автоблокировки, питания, исправное действие контактной сети и об отправлении с места работ всех хозяйственных поездов (специального самоходного подвижного состава) по правильному пути разрешается открывать перегон для движения поездов по автоблокировке не ожидая прибытия всех хозяйственных поездов (специального самоходного подвижного состава) на соседнюю станцию.

13.17 Хозяйственные поезда и специальный самоходный подвижный состав направляющиеся с перегона после работы друг за другом, разрешается принимать на один и тот же путь станции или свободный участок другого пути, занятого подвижным составом. При этом поезда, возвращающиеся с перегона, вводятся (принимаются) на свободный участок пути станции при запрещающем показании входного светофора в порядке, предусмотренном в п. 14.4.2.

При входе поезда на станцию машинист должен следовать с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

13.18 Порядок движения поездов на двухпутных и многопутных перегонах по остающемуся пути в период закрытия для ремонтных работ одного из путей с учетом осуществления необходимых мер по лучшему использованию пропускной способности (пропуск соединенных поездов, движение поездов с разграничением времени, применение временных устройств автоблокировки, открытие временных постов и т.п.), устанавливается начальником железной дороги.

Машинистам поездов, которые отправляются с пути, который остался для движения поездов в направлении по сигналам двухсторонней автоблокировки, разрешается движение с установленной скоростью через переезды, которые оборудованы односторонними автоматическими устройствами, лишь в случаях, когда переезды закрыты для поезда автогужевого транспорта на весь срок действия двусторонней автоблокировки, или на переездах с дежурным работником, при наличии двусторонней связи между дежурными по станциям, которые ограничивают перегон, и дежурным по переезду, а также при наличии горизонтально поворотных шлагбаумов на переезде. При этом прекращение движения автогужевого транспорта через переезд выполняется дежурным по переезду по получении информации от дежурного по станции или поездного диспетчера о необходимости отправления поезда.

Отправление поездов из станции проводится только после доклада дежурного по переезду о закрытии переезда на горизонтально поворотные шлагбаумы и их замыкания на навесной замок. На переездах, которые оборудованы автоматическими или полуавтоматическими шлагбаумами, такие шлагбаумы, кроме того, закрываются с помощью кнопки на щитке управления.

Порядок эксплуатации переездов во время проведения плановых путевых ремонтных работ устанавливается телеграммой начальника железной дороги.

13.19 Работы по ремонту пути, сооружений и устройств, которые не требуют по своему характеру закрытия перегона, выполняются, как правило, в перерыве движения между поездами. Порядок обеспечения безопасности движения поездов при выполнении таких работ устанавливается соответствующими инструкциями Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины.

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

Указанные поезда отправляются на перегон по разрешениям, предусмотренным для соответствующих средств сигнализации и связи.

Руководителю работ и машинисту выдается предупреждения о времени прибытия (возвращения) поезда на станцию. Занимать перегон свыше времени, указанного в предупреждении, запрещается.

До вывода хозяйственного поезда с перегона руководитель работ обязан убедиться в том, что препятствий для нормального движения поездов нет.

13.21 При работе специального самоходного подвижного состава или снегоочистителей роторного типа на одном из путей двухпутного или многопутного перегона соседний путь ограждается сигналами в случаях и в порядке, установленным в Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых

работ. На поезда, следующие по этому пути, выдаются предупреждения в соответствии с заявкой руководителя работ.

13.22 При работе снегоочистителей вагонного типа или струга, балластера, путеукладчика, подъемного крана, щебнеочистителей и других машин на двухпутных или многопутных участках, а также на приемо-отправочных или главных путях станций машинистам поездов, проходящих по соседнему пути, выдаются предупреждения следующего содержания:

*"На перегоне (станции) ... по ..... пути работает путевой струг (снегоочиститель). При следовании по перегону (станции) соблюдать особую бдительность; перед местами с плохой видимостью подавать оповестительные сигналы, продолжительные свистки".*

Эти предупреждения выдаются дежурными по станциям по заявке руководителя работ.

13.23 Работы на станционных путях проводятся с соблюдением требований п. 8.7 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины и гл. 3.10, 3.11 Инструкций по сигнализации на железных дорогах Украины.

Дежурный по станции ознакомившись с содержанием записи руководителя работ в журнале осмотра дает указания дежурным по постам, сигналистам, дежурным стрелочных постов, составителям, а через них и машинистам локомотивов, работающим на станции, о недопустимости заезда на те или другие пути или участки путей, об уменьшении скорости или особой бдительности при следовании по путям, где выполняются работы и т.п., а о предстоящем пропуске поездов и маневровых передвижениях заблаговременно сообщает руководителю работ.

Дежурный по станции переводит стрелочные переводы, ведущие на путь, где выполняются такие работы, в положение, которое исключает заезд подвижного состава на этот путь, ставит рукоятки стрелок в крайнее положение и навешивает красные колпачки.

При приеме поездов на пути, где проводятся такие работы, машинистам в случае необходимости выдаются предупреждения об уменьшении скорости или использования других предупредительных мер.

Во время проведения работ на контактной сети в журнале осмотра должно быть указано, какие именно пути, стрелки или секции контактной сети закрываются для движения всех поездов или только электроподвижного состава.

## **14. ПРИЕМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ**

### **14.1 Общие требования**

14.1.1 "Порядок использования технических средств станции определяется технико-распорядительным актом, который регламентирует безопасные и беспрепятственные приемы, отправления и проследования поездов по станции, безопасность внутростанционной маневровой работы и соблюдение требований техники безопасности.

Порядок, установленный технико-распорядительным актом, является обязательным для работников всех служб" (п. 15.1 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

Маршрут для приема и отправление каждого поезда может быть подготовлен своевременно, и входной (выходной) светофор открыт с таким расчетом, лишь бы машинист поезда, который принимается (отправляется), мог своевременно воспринять открытое положение сигнала и не допустить снижения установленной скорости поезда при входе на станцию или задержки поезда при отправлении с станции.

Перед приемом и отправлением каждого поезда дежурный по станции обязан прекратить маневры с выходом на путь и маршрут приема (отправления).

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

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

Порядок производства маневров в сортировочно-отправочных парках станций при отправлении поездов устанавливается начальником железной дороги и указывается в ТРА станции.

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

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

14.1.3 На станциях с нецентрализованными стрелками распоряжения о приготовлении маршрута приема или отправления поезда дежурный по станции должен передавать одновременно всем старшим дежурным стрелочных постов, которые принимают участие в приготовлении маршрута, четко и ясно, соблюдая установленный регламент переговоров. Если дежурство старших дежурных стрелочных постов не установлено, распоряжения о приготовлении маршрута даются непосредственно дежурным стрелочных постов.

В приготовлении маршрутов для приема и отправления поездов должны участвовать стрелочные посты, расположенные на входной (выходной) горловине, в противоположном конце пути приема, а также другие посты, через которые возможен выход подвижного состава на маршрут приема или отправления поезда.

14.1.4 Распоряжения о приготовлении маршрута на стрелочные посты или исполнительные посты централизации дежурный по станции должен передавать с учетом возможности завершения всех необходимых операций за время, необходимое для своевременного открытия соответствующего сигнала.

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

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

При отсутствии на станции приборов контроля и старших дежурных стрелочных постов дежурный по станции обязан лично проверить правильность приготовления маршрута и изъять в дежурных стрелочных постов ключи от запертых стрелок.

14.1.6 Если отдельные стрелки на станции расположены на значительном расстоянии от стрелочного поста и их, как правило, не выводят из нормального

положения (съезды между главными путями, примыкания к главным и приемоотправочным путям и т.п.), то может быть установлен порядок проверки их положения и исправности не перед каждым поездом, который принимается или отправляется, а лишь при заступлении 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 в случае отсутствия ключевой зависимости - храниться у дежурного по станции.

Перечень станций, где разрешается применять такой порядок, с указанием номеров стрелок утверждается начальником железной дороги.

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

14.1.7 После доклада о готовности маршрута для приема и отправление поезда дежурным стрелочных постов, сигналистам и дежурным по станции запрещается передавать дежурство другим работникам до тех пор, пока поезд, для которого приготовлен маршрут, не прибудет на станцию или не отправится со станции. При необходимости смены дежурства до прибытия или отправления поезда вновь заступающий на дежурство работник, обязан лично убедиться в правильности установки маршрута, не ссылаясь на выполнение этой операции работником, сдающим дежурства.

14.1.8 Запрещается, как правило, останавливать грузовые поезда на пути, расположенном между пассажирским зданием и путями, где стоит пассажирский поезд. В исключительных случаях во время стоянки грузового поезда на пути между пассажирским зданием и пассажирским поездом грузовой поезд может быть расцеплен и для пассажиров может быть сделанный проход (если нет переходного моста или туннеля). При этом, на станциях, где нет составительских бригад, начальником железной дороги устанавливается порядок выполнения этих операций с указанием перечня работников, которые могут привлекаться для их выполнения.

Если необходимо пропустить поезд, маневровый состав или локомотив по путям, расположенных между стоящим пассажирским поездом, и пассажирским зданием, дежурные по станции и вокзалу обязаны принять меры относительно обеспечения безопасности посадки и высадки пассажиров, в том числе:

- заблаговременно предупредить локомотивные бригады;
- оповестить пассажиров по имеющейся связи;
- расставить работников станции (дежурных перронов, вокзала, носильщиков и т.п.) для своевременного извещения пассажиров.

Порядок пропуска поездов и маневровых составов по путям, которые размещены между пассажирским зданием и путём, где стоит пассажирский поезд, может быть предусмотрен в техническо-распорядительном акте станции.

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

14.1.10 Прием и отправления поезда на путь или с пути, которые не предусмотрены для этого техническо-распорядительным актом станции, могут быть допущены лишь в исключительных случаях по разрешению поездного диспетчера. Перед тем как разрешить прием на такие пути пассажирские, почтово-багажные, грузопассажирские и людские поезда, поездной диспетчер должен согласовать свои действия с дежурным по дирекции железнодорожных перевозок. В этих случаях при отсутствии у дежурного по станции аппаратов управления, позволяющих ему контролировать положение стрелок в маршруте, правильность их установки в



маршрутах приема и отправления вышеуказанных поездов может быть проверена начальником станции или его заместителем, дежурным по станции, посту или парку.

Перед приемом пассажирских, почтово-багажных, грузопассажирских и людских поездов на пути, не предусмотренные для этого ТРА станции, путь прием обязательно проверяется работником дистанции пути по должности не ниже дорожного мастера (при его отсутствии - бригадира пути) с оформлением соответствующей записи в журнале осмотра ф. ДУ-46. Только после этого поездному диспетчеру разрешается передавать на станцию приказ о разрешении на прием поезда на неспециализированный путь.

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

Дежурный по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, поездной диспетчер, должен заранее информировать машинистов поездов о порядке приема (отправления, пропуска) поездов по станции в случае:

- а) отклонения от маршрута следования поездов;
- б) пропуск их по неспециализированным путям;
- в) остановок и скрещениях, которые не предусмотрены графиком движения поездов;
- г) при получении предупреждений, которые входят в маршрут следования поезда по перегону;
- д) при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций.

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

## 14.2 Прием поездов

14.2.1 "Прием поездов на станцию может проводиться на свободные пути, которые предназначенные для этого техническо-распорядительным актом станции, и только при открытом входном светофоре, а пассажирских поездов, кроме того, на пути, оборудованные путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации. Порядок обеспечения безопасности движения пассажирских поездов при приеме на пути, не оборудованные этими устройствами, определяется начальником железной дороги" (п. 16.6 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

"Дежурный по станции обязан обеспечить наличие свободных путей для своевременного приема поездов. За любую не обусловленную необходимостью задержку поезда возле закрытого входного сигнала дежурный по станции несет ответственность." (п. 16.4 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

"Дежурному по станции запрещается открывать входной светофор, не убедившись в том, что маршрут для приема поезда готов, стрелки заперты, путь приема свободен и маневры на стрелках маршрута прием прекращенные" (п. 16.7 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

"Дежурный по станции, а на участках с диспетчерской централизацией - поездной диспетчер перед приемом поезда обязан:

- убедиться в том, что путь свободен для приема поезда;
- прекратить маневры с выходом на путь и маршрут приема поезда;
- приготовить маршрут приема поезда;
- открыть входной светофор;

- в непредвиденных ситуациях вызвать машиниста поезда, который прибывает, через радиосвязь и сообщить его о готовности маршрута прием и показаниях входного, маршрутного и выходного светофоров" (п. 16.9 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

Для обеспечения безопасного приема поездов дежурный по станции обязан:

- принимать поезда на свободные от подвижного состава пути согласно со специализацией, которая установлена техническо-распорядительным актом станции;
- заранее планировать последовательность занятия путей поездами, которые прибывают, и соответственно этому готовить путь для приема каждого поезда;
- вести учет положения (свободности или занятости) приемо-отправочных путей (за показаниями приборов управления, на графику выполненного движения и другими способами).

14.2.2 На станциях с нецентрализованными стрелками дежурный по станции, старшие дежурные стрелочных постов и дежурные стрелочных постов перед приемом поездов обязаны соблюдать такой порядок приготовления маршрутов:

а) если есть свободный путь для приема поезда, дежурный по станции вызывает всех старших дежурных стрелочных постов (или дежурных стрелочных постов, если дежурство старших не установлено), что входят в маршрут приема, и отдает им распоряжения о приготовлении маршрута.

По указанию дежурного по станции один из дежурных стрелочного поста, в присутствии возле телефона всех остальных повторяет это распоряжения, а все остальные подтверждают его восприятия словом "Верно". Убедившись, что распоряжения воспринято правильно, дежурный по станции подтверждает его словом "Выполняйте";

б) получив распоряжение о приготовление маршрута, старшие дежурные стрелочных постов обязаны немедленно передать его для выполнения дежурным стрелочных постов своего района и также убедиться, что последние поняли его правильно.

К выполнению распоряжения все работники принимающие участие в приготовлении маршрута, обязаны приступить немедленно.

Если в районе поста принимающего участие в приготовлении маршрута, производится маневровая работа с выходом на пути и стрелки, куда будет приниматься поезд, она должна быть немедленно прекращена, маневровый состав установлен в границах путей, где его нахождения не препятствует следованию принимаемого поезда, а руководитель маневров и машинист маневрового локомотива предупрежден о предстоящем приеме поезда порядком, установленным в техническо-распорядительном акте станции.

При производстве маневров в противоположном от приготовленного маршрута конце станции дежурный соответствующего стрелочного поста должен поставить стрелки в положение, которое исключает возможность выхода маневрового состава на путь приема, и запереть их.

Приготавливая маршрут, дежурные стрелочных постов обязаны проверить установленным на станции порядком, свободность пути приема, перевести стрелки в нужное положение, проверить плотность прилегания острижков к рамным рельсам у каждой стрелки входящей в маршрут, и запереть их на закладку и контрольный стрелочный замок.

В районах, где работой руководят старшие дежурные стрелочных постов, последние обязаны лично проверить правильность приготовления маршрута дежурными стрелочных постов своего района, убедиться, что свободность пути проверена, и отобрать ключи от запертых стрелок;

в) 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 задачу на

приготовление маршрута, вызывает дежурного по станции для доклада о готовности маршрута и свободности пути.

Доклад о готовности маршрута дежурный по станции обязан принимать в присутствии возле телефона вместе всех дежурных стрелочных постов, которым давалось задание на приготовление маршрута. Последние поочередно докладывают ему о готовности маршрута.

На станциях, имеющих аппарат управления, позволяющий контролировать положение стрелок в заданном маршруте, дежурный по станции убеждается в правильности выполнения распоряжения о приготовлении маршрута и по показаниям приборов;

г) убедившись, что маршрут приготовлен правильно, путь свободен, а маневры в соответствии с п. 14.1.1 прекращенные, дежурный по станции открывает входной светофор или дает распоряжения о его открытии дежурному стрелочного поста, если управления сигналом находится на этом посту;

д) дежурные стрелочных постов обязаны охранять приготовленный маршрут и внимательно следить за наличием проходов по смежным путям. Встречать поезда с установленными сигналами дежурные стрелочных постов должны в местах, указанных в техническо-распорядительном акте станции;

е) при следовании поезда дежурные стрелочного поста обязаны обращать внимание на состояние вагонов, правильность положения груза на открытом подвижном составе, наличие предусмотренных сигналов и т.п.. О всех замеченных отклонениях от установленных норм немедленно сообщать старшему дежурному стрелочного поста или дежурному по станции, а в случаях, которые угрожают безопасности движения или жизни людей, принимать меры к остановке поезда.

Дежурный стрелочного поста, в который входит стрелка, ограничивающая путь приема, обязан по наличию хвостового сигнала убедиться, что поезд прибыл в полном составе, проверить его установку в границах предельных столбиков и доложить об этом дежурному по станции.

После прибытия (прохождения) поезда дежурные стрелочного поста, не ожидая особого распоряжения, должны поставить стрелки в нормальное положение, а в случае занятости пути - в направлении свободного пути.

Порядок приготовления маршрутов для приема поездов, а также порядок встречи прибывающих поездов на станциях, где один дежурный стрелочного поста обслуживает два поста, устанавливается в техническо-распорядительном акте станции.

14.2.4 Дежурный по станции не имеет права давать указания об изменении маршрута приема, если входной светофор уже открыт.

В исключительных случаях при необходимости изменения маршрута для приема поездов на другой свободный путь дежурный по станции обязан заранее предупредить машиниста, закрыть входной светофор, отменить заданный маршрут и только после этого дать в установленном порядке новое задание на приготовление маршрута.

Если необходимо принять на станцию друг за другом несколько поездов, дежурному по станции после получения доклада о готовности маршрута для одного из них разрешается давать дежурным стрелочных постов указание о следующем приготовлении маршрута для второго поезда. В этом случае по прибытии в полном составе первого поезда и закрытии входного светофора немедленно готовится маршрут приема второго поезда. Стрелки, которые не входят в маршрут первого поезда, могут быть установлены и заперты заранее. Доклад дежурному по станции о готовности маршрута второму поезду передается одновременно с сообщением о прибытии первого поезда.

14.2.5 Порядок проверки свободности путей перед приемом поезда устанавливается в техническо-распорядительном акте станции. Способы проверки могут быть такими:

- по контрольным приборам аппаратов управления на станциях, оборудованных электрической изоляцией приемо-отправочных путей;
- сквозным проходом дежурного стрелочного поста или специально выделенного работника вдоль пути приема в границах от входного к выходному светофорам;
- прикрепления к каждому стрелочному посту определенной части пути приема, за проверку свободности которой он несет ответственность. Проверка свободности части пути осуществляется проходом дежурного стрелочного поста вдоль пути в границах, определенных техническо-распорядительным актом станции. При условиях хорошей видимости разрешается осуществлять проверку с места, откуда обеспечивается хорошая видимость всей части пути, которая проверяется;
- при плохой видимости (темно, туман и т.п.) - сквозным проходом дежурного стрелочного поста или специально выделенного работника вдоль пути приема, указанного в техническо-распорядительном акте станции;
- по хвостовым сигналами поездов, которые проходят станцию без остановки (при хорошей видимости пути приема).

В необходимых случаях по распоряжению дежурного по станции проверка свободности одного или нескольких путей приема может быть проведена заранее с ограждением каждого проверенного пути с двух сторон переносными красными сигналами, которые снимаются после приготовления маршрута для приема поезда.

В зависимости от технических устройств, условий работы и размещения путей могут быть и другие способы проверки, но при этом четкое соблюдение установленного порядка должно исключать возможность приема поезда на занятый путь.

**14.2.6 Если на станцию прибывает поезд, который не устанавливается в границах полезной длины пути приема, дежурный по станции по радиосвязи может передать машинисту этого поезда разрешение на безостановочное (вплоть до получения команды или сигнала остановки) проследование выходного (маршрутного) светофора пути приема по лунно-белому огню на мачте этого светофора при потушенном красном огне.**

*Если такое разрешение не получено, машинист поезда, который прибывает, при наличии лунно-белого огня на выходном (маршрутном) светофоре обязан остановиться, не проезжая выходного (маршрутного) светофора пути прием.*

В случае необходимости осаживания такого поезда для его отправления по разрешающему показанию выходного светофора, это осуществляется по сигналу или переданному машинисту по радиосвязи указанию дежурного по станции после предварительной подготовки им маршрута для осаживания.

14.2.7 Поезда с грузами класса опасности 1 (ВМ) и с негабаритными грузами должны приниматься на пути, которые указанные в техническо-распорядительном акте станции.

Мероприятия безопасности, которых следует придерживаться при приеме и отправлении поездов с негабаритными и грузами класса опасности 1 (ВМ), устанавливаются Правилами перевозок опасных грузов", Инструкцией по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов железными дорогами Украины, специальными Инструкциями Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины.

### 14.3 Отправление поездов

14.3.1 "Дежурному по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, поезвному диспетчеру запрещается 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 обзор состава закончен. При

отправлении поездов со станций их формирования, станций, где к составу поезда производилась прицепка или отцепка вагонов, или станций, где предусмотрена замена сигнальных дисков обозначающих хвост поезда, дежурный по станции перед открытием выходного светофора или выдачи машинисту локомотива, специального самоходного подвижного состава разрешения на занятие перегона, должен также убедиться в наличии поездного сигнала на хвостовом вагоне" (п. 16.17 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

"Разрешение на занятие перегона там, где нет выходных сигналов, а также в случаях отправления поезда при запрещающем показании выходного сигнала вручается машинисту ведущего локомотива, специального самоходного подвижного состава дежурным по станции лично или через одного из работников локомотивной бригады этого поезда, дежурного поста, парка, оператора, дежурного стрелочного поста, сигналиста или составителя поездов.

Машинист обязан убедиться в правильности полученного разрешения на занятие перегона.

Порядок вручения машинистам локомотивов разрешений на занятие перегона, обеспечивающий безопасность движения, указывается в техническо-распорядительном акте станции" (п. 16.19 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

На станциях с нецентрализованными стрелками дежурный по станции, старшие дежурные стрелочных постов и дежурные стрелочных постов при отправлении поездов должны соблюдать такой порядок приготовления маршрутов:

а) дежурный по станции вызовет всех старших дежурных стрелочных постов (или дежурных стрелочных постов, если дежурство старших не установлено), входящих в маршрут отправления, и дает им распоряжения о приготовлении маршрута.

По указанию дежурного по станции один из дежурных стрелочного поста в присутствии возле телефона всех остальных повторяет это распоряжение, а все остальные подтверждают его восприятие словом "Верно". Убедившись, что распоряжения понятные правильно, дежурный по станции подтверждает его словом "Выполняйте";

б) получив распоряжение о приготовление маршрута, старшие дежурные стрелочного поста обязаны немедленно передать его для выполнения дежурным стрелочного поста своего района, убедиться, что последние поняли его верно.

Все операции, связанные с приготовлением маршрута отправления и докладом дежурному по станции о готовности маршрута, выполняются в том же порядке, что и для маршрута приема;

в) дежурный по станции, убедившись, что маршрут отправления приготовлен правильно, при свободности перегона и наличии в необходимых случаях согласия дежурного по соседней станции открывает выходной светофор или дает машинисту одно из разрешений на занятие перегона (приказ по радиосвязи, письменное разрешение или жезл);

г) дежурные стрелочного поста обязаны провожать поезда с установленными сигналами в местах, предусмотренных техническо-распорядительным актом станции, 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 станции об отправлении поезда в полном составе.

После отправления поезда стрелки устанавливаются в нормальное положение, а в случаях занятости пути - на свободный путь.

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

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

14.3.3 При отправлении со станции друг за другом нескольких попутных поездов дежурному по станции после получения доклада о готовности маршрута для первого поезда запрещается давать указания о следующем приготвлении маршрута для следующего поезда не убедившись, что первый поезд отправлен с станции в полном составе. Только убедившись в отправлении первого поезда в полном составе дежурный по станции обязан приступить к немедленному приготвлению маршрута для отправления следующего поезда (дать указание на приготвление следующего маршрута). Стрелки, которые не входят в маршрут первого поезда, могут быть установлены и заперты заранее. Доклад дежурному по станции о готовности маршрута отправления передается после его приготвления.

14.3.4 При скрещении поездов дежурному по станции после получения доклада о готовности маршрута для приема поезда разрешается давать дежурным стрелочных постов указание о следующем (после прибытия поезда), приготвлении маршрута отправления встречного поезда. В этом случае по прибытии поезда в полном составе немедленно готовится маршрут отправления встречному поезду. Стрелки, которые не входят в маршрут поезда, который прибывает, могут быть установлены и замкнуты заранее. Доклад дежурному по станции о готовности маршрута отправления передается одновременно с сообщением о прибытие поезда.

14.3.5 На станциях, где есть маршрутно-контрольные устройства обеспечивающие контроль за положением стрелок только при приеме поезда, эти устройства при возможности должны использоваться и для контроля положения стрелок в маршрутах отправления. В этих случаях дежурный по станции после передачи на стрелочные посты распоряжения о приготвлении маршрута отправления и его выполнения дежурными стрелочных постов проверяет правильность установления стрелок в приготвленном маршруте по блок-очкам и маршрутным рукояткам для приема поезда на этот путь.

Маршрутно-контрольные устройства должны при возможности использоваться и для контроля правильности установления стрелок при приеме поездов, следующих по неправильному пути (блокированием обратных маршрутов).

14.3.6 При отправлении поезда со станционных путей при запрещающем показании выходного светофора, а также с путей, которые не имеют выходных светофоров, запрещается машинисту ведущего локомотива, при наличии письменного разрешения на занятие перегона, приводить поезд в движение без указания дежурного по станции, переданного по радиосвязи, или сигнала отправления, поданного дежурным по станции или по его указанию дежурным по посту, парку, оператором поста централизации, дежурным стрелочного поста или составителем поездов. Порядок подачи сигнала отправления указывается в техническо-распорядительном акте станции.

Дежурному по станции запрещается открывать пригласительный сигнал, передавать машинисту зарегистрированный приказ по радиосвязи или выдавать письменное разрешение на отправление поезда, не убедившись в установленном порядке о готовности маршрута отправления.

После выдачи машинисту письменного разрешения дежурный по станции (работник станции) должен передать ему по радиосвязи указание об отправлении (подать сигнал отправления).

После зажигания пригласительного огня на выходном светофоре или передаче зарегистрированного приказа по радиосвязи давать дежурным по станции дополнительное указание и сигнал на отправление поезда не требуется.

При отправлении поезда по путевой записке или по разрешению на бланке белого цвета с одной или двумя красными полосами по диагонали (соответственно ф. ДУ-50, ДУ-64, ДУ-56) для замыкания маршрута отправления дежурный по станции

может открывать выходной светофор на разрешающее показание. В этом случае перед открытием выходного светофора дежурный по станции должен по радиосвязи или другим способом убедиться в наличии у машиниста письменного разрешения на право занятия перегона.

14.3.7 При сквозном пропуске поезда по станции с нецентрализованными стрелками дежурному по станции и дежурные стрелочных постов обязаны придерживаться того же порядка приготовления маршрутов и доклада о их готовности, который установлен для приема и отправление поездов.

В этом случае при передаче распоряжений о приготовлении маршрута и доклада о его готовности возле телефона должны присутствовать старшие дежурные (или дежурные, если старших не установлено) всех стрелочных постов входящих в маршрут следования поезда.

14.3.8 На участках с интенсивным движением при попутном следовании через станцию нескольких поездов по одному и поэтому же маршруту с небольшими интервалами дежурный по станции при получении доклада о готовности маршрута прохождения для первого поезда дает указание о запрете перевода и сохранении запертыми стрелок, который входят в этот маршрут.

В этом случае дежурным стрелочных постов после прохождения первого поезда запрещается переводить стрелки, которые входят в маршрут следования. Об открытии входного и выходного светофора каждому последующему поезду дежурный по станции должен сообщить дежурным стрелочных постов, а последние обязаны встречать и провозжать поезда в установленном порядке.

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

В случаях, когда на хвостовом вагоне отсутствует поездной сигнал, прибытие (проследование) поезда в полном составе устанавливается по радиосвязи с машинистом поезда или после остановки поезда на этой станции или следующей (по ходу) станции сравнением номера хвостового вагона с натурным листом.

14.3.9 На участках, оборудованных автоматической блокировкой, при переводе входных, маршрутных и выходных светофоров на автоматическое действие для сквозного пропуска поездов по станции их разрешающее показание является нормальным. Об установлении входных, маршрутных и выходных сигналов на автоматическое действие дежурный по станции должен довести к сведению операторам исполнительных постов централизации, сигнальщиков и дежурных стрелочных постов. Указанные работники в этом случае должны встречать и провозжать каждый поезд в установленном месте, не ожидая особого распоряжения дежурного по станции, и немедленно докладывать последнему о всех выявленных ненормальностях, а при выявлении неисправностей, которые угрожают безопасности движения или жизни людей, принимать меры к остановке поезда.

14.3.10 В всех случаях перед отправлением поезда с пути, на котором остаются вагоны, между составами поезда и этими вагонами должна быть сделана растяжка с расстоянием не менее 5 м. Вагоны, которые остаются на месте, должны быть надежно закреплены с учетом предотвращения их ухода.

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

#### **14.4 Прием поездов на станцию при запрещающем показании входного светофора**

14.4.1 "Прием поезда на станцию при запрещающем показании или погасших основных огней входного светофора может быть осуществлено по пригласительному сигналу, по специальному разрешению дежурного по станции только в исключительных

случаях и в соответствии с порядком, предусмотренным Инструкцией по движению поездов и маневровой работы.

Скорость движения поезда во время приема на станцию по пригласительному сигналу или по специальному разрешению дежурного по станции должно быть не более 20 км/ч., при этом машинист обязан вести поезд с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения" (п. 16.8 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

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

- а) невозможности открытия входного светофора из-за неисправности;
- б) если прием поезда осуществляется на путь, не предусмотренный технико-распорядительным актом, и невозможно открыть входной светофор;
- в) прием на отдельные участки путей подталкивающих локомотивов, локомотивов, которые направляются в размещенное на станции депо, локомотивов, направляющихся с депо под составы поездов;
- г) прием восстановительных и пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов без вагонов, снегоочистителей, специального самоходного подвижного состава, а также хозяйственных поездов и путевых машин (при выполнении работ с закрытием перегона), на свободные участки станционных путей, кроме путей, которые заняты пассажирскими поездами.

**14.4.2 Прием поезда на станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора производится:**

- а) по зарегистрированному приказу дежурного по станции, которая передается машинисту по радиосвязи;*
- б) по зарегистрированному приказу дежурного по станции, которая передается по специальному телефону, установленному возле входного светофора;*
- в) по пригласительному сигналу;*
- г) по письменному разрешению дежурного по станции (бланк ф. ДУ-59), приведенному на стр. 148;*
- д) по зарегистрированному приказу поездного диспетчера (при диспетчерской централизации);*
- е) по специальному маневровому светофору, установленного на мачте входного светофора.*

В том же порядке при запрещающем показании входного светофора (или при отсутствии такого светофора) принимаются на станцию поезда, которые следуют по неправильному пути. Такие же разрешения применяются в тех случаях, когда при внезапном перекрытии входного (маршрутного) светофора на запрещающее показание машинист, восприняв перекрытие, остановит поезд уже после проезда входного светофора.

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

Приказы, которые передаются машинисту, о приеме поезда на станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора должны регистрироваться в порядке, предусмотренному в п. 4.8.

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

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



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

14.4.4 Регистрированный приказ дежурного по станции по радиосвязи о приеме поезда при запрещающем показании входного светофора передается по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*Машинисту поезда № ..... Я, дежурный по станции ..... разрешаю Вам следовать на ...путь при запрещающем показании входного светофора. Маршрут приема готов. ДСП ... (фамилия)".*

При следовании поезда по неправильному пути и отсутствию входного светофора на этом пути регистрированный приказ передается по форме:

*"Приказ № ... Дата... Время (ч. ... мин. ...)*

*Машинисту поезда № ..... Я, дежурный по станции ..... Разрешаю Вам с .... неправильного пути следовать на ..... путь. Маршрут приема готов. ДСП ... (фамилия)".*

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

По таким же формам передается машинисту приказ дежурного по станции о следовании поезда на станцию при запрещающем показании входного светофора, если это разрешение передается по специальному телефону, установленному возле входного светофора (сигнального знака "Граница станции").

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

14.4.5 На участках с диспетчерской централизацией прием поезда на станцию при запрещающем показании входного светофора осуществляется в порядке, предусмотренном в п. 6.5.1.

14.4.6 Прием поезда на станцию при запрещающем показании входного и маршрутного светофора по письменному разрешению дежурного по станции осуществляется только в исключительных случаях, когда для этой цели не могут быть использованные другие формы разрешения, предусмотренные в п. 14.4.2. Письменное разрешение заполняется по форме:

*"Дата ..., месяц ..., время ..., ч. ... мин. .... Машинисту поезда № ... разрешается следовать на ... путь станции. Маршрут приема готов. ДСП ... (подпись)".*

В письменном разрешении на проезд входного светофора с запрещающим показанием указывается: № станционного пути от входного светофора к маршрутному, а в письменном разрешении на проезд маршрутного - № пути приема.

**Разрешение заверяется штампом станции и подписью ДСП.**

При запрещающем показании одновременно обеих сигналов - входного и маршрутного светофора прием поезда на станцию осуществляется за двумя письменными разрешениями. Письменные разрешения вручаются машинисту возле входного и маршрутного светофоров, или оба разрешения вручаются машинисту возле входного светофора.

Для передачи машинисту прибывающего поезда, письменного разрешения могут привлекаться дежурные стрелочных постов, работники составительских бригад, дежурные и операторы постов централизации и прочие работники в порядке, предусмотренному в техническо-распорядительном акте станции.

14.4.7 Работники, предназначенные для передачи машинисту письменного разрешения, встречают поезд возле входного (маршрутного) светофора, а по неправильному пути (при отсутствии входного светофора на этом пути) - возле 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.

14.4.8 Прием восстановительных, пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов без вагонов, снегоочистителей, специального самоходного подвижного состава, а также хозяйственных поездов (при выполнении работ с закрытием перегона) на свободные участки станционных путей (кроме занятых пассажирскими, людскими поездами и поездами с грузами класса опасности 1 (ВМ) разрешается в необходимых случаях только при запрещающем показании входного сигнала по разрешению, предусмотренном в п. 14.4.2. При этом машинисты локомотивов (водители специального самоходного подвижного состава) вместе с передачей разрешения о приеме на станцию (в том числе перед зажиганием пригласительного огня на входном светофоре) должны быть предупреждены о месте, где необходимо остановиться по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)  
Машинист поезда № ... Я, дежурный по станции ... Разрешаю Вам следовать на свободный участок ... пути при запрещающем показании входного светофора до ... (указать место остановки). Маршрут приема готов.  
ДСП ... (фамилия)".*

В этом случае, направляясь к станции при запрещающем показании входного светофора, машинисты локомотивов (водители специального самоходного подвижного состава) должны останавливаться в месте, указанном в сообщении, а в дальнейшем руководствоваться сигналами или указаниями дежурного по станции, оператора поста централизации, дежурного стрелочного поста или сигналиста.

14.4.9 Разрабатываемый в соответствии с п. 16.6 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины порядок приема на определенные участки станционных путей подталкивающих локомотивов, локомотивов, которые направляются в размещенное на станции депо, локомотивов, идущих с депо, под составы поездов, должен предусматривать их следование от границы станции к определенному месту - маневрового светофора или специального указателя с надписью "Остановка подталкивающего локомотива", "Остановка локомотива, который направляется под состав поезда", "Остановка локомотива (моторвагонного поезда), что направляется в депо", а также порядок дальнейшего движения этих локомотивов по станционным путям по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)  
Машинист поезда № ... Я, дежурный по станции ... Разрешаю Вам следовать на свободный участок ... пути при запрещающем показании входного светофора до ... (указать место остановки). Маршрут приема готов. Далее будете следовать на путь № ...  
ДСП ... (фамилия)".*

Взірець бланку ф. ДУ-59

<p>УЗ <span style="float: right;">Форма ДУ-59</span> Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. № 105-Ц</p>	<p>УЗ <span style="float: right;">Форма ДУ-59</span> Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. № 105-Ц</p>
<p style="text-align: center;"><b>КОРІНЕЦЬ ДОЗВОЛУ</b> № _____</p> <p>" ____ " _____ 20__ р</p> <p>Станція (штемпель) Видано на поїзд № _____ Колія приймання № _____</p> <p>Черговий по станції _____ (підпис)</p>	<p style="text-align: center;"><b>ДОЗВІЛ № _____</b></p> <p>" ____ " _____ 20__ р</p> <p>Станція (штемпель) Машиністу поїзда № _____ дозволяється прямувати на _____ колію станції.</p> <p>Маршрут приймання готовий.</p> <p>Черговий по станції _____ (підпис)</p>
<p style="text-align: center;">(прізвище)</p> <p>Машиніст _____ (підпис)</p>	<p style="text-align: center;">(прізвище)</p>
<p style="text-align: center;">(прізвище)</p> <p style="text-align: center;">(Бланк білого кольору)</p>	<p style="text-align: center;">(Бланк білого кольору)</p>

Разрешением для въезда этих подвижных единиц на станцию может быть: Разрешающее показание специального маневрового светофора, установленного на мачте входного сигнала, или другое разрешение для приема поезда на станцию при запрещающем показании входного светофора из числа предусмотренных в п. 14.4.2. Установленный порядок указывается в техническо-распорядительном акте станции и объявляется всем машинистам подталкивающих локомотивов и машинистам локомотивов (моторвагонных поездов), которые следуют в депо.

*При неисправности радиосвязи прием локомотива на свободный участок пути по пригласительному сигналу запрещается.*

## **15. РАБОТА ПОЕЗДНОГО ДИСПЕТЧЕРА**

15.1 "Движением поездов на участке должен руководить только один работник - поездной диспетчер, который отвечает за выполнение графика движения поездов на участке, который он обслуживает.

Приказы поездного диспетчера подлежат безусловному выполнению работниками, которые непосредственно связаны с движением поездов на этом участке.

Запрещается давать оперативные приказы на движения поездов на участке без уведомления поездного диспетчера" (п. 16.1 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

Поездной диспетчер обязан:

- максимально использовать технические средства для обеспечения заданных размеров движения, ускорения продвижения поездов, сокращения времени обработки их на станциях, более эффективно использовать вагонный парк, локомотивы и пропускную возможность;

- контролировать работу станций и принимать меры относительно выполнения задач из формирования и отправления поездов соответственно графику движения и плана формирования поездов;

- контролировать правильность закрепления вагонов при временном оставлении грузовых поездов на промежуточных станциях без локомотива. О количестве уложенных тормозных башмаков поездной диспетчер делает отметку в графику выполненного движения поездов;

- своевременно давать указания из движения поездов дежурным по станциям, а в случае необходимости и машинистам поездных локомотивов;

- следить за следованием поездов на перегонах, своевременным приемом, отправлением и пропуском поездов станциями, в особенности когда это происходит при обслуживании локомотива одним машинистом, нарушении нормальной работы устройств СЦБ и связи, во время обгонов и скрещений пассажирских, грузопассажирских, людских, длинносоставных, тяжеловесных, с грузами класса опасности 1 (ВМ) и негабаритными грузами поездов с другими поездами, принимать меры к выполнению графика движения, обеспечения безопасности, недопущения нарушений установленного времени непрерывной работы локомотивных бригад.

На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, а также на малодейственных участках, на станциях которых отменены дежурства дежурных по станциям, порядок движения поездов, которые обслуживаются машинистами в одно лицо, а также перечень таких участков устанавливается начальником железной дороги.

15.2 Поездной диспетчер во время заступления на дежурство должен ознакомиться с поездным положением, проверить заступление на дежурство всех дежурных по станциям, сообщить им точное время для сверки часов, ознакомиться с положением на станциях, действующими на участке предупреждениями, в зависимости от обстановки даты станциям необходимые указания о следующей работе, в том числе относительно обеспечения безопасности движения.

На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, поездной диспетчер во время заступления на дежурство обязан проверить исправность технических средств и через начальников станций или других работников, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, ознакомиться с положением на станциях участка.

Границы диспетчерских участков устанавливаются приказом начальника железной дороги.

15.3 На участках, не оборудованных устройствами для автоматической записи графиков выполненного движения (поездографами), поездной диспетчер обязан получать со станций, размещенных на участке, сообщения о времени прибытия, отправления или прохождения каждого поезда. Получая такие сообщения, обращать особое внимание на строгое соблюдение станциями установленной нумерации и индексации поездов, в особенности с грузами класса опасности I (ВМ) и негабаритными грузами, тяжеловесными и длинносоставными.

На участках с интенсивным движением, а также оборудованных поездографами, порядок передачи сообщений устанавливается начальником железной дороги соответственно п. 4.11.

15.4 Поездной диспетчер ведет график выполненного движения, на котором отмечает данные о движении поездов, а также все нарушения нормальной работы на участке и их причины.

На графике исполненного движения или дополнению к нему указываются:

а) номера поездов и поездных локомотивов и единиц специального самоходного подвижного состава, фамилии машинистов и время их явки на работу, масса и условная длина поездов, поезда, которые требуют особых условий пропуска, а также структурный подраздел, который есть собственником специального самоходного подвижного состава (ПЧ, ЭЧ, ШЧ и т.п.). Номера поездов, которые дополняются соответствующими буквами и индексами, отмечаются с этими буквами и индексами на графике исполненного движения;

б) время отправления, прибытия и прохождения поездов по станциям участков;

в) путь, по которому пропускался, принимался (отправлялся) поезд;

г) время увеличения (уменьшения) перегонного времени хода на перегонах;

д) при нарушении нормального действия устройств СЦБ – по какому разрешению принимался (отправлялся) поезд (регистрированный приказ, путевая записка, разрешение на бланке зеленого цвета и т.п.);

е) данные об использовании локомотивов;

ж) данные про поездную и грузовую работу станций за установленный период суток;

к) отметки о графиком отправлении и прохождении пассажирских, пригородных и грузовых поездов, при отклонении от графика - служба (хозяйство), за которой отнесена задержка поезда и время опоздания;

л) занятие приемоотправочных путей на промежуточных станциях отдельными вагонами, хозяйственными поездами или составами с указанием количества уложенных тормозных башмаков или стационарных устройств для закрепления вагонов при оставлении подвижного состава на пути более, чем на 1 час;

м) все действующие предупреждения, в том числе требующие снижения скорости, номера поездов, с которых начата выдача предупреждения, отметка о выдаче непредвиденных предупреждений;

н) данные о неисправностях устройств СЦБ, контактной сети, связи, электроснабжение, неисправности пути; при устранении неисправности - отметка должности лица (руководителя работ) который устранил неисправность;

о) закрытия перегонов, путей и других устройств, которые обслуживают движение, с указанием номера телеграммы-разрешения, должности и фамилии

руководителя работ и должностных лиц, ответственных за безопасность движения при выполнении работ в "окно";

п) снятия напряжения в контактной сети на главных и приемоотправочных путях станций участка и перегонов;

р) движение поездов по неправильному пути.

На отдельных участках для записи необходимых для поездного диспетчера данных, которые касаются движения поездов и грузовой работы, могут использоваться приборы и аппаратура автоматизированного рабочего места, а также назначаться на помощь диспетчеру операторы или другие работники дирекции железнодорожных перевозок.

15.5 Все распоряжения из движения поездов на участке поездной диспетчер передает дежурным по станциям и другим работникам, которые связаны с движением поездов, приказами, которые регистрируются (записываются) в необходимых случаях в журнале диспетчерских распоряжений.

Все переговоры поездного диспетчера по диспетчерским средствам связи и радиосвязи должны фиксироваться системой документированной регистрации переговоров при выполнении поездной и маневровой работы.

15.6 Обязательной регистрации в журнале диспетчерских распоряжений подлежат такие приказы:

а) об открытии и закрытии перегонов или отдельных путей перегонов (в том числе для движения подвижного состава на электротяге в связи с снятием напряжения);

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

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

г) об отправлении поездов по неправильному пути и с разграничением времени (в случае и в порядке, предусмотренному в разделе 19);

д) об отправлении поездов с грузами класса опасности 1 (ВМ), негабаритными грузами и повышенной длины по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*ДС станции от ... к ... Поезд № ..., что отправляется с станции ... в... ч. ... мин. следует с опасным грузом класса 1 ВМ (негабаритным грузом Н..., повышенной длины (длинносоставный) ... условных вагонов). Обеспечьте безопасный пропуск.*

*ДНЦ ... (фамилия)".*

Текст приказа может быть дополнен особенностями пропуска поезда по станциям и перегонам, которые указанные в телеграмме на пропуск этого поезда. При следовании поезда на несколько диспетчерских участков, копия приказа адресуется также ДНЦ соседних участков.

Порядок пропуска длинносоставных и тяжеловесных поездов устанавливается приказом начальника железной дороги;

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

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*ДС станции ... Разрешаю принять поезд № ... на ... неспециализированный путь станции. Обеспечьте безопасное следование поезда.*

*ДНЦ ... (фамилия)".*

з) о назначении поездов, не предусмотренных графиком, и порядок их следования и об отличии поездов. Приказы о пропуске по участку отдельных

локомотивов, специального самоходного подвижного состава и хозяйственных поездов могут не регистрироваться;

к) о движении поездов при неисправности автоматической локомотивной сигнализации и поездной радиосвязи по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*ДС станций от ... к ...*

*Копия машинисту поезда № ..., ДНЦ (соседнего участка)*

*Поезд № ..., направляется с неисправной АЛС (поездной радиосвязью).  
Обеспечьте безопасный пропуск по станциям. ДНЦ ... (фамилия)".*

л) о введении в график пассажирских опаздывающих поездов по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*ДС станций от ... к ...*

*Копия машинисту поезда № ..., ДНЦ (соседнего участка)*

*Поезд № ..., локомотив № ... следует участком с опозданием Примите меры относительно сокращения опоздания поезда, обеспечьте беспрепятственный безопасный пропуск.*

*ДНЦ ... (фамилия)".*

м) в случаях, предусмотренных в пунктах 5.7.2, 5.7.10, 6.5.1, 6.5.2, 6.5.6, 11.14.2, 11.14.7, 11.14.8, 13.8. Для комиссионной проверки возможности изменения направления движения с помощью кнопок (рукояток) вспомогательного режима к тексту приказа, предусмотренного п. 5.7.10, прибавляется: "для комиссионной проверки";

н) на участках, оборудованных ДЦ, приказы о передаче станций на резервное (местное, сезонное) управления и возвращения управления на центральный пост ДЦ;

о) о порядке выдачи предупреждений, которые возникли не предусмотрен;

п) о разрешении на выдачу предупреждения о кратковременной остановке поезда на станции или перегоне для доставки работников дистанции пути, электроснабжение, сигнализации и связи на место отказов устройств и поврежденных сооружений и возвращения назад в соответствии с предоставленными заявками.

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

Регистрация других приказов, связанных с движением поездов на участке, проводится за усмотрением диспетчеров.

Для сокращения времени на запись диспетчерских приказов диспетчерские приказы за формами, предусмотренными этой Инструкцией, с разрешения начальника дирекции железнодорожных перевозок (начальника железной дороги) могут регистрироваться с использованием персональных компьютеров с печатанием текстов приказов, а также могут применяться специальные штампы с нанесенными на них текстами приказов, которые чаще всего выдаются.

В журнале диспетчерских распоряжений регистрируются также прием и сдача дежурств поезздным диспетчером.

Кроме вышеупомянутого, к журналу диспетчерских распоряжений должны записываться сообщения (телефоном или через радиосвязь):

- от руководителя работ об окончании всех работ на пути перегона и возможности открытия движения поездов на перегоне;

- от ДСП, машиниста, должностных лиц о неисправности и восстановлении действия средств сигнализации и связи, выявления "голка" пути;

- от машиниста поезда, который остановился на перегоне, о предоставлении помощи в связи с неисправностью локомотива или схода подвижного состава;

- от должностного лица о выявленной неисправности пути, земляного полотна, искусственных сооружений и других устройств, которые угрожают безопасности движения поездов;

- от энергодиспетчера об устранение повреждений контактной сети, окончания работ на контактной сети, о снятии (подаче) напряжения.

15.7 Регистрированные диспетчерские приказы дежурные по станциям или операторы записывают в журнал диспетчерских распоряжений.

Записав диспетчерский приказ, дежурный по станции или оператор дословно повторяет диспетчеру его содержание, называя своя фамилия. Время проверки приказа и фамилия лица, которое его принимало, отмечаются в журналах поездного диспетчера и станции. Убедившись в правильности восприятия приказа, диспетчер подтверждает его словом "Верно. Выполняйте!". С этого момента приказ вступает в действие.

Если приказ поездного диспетчера принимает и записывает оператор, то последний обязан немедленно показать его дежурному по станции для ознакомления и росписи в ознакомлении. Приказ, адресованный машинисту, передается последнему лично поездным диспетчером (при наличии поездной радиосвязи) или через дежурного по станции.

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

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

15.9 Закрытия однопутного перегона, одного или нескольких главных путей на однопутном и многопутном перегонных или станциях проводится поездным диспетчером на основании:

а) распоряжения начальника дирекции железнодорожных перевозок (начальника железной дороги) в случаях проведения предусмотренных планом ремонтно-путевых, строительных или восстановительных работ, а также ремонтных работ на контактной сети;

б) требования, полученной от машиниста поезда, который остановился на перегоне, или требования работников дистанции пути, сигнализации и связи, электроснабжение и др. в случае непредвиденной неисправности на перегоне пути, сооружений и устройств, что угрожает безопасности движения поездов.

Полученное требование поездной диспетчер обязан записать в журнале диспетчерских распоряжений, указав время поступления и лицо, от которого оно поступило.

Все письменные требования, сообщения, телеграммы и телефонограммы должны сохраняться вместе с журналом диспетчерских распоряжений.

15.10 Приказ о закрытии перегона (пути) поездной диспетчер дает согласно заявки руководителя работ станциям, которые ограничивают перегон, и путевым постам, если они есть на перегоне, по одной из таких (примерных) форм:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*Для проведения таких-то работ ...путь перегона ... с ... ч. ... мин. закрывается для движения, кроме хозяйственных поездов, которые отправляются на закрытый перегон по заявке руководителя работ ...(указывается должность и фамилия) ...*

*ДНЦ (фамилия)".*



*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*Для предоставления помощи поезду № ..., что остановился на ... км, ... путь перегона ... с ... ч. ... мин. закрывается для движения всех поездов, кроме вспомогательного локомотива, который отправляется с станции ... для вывода поезда, который остановился, на станцию ...", или "для подталкивания поезда, который остановился, и следующего возвращения на станцию" .....*

*ДНЦ (фамилия)".*

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*Для проведения восстановительных работ на ... км ... путь перегона ... с ... ч. ... мин. закрывается для движения всех поездов, кроме восстановительных ...*

*ДНЦ (фамилия)".*

На двухпутных и многопутных перегонах, когда один из путей закрыт, по пути, которая осталась для поездов, которые отправляются в правильном направлении, а при двусторонней автоблокировке - в обоих направлениях, сохраняются существующие средства сигнализации и связи. При необходимости отправления поездов по пути, который остался, в неправильном направлении (если нет двусторонней автоблокировки) существующие средства сигнализации и связи по этому пути закрываются и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи и передачей приказа по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время ... (час. ... мин. ...)*

*В связи с закрытием ... пути с ... ч. ... мин. по ... пути перегона ... действие автоблокировки закрывается и устанавливается движение поездов по телефонной связи по правилам однопутного движения ...*

*ДНЦ (фамилия)".*

В зависимости от поездной обстановки приказ об установлении по оставшемуся пути, движения поездов по телефонной связи может быть объединен с приказом о закрытии пути.

Указанные приказы адресуются руководителям путевых или восстановительных работ, и причастным машинистам локомотивов, которые востребовали или предоставляют помощь.

15.11 Если одна из станций ограничивающих закрываемый перегон, находится в распоряжении поездного диспетчера соседней дирекции железнодорожных перевозок или железной дороги, тогда приказ на закрытие согласовывается с этим поездным диспетчером и выдается ему в копии.

15.12 Перед передачей приказа о закрытии перегона или отдельного пути поездной диспетчер обязан вызвать лично дежурных по станциям ограничивающих перегон, предупредить их о предстоящем закрытии, проверить присутствие лиц, ответственных за обеспечение безопасности движения в период выполнения работ в "окно", сообщить фамилию и должность руководителя работ, намеченный порядок пропуска поездов по оставшемуся пути, и прочие необходимые данные.

15.13 Открытие перегона или пути производится поездным диспетчером после получения сообщения об устранении возникших препятствий, окончании работ и освобождения перегона в порядке, предусмотренном в этой Инструкции.

Полученное сообщение поездной диспетчер обязан записать в журнал диспетчерских распоряжений, указав время его поступления, должность и фамилию лица, от которого оно получено. Письменное сообщение или телефонограмма об окончании работ и возможности движения поездов должны сохраняться вместе с журналом диспетчерских распоряжений.

15.14 Приказ об открытии перегона или пути поездной диспетчер дает станциям ограничивающим перегон, и путевым постам, если такие есть на перегоне, по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*Приказ № ... от ... числа отменяется. Движение поездов по ... пути перегона ... с ... ч. ... мин. восстанавливается по ... (указываются средства сигнализации и связи) ...*

*ДНЦ (фамилия)".*

15.15 Если на двухпутном перегоне, не оборудованном устройствами для двустороннего движения по блокировке по каждому пути (в том числе по показаниям локомотивного светофора), поездной диспетчер в порядке регулировки отправляет поезд по неправильному пути, то после проверки свободности этого пути станциям ограничивающим перегон, и путевым постам, если такие есть на перегоне, дается приказ по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*С... ч. ... мин. движение ... (четных или нечетных) поездов по ... пути перегона ... прекращается. Поезд № ... со станции отправьте по ... неправильному пути по телефонной связи по правилам однопутного движения.*

*... ДНЦ (фамилия)".*

Прежде чем передать такой приказ об отправлении по неправильному пути пассажирского поезда, в журнале диспетчерских распоряжений должен быть записан приказ дежурного по дирекции железнодорожных перевозок (старшего дорожного диспетчера службы перевозок или дорожного диспетчера соответствующего региона (района) дорожного центра управления службы перевозок по форме:

*Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*Поезд № ... со станции ... отправить по неправильному пути ДНЦО (ДГП) ..... (подпись и фамилия)".*

В случае пропуска по неправильному пути одного за другим двух или более поездов текст приказа соответственно изменяется, при этом в случае наличия на перегоне путевых постов они в случае необходимости могут быть использованы для разграничения поездов, которые попутно следуют по неправильному пути, что также указывается в приказе поездного диспетчера.

Получив приказ о пропуске поезда по неправильному пути дежурные по станциям обмениваются под контролем диспетчера телефонограммами по форме, предусмотренным в п. 9.11.6.

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

При отправлении по неправильному пути друг за другом нескольких поездов с разграничением путевыми постами дежурные по этим постам сообщают на соседние станции о прохождении поездов по форме:

*"Поезд № ... по неправильному пути проследовал в... ч. ... мин. ДСП поста".*

На двухпутных электрифицированных участках с односторонней путевой блокировкой, на которых применяется одностороннее ограждение съёмных подвижных единиц, отправление поезда в порядке регулирования по неправильному пути поездной диспетчер обязан предварительно согласовать с энергодиспетчером. Перечень таких участков устанавливается начальником железной дороги.

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

15.16 Перечень перегонов с наличием переездов, оборудованных автоматическими устройствами только для поездов следующих по правильному пути, а также перегонов, где есть улавливающие тупики, с указанием необходимых мероприятий по обеспечению безопасности движения при отправлении на таких перегонах поездов по неправильному пути, устанавливается приказом начальника железной дороги, при этом в приказе может быть предусмотрен порядок заблаговременного сообщения дежурных переездов о каждом отправленном поезде. С приказом должны быть ознакомлены машинисты поездных локомотивов и прочие причастные работники.

Машинисты поездов отправляемые в порядке регулирования по неправильному пути, обязаны обеспечить прохождение оборудованных односторонними автоматическими устройствами переездов, которые обслуживаются дежурным работником, - со скоростью, не более 40 км/ч., а тех, что не обслуживаются дежурным работником, - не более 25 км/ч.

После прохождения через переезд ведущего локомотива машинист имеет право повысить скорость движения, до установленной для данного перегона.

15.17 После получения с станции поездной телефонограммы (сообщения) о прибытии поезда по неправильной пути поездной диспетчер восстанавливает на перегоне нормальное движение передачей приказа по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*Приказ № ... от ... числа отменяется. Движение поездов по ... пути перегона ... с ... ч. ... мин. по ... пути перегона ... восстанавливается по ... (указываются средства сигнализации и связи.*

*ДНЦ ... (фамилия)".*

15.18 В случаях необходимости отправления с станции поезда с остановкой на перегоне, не предусмотренной графиком движения (для посадки и высадки людей, погрузка и разгрузка), с последующим прибытием на соседнюю станцию или возвращением на станцию отправления поездной диспетчер соответственно поездной обстановке дает разрешение станциям, которые ограничивают перегон, указывая время отправления поезда и продолжительность занятия ним перегона.

Машинистам локомотивов, а также работникам, которые руководят посадкой и высадкой людей, погрузкой и разгрузкой грузов, при отправлении таких поездов выдаются соответствующие предупреждения. После остановки на перегоне машинисты этих поездов продолжают движение по сигналам указанных работников.

Отправления хозяйственных поездов, специального самоходного подвижного состава на закрытые перегоны (пути) осуществляется в порядке, предусмотренном в разделе 11.

15.19 Получив сообщение о неисправности средств сигнализации и связи, пути или электроснабжение во время движения поездов на том или другом перегоне (пути), поездной диспетчер записывает его в журнал диспетчерских распоряжений и,

проверив через дежурных по станциям свободу перегона (пути), дает приказ об установлении движения по телефонным средствам связи по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*В связи с неисправностью автоблокировки с ... ч. ... мин. по (четному или нечетному) пути перегона (или на ... перегоне) действие автоблокировки прекращается. Устанавливается движение поездов по телефонным средствам связи по правилам ... (двухпутного или однопутного) движения  
... ДНЦ (фамилия)".*

15.20 При наличии на перегонах путевых постов приказ поездного диспетчера о переходе с одного вида связи на другой передается также дежурным по постам, при этом в зависимости от обстановки переход на другой вид связи может производиться на всем межстанционном перегоне или в отдельности на каждом свободном межпостовом перегоне.

15.21 После получения сообщения о восстановлении действия средств сигнализации и связи поездной диспетчер записывает его в журнал диспетчерских распоряжений и, проверив через дежурных по станциям свободу перегона (пути), дает станциям ограничивающим перегон, приказ по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*В связи с восстановлением действия ..... с... ч. ... мин. на перегоне ... (по ... пути перегона) восстанавливается движение поездов по сигналам (указываются средства сигнализации и связи).  
... ДНЦ (фамилия)".*

Из указанного времени станции переходят на то средство связи, которое будет предусмотрено в приказе поездного диспетчера.

На двухпутных перегонах, оборудованной автоблокировкой для движения в одном направлении, приказ о восстановлении действия автоблокировки может быть передан до освобождения перегона от поездов, отправленных по правильному пути.

15.22 Открытия или закрытия отдельных пунктов или вспомогательных постов, которые работают не круглые сутки, проводится в порядке, утвержденном начальником железной дороги, и оформляется приказом поездного диспетчера, который передается станциям, которые ограничивают перегон, по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*"Действие поста ... км с ... ч. ... мин. открыто (закрыто)  
... ДНЦ (фамилия)".*

15.23 На участках с электрической тягой поездной диспетчер должен работать во взаимодействии с энергодиспетчером и принимать меры относительно обеспечения нормальной работы устройств электроснабжения.

При повреждении контактной сети, отключении тяговых подстанций или снижении их мощности вместе с энергодиспетчером устанавливать наиболее рациональный порядок пропуска поездов на участках.

В период гололедицы и налипания мокрого снега по заявкам энергодиспетчера предоставлять окна для плавки на контактной сети гололедицы током высокого напряжения.

15.24 При неисправности поездной диспетчерской связи движение поездов проводится без участия поездного диспетчера. Связь относительно движения поездов осуществляется непосредственно между дежурными по станциям.

При неисправности поездной диспетчерской связи поездной диспетчер и дежурные по станциям делают соответствующие записи в журнале диспетчерских распоряжений.

О восстановление действия поездной диспетчерской связи поездной диспетчер сообщает все станции циркулярным приказом.

15.25 Порядок работы поездных диспетчеров на малодоельных участках, где штат работников службы перевозок на станциях не предусмотренный, устанавливается начальником железной дороги.

## **16. МАНЕВРОВАЯ РАБОТА НА СТАНЦИЯХ**

### **16.1 Общие положения**

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

- своевременное формирование и отправления поездов;
- своевременную подачу вагонов под грузовые операции и уборку их после завершения грузовых операций;
- наименьшие затраты времени на переработку вагонов;
- рациональное использование всех маневровых средств и технических устройств;
- бесперебойный прием поездов на станцию;
- безопасность движения, безопасность работников, связанных с маневрами, и сохранность подвижного состава.

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

В каждом маневровом районе работает, как правило, один маневровый локомотив. При необходимости работы в отдельных районах двух и больше маневровых локомотивов, порядок их работы, которая обеспечивает безопасность движения, указывается в техническо-распорядительном акте станции.

Локомотивы, которые выдаются на маневровую работу, должны быть исправными, иметь исправно действующие радиостанции, установленные сигналы и инвентарь.

16.1.3 Перевод нецентрализованных стрелок во время маневровых передвижений проводится дежурными стрелочного поста по распоряжению лица руководящего маневрами. Во время маневровых передвижений на станциях с электрической централизацией перевод стрелок осуществляется дежурным по станции или оператором поста централизации. В случае передачи стрелок с центрального на местное управление, а также во время выполнения маневров на нецентрализованных стрелках, которые не обслуживаются дежурным стрелочного поста, допускается перевод стрелок работниками составительских или локомотивных бригад, дежурными парков, дежурными по станциям, начальником станции, приёмсдатчиками груза и багажа, работниками локомотивного, вагонного депо и другими работниками.

Перечень станций, на которых перевод стрелок во время маневров разрешается указанными работниками, номера стрелок и порядок их перевода устанавливаются начальником дирекции железнодорожных перевозок (начальником железной дороги) и указываются в техническо-распорядительном акте станции.

Перед переводом централизованной стрелки обслуживающий её работник, должен убедиться (лично или из доклада другого работника) в том, что она не занята подвижным составом, а также в наличии проходов по смежным путям. При

электрической централизации свобода стрелочного перевода от подвижного состава устанавливается по показаниям контрольных приборов на аппарате управления. При неисправности или временном выключении этих приборов или перевода стрелок с маневровых колонок порядок проверки свободы стрелочного перевода от подвижного состава устанавливается в техническо-распорядительном акте станции.

Нецентрализованные стрелки (кроме размещенных на сортировочных путях, путях, где маневровая работа постоянно осуществляется серийными толчками, и стрелок, оборудованных шарнирно-коленчатыми замыкателями), могут во время маневров запираются на закладки.

16.1.4 "Основным средством передачи указаний в маневровой работе должна быть радиосвязь, а в необходимых случаях - устройства двусторонней парковой связи.

Подача сигналов при маневровой работе разрешается ручными сигнальными приборами" (п. 15.14 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

Составитель поездов должен иметь исправную носимую радиостанцию, и ручные сигнальные приборы: сигнальный свисток, желтый флажок, а в темное время поры - сигнальный фонарь. Устройства радиосвязи и двусторонней парковой связи, которая есть на станциях, должны использоваться для организации маневровой работы и обеспечение безопасности движения.

Указания и сообщения, которые передаются по радиосвязи и двустороннюю парковую связь, должны быть краткими и четкими. Тот, кто дал указание, обязан убедиться, что оно правильно воспринято машинистом маневрового локомотива и другими работниками (краткое повторение указания, передача в ответ соответствующего звукового сигнала и т.п.).

Для наиболее типичных указаний и сообщений о маневровой работе, которые передаются через радиосвязь и двустороннюю парковую связь, в случае необходимости устанавливается примерный регламент ведения переговоров, приведенный в Приложении 14.

Конкретное назначение устройств радиосвязи и двусторонней парковой связи и порядок пользования ими в каждом маневровом районе с определением работников, которым предоставлено право пользоваться этими устройствами, определяется в техническо-распорядительном акте станции.

Порядок эксплуатации радиосвязи и двусторонней парковой связи на станциях устанавливается Государственной администрацией железнодорожного транспорта Украины.

16.1.5 Дежурный по станции должен готовить маневровые маршруты соответственно плану маневровой работы.

Маневровый маршрут без изменения направления движения готовится, как правило, на весь путь следования маневрового состава. В случае невозможности приготовления такого маршрута дежурный по станции обязанный предупредить машиниста (руководителя маневров) о том, на какой путь или к какому светофору подготовлено часть маршрута.

Проезд маневрового светофора с запрещающим показанием или погасшим огнем при готовом маршруте разрешается по указанию дежурного по станции (поста), который передается машинисту маневрового локомотива лично, по радиосвязи, двусторонней парковой связи или через руководителя маневров.

16.1.6 Порядок и условия обеспечения безопасности движения при перестановке составов из парка в парк по соединительным путям или по вытяжным путям, устанавливается в техническо-распорядительном акте станции, при этом особое внимание должно быть обращено на обеспечение безопасности во время движения маневровых составов вагонами вперед.

В отдельных случаях в зависимости от местных условий (при последовательном расположении парков, оснащении маневровых локомотивов устройствами для отцепки их от вагона из кабины машиниста и т.п.) перестановка

составов из парка в парк может производиться без сопровождения работниками составительской бригады.

16.1.7 Вагоны с грузами отдельных категорий, которые нуждаются в особенной осторожности, в соответствии с Правилами перевозов грузов железнодорожным транспортом Украины, утвержденных приказом Министерства транспорта Украины от 21.11.2000 № 644 и зарегистрированных в Министерстве юстиции Украины за № 861/5082 от 24.11.2000 (с изменениями), Правил перевоза опасных грузов во время выполнения маневров должны иметь прикрытие от паровоза, который работает на твердом топливе, из вагонов с безопасными грузами или пустых вагонов и цистерн из-под безопасных грузов.

Нормы прикрытия в поездах и во время маневров указываются в перевозочных документах нанесением специального штампа, где цифрами указывается минимальное число вагонов прикрытия, например, 3/0-0-3-1, где:

- первая цифра - число вагонов прикрытия от ведущего локомотива в поездах (числитель - от паровоза на твердом топливе, знаменатель - от электровоза, тепловоза или паровоза на жидком топливе);

- вторая цифра - от подталкивающего локомотива в поездах;

- третья цифра - от вагонов с людьми в поездах;

- четвертая цифра - от паровоза на твердом топливе во время маневров;

- знак "0" (ноль) означает, что прикрытия не требуется.

16.1.8 Маневровые передвижения на ремонтных путях вагонных и локомотивных депо должны производиться под наблюдением и по личному указанию ответственного работника соответствующей службы.

16.1.9 На путях, где есть вагоны, с которыми проводятся технические или грузовые операции, маневры толчками не допускаются.

При неблагоприятных погодных условиях (сильный ветер, туман, метель), а также на неосвещенных путях маневровая работа может производиться с особой внимательностью, а в необходимых случаях - с пониженной скоростью.

16.1.10 Работа хозяйственных поездов и специального самоходного подвижного состава на путях станции проводится под руководством ответственного работника соответствующей службы (пути, сигнализации и связи и т.п.) или исполняющего обязанности составителя поездов.

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

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

16.1.11 Разъединения и соединения тормозных рукавов на станциях проводится работниками пунктов технического обслуживания вагонов или другими работниками, установленными, в зависимости от местных условий, технологическим процессом или технико-распорядительным актом станции.

*При выполнении маневров разъединения или соединения тормозных рукавов проводится составительскими бригадами.*

Разъединение и соединение тормозных рукавов при отцепке от состава и прицепке к составу поездного локомотива производит локомотивная бригада, а при обслуживании локомотива одним машинистом выполнения этих операций выполняет осмотрщик вагонов.

При прицепке пассажирских вагонов к транзитному пассажирскому поезду соединение тормозных рукавов производится осмотрщиком вагонов.

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

На главных, приемоотправочных и сортировочных путях станции передвижения вагонов вручную запрещается.

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

В случае передвижения вагонов вручную не допускается:

- передвигать их с скоростью более 3 км/ч., причем вагоны должны быть обязательно сцеплены;
- выкатывать их за предельный столбик в направления главных и приемоотправочных путей;
- начинать передвижения, не имея тормозных башмаков;
- подкладывать для торможения под колеса шпалы, камень, ломы и прочие предметы.

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

Порядок передвижения вагонов кабестанами, электрошпилями и другими механическими средствами в зависимости от местных условий устанавливается специальными инструкциями, которые утверждаются начальником железной дороги.

## **16.2 Руководство маневровой работой**

16.2.1 "Маневры на станционных путях могут осуществляться по распоряжению только одного из работников - дежурного по станции, маневрового диспетчера, дежурного сортировочной горки или парка, а на участках, которые оборудованные диспетчерской централизацией, - поездного диспетчера. Распределение обязанностей по распоряжению маневрами определяется в техническо-распорядительном акте станции" (п. 15.13 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

Движением локомотива, который выполняет маневры, должен руководить один работник - руководитель маневров - составитель поездов, ответственный за правильное их выполнение.

На сортировочных горках движением маневровых локомотивов может руководить дежурный горки.

На промежуточных станциях маневровая работа может проводиться под руководством составителя поездов. Маневровыми передвижениями локомотива (специального самоходного подвижного состава), который не обслуживается составительской бригадой, руководит работник имеющий право распоряжаться проведением маневров в данном районе, или по его указанию сигналист (дежурный стрелочного поста). К руководству маневровыми передвижениями в этих условиях могут привлекаться также начальники станции, их заместители или другие работники в порядке, установленном начальником железной дороги.

16.2.2 Маневровая работа выполняется составителем поездов или составительской бригадой (составителем поездов и его помощником). В зависимости от местных условий назначения для проведения маневров составительской бригады или одного составителя устанавливается начальником железной дороги.

Расстановка работников, занятых на маневровой работе, производится руководителем маневров.

Обслуживание одним машинистом маневрового локомотива должно производиться с разрешения начальника железной дороги в зависимости от типа локомотива и местных условий.



16.2.3 Составитель поездов должен получать задачу на маневровую работу только от одного лица, которое распоряжается маневрами.

Задача на маневровую работу должна быть выдана четко и ясно и доведена руководителем маневров к каждому причастному работнику.

Если в процессе производства маневров возникает необходимость изменить намеченный план работы, то с характером этих изменений должны быть заблаговременно ознакомлены все работники, принимающие участие в маневрах.

16.2.4 Передвижения маневрового локомотива (с вагонами или без вагонов) с одного маневрового района в другой, из одного парка в другой, с одного станционного пути на другой допускается только с разрешения дежурного по станции (дежурного горки) или маневрового диспетчера после предварительного согласования с соответствующим дежурным по посту (парку), в район которого предполагается передвижение, или с составителем поездов, работающим в этом районе.

### **16.3 Обязанности работников при проведении маневров**

16.3.1 "Руководитель маневров обязан:

- довести план маневровой работы к локомотивной бригаде;
- точно и своевременно выполнять задачи относительно выполнения маневровой работы;

- обеспечивать правильное расположение и согласованность действий всех работников, которые принимают участие в выполнении маневров, на основе ознакомления их с планом и способами выполнения предстоящей маневровой работы;

- формировать поезда в точном соответствии с требованиями этих Правил и соответствующих инструкций и указаний Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины;

- организовать маневровую работу так, чтобы были обеспечены безопасность движения, личная безопасность работников, которые задействованы на маневрах, сохранение подвижного состава и груза. Маневры с вагонами, которые заняты людьми, негабаритными и грузами класса опасности 1 (ВМ), выполнять с особой осторожностью" (п. 15.23 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

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

16.3.2 Перед началом маневровой работы руководитель маневров обязан:

- а) убедиться, что все работники, которые принимают участие в маневрах, в том числе и локомотивная бригада в полном составе, находятся на своих местах;

- б) ознакомить машиниста и работников станции, которые принимают участие в маневрах, с планом будущих маневров и порядком его выполнения;

- в) проверить, нет ли препятствий для передвижения вагонов (тормозных башмаков под колесами и т.п.).

16.3.3 Задача дежурного стрелочного поста или оператора поста централизации о приготовление маневрового маршрута на тот или другой путь, руководитель маневров может передавать лично, по радиосвязи, двусторонней парковой связи, свистками локомотива, ручным свистком или другими средствами в зависимости от технической оснащённости станции в порядке, установленном в техническо-распорядительном акте станции.

16.3.4 В процессе работы руководитель маневров обязан:

- а) четко и своевременно подавать сигналы и передавать указания, которые касаются маневровых перемещений;

б) следить за своевременной и правильной подготовкой стрелок для маневровых передвижений, своевременной и правильной подачей сигналов операторами постов централизации, дежурными стрелочных постов и машинистом локомотива;

в) находиться в таком месте, откуда обеспечивается наилучшая видимость сигналов, состава производящего маневры, и маршрута его передвижения; в случае отсутствия радиосвязи с машинистом локомотива (из-за неисправности, если локомотив не оборудован маневровой радиосвязью) находиться в таком месте, откуда обеспечивается видимость машинистом или его помощником ручных сигналов, которые им подаются;

г) во время движения по станционным путям вагонами вперед находиться, как правило, на первой по движению специальной подножке (переходной площадке, тамбуре), а в случае невозможности - идти по междупутью или обочине пути впереди вагонов, которые осаживаются, следить за показаниями маневровых светофоров, сигналами, которые подаются, положением стрелок в маршруте, отсутствием препятствий и людей на пути; в случае необходимости - принимать меры к остановке маневрового состава. В необходимых случаях при отсутствии радиосвязи привлекать для передачи сигналов операторов постов централизации, дежурных стрелочных постов и других работников станции;

д) во время проведения маневров с большими составами в кривых участках пути или в условиях плохой видимости (туман, метель, снегопад и т.п.) принимать дополнительные меры относительно обеспечения безопасности: чаще передавать сигналы и указания по радиосвязи или двусторонней парковой связи;

е) не допускать пропуска подвижного состава по взрезанной стрелке впредь до ее осмотра и ремонта;

ж) прежде чем подъехать к составу, убедиться в отсутствии сигналов ограждения;

з) не допускать оставления вагонов без закрепления или с закреплением менее установленной в техническо-распорядительном акте станции нормы независимо от предполагаемого времени стоянки этих вагонов;

и) не допускать передвижений маневровых составов (с локомотивом впереди ли вагонами вперед), не убедившись в том, что все вагоны сцеплены между собой и с локомотивом;

к) во время маневров толчками своевременно принимать меры, исключающие возможность движения отцепов в обратном направлении или выходе вагонов за предельный столбик на противоположном конце пути;

л) если во время маневров толчками или при надвиге составов на горку расцепные рычаги по условиям работы устанавливаются в положение "на буфер", то после отделения отцепа от состава немедленно устанавливать рычаги в нормальное положение;

м) при заезде маневрового локомотива (одиночного или с вагонами) на тот или иной занятый вагонами путь для отцепки или прицепки других вагонов, а также при сжатии вагонов, которые стоят, для расцепления не допускать выполнения этих операций, не убедившись в надежном закреплении вагонов с противоположной от маневрового локомотива стороны;

н) если к группе вагонов, стоящей на том или другом пути, 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 увеличенное количество вагонов;

о) перед передвижением маневрового состава в местах погрузки и разгрузки грузов убедиться в отсутствии препятствий для движения;

п) маневры с вагонами, погрузка и разгрузка которых закончены, производить только после согласования с работником, распоряжающимся погрузочно-разгрузочными операциями;

р) при выполнении маневровой работы работниками составительских бригад запрещается находиться на специальной подножке вагона возле высоких платформ, в негабаритных, опасных местах, перечень которых устанавливается инструкцией по охране труда.

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

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

16.3.6 Дежурный по станции, маневровый диспетчер или дежурные горки при необходимости проведения маневров с вагонами, занятыми людьми или гружеными опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами), а также грузами класса опасности I (ВМ), а также опасными грузами других классов, которые имеют в перевозочных документах штампели «Не спускать из горы», «Спускать из горы осторожно», обязаны доложить об этом составителю поездов, а последний - своему помощнику и машинисту маневрового локомотива.

16.3.7 Во время проведения маневров в местах работы ремонтных бригад (путевых, СЦБ), с пересечением переездов, возле пассажирских платформ, на путях грузовых составов, грузовых районов, составов топлива, вагонных и локомотивных депо, на территории заводов, мастерских и т.п. составительские и локомотивные бригады должны проявлять особую внимательность, своевременно подавать звуковые сигналы при приближении состава к людям, которые находятся возле пути или на платформах, а также предупреждать о движении состава людей, которые работают на погрузке, разгрузке, ремонте пути, вагонов и т.п..

#### **16.3.8 Локомотивная бригада при выполнении маневров обязана:**

- точно и своевременно выполнять задачи на маневровую работу;
- внимательно следить за сигналами, которые подаются, точно и своевременно выполнять сигналы и указания о передвижениях;
- внимательно следить за людьми находящимися на путях, положением стрелок и размещением подвижного состава;
- обеспечивать безопасность выполнения маневров и сохранение подвижного состава;
- обеспечивать в маневровом составе надежное и правильное соединения локомотива с первым вагоном.

**"Запрещается машинисту локомотива, специального самоходного подвижного состава, выполняющего маневры, приводить в движение локомотив или специальный самоходный подвижный состав без получения указания руководителя маневров лично, по радиосвязи, устройству двусторонней парковой связи или сигнала, который подается ручными сигнальными приборами.** Кроме указания или сигнала руководителя маневров, к выезду на стрелки централизованных маневровых маршрутов машинист должен убедиться в наличии показания маневрового светофора разрешающего движение, а на нецентрализованные стрелки - получить от дежурного стрелочного поста сигнал или сообщение (лично, по радиосвязи, устройству двусторонней парковой связи) о готовности стрелок к маневровым передвижениям. Из-за отсутствия маневровых светофоров перед выездом на централизованные стрелки машинист должен получить сообщение о готовности стрелок для маневровых передвижений от дежурного по станции (лично, по радиосвязи, устройству двусторонней парковой связи или переданное через руководителя маневров).

На станциях с электрической централизацией стрелок и сигналов в случаях передачи стрелок из центрального на местное управление выезд на стрелки разрешается по указанию или сигналом работника, на который положен переводение этих стрелок" (п. 15.15 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

Локомотивные бригады, которые работают со сборными, вывозными, передаточными и хозяйственными поездами, а также выделенные для проведения маневровой работы на станциях участков составительские бригады, бригады специального самоходного подвижного состава (далее – бригады ССПС), локомотивные бригады моторвагонного подвижного состава, причастные работники структурных подразделений хозяйств пути; сигнализации и связи; электроснабжения; вагонного; локомотивного; пригородных пассажирских перевозок; строительно-монтажных работ и гражданских сооружений и других структурных подразделений и предприятий железных дорог, которые имеют специальный самоходный подвижной состав, – должны знать порядок маневровой работы на станциях в пределах зон обслуживания, что отмечены в ТРА этих станций. Конкретный порядок их ознакомления с условиями маневровой работы, отмеченными в ТРА станций, определяется начальником железной дороги.

Проверка знаний локомотивных бригад требований ТРА возлагается на начальника депо; бригад ССПС и причастных работников хозяйств пути, сигнализации и связи, электроснабжения, вагонного, пригородных пассажирских перевозок, строительно-монтажных работ и гражданских сооружений и других структурных подразделений и предприятий железных дорог, которые имеют специальный самоходный подвижной состав, – на начальников соответствующих структурных подразделений, предприятий железных дорог; составительских бригад станций, которые работают с сборными, передаточными, хозяйственными поездами на станциях участков, – на начальников отделов перевозок (ДНН).

Проверка знаний осуществляется комиссиями согласно Положению о порядке изучения и проверки знаний нормативных актов по безопасности движения поездов и маневровой работы работниками железнодорожного транспорта Украины.

Списки локомотивных бригад, бригад ССПС, составительских бригад, которые имеют право на выполнение маневровой работы на станциях в пределах зон обслуживания, за подписью руководителей соответствующих структурных подразделений, предприятий железных дорог предоставляются начальникам станций. Оригиналы списков должны находиться у начальников станций, а их копии – у дежурных по станциям.

Для ознакомления локомотивных бригад, бригад ССПС, причастных работников, составительских бригад с ТРА, изменениями и дополнениями к ним определенные соответствующими руководителями рабочие места причастных работников в службах, структурных подразделениях и предприятиях железных дорог подключаются к действующей информационной базе ТРА станций, размещенной на Интранет-сервер Укрзалізници.

В случае невозможности подключения определенных рабочих мест причастных работников к действующей информационной базе ТРА станций, размещенной на Интранет-сервер Укрзалізници, порядок предоставления ТРА станций, изменений и дополнений к нему структурным подразделениям и предприятиям железной дороги устанавливается начальником железной дороги

Проверка знаний помощников машиниста исполняющих обязанности составителя поездов по совместительству, требований технико-распорядительных актов, технологических процессов работы станций, возлагается на начальника депо. Проверка знаний осуществляется в комиссиях, установленных приказом Министерства транспорта и связи.

Машинисту локомотива выполняющему маневры, не разрешается приводить в движение локомотив для выезда с путей, на которых остаются вагоны, без получения сообщения от руководителя маневров о закреплении вагонов, которое передается по радиосвязи, двусторонней парковой связи, через другого работника, который принимает участие в маневрах, или лично с выполнением положений, установленных в п. 16.4.12.

Начальнику депо запрещается направлять на станцию для выполнения маневровой работы локомотивные бригады, не ознакомленные с ТРА.

Управление локомотивом во время маневров осуществляется машинистом. Машинист может доверять управление локомотивом помощнику машиниста или дублеру лишь под своим контролем.

16.3.9 Во время движения вагонами вперед руководитель маневров должен подавать сигнал о начале движения с следующим выездом на стрелки лишь убедившись в том, что маневровый светофор находится в открытом положении или после получения сигнала (сообщения) от дежурного стрелочного поста, ДСП, оператора поста централизации о готовности стрелок для маневрового перемещения.

16.3.10 Машинист одиночного локомотива во время следования по станционным путям руководствуется сигналами или сообщением дежурного по станции, операторов постов централизации, дежурных стрелочных постов, которые передаются непосредственно машинисту локомотива, или показаниями маневровых светофоров.

Машинист маневрового одиночного локомотива, кроме того, перед приведением локомотива в движение должен согласовать действия с руководителем маневров.

16.3.11 Сигналы, которые подаются, а также указания, полученные по радиосвязи, или устройств двусторонней парковой связи машинист обязан подтверждать свистком локомотива или коротким 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.

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

16.3.13 Дежурные стрелочных постов, операторы постов централизации во время проведения маневров обязаны:

а) правильно и своевременно переводить стрелки по маршруту, указанным руководителем маневров;

б) после перевода стрелки дежурный стрелочного поста должен запереть ее на закладку (кроме случаев, предусмотренных в п. 16.1.3) и убедиться, что остряк плотно прилегает к рамному рельсу;

в) перед подачей сигнала или передачей сообщения о передвижении маневрового состава проверять правильность положения стрелок в маневровом маршруте;

г) четко и своевременно передавать машинисту и составителю поездов сигналы и сообщения;

д) внимательно следить за передвижениями маневрового состава, указаниями и сигналами, которые передаются, своевременно выполнять требования этих указаний и сигналов.

## 16.4 Закрепление вагонов

16.4.1 "Подвижный состав на станционных путях может размещаться в границах, которые обозначены предельными столбиками.

Составы поездов стоящие на станционных путях без локомотива, локомотивы и мотор-вагонный подвижный состав в нерабочем состоянии, а также вагоны и специальный самоходный подвижный состав должны быть надежно закреплены от ухода тормозными башмаками, ручными тормозами или другими средствами закрепления, которые определяются Государственной администрацией железнодорожного транспорта Украины.

У вагонов, стоящих на станции и не занятых под грузовыми операциями, а также находящиеся под очисткой, дезинфекцией и в ремонте, двери должны быть закрыты (п. 15.21 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

Закрепления вагонов на станционных путях должно проводиться соответственно нормам и правилам, приведенных в приложении 2.

Порядок закрепления вагонов и составов в зависимости от местных условий указывается в техническо-распорядительном акте станции, где должно быть установлено, как должны закрепляться на каждом пути вагоны и составы поездов, кто должен выполнять эти операции, а также изымать средства закрепления из-под вагонов или отпускать ручные тормоза и кому докладывать о выполнении указанных операций.

16.4.2 Составы поездов, группы или отдельные вагоны, остающиеся на станционных путях, во всех случаях должны закрепляться тормозными башмаками, которые должны укладываться под разные оси состава (групп или отдельных вагонов) таким образом, чтобы носок полоза башмака касался обода колеса до отцепки локомотива по нормам, предусмотренными в техническо-распорядительном акте станции. На путях с уклонами, которые не превышают 2,5 ‰, разрешается во время смены локомотивов пассажирских поездов использовать для закрепления состава автотормоза поезда на протяжении не более 15 минут. В случае невозможности смены локомотивов на протяжении указанного времени состав может быть закреплен тормозными башмаками за установленной нормой.

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

16.4.4 Вагоны, которые прибыли на станцию для продолжительной стоянки (больше 24 ч.) (например, в резерве, в ожидании подачи на ВРЗ и т.п.), должны быть поставлены на пути с уклоном, который не превышает 0,002,5 ‰, изолированные от маршрутов следования поездов. Закрепления таких вагонов должно выполняться с накатом вагонных колес на тормозные башмаки. Правильность и надежность закрепления должно проверяться начальником станции, его заместителем или дежурным по станции.

16.4.5 При временном оставлении (до одних суток) грузовых поездов на промежуточных станциях без локомотива или с локомотивом, приведенном в нерабочее состояние (оставлен без локомотивной бригады), их закрепление осуществляется по нормам, предусмотренным в техническо-распорядительном акте станции для соответствующего пути с накатом вагонных колес на тормозные башмаки. Правильность и надежность закрепления составов таких поездов должно проверяться начальником станции или его заместителем, которые по указанию поездного диспетчера заблаговременно вызываются на станцию и докладывают ему о проведенной проверке правильности закрепления. При невозможности вызова указанных руководителей правильность и надежность закрепления проверяется лично дежурным по станции, которая докладывает об этом поездному диспетчеру.

16.4.6 Не допускается оставление без локомотива составов поездов на промежуточных станциях или отдельных станционных путях с уклоном превышающем 2,5 %.

Перечень таких станций и станционных путей устанавливается приказом начальником железной дороги.

На сортировочных, участковых и грузовых станциях, где по технологии работы невозможно перерабатывать вагонопотоки без отцепки локомотива, на путях не оборудованных устройствами, предупреждающими выход вагонов на маршруты приема и отправления поездов на близлежащий перегон, составы закрепляются по нормам, рассчитанными по формуле (2) Приложения 2.

На путях, оборудованных предохранительными устройствами, закрепление осуществляется по нормам Приложения 2 в зависимости от рода составов.

16.4.7 Маневры на станционных путях, расположенных на уклонах, где создается опасность выхода подвижного состава на перегон, выполняется с постановкой локомотива со стороны уклона с включением и опробованием автотормозов вагонов. При невозможности постановки локомотива со стороны уклона маневры на таких путях должны выполняться путем осаживания, автотормоза вагонов должны быть включены и опробованы.

Порядок выполнения маневров обеспечивающий безопасность движения на станциях, имеющих такие пути, устанавливается этой Инструкцией и отмечается в техническо-распорядительном акте станции" (п. 15.18 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

Во время проведения маневров на путях, расположенных на уклонах, во всех случаях должны соблюдаться меры предосторожности (постановка стрелок в изолирующее положение, укладка башмаков под отдельные отцепы и т.п.), что исключает возможность столкновений отцепленных вагонов с маневровым составом, а также выхода вагонов на маршруты следования поездов или в другие маневровые районы.

Перечень районов и путей, размещенных на уклонах, где при маневрах возникает опасность выхода подвижного состава, а также дополнительные меры относительно обеспечения безопасности движения, которые необходимо соблюдать в этих районах во время маневров, отмечаются в техническо-распорядительных актах станций.

16.4.8 В тех случаях, когда состав поезда, оставляемый на промежуточной станции без локомотива, расцепляется и разъединяется для обеспечения прохода пассажиров, каждая часть этого состава должна закрепляться тормозными башмаками по норме, которая отвечает фактическому профилю того отрезка пути, где будет стоять отцепленная часть состава.

16.4.9 В районах примыкания подъездных и соединительных путей для предупреждения самопроизвольного выхода подвижного состава на станцию или перегон дежурные по станциям, составительские бригады, дежурные стрелочных постов после заезда (выезда) на примыкание обязаны немедленно устанавливать стрелки (в том числе централизованные) предупредительных тупиков и охранные, сбрасывающие башмаки или стрелки в нормальное положение.

16.4.10 Получив сообщение об ожидаемом сильном ветре или в случае возникновения такого ветра, если сообщение об этом не было передано, работники станций, каждый на своем посту, обязаны проверить надежность закрепления подвижного состава от выхода и положить дополнительно тормозные башмаки соответственно п. 10 Приложения 2.

16.4.11 В случае возникновения опасности выхода подвижного состава на перегон работники станции обязаны немедленно использовать все имеющиеся средства, которые находятся в их распоряжении, для его остановки. При выходе подвижного состава на перегон дежурный по станции обязан, используя все средства, находящиеся в

его распоряжении, сообщить об этом машинистам поездов, находящихся на перегоне, поезвному диспетчеру, дежурным по путевым постам соседней станции, переездов и других работников, чтобы задержать встречные поезда и принять меры к остановке ушедшего подвижного состава.

16.4.12 Во время выполнения операций по закреплению подвижного состава на станционных путях необходимо прiderживаться таких основных положений, которые обеспечивают взаимный контроль работников:

**А. При закреплении составов поездов:**

- на главных и приемо-отправочных путях руководство и контроль за закреплением выполняет дежурный по станции, а в отдельных маневровых районах - маневровый диспетчер;

- дежурный по станции может разрешить отцепку локомотива только после того, как убедится в правильности закрепления состава или из доклада исполнителя этой операции, или лично;

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

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

- дежурный по станции может дать указание об изъятии тормозных башмаков только после того, как убедится из доклада машиниста, по радиосвязи или через работника станции, в фактической прицепке локомотива к составу.

**Б. При маневровой работе:**

- при проведении маневров ответственность за закрепление подвижного состава несет руководитель маневров, который обязан при запросе о разрешении на выезд с пути (из данного маневрового района) докладывать дежурному по станции или маневровому диспетчеру о закреплении подвижного состава;

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

- дежурный по станции (маневровый диспетчер) убеждается в соответствии переданных машинистом и руководителем маневров сообщений о закреплении вагонов согласно норм, установленных техническо-распорядительным актом станции для конкретного пути и дает разрешение на выезд локомотива (маневрового состава) с пути (из данного маневрового района);

- порядок и последовательность выполнения операций по закреплению подвижного состава с указанием конкретных работников, которые выполняют и докладывают о её выполнении, предоставляется в техническо-распорядительном акте станции, а порядок торможения отцепов и закрепление подвижного состава на сортировочных путях предоставляется в Приложении к ТРА - инструкции по работе сортировочной горки.

Регламент выполнения операций по закреплению подвижного состава на станционных путях приведен в Приложении 15.



## **16.5 Скорости во время маневров**

### **16.5.1 Маневры производятся со скоростью:**

60 км/ч. - во время следования свободными путями отдельных локомотивов и локомотивов с вагонами, которые прицепленные сзади, с включенными и опробованными авторормозами;

40 км/ч. - при условии движения локомотива с вагонами, которые прицепленные сзади, а также при следовании одиночного специального самоходного подвижного состава или с прицепленными к нему вагонами сзади по свободным путям;

25 км/ч. - при условии движения вагонами вперед по свободным путям, а также восстановительных и пожарных поездов;

15 км/ч. - при условии движения с вагонами, которые заняты людьми, а также с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности 4-го, 5-го и 6-го степеней и сверхнегабаритными в указанных зонах;

5 км/ч. - при условии маневров толчками, в случае следования одного отцепа вагонов к другому в подгорочном парке;

3 км/ч. - при условии подхода локомотива или специального самоходного подвижного состава (с вагонами или без них) к вагонам, а также в случае подхода других отцепов с грузами отдельных категорий.

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

Движение маневровых составов и одиночных локомотивов с скоростью 60, 40, и 25 км/ч. может осуществляться только в тех случаях, когда машинист предупрежден о свободности пути. Если машинист не уведомлен о свободности пути, то он должен следовать с особой внимательностью и скоростью, которая обеспечила бы своевременную остановку в случае появления препятствия для дальнейшего движения.

## **16.6 Маневры на сортировочных горках и вытяжных путях**

16.6.1 На станциях, которые имеют горочные устройства для сортировки вагонов, маневры должны проводиться соответственно Инструкциям, утвержденных начальником дирекции железнодорожных перевозок (начальником железной дороги), в которых отображается также порядок пользования устройствами автоматизации процесса расформирования составов. Инструкции являются прибавлением к ТРА.

В инструкциях по работе сортировочных горок должны предусматриваться также мероприятия, которые исключают возможность выхода вагонов с сортировочных путей в противоположную от сортировочной горки горловину (замыкание ограждающих тормозных башмаков, торможения отцепов в глубине парка, согласованность действий между работниками сортировочной горки и сортировочного парка и т.п.).

16.6.2 Перед роспуском вагонов с сортировочной горки дежурный горки обязан:

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

б) ознакомиться с планом будущего роспуска, последовательностью размещения отцепов, количеством вагонов в каждом отцепе, ходовыми качествами отцепов, наличием вагонов, которые требуют особой осторожности при роспуске, длиннобазных (что имеют расстояния между центрами осей внутренних колесных паров более 11,3 м) и другими необходимыми данными;

в) установленным на данной станции порядком обеспечить ознакомление с характером будущего роспуска других работников, которые принимают участие в

сортировке вагонов (операторов распорядительного и исполнительного постов, составителя поездов, регулировщика скорости движения вагонов и др.);

г) включить устройства автоматизации сортировочной работы;

д) проверить срабатывание всех тормозных устройств.

16.6.3 Дежурный по горке, операторы распорядительного и исполнительных постов, составители поездов, регулировщики скорости движения вагонов в процессе роспуска должны регулировать скорость надвига и степень торможения вагонов в зависимости от заполнения сортировочных путей, условий прохождения отцепов стрелочной зоне и на подгорочных путях, размеров отцепов, очередность назначения отцепов по путям сортировочного парка и т.п.

В процессе роспуска дежурный по горке, операторы распорядительного и исполнительных постов должны следить за движением отцепов, проверять правильность их следования по путям сортировочного парка, контролировать работу устройств автоматизации сортировочной работы и в зависимости от обстановки, которая сложилась, в случае необходимости корректировать их работу.

16.6.4 Все работники, принимающие участие в роспуске, во время спуска с горок таких отцепов, а также во время роспуска любых отцепов на пути, где находятся вагоны с грузами, которые требуют особой осторожности, должны быть внимательными, обеспечивать безопасность роспуска и сохранность подвижного состава. Скорость надвига, а также силу торможения на замедлителях регулировать с учетом создания необходимых интервалов между отцепами и строгого соблюдения установленных скоростей при соударении этих вагонов с другими вагонами.

В случае нахождения на сортировочных горках вагонов с грузами класса опасности 1 (ВМ), цистерн (цистерн-контейнеров) с капнувшими газами маневровые диспетчеры и дежурные сортировочных горок обязаны вести точный учет путей, на которых такие вагоны расположены.

В процессе роспуска дежурный по горке (оператор распорядительного поста) или горочный составитель по двусторонней парковой связи или по другим видам связи должны информировать операторов исполнительных постов, регулировщиков скорости движения вагонов, дежурных стрелочных постов об отцепках, которые требуют особой осторожности, загруженными взрывчатыми материалами, вагонов с проводниками, животными и др.

Вагоны со взрывчатыми материалами, а также вагоны из состава военного транспорта, в перевозочных документах которых есть штампель «Не спускать с горки», цистерны с сжиженными газами и пустые цистерны из-под сжиженного газа после постановки их на сортировочные пути, должны быть немедленно ограждены со стороны горки или маневровой вытяжки двумя предохранительными тормозными башмаками, которые укладываются на оба рельса через 25 м один от другого таким образом, чтобы общее расстояние от огражденных вагонов с взрывчатыми материалами до тормозного башмака, который расположен первым от сортировочных устройств, было не менее 50 м.

Следующие отцепы, направляющиеся на эти пути, должны быть остановлены до места расположения предохранительных тормозных башмаков с накоплением группы с безопасными грузами не менее 10 вагонов.

Нормальный режим роспуска вагонов или их направления во время маневров толчками на такие пути восстанавливается только в том случае, когда вагоны с взрывчатыми материалами (или вагоны транспортеры) прикрыты этой группой вагонов, предварительно соединенной с ними. Если расстояние от огражденных вагонов с взрывчатыми материалами или вагонов транспортеров, в перевозочных документах которых есть штампель "Не спускать с горки" до конца парковой тормозной позиции со стороны горки или вытяжки менее чем 50 м, то следующие отцепы на эти пути направляются только осаживанием.

Вагоны со взрывчатыми материалами и веществами, имеющие в перевозочных документах штампель "Не спускать с горки", можно распускать с сортировочных горок и производить с ними маневры толчками. Скорость соударения этих вагонов при сцеплении с другими вагонами должна не превышать 5 км/ч.

Порядок информирования работников о наличии в составе, который распускается, и на путях сортировочного парка вагонов с грузами отдельных категорий, указан в Правилах перевозок грузов, Правилах перевозок опасных грузов, которые требуют особой осторожности, устанавливается местными Инструкциями.

16.6.5 Запрещается выполнять маневры толчками и распускать с горки:

- вагоны, которые сопровождают грузы;
- вагоны с грузами отдельных категорий, указанных в Правилах перевозок грузов и Правилах перевозок опасных грузов;
- платформы и полувагоны, которые загруженные грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й и 6-й степеней и грузами с верхней негабаритностью 3-ей степени и сверхнегабаритными, а также груженые транспортеры;
- локомотивы в недействующем состоянии, моторвагонный подвижный состав, составы рефрижераторных поездов, пассажирские вагоны, краны на железнодорожном ходу;
- вагоны и специальный подвижный состав, который имеют трафарет "С горки не спускать";
- вагоны с неисправностями, которые угрожают безопасности движения.

Указанный подвижный состав может направляться через сортировочную горку только с маневровым локомотивом" (п. 15.19 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

Маневры с вагонами (транспортерами), загруженными грузами боковой и нижней негабаритности 4-го, 5-го, 6-го степеней и сверхнегабаритными в указанных зонах, выполняются с скоростью не более 15 км/ч.

"Запрещается пропускать через сортировочные горки: груженые и порожние транспортеры, которые имеют 12 и более осей; груженые транспортеры сцепляющегося типа грузоподъемностью 120 т (код типа 3960 и 3961) при наличии в сцепе одной или двух промежуточных платформ, а также подвижной состав, который имеет трафарет "Через горку не пропускать".

Скорость роспуска вагонов на сортировочных горках при разных показаниях сигналов горочных светофоров, а также условия, обеспечивающих сохранность подвижного состава, безопасность движения, определяются начальником железной дороги в зависимости от технического оснащения горок и местных условий.

Скорость подхода отцепа вагонов к другому отцепу в подгорочном парке должно быть не более 5 км/ч., а для грузов, которые требуют особой осторожности соответственно Правил перевозок грузов, а также Правил перевозок опасных грузов - не более 3 км/ч.

Если в перевозочных документах на вагонах с взрывчатыми материалами или на вагонах из состава военного транспорта есть штампель «Не спускать с горки» или на вагонах и специальном подвижном составе есть трафарет «Не спускать с горки», то маневры с ними проводятся только осаживанием или "съёмом" локомотивом с стороны подгорочного парка с соблюдением норм прикрытия с особой осторожностью, без толчков и резких остановок. Скорость соединения таких вагонов и специального подвижного состава при их сцеплении с другими вагонами или локомотивом не должна превышать 3 км/ч. Пропуск их через сортировочную горку проводится только с локомотивом.

Во время роспуска из сортировочных горок 12 и 5-вагонных секций, а также автономных вагонов с машинным охлаждением соударение их с вагонами, которые

стоят на путях подгорочного парка, а также следующих отцепов с ними не допускается. Роспуск указанных вагонов может проводиться при желтом огне горочного светофора.

16.6.6 Перед роспуском с горки вагонов с проводниками (командами), которые сопровождают груз или животных, а также перед началом проведения маневров толчками с такими вагонами проводники и команды должны быть предупреждены составителями поездов о следующих маневрах.

16.6.7 Каждый регулировщик скорости движения вагонов в процессе роспуска обязан следить за наличием вагонов на том или другом сортировочном пути и при его заполнении раньше времени сообщить об этом старшего регулировщика, дежурного по горке или горочного составителя.

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

а) к началу роспуска состава находиться на путях, которые ими обслуживаются;

б) внимательно следить за сообщениями и командами, которые подаются дежурным по горке, по сигналам, которые подаются составителем поездов или машинистом локомотива;

в) расчетливо тормозить вагоны, обеспечивая наиболее полное использование вместительность путей и безопасный подход отцепов к вагонам, которые стоят на путях подгорочного парка. Во время роспуска из горки больших отцепов дополнительные тормозные башмаки подкладываются под колесные пары с помощью башмаконакладывателя или специальной вилки;

г) во время заезда на путь локомотива для соединения вагонов по указанию составителя поездов или дежурного горки изымать из-под вагонов тормозные башмаки;

д) помогать регулировщикам скорости движения вагонов, которые обслуживают соседние пути при интенсивном следовании отцепов района их работы.

16.6.8 Во время торможения вагонов на станционных путях запрещается устанавливать тормозные башмаки:

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

б) перед крестовиной стрелочного перевода;

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

г) на внешний рельс кривой.

16.6.9 Запрещается пользоваться тормозными башмаками с:

- согнутым полозом;

- трещиной на полозе, упорной пластине или головке;

- отсутствующей ручке;

- ослабленным креплением ручки с головкой или головки с полозом;

исправными с:

- отсутствующим тавром на полозе;

- загрязненным, замасленным или заледенелым полозом;

- тавром на полозе другого предприятия.

Тормозные башмаки, использующиеся на станциях для закрепления подвижного состава, должны быть выкрашены в черный цвет, иметь на горизонтальной поверхности и обеих бортах полоза четыре поперечных полосы, которые наносятся масляной краской белого цвета, установленное клеймо и храниться в специальных тумбочках на междупутье и стеллажах, помещении ДСП или у других работников, которые в соответствии с ТРА станции несут ответственность за хранение тормозных башмаков.

Тормозные башмаки, которые используются для торможения вагонов на сортировочных горках и вытяжных путях, красить не обязательно.

16.6.10 Запрещается осаживания и соединения вагонов в сортировочном парке (со стороны горки или противоположной стороны путей сортировочного парка) без

предыдущего согласования между дежурным горки (составителем) и составителем поездов или другим работником противоположного конца сортировочного парка, в порядке, определенном технико-распорядительным актом станции.

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

16.6.11 Маневры на вытяжных путях проводятся, как правило, толчками (серийными или по одному).

Во время проведения маневров серийными толчками в технико-распорядительных актах станций для районов, где этот метод является основным при организации маневровой работы должны быть указаны: порядок торможения отцепов, наличие и порядок применения технических средств (связи, башмаконакладывателей, башмакосбрасывателей и т.п.) и прочие условия обеспечения безопасности.

16.6.12 Регулировать разгон состава для толчка составитель поездов обязан с учетом ходовых качеств и веса отцепа, свободы сортировочных путей и атмосферных условий так, чтобы операторы постов централизации, дежурные стрелочных постов и регулировщики скорости движения вагонов имели достаточно времени для переключения стрелок и заключения тормозных башмаков и чтобы скорости соударения вагонов не превышали установленных.

16.6.13 В случае нарушения нормального проведения маневров (нагон отцепом, что идет позади, того, что идет впереди, остановка отцепа в стрелочной горловине и т.п.) операторы горочных постов, дежурные стрелочных постов, регулировщики скорости движения вагонов и прочие работники, которые принимают участие в маневрах, должны немедленно доложить дежурному по сортировочной горке, горочного составителя поездов, подать команду (сигнал) остановки и принять меры относительно задержания очередного движущегося отцепа.

## **16.7 Маневры на главных и приемо-отправочных путях**

16.7.1 "Маневры на главных путях или с пересечением их, а также с выходом за выходные стрелки могут производиться в каждом случае только с разрешения дежурного по станции при условии закрытых соответствующих входных светофоров, ограждающих вход на пути и стрелки, на которых выполняются маневры" (п. 15.17 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

В приемо-отправочных парках станции маневры могут производиться только на тех путях (стрелках), которые указаны дежурным по станции во время дачи задания составителю поездов на маневровую работу.

16.7.2 Запрещается маневры с выходом состава за границы станции на перегон на однопутных и на неправильный путь на двухпутных участках без приказа поездного диспетчера и устного согласия дежурного по соседней станции и без установленного разрешения, которое выдается машинисту. Маневры с выходом состава за границу станции по правильному пути на двухпутных участках разрешается по согласию поездного диспетчера по устному разрешению дежурного по станции" (п. 15.17 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

**Разрешением на выезд маневрового состава за границу станции на однопутном перегоне является:**

а) при автоблокировке - ключ-железа, который выдается машинисту маневрового локомотива после открытия соответствующего выходного светофора. После первого выезда маневрового состава за границу станции по открытому выходному светофору и ключу-железу повторные выезды на перегон при наличии у машиниста ключа-железа осуществляются без открытия выходного светофора.

На станциях, оборудованных автоблокировкой, где есть специальные маневровые светофоры, связанные с путевыми светофорами, выезд маневрового состава

за границу станции осуществляется по разрешающему показанию этого маневрового светофора.

На станциях, где на мачте входного светофора в сторону оси станции есть специальный маневровый светофор, выход маневрового состава за границы станции выполняется по его сигналу (п. 15.17 ПТЕ).

В случае отсутствия ключа-жезла или специального маневрового светофора для маневров с выездом за границу станции машинисту маневрового локомотива выдают путевую записку:

б) при полуавтоматическом блокировании - ключ-жезл данного перегона, а в случае его отсутствия - путевая записка;

в) при электрожезловой системе - жезл или ключ-жезл данного перегона;

г) при телефонной связи - путевая записка.

16.7.3 Во всех случаях выезд маневрового состава за границу станции на однопутный перегон с выдачей машинисту путевой записки может осуществляться только с разрешения поездного диспетчера, который передается вместе с тем на обе станции, ограничивающие перегон, без закрытия основных средств сигнализации и связи во время движения поездов.

После получения такого разрешения дежурные по станциям обмениваются телефонограммами по формам:

*"Могут ли проводить маневры с выездом за границу станции".*

*"Разрешаю проведение маневров с выездом за границу станции".*

Получения последней телефонограммы есть основанием для выдачи машинисту путевой записки на бланке, предусмотренном в разделе 8, в верхней части которого остается отметка "маневры с выездом за границу станции".

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

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

При получении согласия в момент прохождения по перегону поезда, отправленного с станции проведения маневров, перегон считается занятым до получения из соседней станции сообщения о прибытии поезда и передачи на эту станцию сообщения об окончании маневров по форме:

*"Маневры с выездом маневрового состава за границу станции закончены".*

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

При необходимости выезда маневрового состава за границу станции по неправильному пути двухпутного перегона, не оборудованного двусторонним путевым блокировкой, действие блокировки по этому пути перегона установленным порядком закрывается. После закрытия блокировки выезд маневрового состава за границу станции осуществляется с выдачей машинисту локомотива путевой записки, которая оформляется в порядке, предусмотренном в п. 16.7.3, при этом в верхней части бланка путевой записки остаются отметки "по неправильному пути", "маневры с выездом за границу станции".

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

16.7.4 Запрещается, как правило, занимать приемо-отправочные пути отдельными вагонами или группами вагонов. Временное занятие приемо-отправочных путей подвижным составом во время проведения маневров может быть допущено только с разрешения дежурного по станции.

На промежуточных станциях временное занятие приемо-отправочных путей отдельными вагонами или подвижным составом дежурный по станции может допустить только с разрешения поездного диспетчера.

Запрещается занимать улавливающие тупики любым подвижным составом, а предупредительные тупики - пассажирскими и грузовыми вагонами, занятыми людьми, грузовыми вагонами с опасными грузами.

## **16.8 Маневровая работа в районах станций, которые не обслуживаются дежурными стрелочных постов**

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

Порядок согласования устанавливается в техническо-распорядительном акте станции.

16.8.2 Составитель поездов перед заездом маневрового состава на пути районов, где стрелки не обслуживаются дежурными стрелочных постов, обязан в особенности внимательно проверить положение путей и стрелок и убедиться в отсутствии препятствий для движения.

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

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

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

## **17. ПОРЯДОК ВЫДАЧИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЙ**

17.1 Если в случае прохождения поездов необходимо обеспечить особую бдительность локомотивных бригад и предупредить их о выполнении работ, на поезда выдаются письменные предупреждения.

### **Предупреждения выдаются:**

- при неисправности пути, устройств контактной сети, переездной сигнализации, искусственных и других сооружений, а также при выполнении ремонтных и строительных работ, требующие уменьшения скорости или остановки в дороге;
- на случай введения в действие новых видов средств сигнализации и связи, а также при включении новых светофоров или их упразднении (перемещении), при неисправности светофора, когда его невозможно привести в закрытое положение;
- если неисправные путевые устройства автоматической локомотивной сигнализации;
- при отправлении поезда с грузами, которые выходят за пределы габаритов погрузки, когда во время прохождения этого поезда необходимо снижать скорость или придерживаться особых условий;
- при условии работы на двухпутном перегоне снегоочистителя, балластера, путеукладчика, подъемного крана, щебнеочистительной и других машин;

- при условии введения в поезд подвижного состава, который не может двигаться с скоростью, которая определенная для данного участка;
- при условии работы съёмных подвижных единиц, а также в случае перевозки на путевых вагончиках тяжелых грузов;
- во всех других случаях, когда требуется уменьшения скорости или остановка поезда в дороге, а также когда необходимо предупредить локомотивные бригады об особых условиях прохождения поезда" (п. 16.31 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

Все предупреждения подразделяются на три вида:

- а) действующие с момента установления к отличию, когда соответствующий руководитель по условиям проведения работ не может определить точного срока их окончания;
- б) действующие на протяжении определенного, установленного руководителем работ термина, который указывается в заявке на выдачу предупреждения;
- в) которые устанавливаются для отдельных поездов при необходимости соблюдения особых условий их пропуск (наличие в поезде груза или подвижного состава, который не может двигаться с установленной скоростью, в случае назначения не предусмотренных расписанием остановок и т.п.).

17.2 Заявки на выдачу предупреждений в связи с следующим проведением предусмотренных работ выдаются:

а) дорожными мастерами, начальниками и электромеханиками районов контактной сети, электромеханиками дистанций сигнализации и связи - на время проведения работ, но не более чем на 12 ч.;

б) начальниками дистанции пути, сигнализации и связи, дистанции электроснабжения - на срок до 5 пор;

в) начальниками соответствующих служб - на срок до 10 суток.

Предупреждения на более продолжительные термины и не устраненные в установленные сроки, указании в п.п. "б", "в" устанавливаются приказом начальника железной дороги. При этом в приказе об установлении предупреждения начальник железной дороги может предоставить соответствующим работникам право отмены предупреждения после выполнения необходимых работ и восстановления нормальной скорости.

После выявления во время проверки пути путеизмерительными и дефектоскопными вагонами мест, которые угрожают безопасности движения поездов, заявки на выдачу предупреждений могут выдаваться начальниками этих вагонов или их заместителями.

Дорожные мастера, начальники, старшие электромеханики (электромеханики) районов контактной сети, электромеханики дистанций сигнализации и связи подают заявки о выдаче предупреждений в таких случаях:

- при работе съёмных подвижных единиц;
- при перевозке на путевых вагончиках трудных грузов;
- когда на двухпутных и многопутных перегонах производится разгрузка материалов на междупутье или когда на пути, по которому направляются поезда, производится погрузка или разгрузка грузов из поезда, который стоит на соседнем пути;
- когда поезда направляются по пути, который является сопредельным для пути, где работает путевая техника с возможным выходом рабочих органов за границы габарита.

Дорожными мастерами, кроме того, подаются заявки на выдачу предупреждений в связи с следующим проведением предусмотренных работ, руководить которыми имеет право бригадир пути. Перечень таких работ устанавливается Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при выполнении путевых работ.



При отправлении локомотивов в холодном состоянии или постановку в состав поезда подвижного состава, который не может двигаться с скоростью, определенной для этого участка, заявка на выдачу предупреждения выдается руководителем соответствующего предприятия или его заместителем на основании акта осмотра технического состояния такого подвижного состава. Заявка оформляется порядком, определенным в п. 17.4, 17.5.

17.3 Для выполнения непредвиденных работ по устранению выявленных неисправностей пути и сооружений, которые угрожают безопасности движения и требуют ограждения сигналами остановки (одиночная замена дефектного рельса, накладок, стрелочных остряков, элементов уравнильных приборов, крестовин, исправления пути на пучинах и т.п.) или сигналами снижения скорости, "Опустить токоприемник", заявки на выдачу предупреждений подаются дорожным мастером (в случае его отсутствия - бригадиром пути), энергодиспетчером на требование работников районов контактной сети или начальником (электромехаником) дистанции электроснабжения, электромехаником СЦБ с следующим сообщением об этом начальнику дистанции пути или соответственно начальнику дистанции электроснабжения, района контактной сети или дистанции сигнализации и связи.

17.4 Заявки подаются письменно, телеграммой, телефонограммой или путем электронного обмена данными в адрес станций выдачи предупреждений, установленных начальником железной дороги; станций, которые ограничивают перегон, на котором устанавливается предупреждения, станций действия предупреждений, а на участках с диспетчерской централизацией - также и поезвному диспетчеру. Письменная заявка, представленная на одну из пересчитанных станций, может быть подтверждена лицом, которое подписало ее, телеграммой, телефонограммой или путем электронного обмена данными на другие установленные адреса.

Все заявки и телеграммы на выдачу предупреждений, которые подаются структурными подразделениями железной дороги, должны регистрироваться этими подразделениями в книгах предупреждений.

Если заявка о выдаче предупреждений подается начальником дистанции пути или другим старшим агентом, то копия ее адресуется руководителю работ.

Телеграммы (телефонограммы) с заявками на выдачу предусмотренных предупреждений должны подаваться с таким расчетом, чтобы дежурным по станции выдача предупреждений была получена не позднее чем за 3 часа к началу действия предупреждения, а на направлениях, где поезда следуют без остановки более 3 часов - не позднее времени, установленного начальником железной дороги.

Каждая заявка на выдачу или отмену предупреждения должна оформляться отдельной телеграммой (телефонограммой) и поступать дежурному по станции выдачи предупреждения в письменном виде или путем электронного обмена данными.

Порядок передачи заявок, телеграмм или телефонограмм об установлении и отмене предупреждений, которое обеспечивает своевременную доставку заявок, телеграмм и телефонограмм по установленным адресам, определяется начальником железной дороги.

Подтверждением о принятии заявки к выполнению есть:

а) копия телеграммы (телефонограммы) с подписью работника телеграфа о принятии телеграммы для передачи по установленным адресам или зафиксированный в тексте телефонограммы время его передачи по установленным адресам из указанием должности и фамилии работника, который принял эту телефонограмму;

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

17.5 В заявках о выдаче предупреждений должны указываться:

а) точное обозначение места действия предупреждения:

- перегон - путь, километр, пикет;

- станция - номер пути, номер стрелки;
- переезд - километр, пикет, направление движения;
- б) предупредительные меры во время движения поездов;
- в) начало и срок действия предупреждения.

17.6 В случае возникновения непредвиденных обстоятельств, которые угрожают безопасности движения, заявка о выдаче предупреждений передается непосредственно дежурным по станциям, которые ограничивают перегон (или на одну из этих станций), энергодиспетчеру, а на участках с диспетчерской централизацией - поезвному диспетчеру, и диспетчеру дистанции пути (сменному инженеру дистанции сигнализации и связи, диспетчеру дистанции электроснабжения). Диспетчер дистанции пути, дистанции электроснабжения, сменный инженер дистанции сигнализации и связи, немедленно обеспечивает передачу заявок на выдачу предупреждений станциям выдачи предупреждений порядком, установленным начальником железной дороги.

При выявлении путеизмерительным или дефектоскопным вагоном неисправностей, которые угрожают безопасности движения поездов, заявки на выдачу предупреждений выдаются начальниками этих вагонов или их заместителями, в том числе прямо с вагона, дежурным по станциям, которые ограничивают перегон и диспетчеру дистанции пути (дистанции сигнализации и связи, дистанции электроснабжения).

Дежурный по станции, которая ограничивает перегон, на основании полученной заявки или сообщения дежурного по соседней станции или на основании другой информации, в том числе по показаниям контрольных ламп неисправности устройств переездной автоматики на пульте-табло, обязан, в первую очередь, сообщить по радиосвязи машинистам поездов, которые следуют по перегону в направления опасного места или переезда с неисправными устройствами переездной автоматики, о километре, пикете и предупредительные меры при их прохождении, убедиться, что сообщения воспринято ними правильно, и доложить об этом поезвному диспетчеру. При наличии поезда этого направления на приближении к станции или на станции в случаях, когда нельзя передать предупреждение по радиосвязи, - остановить его на станции для выдачи письменного предупреждения.

Поездной диспетчер, получив сообщение от дежурного по станции, передает станциям, которые ограничивают перегон, и станциям выдачи предупреждений на поезда зарегистрированный приказ о порядке выдачи предупреждений на поезда.

В случае перерыва поездной диспетчерской связи дежурный по станции, который ограничивает перегон, обязан выдавать предупреждение на все поезда, которые отправляются в направления опасного места, к восстановлению диспетчерской связи, а далее действовать согласно указаний поездного диспетчера.

На участках с диспетчерской централизацией заявки о выдаче непредвиденных предупреждений должны передаваться поезвному диспетчеру, который принимает меры, обеспечивающие выдачу предупреждений на поезда.

На отдельных участках, установленных начальником железной дороги, может быть предусмотрен порядок передачи машинистам поездов, находящихся в движении, сообщений о внезапно возникшем предупреждении по радиосвязи без остановки поезда для выдачи письменного предупреждения. Такие сообщения должны передаваться машинисту дежурным по станции, а на участках с диспетчерской централизацией - поезвному диспетчеру при подходе поезда к станции, которая ограничивает перегон, к открытию выходного сигнала с регистрацией сообщения в журнале движения поездов или в журнале диспетчерских распоряжений.

Работы по устранению внезапных, опасных для движения поездов неисправностей пути, контактной сети и других устройств, а также связанные с этим движение специального самоходного подвижного состава и других съемных единиц могут осуществляться немедленно при выявлении неисправности после

соответствующего ограждения места работы. В случае необходимости установления предупреждения заявки о их выдаче оформляются в установленном порядке.

17.7 Руководителю работ запрещается приступать к работе, а ответственному за безопасное проведение работ выдавать разрешение о начале работ до тех пор, пока они не будут иметь подтверждения о том, что заявка о выдаче предупреждений, с указанием времени прием, принятое к выполнению.

17.8 Выдача предупреждений проводится на станциях формирования поездов и станциях, на которые поезда имеют стоянку из технических потребностей. Для пригородных поездов выдача предупреждений проводится станциями начального отправления этих поездов.

На станциях, где заявки, телеграммы о выдаче предупреждения поступают дежурному по станции (парка) или оператору в напечатанном виде (на телетайпном аппарате, с использованием персональных компьютеров), разрешается напечатанные заявки клеивать в специальную книгу предупреждений с соблюдением требований ее ведения. Перечень таких станций, рабочих мест устанавливает начальник железной дороги.

Перечень станций и порядок выдачи предупреждений на поезда определяются начальником железной дороги. На эти станции, в том числе и из сопредельных участков, размещенных на соседних железных дорогах, руководители работ (ответственные за безопасное проведение работ) должны адресовать телеграммы об установление предупреждений.

17.9 Все заявки и телеграммы о предупреждение (в том числе переданные приказом поездного диспетчера) дежурным по станции (парка) или оператором записываются в специальную книгу предупреждений и нумеруются.

При наличии автоматизированной системы выдачи и отмены предупреждений Книгу для записи предупреждений по форме ДУ-60 разрешается вести в автоматизированном режиме.

Работники, которые осуществляют ввод информации к автоматизированную системе, несут ответственность за своевременность, полноту, качество введенных заявок на выдачу и сообщений на отмену предупреждений.

На станциях порядок выдачи предупреждений на поезда отмечается в технически - распорядительном акте станции.

Дежурный по станции, который ограничивает перегон, на котором установлены предупреждения, о получение заявки докладывает поездному диспетчеру.

Нумерация предупреждений ведется ежемесячно из первого номера, начиная с ноля часов каждого первого числа месяца.

Первого числа каждого месяца все действующие предупреждения переписываются в книгу заново.

При перенесении записи о предупреждении с одного месяца во второй это предупреждение записывается в новом месяце под № 1.

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

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

Начальник станции, его заместитель обязаны соответственно установленным нормативам проверять правильность ведения книги предупреждений.

17.10 Порядок выдачи предупреждений, предусмотренных в п. 17.1, должен быть установлен начальником железной дороги и указанный в техническо-распорядительном акте станции.

17.11 Предупреждения пишется на специальном бланке белого цвета с желтой полосой по диагонали (бланк формы ДУ-61) и вручается машинисту локомотива (моторвагонного поезда) или его помощнику под роспись лично дежурным по станции (поста, парка) или по его поручению оператором, работником станционного

технологического центра, дежурным стрелочного поста, сигнальником или другим работником. Если предупреждение вручено помощнику машиниста, то он немедленно обязан передать его машинисту, а машинист в свою очередь должен проверить у помощника, не было ли выдано предупреждение.

На станциях, перечень которых устанавливает начальник железной дороги, предупреждения могут печататься с использованием персональных компьютеров и телетайпных аппаратов на белой бумаге без желтой полосы. Порядок вручения их машинистам локомотивов отправляющихся поездов, остается тем же.

17.12 Бланки предупреждения со штампом станции заполняются заблаговременно (кроме номера поезда) и подписываются дежурным по станции (парка, поста).

При заполнении бланков предупреждений под копируку каждый экземпляр должен иметь четкую и качественную запись текста предупреждения.

Номер поезда, который отправляется, проставляется в бланке предупреждения перед его выдачей машинисту поезда или его помощнику. В корешках предупреждений указывается номер поезда, разборчиво прописью фамилия машиниста (или помощника машиниста), который получил бланк предупреждения и относится подпись машиниста (помощника машиниста), подчеркивается слово "машинист (помощник машиниста)" в зависимости от того, кто получил предупреждение.

*В корешке предупреждения, которое выдается локомотивной бригаде, работающей на маневрах, вместо № поезда указывается номер локомотива.*

Во время следования поезда двойной тягой или при следовании поезда с подталкивающим локомотивом предупреждения выдается машинистам обоих локомотивов.

На локомотив пассажирского поезда, скорость которого превышает 140 км/ч., выдается два экземпляра предупреждения - один машинисту, второй - помощнику машиниста.

Порядок выдачи предупреждений на пригородные, вывозные и передающие поезда, а также на подталкивающие (маневровые) локомотивы устанавливается начальником железной дороги. При этом их можно выдавать не на каждый поезд, а на определенный период (между изменениями бригад).

Номер первого поезда, машинисту которого выданное предупреждение, дежурные по станции их выдачи обязанные сообщить поезвному диспетчеру, а последний делает об этом отметку на графику выполненного движения.

В случае ошибочной записи в журнале заявок на выдачу предупреждений в бланке предупреждения необходимо недействительная запись перечеркнуть, рядом сделать правильную запись, поставить штампель станции, дату и заверить подписью лица, которое выполнило исправление.

17.13 Дежурный по станции, которая ограничивает перегон, с установленным предупреждением, перед началом срока его действия через поездного диспетчера уточняет, выданное ли оно машинистам поездов, находящихся на подходе.

Поезда, на которые предупреждения не выдано, должны быть остановлены для его вручения или же о наличии предупреждения может быть сообщено машинисту по радиосвязи в порядке, предусмотренном начальником железной дороги соответственно п. 17.6.

17.14 Во время отправления поезда по неправильному пути на двухпутных перегонах дежурный по станции через поездного диспетчера обязан проверить, не действует ли на этом пути предупреждение, и, если действует, вручить его машинисту отправляющегося поезда.

На многопутных перегонах порядок выдачи предупреждений при отправлении поездов по тому или другому пути устанавливается начальником железной дороги.

17.15 Предупреждения, установленные до отмены, выдаются на поезда впредь до получения извещения об отмене.

Предупреждения, установленные на определенный срок, выдаются на поезда только на период этого срока. Заявки об отмене таких предупреждений не делаются и выдача их на поезда прекращается, если от руководителя работ не будет получено сообщение о необходимости продолжить срок действия предупреждения.

Когда руководитель работ по какой-либо причине не может закончить работы, вызвавшие предупреждение, в срок, указанный в заявке, он обязан до истечения этого срока направить сигналистов к выставленным переносным сигналам уменьшения скорости (квадратных щитов желтого цвета) и сообщить дежурным по станциям, ограничивающим перегон, о продлении действия предупреждения, указав новый срок окончания работ.

Дежурный по станции, получив такую заявку, обязанный действовать соответственно п. 17.6.

17.16 Предупреждение установленное в дальнейшем к отмене, имеет право отменить только тот работник, которым оно установлено, или непосредственный его начальник.

Должностные лица, которые устанавливают предупреждение, могут поручить подчиненным им руководителям линейных подразделений после выполнения соответствующих работ отменить установленные предупреждения или повысить установленную предупреждением скорость движения поездов. О таком поручении должно быть указано в заявке на выдачу предупреждения.

Отмену предупреждений, выдаваемых по заявкам начальников путеизмерительных и дефектоскопных вагонов, производит начальник дистанции пути или его заместитель.

17.17 Предупреждения, установленные к отмене, после устранения причин, которые их вызвали, отменяются немедленно подачей телеграммы (телефонограммы) за тем же адресом, как и во время назначения предупреждений.

Отмена предупреждения может быть произведена письменно или записью в книге предупреждений на станции их выдачи лицом, которое заявляет отмену, с указанием месяца, числа и времени отмены и с следующим подтверждением этой записи телеграммой (телефонограммой) по определенным адресам.

Сообщения об отмене предупреждения дежурный по станции заносит в книгу предупреждений против имеющихся записей, указывая, от кого и когда (час, минуты и число) поступила отмена. Отмененные предупреждения, а также предупреждения, срок действия которых закончился, перечеркиваются. Работник, который перечеркивает предупреждения, должен удостоверить это своей подписью с проставлением даты, времени.

Получив сообщение об отмене предупреждений, связанных со снижением скорости движения поездов на перегоне, или про досрочное окончание действия аналогичных предупреждений, если они были установлены на определенный срок, дежурный по станции должен доложить об этом поездному диспетчеру.

17.18 Машинисты локомотивов (моторвагонных поездов и специального самоходного подвижного состава) и их помощники во время следования по участку должны руководствоваться выданными предупреждениями и внимательно следить за переносными сигналами, установленными на путях.

Во время следования поезда по месту работы в период, указанный в предупреждении, установленная предупреждением скорость должна соблюдаться независимо от наличия сигналов ограждения.

В случае отсутствия сигналов ограждения машинист обязан сообщить об этом поездному диспетчеру или дежурному по станции, ограничивающей перегон, для принятия мер по устранению данного нарушения.

При проследовании места работ ранее или позднее указанного в предупреждении времени и отсутствия на путях сигналов уменьшения скорости или остановки скорость следования поезда не снижается.

Сообщения об окончании работ ранее срока, указанного в предупреждении, или о повышении установленной предупреждением скорости может быть передана машинисту локомотива по радиосвязи зарегистрированным приказом поездного диспетчера. В случае отсутствия радиосвязи приказ диспетчера об отмене предупреждения может быть передан машинисту также через дежурного по ближайшей станции, на которой поезд имеет остановку.

17.19 Во время получения от любого лица заявления о выявленном им на перегоне неисправности пути, контактной сети, сооружений или устройств дежурный по станции обязан записать его в журнал осмотра и немедленно доложить поездному диспетчеру, дежурного по соседней станции и работнику, который обслуживает устройства (дорожного мастера, электромеханика СЦБ, электромеханика контактной сети и т.п.).

Если подобная неисправность будет выявлена машинистом локомотива (моторвагонного поезда, специального самоходного подвижного состава), следующего по перегону, то он обязан снизить скорость, а в случае необходимости и остановить поезд, сообщить об этом по поездной радиосвязи машинистам поездов, которые следуют за ним, дежурному по ближайшей станции или поездному диспетчеру, указав характер неисправности и место (километр, пикет), на котором она выявленная.

Если полученное дежурным по станции заявление (от машиниста или другого лица) свидетельствует о наличии препятствий для нормального движения поездов, то он обязан принять меры для передачи указанного заявления машинистам поездов, следующие по перегону, а когда характер заявления свидетельствует о невозможности движения поездов - запретить им дальнейшее движение вплоть до получения сообщения об устранении препятствия. Не ожидая приказа о закрытие перегона (пути), дежурный по станции обязан также передать дежурному по соседней станции указание о запрете отправления на перегон других поездов. Машинисты локомотивов поездов, которые находятся на перегоне, в зависимости от полученного сообщения обязаны проследовать опасное место с особой внимательностью, в случае необходимости со сниженной скоростью и готовностью остановиться или же остановить поезд и восстановить движение лишь после получения сообщения об устранении препятствия.

Первый поезд на перегон, с которого получено заявление о наличии препятствия для нормального движения, может быть отправлен в сопровождении дорожного мастера или в случае его отсутствия - бригадира пути, а при повреждениях контактной сети - электромонтера контактной сети.

В случае нахождения дорожного мастера или бригадира пути на перегоне и известному их местонахождению машинисту поезда выдается предупреждения об остановке и посадке этих работников для сопровождения поезда к опасному месту.

В предупреждении указывается об остановке в границах километра, предшествующего тому, на котором выявленная неисправность, и о дальнейшем следовании по указанию работника, который сопровождает поезд или находится в районе опасного места.

Работник, который сопровождает поезд, определяет порядок пропуска следующих поездов, а в случае необходимости в установленном порядке подает заявку о выдаче предупреждения на поезда.

17.20 Приказы начальника железной дороги о предупреждении адресуются начальникам соответствующих подразделов и должны быть немедленно объявлены под роспись поездным диспетчерам, машинистам-инструкторам, поездным машинистам, машинистом специального самоходного подвижного состава, дежурным по станциям, дорожным мастерам и бригадирам пути, связанных с обслуживанием участков, на которые устанавливается действие предупреждения.

Настоящие приказы вывешиваются в помещениях дежурных по станциям и дежурных локомотивных депо, а также вклеиваются в книгу предупреждений, а извлечения из них выдаются машинистам поездных локомотивов, машинистам специального самоходного подвижного состава.

Начальники локомотивных депо и руководители организаций собственников специального самоходного подвижного состава после получения приказа в трехсуточный срок обязаны сообщить начальникам станций выдачи предупреждений об ознакомление локомотивных бригад с приказом начальника железной дороги, после чего выдача письменных предупреждений на поезда прекращается.

Независимо от наличия предупреждения и сигналов на пути при следовании во время слил по опасным местам, указанных в специальном приказе начальника железной дороги, локомотивные бригады должны проявлять особую внимательность и в случае необходимости снижать скорость.

### **17.21 Пояснения к заполнению бланка предупреждений.**

В графе 1 в последовательном порядке за следованием поезда записываются перегон (километры, пикеты) или станции (номер пути, номер стрелки), на которых установлены предупреждения.

В графе 2 отмечается время действия предупреждения. Если действие предупреждения ограничивается определенным сроком, то против соответствующего километра проставляются время действия, например, 8-16, что указывает на действие предупреждения в период с 8 до 16 ч. Для предупреждений, установленных к отмене, на бланке против соответствующего километра может быть записан "До отм." (до отмены).

В графе 3 против соответствующего километра, пикета, номера пути, номера стрелки записывается установленная предупреждением скорость следования поездов по этим километрам, пикетах, путях и стрелках станций.

В графе 4 против соответствующих километров, пикетов и т.п., где предусмотрена установка красных сигналов, проставляются отметки о порядке следования поезда в случаях, когда красного сигнала не будет. Если в случае отсутствия красного сигнала поезду разрешается следовать с установленной скоростью, то отметка указывается словом "Устан.", если в случае отсутствия красного сигнала поезд может направляться с уменьшенной скоростью, то проставляется цифра этой скорости, например "25".

Если предупреждения не связано с каким-нибудь перегонем, тогда оно записывается по тексту ниже километров, на которые требуется остановка или ограничения скорости, например, "Максимальная скорость 50 км/ч."

В графе 5 отмечаются другие особые условия следования поезда на участке.

Взірець бланку ф. ДУ-61

УЗ

Форма ДУ-61

Затверджена наказом УЗ  
від 28.04.2005р. № 105-Ц

Корінець попередження

Попередження на поїзд № \_\_\_\_\_ отримав " \_\_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 200\_\_ р.

машиніст (помічник машиніста) \_\_\_\_\_  
підпис (прізвище)

(лінія відрізу)

Станція \_\_\_\_\_ (штемпель)

" \_\_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 200\_\_ р.

Попередження на поїзд № \_\_\_\_\_

Місце дії попередження (км, пікет, коля, станція)	Час дії попередження, год	Швидкість не більша км/год	Зупинитися біля сигналу з забороняючим показанням, а в при його відсутності слідувати зі швидкістю не більшою, км/год	Інші особливі умови прямування поїзда
1	2	3	4	5
15, ПК 5-8	До відм.	25		
28	8-16	15		
123	8-14		25	
172-175	8-16			Працює вагончик
Чорноморська				Зупинка для висадки лікаря
186	10-12	Встановл.		Поодинокі заміна рейок
187	8-16			Особ. шийність Подав. сигнал

Черговий по станції \_\_\_\_\_

(Бланк білого кольору з жовтою смугою по діагоналі)



## **18. ПОРЯДОК ПРИЕМА, ОТПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДОВ И ПРОВЕДЕНИЕ МАНЕВРОВ ПРИ УСЛОВИЯХ НАРУШЕНИЯ НОРМАЛЬНОЙ РАБОТЫ УСТРОЙСТВ СЦБ НА СТАНЦИЯХ**

18.1 В случае возникновения любых отклонений от нормального показания контрольных приборов СЦБ дежурный по станции должен прежде всего проверить, не ли есть это следствием:

а) ухода вагонов, самопроизвольного выезда подвижных единиц, взреза стрелки, схода подвижного состава;

б) неправильных его действий или действий других работников.

При этом необходимо дополнительно проверить:

- действительно ли свободен путь приема и изолированные участки по маршруту предусмотренного следования поезда;

- существует ли контроль положения всех стрелок, в том числе охранных, что входят в маршрут, и правильно ли они установлены;

- не остаются ли путь и стрелки, которые входят в нужный маршрут, запертыми в других маршрутах;

- не изъят ли из аппарата ключ-жезл и правильно ли он установлен в аппарате;

- не оказался ли включенным заградительный светофор на переезде, расположенном в границах станции, или сигнал централизованного ограждения составов поездов и др. в зависимости от характера нарушения, которое возникло, в работе устройств;

- отвечает ли подготовленный маршрут направления следования поезда и установленному направлению блокировки;

- не допущены ли любые другие ошибки при пользовании устройствами СЦБ.

18.2 Установив наличие неисправности устройств СЦБ, дежурный по станции обязан немедленно сделать запись в журнале осмотра и сообщить об этом электромеханику и сменному инженеру дистанции сигнализации и связи, кроме того, при неисправности в рельсовых цепях и стрелочных переводах - дорожному мастеру или бригадиру пути, а при отсутствии электроснабжения - дежурному энергодиспетчеру. Если светофоры находились на автодействии - отключить автодействие.

Впредь до устранения неисправности, проверки в установленном порядке работы устройств и соответствующих записей электромеханика СЦБ и работников причастных служб в журнале осмотра дежурному по станции независимо от поездной обстановки, запрещается пользоваться неисправными устройствами (открывать входные, исходные, маршрутные и маневровые светофоры, переводить стрелки, пропускать подвижный состав, руководствуясь показаниями контрольных приборов неисправных устройств), в том числе и тогда, когда до этих записей восстановится контроль свободности или занятости изолированных секций, положения централизованных стрелок или произойдут другие изменения показаний на пульте управления.

18.3 В зависимости от характера неисправностей дежурный по станции, не ожидая прибытия электромеханика, дорожного мастера (бригадира пути) должен использовать имеющиеся в его распоряжении средства для выяснения причин нарушения нормального действия устройств СЦБ внешним обзором путей и стрелок. Например, проверить:

- при появлении ошибочной занятости пути или стрелочного изолированного участка - не замкнута ли рельсовая цепь инородным телом;

- если стрелка не переводится с пульта управления - не попало ли что-нибудь между острием и рамным рельсом.

Если после внешнего осмотра будет установлена и устранена причина нарушения нормального действия устройств, дежурному по станции разрешается восстановить пользование устройствами.

О причинах нарушения нормального действия устройств и об их устранении дежурный по станции делает запись в последней графе журнала осмотра.

18.4 Если внешним осмотром причина нарушения нормального действия устройств СЦБ не выявлена, то до прибытия электромеханика, дорожного мастера (бригадира пути) и устранения повреждения дежурный по станции должен принимать и отправлять поезда и проводить маневровые передвижения, обеспечивая проверку свободности пути, стрелок и приготовления маршрута порядком, предусмотренным для таких случаев в техническо-распорядительном акте станции.

18.5 Во время ложной занятости стрелочных изолированных участков соответствующие стрелки переводятся с помощью вспомогательной кнопки, о срыве пломба с которой дежурный по станции должен сделать запись в журнале осмотра. Перед каждым переводом такой стрелки дежурный по станции обязан убедиться в свободности ее от подвижного состава, а также в наличии прохода по смежным путям. Прием и отправления поездов и маневровые передвижения по маршрутам, которые входят в ложно занятые участки, производится при запрещающих показаниях светофоров, за исключением случая, изложенного в п. 7.1.5.

18.6 При ложной занятости пути приема дежурный по станции обязан лично или через соответствующих работников убедиться в его свободности от подвижного состава. Прием поездов на такие пути может производиться при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора.

18.7 Если дежурный по станции обнаружит, что во время фактической занятости станционного пути, стрелочного (безстрелочного) участка или первого блока-участка удаления, контрольные приборы на аппарате показывают их свободность (ложную), он должен:

- прекратить отправление поездов, немедленно сделать об этом запись в журнале осмотра, на кнопки (рукоятки) управления указанных устройств надеть красные колпачки и вызвать электромеханика СЦБ;

- если светофоры находились на автодействии - снять их с автодействия и перейти на индивидуальное управление. В случаях выявления ложной свободности первого блока-участка удаления действие автоблокировки прекращается в соответствии с требованиями п. 5.7.12 подпункт "б".

К устранению неисправности дежурному по станции разрешается:

- устанавливать маршруты для приема, отправления поездов и маневровых передвижений только после того, как он убедится в свободности изолированного участка от подвижного состава лично или через других работников станций, а в случаях выявления ложной свободности первого блока-участка удаления дежурный по станции обязан убедиться в свободности первого блока-участка порядком, установленным в п. 5.7.3;

- прием и отправления поездов и маневровые перемещения осуществлять при запрещающих показаниях светофоров в порядке, установленном техническо-распорядительным актом станции.

По прибытии электромеханика СЦБ обязанный устранить неисправность, а в случае невозможности - исключить участок без сохранения пользования сигналами.

18.8 В случае отсутствия контроля положения централизованной стрелки его неисправность и правильность установления в маршруте должны быть проверены на месте (лично дежурным по станции или другим работником, указанным в техническо-распорядительном акте станции). Кроме того, такая стрелка должна быть заперта на складку и навесный замок, а в ее электроприводе отключен блок-контакт. Ключ от запертой стрелки может храниться у дежурного по станции или другого работника в соответствии с техническо-распорядительным актом станции.

В случае необходимости исключения стрелки с сохранением пользования сигналами она должна быть дополнительно закреплена в нужном положении на типовую скобу работником службы пути.

Движение поездов по такой стрелке производится при запрещающем показании светофора до устранения неисправности или исключения стрелки с сохранением пользования сигналами. По маршрутам, в которые стрелка входит в положение, которое контролируется на пульте управления, поезда могут пропускаться при разрешающих показаниях соответствующих светофоров.

В случае потери контроля положения централизованной стрелки на пульте управления под поездом (маневровым составом), проходящим по ней, дежурный по станции (оператор поста централизации) принимает меры к остановке поезда (маневрового состава), движущегося по этой стрелке.

18.9 Если стрелка не переводится с пульта управления, то после внешнего осмотра до прибытия электромеханика дежурный по станции с согласия поездного диспетчера может перевести стрелку на ручное управление (курбелем). Перевод стрелки курбелем осуществляется дежурным по станции, оператором поста централизации, сигнальщиком или другим работником службы перевозок, указанным в техническо-распорядительном акте станции. Из докладов этих работников дежурный по станции убеждается в правильности установления стрелки в соответствующем маршруте. Для получения контроля положения стрелки после перевода ее курбелем необходимо выполнить на пульте операции, которые отвечают переводению стрелки: возвратить стрелочную рукоятку (нажать кнопку соответствующего положения); если изолированный участок, в которую входит стрелка, показывает занятость, то после проверки свободности стрелки и наличия проходов по сопредельным путям дополнительно распломбировать и нажать кнопку вспомогательного перевода стрелки (в случае необходимости и кнопки частичного приготовления маршрута). Если при этом на пульте управления после перевода стрелки курбелем сохраняется контроль ее положение, то прием, отправление поездов и маневровые перемещения осуществляются при разрешающих показаниях соответствующих светофоров.

В случае отсутствия контроля положения стрелки на пульте управления приготовления маршрутов прием, отправления поездов и маневровых передвижений осуществляется в порядке, указанном в п. 18.8.

18.10 Если разрешающее показание открытого входного (маршрутного) светофора самопроизвольно изменится на запрещающее, дежурный по станции обязан по показаниям приборов управления дополнительно убедиться в правильности установления стрелок, свободности изолированных участков и пути приема, после чего снова открыть входной (маршрутный) светофор. Если светофор открывается, то пользоваться им разрешается и в дальнейшем. О случае самовольного перекрытия сигнала дежурный по станции должен сделать запись в журнале осмотра и сообщить электромеханику. Так же поступает дежурный по станции при самовольном перекрытии выходного светофора во время отправления поезда на перегон, оборудованный автоблокировкой, при этом, прежде чем вторично открыть светофор, необходимо проверить свободность от попутных поездов первого блока-участка, а на однопутных перегонах и двухпутных, оборудованному двусторонней автоблокировкой, кроме того, и свободность перегона (пути) от встречных поездов.

Если после самопроизвольного перекрытия входного (маршрутного) светофора при правильном положении стрелок, свободности изолированных участков и пути приема (что проверяется за показаниями контрольных приборов) повторно светофор не открывается, тогда поезда впредь до выявления и устранения неисправности должны приниматься при запрещающем показании этого светофора с проверкой маршрута в порядке, предусмотренном этой Инструкцией и в техническо-распорядительном акте станции. Аналогично должен действовать дежурный по станции и в случае повторного перекрытия выходного (маршрутного) светофора (независимо от

показаний контрольных приборов). В случае самовольного перекрытия и невозможности повторного открытия выходного (маршрутного) светофора дежурный по станции на перегонах с автоблокировкой руководствуется требованиями гл. 5.7.1, 5.7.2, 5.7.5, а при полуавтоматической блокировке - пп. 7.1.5 и 7.1.6.

18.11 При неисправности контрольного замка на стрелке, оборудованной ключевой зависимостью, электромеханик (электромонтер СЦБ) СЦБ снимает его для ремонта.

Прием и отправления поездов, а также маневровые передвижения по маршруту, в который входит стрелка, могут осуществляться при запрещающих или разрешающих показаниях светофоров.

При движении поездов и маневровых составов без сохранения пользования сигналами стрелка замыкается на закладку и навесный замок. При этом ключ от контрольного стрелочного замка электромеханик (электромонтер СЦБ) СЦБ оставляет у себя, а во время движения с сохранением пользования сигналами - передает его дежурному стрелочного поста (дежурному по станции).

При сохранении пользования сигналами в маршрутах приема, отправления поездов и в маневровых маршрутах после установления стрелки в соответствующее положение она закрепляется типовой скобой, замыкается на закладку и навесный замок, ключ от которого находится у дежурного стрелочного поста (дежурного по станции). После доклада дежурного стрелочного поста дежурному по станции о готовности маршрута ключ от контрольного замка по указанию дежурного по станции (или ним лично) устанавливается в исполнительный аппарат для замыкания маршрута.

18.12 Перед приемом или отправлением поезда по пригласительному сигналу или по соответствующему разрешению при запрещающих показаниях светофоров на станциях, оборудованных электрической централизацией, дежурный по станции, прежде чем нажать кнопку пригласительного сигнала или выдать разрешение на прием или отправление поезда, обязан:

а) стрелочные рукоятки (кнопки) установить в положение, которое отвечает положению стрелок в маршруте, и убедиться в правильности приготовления маршрута по контрольным приборам.

На все стрелочные рукоятки (кнопки) стрелок, который входят в маршрут, и охранных, надеть красные колпачки.

Проверка правильности установки и замыкания стрелок, положения которых не контролируется на табло, осуществляется соответственно п. 18.8. При электрической централизации с ящиком зависимости стрелки в маршруте, кроме того, замыкаются поворотом маршрутно-сигнальной рукоятки.

После приготовления маршрута и проверки положения стрелок должна быть проверена свободность пути по маршруту следования поезда (лично дежурным по станции или по его указанию другим работником, указанным в техническо-распорядительном акте станции), а также свободность изолированных стрелочных участков и сопредельных негабаритных участков;

б) при наличии маневровых маршрутов соответствующий маршрут приема или отправления поезда набрать из маневровых маршрутов с открытием маневровых светофоров. При этом стрелочные рукоятки (кнопки) индивидуального управления (при маршрутной централизации) поставить в положение, которое отвечает положению стрелок в маршруте, и надеть на них красные колпачки. свободность пути по маршруту следования проверяется по белой полосе, которая светится на пульте управления, а в случае ее отсутствия - в порядке, указанном в п. 18.12 "а".

В этом случае машинисты поездов, которые следуют мимо маневровых светофоров, руководствуются только показаниями пригласительного сигнала или соответствующим разрешением, которое выдается на право проезда входного, маршрутного или выходного светофора с запрещающим показанием.

Когда невозможно открыть маневровый светофор по маршруту следования поезда, подготовка маршрута выполняется в порядке, предусмотренном в п. 18.12 "а". Стрелки замыкаются специальными кнопками "замыкания стрелок", если такие есть на пульте управления. Такой же порядок подготовки маршрута распространяется и на участки, которые не имеют маневровых маршрутов;

в) на станциях, оборудованных электрической централизацией с кодовым управлением, при его неисправности переключения стрелок в положение, которое отвечает маршруту, проводится только с пульта резервного (местного) управления с навешиванием красных колпачков на рукоятки. Правильность положения стрелок в маршруте проверяется за контрольными приборами на пульте резервного (местного) управления, а свобода пути - лично дежурным по станции или по его указанию другим работником. Пользоваться частью табло центрального поста, который принадлежит к району кодового управления, запрещается.

18.13 Получив сообщение о нарушении нормальной работы устройств, электромеханик обязан определить, необходимое ли исключение неисправного устройства из централизации (из зависимости) и сделать об этом запись в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ и связи и контактной сети.

Исключение неисправного устройства с сохранением пользования сигналами проводится с разрешения начальника станции.

Электромеханикам СЦБ запрещается:

- приступать к устранению неисправностей устройств СЦБ на станциях без извещения дежурного по станции и без записи в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ и связи, контактной сети, за исключением случаев, предусмотренных в специальных инструкциях соответственно требованиям п. 6.54 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины;

- после окончания ремонта или устранения неисправности приводить к действию устройства, работа которых временно прекращалась, без общей с дежурным по станции или оператором поста централизации практической их проверки и не убедившись в исправности устройств и правильности показаний контрольных приборов на пульте управления.

18.14 Выключение стрелок и изолированных участков с сохранением пользования сигналами выполняется специалистами дистанции сигнализации и связи по должности не ниже старшего электромеханика, а стрелок ключевой зависимости - и электромонтером по согласию старшего электромеханика и с разрешения сменного инженера дистанции, а при их отсутствии - с разрешения руководства дистанции сигнализации и связи. Копия утвержденного руководством службы сигнализации и связи перечня специалистов дистанции сигнализации и связи, которым разрешается выполнять выключение устройств СЦБ с сохранением пользования сигналами предоставляется начальнику каждой станции и может находиться в помещении дежурного по станции.

Исключения проводятся на срок:

- до 8 ч. - с разрешения начальника станции, а на участках с диспетчерской централизацией - с разрешения поездного диспетчера;

- больше 8 ч. (до 5 пор включительно) - с разрешения начальника дирекции железнодорожных перевозок;

- больше 5 суток - с разрешения начальника железной дороги.

На участках с диспетчерской централизацией исключения стрелок или изолированных участков проводится во всех случаях только после передачи станции на резервное управление.

Плановые работы, связанные с исключением устройств СЦБ, должны выполняться в соответствии с ежемесячными графиками, соответственно телеграфному распоряжению с назначением ответственного работника, который обеспечивает

безопасность движения поездов. Порядок утверждения графиков устанавливается начальником железной дороги

Для предоставления помощи дежурному по станции и контроля за его действиями относительно обеспечения безопасности движения при выключении стрелок (изолированных участков) с сохранением пользования сигналами на станции должен присутствовать начальник станции или лицо, которое его замещает.

Во время выключения указанных устройств с сохранением пользования сигналами проверка положения и замыкания выключенного устройства в маршруте может проводиться в отдельном порядке, определенном в техническо-распорядительном акте станции. После такой проверки приема или отправления первого поезда производится при запрещающем показании входного, выходного или маршрутного светофора. В таких случаях маршрут приема или отправления поездов разрешается замыкать попутными маневровыми маршрутами соответственно п. п. "б" п. 14.2.1. Прием и отправления следующих поездов осуществляется по разрешающим показаниям светофоров со скоростью следования поездов по выключенной стрелке не более 40 км/ч.

Запрещается одновременно открывать входной (маршрутный) и выходной светофоры для пропуска поезда через станцию, если в маршрут приема или отправления входит стрелка, выключенная с сохранением пользования сигналами. Дежурный по станции прежде чем открыть выходной светофор, должен убедиться в наличии у машиниста поезда предупреждения об ограничении скорости движения по выключенной стрелкой до 40 км/ч. Порядок выдачи предупреждений об ограничении скорости до 40 км/ч. устанавливается начальником железной дороги. Открытие выходного светофора для непрерывного пропуска поезда в этом случае может осуществляться лишь после прохождения головой поезда входного (маршрутного) светофора.

При необходимости перевода исключенной стрелки для изменения маршрута или проведения регулировочных работ со снятием крепления, перед тем как выдать распоряжение о снятии крепления с остряков (остряка) и поворотного (подвижного) сердечника крестовины, дежурный по станции обязан выполнить на аппарате управления действия, которые исключают возможность открытия сигналов по маршрутам, в которые входит данная стрелка. Во время перевода или проведения регулировочных работ с снятием крепления движение по стрелке запрещается.

После окончания перевода стрелки или регулировочных работ на ней остряки (остряк) и поворотный (подвижный) сердечник крестовины закрепляются и замыкаются в необходимом положении в установленном порядке, о чем ответственный работник докладывает дежурному по станции.

Особое внимание должно быть уделено охранным, в том числе спаренным стрелкам (съездам). Эти стрелки должны быть установлены в положение, которые исключают враждебность маршрутов.

После получения доклада от работника станции (или личного убеждения) о правильном выполнении всех указанных действий дежурный по станции приводит кнопки (рукоятки) на пульте управления в соответствие с фактическим положением стрелки и продолжает пропуск поездов по разрешающим показаниям светофоров.

18.15 В случае выключения централизованных стрелок, изолированных участков, контрольных замков и других устройств без сохранения пользования сигналами прием и отправления поездов проводится при запрещающем показании входных и выходных светофоров, при этом проверка свободности пути, положение и замыкание каждой стрелки в маршруте проводится в порядке, установленном этой Инструкцией и техническо-распорядительным актом станции.

18.16 В каждом случае выключения стрелки или изолированного участка старший электромеханик СЦБ, которому разрешен выполнять выключение, вместе с дежурным по станции за контрольными приборами должен проверить, выключено ли действительно то устройство, о котором сделана запись в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ и связи, контактной сети.

Перед выключением стрелки или изолированного участка дежурный по станции или по его указанию оператор поста централизации обязан надеть красные колпачки на стрелочные кнопки (рукоятки) стрелки, которые выключаются, или стрелок, который входит в изолированный участок, которая выключается.

Перед выключением стрелка может закрепляться и замыкаться в таком порядке:

- с сохранением пользования сигналами (без разъединения остряков) - на типовую скобу, закладку и навесный замок;

- без сохранения пользования сигналами, если остряки отсоединяются от электропривода, ручного переводного механизма - на типовую скобу, закладку и навесной замок;

- без сохранения пользования сигналами, если остряки не отсоединяются от электропривода, ручного переводного механизма - на закладку и навесной замок.

Запрещается выключать стрелку с сохранением пользования сигналами при нарушении механической связи между остряками.

Подвижный сердечник крестовины закрепляется специальным устройством и замыкается на навесный замок.

Во время ремонта или неисправности стрелки, когда нарушается механическая связь между остряками (разъединение остряков), ее остряки закрепляются в определенном положении соответственно Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при проведении путевых работ. Кроме того, прижатый остряк замыкается на закладку и навесный замок.

В случае выключения спаренных стрелок без сохранения пользования сигналами стрелка, на которой не проводятся ремонтные работы, замыкается на закладку и навесный замок, а с сохранением пользования сигналами - закрепляется на типичную скобу и замыкается на закладку и навесный замок.

Ключ (ключи) от запертой стрелки (спаренных стрелок) на протяжении всего периода исключения может храниться в дежурного по станции, работника, выделенного для обслуживания стрелки, или руководителя, ответственного за обеспечение безопасности движения.

Закрепления остряков стрелки проводится работником службы пути с записью в журнале осмотра или передачей соответствующей телефонограммы. Ответственность за надежность закрепления остряков стрелки (подвижного сердечника крестовины) несет работник службы пути. Замыкание стрелки на закладку и навесный замок проводится работником службы перевозок, которая несет ответственность за правильность ее положения в маршруте в соответствии с указанием дежурного по станции и надежность замыкания навесным замком. После окончания работ к снятию крепления из стрелки дежурный по станции вместе с электромехаником СЦБ должны проверить и убедиться в соответствии фактического положения стрелки (подвижного сердечника) положению стрелочной рукоятки (нажатию соответствующей кнопки) и контроля на пульте управления.

18.17 В данном разделе изложенные лишь основные положения, которые касаются приема и отправление поездов и проведение маневров при нарушении нормальной работы устройств СЦБ на станциях. Детальный порядок исключения и включения устройств СЦБ при их неисправности, обзоре и ремонте приведенный в Инструкции обеспечения безопасности движения поездов при выполнении работ по техническому обслуживанию и ремонту устройств сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) на железных дорогах Украины, Инструкции по обеспечению безопасного роспуска составов и маневровых передвижений на механизированных и автоматизированных сортировочных горках при выполнении работ по техническому обслуживанию и ремонту горочных устройств на железных дорогах Украины и других нормативных документов.

Закрепления остяжков (подвижного сердечника) проводится работником службы пути соответственно требованиям Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при выполнении путевых работ, о чем делается запись в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ и связи, контактной сети.

## **19. ДВИЖЕНИЕ ПЕЗДОВ С РАЗГРАНИЧЕНИЕМ ВРЕМЕНИ.**

19.1 Движение поездов с разграничением времени (вслед) устанавливается начальником железной дороги, а в случае резкого увеличения размеров движения - с разрешения генерального директора Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины.

19.2 Отправления поездов с разграничением времени может применяться только на отдельных, что ограничивают пропускную возможность, перегонах с планом и профилем пути, которая обеспечивает видимость на расстоянии, не меньшей тормозного пути, не оборудованной автоблокировкой, а также на перегонах, оборудованной автоблокировкой, в случаях продолжительного повреждения устройств блокировки, после установления движения поездов за телефонными средствами связи.

19.3 Приказом начальника железные дороги должны быть установленные перегоны, на которые разрешается отправлять поезда с разграничением временами, максимальные скорости движения поездов, которые отправляются вслед, и минимальные промежутки времени между поездами, которые отправляются.

19.4 Порядок движения с разграничением времени в случаях подачи вагонов на подъездные пути, которые примыкают на перегоне, а также во время движения за отправленным поездом хозяйственных поездов с следующим их возвращением на станцию отправления устанавливается начальником железной дороги без получения разрешения Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины.

19.5 Движение поездов с разграничением времени устанавливается зарегистрированным приказом поездного диспетчера, который передается станциям, которые ограничивают соответствующий перегон.

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

**19.7 Запрещается отправления поездов с разграничением времени (вслед):**

а) пассажирских, почтово-багажных, грузопассажирских и людских, а также поездов, которые имеют в своем составе вагоны с грузами класса опасности 1 (ВМ) и цистерны с сжиженными газами. За этими поездами также не допускается отправления вслед других поездов;

б) во время движения вагонами вперед;

в) если поезду, который направляется первым, предусмотренная остановка на перегоне;

г) во время тумана, метели и при других неблагоприятных условий, которые уменьшают видимость сигналов.

19.8 Отправление поездов с разграничением времени как на однопутных, так и на двухпутных перегонах производится только по телефонным средствам связи по правилам однопутного движения или по электрожелезловой системе. Железные аппараты перегонов, где допускается движение поездов с разграничением времени, должны иметь жезлы, которые развиваются.

19.9 После получения приказа поездного диспетчера об установление движения по телефонным средствам связи и об отправление поездов с разграничением



времени поездные телефонограммы о движении этих поездов на однопутных и двухпутных перегонах передаются по формам:

*"Могу ли отправить поезд № ... и вслед за ним через ... мин. поезд № ...."*

*"Жду поезд № ... и вслед за ним через ... мин. поезд № ..."*

Сообщения об отправлении и прибытии каждого поезда передаются за формами 3 и 4, предусмотренными в п. 9.10.1

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

*"Могу ли отправить поезд № ... и вслед за ним через ... мин. поезд № ... к ... к ... км с возвращением назад".*

*"Жду поезд № ... и вслед за ним через ... мин. ... можете отправить поезд № ... к ... км с возвращением назад".*

Об отправлении каждого поезда сообщения подаются по форме 3 с добавлением к поезду, который отправляется вслед, слов *"до ... км с возвращением назад"*.

О прибытии первого поезда подается телефонограмма по форме 4, а о возвращении второго поезда - телефонограмма по форме 7, предусмотренной в п. 9.10.2.

19.11 Машинистам как первого, так и второго поезда выдаются путевые записки в порядке, предусмотренному в п. 9.1 с отметкой в верхней части бланка: для первого поезда - *"Вслед - первый поезд"*, для второго поезда - *"Вслед - второй поезд"*. При наличии таких отметок машинисты локомотивов следуют по перегону со скоростями, установленными в приказе начальника железной дороги, которая выдается соответственно п. 19.3.

19.12 При отправлении по приказу поездного диспетчера поезда с разграничением времени на перегонах, оборудованных электрожелезнодорожной системой, дежурный по станции, получив на это согласие станции прием и изъяв из аппарата жезл, обязан передать часть жезла с надписью "Билет" машинисту первого поезда, который отправляется, а машинисту поезда, который идет вслед, - другую часть жезла с надписью "Жезл". Об отправлении как первого, так и второго поезда дежурный по станции сообщает дежурного по соседней станции.

Если отправления второго поезда почему-то не состоялось, тогда действие железной системы прекращается и движение поездов устанавливается по телефонной связи. В этом случае одна из частей жезла с первым поездом, который отправляется, пересылается на соседнюю станцию, где свинчивается с второй частью, после чего жезл вкладывается в аппарат и действие железной системы восстанавливается.

19.13 Во время отправления при электрожелезнодорожной системе поезда с разграничением времени, когда второй поезд возвращается из перегона на станцию отправления, машинисту первого поезда выдается жезл, а второго - ключ жезл. дежурному по соседней станции сообщается об отправлении как первого, так и второго поезда, а также о возвращении второго поезда из перегона. Машинистам обоих поездов выдаются в этом случае предупреждения: первого поезда - об отправлении вслед за ним второго поезда с возвращением из перегона, а второго - об отправлении с разграничением времени и о времени возвращения с перегона.

## 20. ПОРЯДОК ПРИМЕНЕНИЯ СЕМАФОРОВ

20.1 Применение входных, выходных, проходных и семафоров прикрытия как самостоятельных сигналов допускается только на участках, не оборудованных автоматической блокировкой, и на станциях, которые не имеют электрической централизации стрелок.

Места установления семафоров определяют на основании общих требований, предусмотренных для постоянных сигналов Правилами технической эксплуатации железных дорог Украины.

20.2 Семафор состоит из мачты и закрепленного в ее верхней части крыла, которое по отношению к мачте может занимать горизонтальное или поднятое вверх под углом  $135^\circ$  положения. Горизонтальное положение крыла отвечает запрещающему показанию семафора, поднятое крыло - разрешающему.

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

20.3 В необходимых случаях могут применяться двукрылые семафоры. Второе крыло семафора нормально размещено вдоль мачты.

20.4 Однокрылыми семафорами подаются сигналы:

а) днем - поднятым вверх крылом под углом  $135^\circ$  к мачте, а ночью - одним зеленым огнем "путь свободен"

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

б) днем - горизонтальным положением крыла семафора, а ночью - красным огнем "Стой! Запрещается проезжать сигнал"

20.5 Двукрылыми семафорами подаются сигналы:

- входными - двумя поднятыми крыльями под углом  $135^\circ$  к мачте днем зеленым и желтым огнями - ночью "Разрешается поезду направиться на станцию на боковой путь с готовностью остановиться на станции";

- выходными - двумя поднятыми крыльями под углом  $135^\circ$  к мачте днем и зеленым и желтым огнями - ночью "Разрешается поезду отправиться на ответвление"

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

20.7 Показания входных и проходных семафоров и семафоров прикрытия должны днем и ночью четко распознаваться из кабины управления локомотива поезда, который приближается, на расстоянии, не менее тормозного пути, определенной для данного места при полном служебном торможении и максимальной реализуемой скорости, но не менее 1000 м.

Сигналы выходных семафоров станционных путей должны быть четко различимы: главных путей - на расстоянии, не менее 400 м, боковых - не менее 200 м.

20.8 Исключенные семафоры должны быть приведены в закрытое положение и перекрещенные двумя планками

Сигнальные огни недеятвующих семафоров не зажигаются.

Оповестительные щиты, которые стоят перед исключенными семафорами, также должны быть перекрещены двумя планками или сняты.

20.9 Перед выходными и проходными semaфорами устанавливаются оповестительные щиты, выкрашенные в белый цвет с черными полосами и отражателями света на них.

20.10 В случае обрыва semaфорной тяги крыло semaфора может автоматически приходиться в запрещающее (горизонтальное) положение.

20.11 Порядок освещения сигнальных приборов на semaфорах определяется начальником дирекции железнодорожных перевозок (начальником железной дороги).

## **21. ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ, ФОРМИРОВАНИЯ И ПРОПУСК Поездов с вагонами, загруженными грузами класса опасности 1 (ВМ)**

### **21.1 Общие положения**

21.1.1 Для организации поездной и маневровой работы с вагонами, загруженными грузами класса опасности 1 (ВМ), используется информация, которая есть в перевозочных документах.

В перевозочных документах на вагоны, которые загружены грузами класса опасности 1 (ВМ), в графе «Наименования груза» указываются: номер ООН, перед которым проставляются буквы «UN»; наименование груза, дополненное в случае потребности техническим или биологическим наименованием; классификационный шифр (если номера образцов знаков опасности груза не являются номерами 1, 1.4, 1.5, 1.6, то эти номера указываются после классификационного шифра в скобках) согласно Дополнению 2 Правил перевозки опасных грузов; номер аварийной карточки.

На перевозочных документах на вагоны с взрывными материалами и веществами проставляются штампы красного цвета «ВМ», «Прикрытие» согласно дополнению 6, а также штампы:

«Не спускать с горки» – при наличии этого требования в дополнении 2 к Правилам перевозки опасных грузов;

«Выключить тормоз» – для вагонов с ВМ, перевоз которых в соответствии с Правилами перевоза опасных грузов должен осуществляться с выключенными тормозами, а также в случае совместимого перевоза таких грузов в одном вагоне с грузами, которые не нуждаются в выключении тормозов;

«Секция. Не разъединять» – в случае перевоза ВМ в секциях (схемах) согласно Правилам перевоза опасных грузов;

«В сопровождении специалиста», «Охрана Минобороны», «Охрана отправителя», «Охрана МВД» – соответственно в случае перевоза груза в сопровождении специалиста, военной стражи, наряда военизированной охраны отправителя (получателя) или МВД. В случае перевозки груза одновременно в сопровождении специалистов и военной стражи (охраны отправителя) проставляются оба штампы;

«Охрана железной дороги» – для ВМ, перевозка которых согласно Правилам перевозки опасных грузов должна осуществляться в сопровождении военизированной охраны железных дорог;

в случае перевоза ВМ с номерами ООН 0072, 0226, 0475, 0150, продукта ТУ-84-754-86 (1.1D), взрывчатых веществ типа амидина марки А, АПГ и смеси на их основе (1.1D) на всех перевозочных документах вместо штампа «Взрывоопасно» проставляются штампы красного цвета «Особенно опасно», «Прикрытие», «Не спускать с горки».

В случае наличия приборов печного отопления в вагонах с охраной или специалистами, которые сопровождают ВМ, в перевозочных документах (накладной) в графе «Наименования груза» проставляется отметка «С печным отоплением».

Штамп «Прикрытия» проставляется согласно требованиям дополнения 6.

Ведомости, которые содержатся в этих штемпелях, служат основанием для организации безопасной маневровой работы, формирования поездов и извещение причастных работников о будущей работе с вагонами, загруженными взрывными материалами.

Запрещается передавать сведения о поездах и вагонах из ВМ лицам, которые не берут участия в обслуживании таких вагонов и поездов.

Порядок использования парковой связи железнодорожных станций для извещения о работах, которые проводятся с вагонами, загруженными взрывными материалами, устанавливается местной Инструкцией.

21.1.2 К перевозочным документам на взрывные материалы и вещества добавляется аварийная карточка или ее номер отмечается в накладной.

21.1.3 В натурном листе на поезд по форме ДУ-1 в графе «Код прикрытия» для вагонов с взрывоопасными материалами и веществами за номерами ООН 0483, 0072, 0226, 0442, 0457, 0393, 0475, 0150, 0118, 0065, 0084, 0392, 0042, 0208, 0484, 0411, 0190, а также продуктов за ТУ 84-754-86 (1.1D), взрывчатых веществ типа амидина марки А, АПГ и смесей на их основе (1.1D), жидких взрывчатых веществ и смесей на их основе типа ФК, ЛД-70 указывается код «9», для вагонов с другими взрывчатыми материалами и веществами – код «3».

Для вагонов с взрывчатыми материалами, которые имеют код прикрытия "9" в графе "Негабаритность, животное, ДБ, НГ" указывается код - 7 (вагоны, которые не подлежат роспуску с горки).

21.1.4 На всех сортировочных и участковых станциях, станциях погрузки, выгрузки, перегрузки, перестановки вагонов из одной ширины колеи на другую, а также на других станциях за перечнем, установленным начальником железной дороги, в добавление к ТРА станции разрабатывается местная Инструкция о порядке работы с вагонами, загруженными грузами класса опасности 1 (ВМ), с учетом местных условий,

21.1.5 Маневровый локомотив, который подается на станцию для проведения маневровой работы с вагонами, загруженными грузами класса опасности 1 (ВМ), оборудуется радиосвязью, а составитель поездов должен иметь исправную носимую радиостанцию.

В случае неисправности радиосвязи маневры выполняются составительской бригадой из двух лиц.

21.1.6 Составитель поездов и другие причастные работники станции перед проведением маневров с вагонами, загруженными грузами класса опасности 1 (ВМ), или роспуском таких вагонов с горки обязаны предупредить о последующих маневрах лиц, которые сопровождают эти вагоны или осуществляют их охрану, согласно требованиям местной Инструкции о порядке работы с вагонами, загруженными грузами класса опасности 1 (ВМ).

21.1.7 Не допускается передача машинистом управления локомотивом помощнику машиниста во время производства маневров с вагонами, загруженными грузами класса опасности 1 (ВМ).

21.1.8 На станциях места стоянки, порядок закрепления и ограждения вагонов из ВМ и цистерн с сжиженным, сжатым, растворенными под давлением газами вне поездов, кроме случаев пребывания их под накоплением на сортировальных колеях, устанавливаются техническо-распределительным актом станции. Такие вагоны должны быть сцеплены между собой, надежно закреплены тормозными башмаками и ограждены временными сигналами «Остановка» в соответствии с требованиями Инструкции из сигнализации на железных дорогах Украины. Стрелки, которые ведут на пути стоянки таких вагонов, устанавливаются в положение, которое исключает возможность заезда на эти пути, и замыкаются. Порядок замыкания и сохранения ключей от этих стрелок указывается в техническо-распорядительном акте станции.

Вагоны с личным составом стражи (охраны) или специалистами отправителя (получателя) ставятся на тот же или смежный путь на расстоянии не больше 50 м от вагонов со взрывоопасными материалами и веществами.

21.1.9 Перед подачей вагонов под погрузку взрывчатых материалов маневровый диспетчер (дежурный по станции) в порядке, установленном в техническо-распорядительном акте станции и местной инструкцией о порядке работы с вагонами, загруженными взрывными материалами, обязанный за отдельным журналом ф. ВУ-14 убедиться в том, что вагоны осмотрены и признаны пригодными в техническом отношении для перевозки взрывчатых материалов соответственно требованиям «Правил перевозок опасных грузов».

Запрещается подавать под нагрузку опасных грузов вагоны и контейнеры без технического осмотра и определение их пригодными для перевозки этих грузов. Осмотр вагонов и контейнеров проводится в порожнем состоянии в день погрузки специалистами вагонного хозяйства.

21.1.10 Закрепления вагонов, загруженных взрывчатыми материалами, на погрузочно-разгрузочных и других станционных путях проводится в порядке, установленном в техническо-распорядительном акте станции.

21.1.11 Вагоны с взрывчатыми материалами во время подачи (отцепки) их на подъездные пути предприятий и организаций должны иметь прикрытия соответственно нормам, предусмотренных в Приложении 6. Скорость следования маневрового состава по подъездным путям не должна превышать 15 км/ч.

Порядок подачи и отцепки вагонов на подъездных путях устанавливается договором на эксплуатацию железнодорожного пути, а при обслуживании подъездного пути локомотивом железной дороги - договором на подачу и отцепку вагонов.

21.1.12 Подача вагонов с взрывоопасными материалами и веществами на подъездные колеи и их уборка осуществляется, как правило, тепловозами или паровозами на жидком топливе.

В случае подачи, забирания вагонов паровозами на твердом топливе они должны быть оборудованы искрогасительными устройствами. Во время выполнения таких работ должны выполняться меры пожарной безопасности.

21.1.13 В местных Инструкциях по обслуживанию подъездных путей, на которых проводится работа с вагонами, загруженными взрывоопасными материалами и веществами, должны быть определенные маршруты подачи и уборки таких вагонов, скорости перемещения маневровых составов с ними, порядок следования через переезды и охраны маршрутов, а также другие мероприятия, необходимые для обеспечения безопасности.

21.1.14 Порядок выключения автотормозов вагонов, предназначенных под погрузку взрывоопасных материалов и веществ, извещения работников службы вагонного хозяйства о необходимости их выключения и контроля за выполнением таких операций, а также дополнительные меры безопасности во время проведения маневровой работы с такими вагонами на станциях и подъездном пути, которые обслуживаются локомотивами железной дороги, устанавливается местной инструкцией, которая разрабатывается и утверждается в соответствии с п. 21.1.4.

Вагоны с ВМ, которые подлежат перевозке с выключенными тормозами, включаются в состав поезда в порядке, установленном Правилами технической эксплуатации железных дорог Украины.

21.1.15 На подъездном пути, который обслуживается локомотивом собственника подъездной пути, допускается следование вагонов с грузами класса опасности 1 (ВМ), перевозка которых предусмотрена с выключенными автотормозами, в границах данного подъездного пути с включенными автотормозами. При этом собственник подъездного пути разрабатывает и осуществляет мероприятия, которые обеспечивают их безопасное перемещение. Выключение (включение) автотормозов в

этих вагонов производится на съезном пути в порядке, установленном местной Инструкцией о порядке работы с вагонами, загруженными взрывчатыми материалами.

## 21.2 Формирование поездов

21.2.1 Опасные грузы класса опасности 1 (ВМ) разрешается ставить в грузовые поезда одиночными вагонами, группами вагонов с постановкой соответствующего прикрытие, формирование которых осуществляется в пределах норм по массе и длине, предусмотренных графиком движения поездов, а также отправлять маршрутами, которые не превышают вместимость приемо-отправочных путей на участках их движения.

ВМ за номерами ООН 0072, 0226, 0475, 0150 и грузы: Продукт ТУ 84-754-86 (1.1D), ракеты на твердом топливе, двигатели на твердом топливе и другие энергетические установки с топливом (1.3G), ракеты, которые содержат заряды твердого топлива и компоненты жидкого топлива (1.3J), ракеты, заправленные жидким топливом (1.3J), взрывчатые вещества типа амидин марки А, АПГ и смеси на их основе (1.1D) – перевозятся лишь специальными поездами. Порядок пропуска специальных поездов устанавливается Укрзализницею.

Вагоны с взрывчатыми материалами, которые подлежат перевозке только с выключенными автотормозами, ставятся в поезд группами не более восьми осей в одной группе, а в хвосте поезда перед последними двумя тормозными вагонами - не более четырех осей. Последние два вагона должны иметь исправно действующие включенные автотормоза.

21.2.2 В составе поезда должно быть не более 4 таких групп вагонов с выключенными автотормозами при условии обеспечения состава поезда установленным тормозным нажатием. При перевозке таких грузов воинскими эшелонами (группами вагонов), которые охраняются караулами Министерства обороны Украины, Службы безопасности Украины (СБУ) и Министерства внутренних дел Украины (МВД), придерживаются тех же условий постановки их в поезда, при этом между группами разрешается ставить не более одного вагона, не принадлежащего к эшелону.

Между сортировочными и участковыми станциями вагоны с взрывчатыми материалами могут следовать во всех грузовых поездах соответственно плану формирования. Такие вагоны из промежуточных станций на ближайшие участковые или сортировочные станции и в обратном направлении перевозятся со сборными, вывозными поездами или диспетчерскими локомотивами, а между станциями узла и предузловыми станциями - с передаточными и вывозными поездами.

Сборный поезд, в который включены вагоны с ВМ, должен обслуживаться составительской бригадой (помощником машиниста, который подготовлен исполнять обязанности составителя поездов).

Не допускается постановка вагонов с взрывчатыми материалами в поезда близких назначений, если по плану формирования для отправления этих вагонов предусмотрены более дальние поезда.

Запрещается ставить вагоны со взрывчатыми материалами в поезда:

- пассажирские, почтово-багажные (кроме перевозок табельного оружия и боеприпасов к нему, воинских караулов и команд Министерства обороны Украины, Министерства внутренних дел Украины, Службы безопасности Украины и рядов военизированной охраны железных дорог);

- людские, а также в поезда (кроме воинских эшелонов), в составе которых есть отдельные вагоны с людьми (кроме вагонов с личным составом эшелона). В составе воинского эшелона могут направляться только те вагоны с взрывчатыми материалами, которые принадлежат к этому эшелону.

- соединенные;

- те, что превышают длину, установленную графиком движения поездов;

- с негабаритными грузами - верхнего третьего, нижнего третьего и больших степеней негабаритности, бокового четвертого и больших степеней негабаритности.

- которые обслуживаются машинистом в одно лицо.

Кроме того, запрещается ставить вагоны, загруженные ВМ с номерами ООН 0483, 0072, 0226, 0442, 0457, 0393, 0475, 0150, 0118, 0065, 0084, 0392, 0042, 0208, 0484, 0411, 0190, Продукт ТУ 84-754-86 (1.1D), а также взрывоопасными веществами типа амидина марки А, АПГ и смесями на их основе (1.1D), жидкими взрывчатыми веществами и смесями на их основе типа ФК, ЛД-70, в поезда, которые имеют в своем составе вагоны с грузами класса опасности 2 (газы), класса опасности 3 (легковоспламеняющиеся жидкости), классов опасности 4.1, 4.2, 4.3 (легковоспламеняющиеся, самовозгорающиеся твердые вещества и вещества, которые выделяют возгораемые газы при взаимодействии с водой), классов опасности 5.1, 5.2 (окислители, и органический пероксид), класса опасности 6.1 (токсичные вещества)

Разрешается ставить вагоны со взрывчатыми материалами в тяжеловесные поезда.

Дежурный по дирекции железнодорожных перевозок (старший диспетчер службы перевозок), станционный и маневровые диспетчеры во время планирования поездной работы должны специально рассматривать возможность первоочередного отправления вагонов со взрывчатыми материалами прибывающие на станцию, меньшим количеством поездов.

На отдельных направлениях перевозка ВМ может осуществляться согласованными поездами. Отмеченные поезда включаются в график движения: в случае перевозки одной железной дорогой – начальником железной дороги; двумя и больше железными дорогами – Главным управлением перевозок Укрзалізниця по согласованию с железными дорогами, которые принимают участие в перевозке.

21.2.3 Вагоны с ВМ, которые подлежат сопровождению нарядами военизированной охраны железных дорог, ставятся в поезд одной группой, при этом вагоны одного назначения не должны разъединяться во время перевозки. Вагоны с нарядами охраны должны размещаться от вагона, который охраняется, или группы вагонов на расстоянии не дальше пяти вагонов.

Для проезда наряда охраны может использоваться переходная площадка, специально выделенный и оборудованный вагон.

В случае отсутствия вагонов с переходными площадками, специально выделенных и оборудованных вагонов разрешается проезд наряда военизированной охраны железных дорог в нерабочей кабине локомотива поезда с предыдущим их инструктажем машинистом о порядке проезда на локомотиве при условии, что группа вагонов, которая охраняется, размещена в головной части поезда на расстоянии не дальше, чем пять вагонов от локомотива.

В составы поездов, в которых следуют транспорты со взрывчатыми материалами, могут включаться вагоны с взрывчатыми материалами, которые не принадлежат к указанным транспортам.

Вагоны из ВМ, которые перевозятся в сопровождении специалистов или воинскими караулами отправителя (получателя), ставятся в поезд одной группой.

Прикрытие этих вагонов один от другого или от других вагонов поезда должно осуществляться вагонами с безопасными грузами или пустыми вагонами и цистернами, кроме цистерн из-под сжиженных и сжатых газов. Такое прикрытие не должно быть меньшим от минимальных норм, отмеченных в дополнении 6.

21.2.4 Вагоны с ВМ при наличии в перевозочных документах штампа «Прикрытие» во время постановки в поезда и проведения маневровой работы с ними должны иметь прикрытие не меньше от минимальных норм, указанных в дополнении 6.

21.2.5 Как прикрытие в поездах, в которых следуют вагоны с взрывчатыми материалами, должны ставиться вагоны, груженные безопасными и не легкогорючими грузами или порожние вагоны, в том числе и порожние цистерны.

Порожние вагоны должны быть очищены от остатков легкогорючих грузов и мусора, двери и люки закрыты. Порожние цистерны должны быть очищены от остатков груза, крышки люков закрыты. Не допускается использовать, как прикрытие, специальные цистерны, а также цистерны, специализированные для перевозки опасных грузов.

Порожние или груженные платформы (в том числе те, которые отмечены в дополнении 6), а также транспортеры могут использоваться для прикрытия с постановкой не ближе второго вагона от вагонов с ВМ.

21.2.6 Вагоны с людьми, проводниками, специалистами, личным составом, нарядами охраны, выделенными для сопровождения и охраны грузов, ставятся в поезд как перед, так и за вагонами из ВМ, но всегда перед вагонами, загруженными опасными грузами, в перевозочных документах которых есть штампы «Токсично» и «Прикрытие».

Вагоны с легковоспламеняющимися жидкостями, которые входят в военный транспорт, на станции формирования ставятся в поезд за вагонами с ВМ (считая от головы поезда).

Постановка вагонов прикрытия между вагонами с взрывчатыми материалами и вагонами сопровождения, которые входят в состав специальной секции (схемы), не требуется.

21.2.7 При формировании воинских эшелонов должны придерживаться требования, предусмотренные в гл. 21.2.2, 21.2.3, 21.2.5, 21.2.6.

В военных эшелонах допускается совместная перевозка ВМ и других опасных грузов, которые принадлежат эшелону, с постановкой между ними прикрытия не меньше одного вагона.

Платформы и полувагоны, которые загружены танками, самоходными артиллерийскими установками, артиллерийскими тягачами, крытыми бронетранспортерами и автомобилями, которые оснащены боекомплексом (ВМ), могут направляться в составе военного эшелона без прикрытия.

Запрещается прицеплять к эшелону вагоны: с ВМ, которые не входят в состав эшелона, негабаритными, радиоактивными грузами, цистерны с кислотами, сжиженными газами, легковоспламеняющимися жидкостями, а также цистерны из-под сжиженных газов.

### **21.3 Следование поездов с опасными грузами класса 1 (взрывчатые материалы)**

21.3.1 Поезда, в состав которых включены вагоны с ВМ, на всем пути следования должны находиться под постоянным контролем поездного диспетчера и дежурного по станции, а поезда с грузами Минобороны, МВД, СБУ – также военного коменданта комендатуры военных сообщений железнодорожного участка и станции (ЗКУ), военных и отдела военных и специальных перевозок штаба Главного управления внутренних войск Министерства внутренних дел Украины (далее – ВВСП МВД), которые должны принимать меры относительно обеспечения своевременного и безопасного отправления таких поездов.

Обо всех задержках и аварийных ситуациях с такими поездами поездной диспетчер должен сообщать дежурному по дирекции железнодорожных перевозок и вместе с ним немедленно принимать меры к быстрой ликвидации последствий и продвижению задержанных поездов.

Дежурный по дирекции железнодорожных перевозок в свою очередь сообщает обо всех отмеченных в этом подпункте случаях начальнику дирекции, дежурного заместителя начальника оперативно-распорядительного отдела службы перевозок железной дороги, ЗКУ и ВВСП МВД (относительно грузов Минобороны, МВД, СБУ).



О следующем отправлении поезда, в составе которого имеются вагоны с взрывчатыми материалами, дежурный по станции формирования поезда заранее предупреждает поездного диспетчера.

Пропуск транзитных поездов, в составе которых имеются вагоны с взрывчатыми материалами, производится в обход важных железнодорожных узлов, имеющие такие обходы, устанавливается Государственной администрацией железнодорожного транспорта Украины.

21.3.2 Машинист поездного локомотива после получения перевозочных документов к отправлению поезда с станции должен убедиться по натурному письмом о наличии и размещении вагонов со взрывчатыми материалами в составе поезда.

Если в поезде есть составитель поездов, то последний по данным натурального письма обязан сообщить машинисту о наличии таких вагонов в поезде.

О последующем отправлении поезда со взрывчатыми материалами дежурный по станции формирования и подготовки к отправлению поезда своевременно сообщает поездному диспетчеру.

21.3.3 Перед отправлением с участковых и сортировочных станций поезда, в составе которого есть вагоны со взрывчатыми материалами, поездной диспетчер обязан сообщить об этом станциям на пути следования и диспетчерам соседних диспетчерских участков регистрируемым диспетчерским приказом.

21.3.4 Номер поезда с буквами "ВМ" проставляются в журнале движения поездов, на графике исполненного движения, в письменных разрешениях и предупреждениях, которые выдаются машинисту локомотива, в натуральных листах и других документах, связанных с приемом и отправлением поездов.

Во время передачи сообщений на соседнюю станцию и поездному диспетчеру о таких поездах дежурный по станции должен также назвать номер поезда с прибавлением слов: "со взрывчатым материалом".

21.3.5 Об ожидаемом прибытии поезда со взрывчатым материалом дежурный по станции обязан сообщить работникам пункта технического обслуживания, коммерческого осмотра, военизированной охраны железной дороги и других работников, которые осуществляют обработку поезда и вагонов с взрывчатыми материалами во время стоянки соответственно п. 21.1.4.

21.3.6 Поезда, в составе которых есть вагоны с ВМ, должны приниматься на специально выделенные пути, указанные в техническо-распорядительном акте станции.

21.3.7 Не допускается на промежуточных станциях оставлять без локомотива поезда, в составе которых есть взрывчатые материалы.

В исключительных случаях поезда с ВМ разрешается временно оставлять на промежуточной станции без локомотива по решению начальника дирекции железнодорожных перевозок (начальника железной дороги), который должен принять необходимые меры относительно ускорения отправления его по назначению. При наличии в поезде вагонов с ВМ, которые принадлежат Минобороны, возможность оставления его без локомотива на промежуточной станции должна согласовываться с ЗКУ, а при наличии вагонов с ВМ, которые принадлежат МВД и СБУ, – из ВВСП МВД.

При наличии вагонов из ВМ, которые принадлежат другим министерствам, ведомствам, организациям, которые охраняются нарядом внутренних войск МВД, согласование осуществляется из ВВСП МВД.

При наличии в поезде ВМ, что охраняются военизированной охраной железной дороги, поездной диспетчер сообщает об этом начальнику ближайшего подразделения (охраны) военизированной охраны, на участке которого находится станция

21.3.8 Устранение технических и коммерческих неисправностей, выявленных в пути следования в отдельных вагонах с взрывчатыми материалами, сопровождающиеся военизированной охраной железной дороги, а также в вагонах, входящих в состав специального подвижного состава (схем), воинских транспортов и эшелонов, в зависимости от характера технических и коммерческих неисправностей и

условий работы может производиться как с отцепкой и последующей их подачей на отдельные специализированные для этих целей пути, так и без отцепки от состава.

Учет предъявленных к техническому обслуживанию поездов (вагонов) с ВМ осуществляется в отдельной Книге по форме ВУ-14. О результатах осмотра таких поездов (вагонов) работники пункта технического обслуживания должны сделать в Книге соответствующие отметки и засвидетельствовать их своей подписью. Разъединение вагонов в эшелоне (транспорте) в пути следования не разрешается.

Отцепка на станциях отдельных вагонов с взрывчатыми материалами из-за технических и коммерческих неисправностей от групп вагонов, охраняющихся военизированной охраной железной дороги, допускается только в случаях, если обеспечивается охрана отцепленных вагонов. В противном случае отцепляется вся группа вагонов, которая охраняется нарядом военизированной железной дороги. Начальник станции обязан вызвать дополнительный наряд военизированной охраны железной дороги и после его прибытия отправить исправные вагоны отцепленной группы по назначению.

Отцепки вагонов от воинских эшелонов, а также от группы вагонов, которые направляются в сопровождении воинской охраны или специалистов грузоотправителя (грузополучателя), запрещается. Для устранения неисправностей или перегрузки грузов в исправные вагоны задерживается весь эшелон (группа вагонов), о чем дежурный по станции (начальник станции) должен сообщить дежурному по дирекции железнодорожных перевозок (старшему диспетчеру службы перевозок), а последние о задержке эшелона в установленном порядке обязаны сообщить ЗКУ или ВВСП МВД.

После окончания ремонта или перегрузки груза вагоны должны быть поставлены в состав задержанного эшелона (группы вагонов) и отправленные по назначению.

В случае необходимости отцепочного ремонта вагонов, которые входят в состав секций специального подвижного состава для перевозки взрывчатых материалов, а также специально сформированных схем, такие вагоны могут быть отцеплены от секции (схемы) и представлены на ремонтные пути только по согласию и под надзором специалиста, сопровождающего груз, начальника охраны. В этом случае весь состав секции (схемы), в которой выявленный вагон, требующий отцепочного ремонта, задерживается. Отремонтированные вагоны должны быть поставлены на соответствующее место секции (схемы). Если порожний вагон секции (схемы) из-за технической неисправности не может следовать до станции назначения, по заявке специалистов, сопровождающего груз, или начальника охраны, он может быть отцеплен от секции (схемы) и отправлен по новому назначению с соответствующим оформлением перевозочных документов.

Во всех указанных случаях задержанные вагоны воинского эшелона, секции специального подвижного состава (схемы), а также группы вагонов с взрывчатыми материалами в сопровождении военизированной охраны железной дороги, воинской охраны или специалистов грузоотправителя (грузополучателя) устанавливаются на пути, предусмотренные в техническо-распорядительном акте станции для стоянки вагонов с взрывчатыми материалами соответственно требованиям п. 21.1.9.

Порядок технического и коммерческого обслуживания составов и вагонов с взрывными материалами устанавливается местной инструкцией, разработанной соответственно п. 21.1.4.

## 21.4 Порядок действий в аварийных ситуациях

21.4.1 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, которая угрожает поезду с взрывчатыми материалами (горения букс, излом оси, сход подвижного состава, возгорания груза и т.п.), локомотивные и составительские бригады, лица, которые осуществляют охрану и сопровождение грузов, дежурные по станциям, а также другие работники, связанные с приемом, отправлением, пропуском и обслуживанием поездов, обязаны принять все возможные меры к его остановке и ликвидации опасности.

Следования поезда с вагонами, которые имеют неисправности, выявленные средствами автоматического контроля технического состояния подвижного состава и его ходовых частей, запрещается.

21.4.2 В указанных в п. 21.4.1 случаях, которые возникли на перегоне, машинист локомотива или составитель поездов, если он сопровождает поезд, обязан немедленно сообщить об этом поезвному диспетчеру или дежурного по ближайшей станции для принятия мер. При этом в случае аварии (сход подвижного состава и т.п.), пожара - сообщить об обстоятельствах, наличии и размещении в составе поезда вагонов с взрывчатыми материалами и другими опасными грузами, передать номера аварийных карточек (что указанные на обратной стороне дорожного сведения) или содержание аварийных карточек (в случаях, когда они прилагаются к перевозочным документам). На электрифицированных участках поезвному диспетчер, получив это сообщение, при необходимости должен дать указание энергодиспетчеру о снятии напряжения в контактной сети. Машинист локомотива или составитель поездов должны, исходя из сложившихся обстоятельств, принимают все возможные меры относительно ликвидации аварийной ситуации и ее последствий, руководствуясь указаниями поездного диспетчера, требованиями должностной инструкции, аварийных карточек, указаниями специалистов, которые сопровождают взрывчатые материалы и прочие опасные грузы.

Дежурный по станции после получения сообщения машиниста поезда об аварии, должен полностью передать его содержание поезвному диспетчеру и начальнику станции и действовать соответственно его указаниям.

21.4.3 При выявлении в составе поезда, который следует с взрывчатым материалом, возгорания груза или подвижного состава поезд может быть остановлен. Место остановки поезда выбирается с учетом наименьших последствий, представляющих собой угрозу поражения людей и загрязнения окружающей естественной среды, повреждения туннелей, мостов, жилых и станционных зданий, составов, подвижного состава, который находится на путях и т.п..

После остановки поезда локомотивная бригада вместе с лицами, которые сопровождают или охраняют взрывчатый материал, обязана немедленно отцепить вагоны, которые горят, и отвести их от другого подвижного состава, предварительно закрепив в установленном порядке часть состава, что осталась, и, с учетом особенностей данного груза, к прибытию пожарной помощи принять возможные меры относительно ликвидации загорания соответственно требованиям, предусмотренных в аварийных карточках.

21.4.4 При возникновении аварийной ситуации с взрывчатыми материалами в границах станции дежурный по станции обязан сообщить о происшедшем, поезвному диспетчеру и начальнику станции и установить возможность и условия дальнейшего пропуска поездов, проведения маневровой работы, и в случае необходимости принять меры к прекращению движения поездов и маневров.

В случае возникновения пожара в вагоне с не взрывчатым материалом или в зданиях, сооружениях, строениях, которые расположенные рядом, вагоны с

взрывчатыми материалами должны быть отведены из зоны пожара на безопасное расстояние, но не менее чем на 100 м.

21.4.5 О всех случаях с такими поездами и вагонами поездной диспетчер обязан сообщить дежурному дирекции железнодорожных перевозок и вместе с ним немедленно принимать меры к скорейшей ликвидации последствий аварийной ситуации.

Дежурный по дирекции железнодорожных перевозок обязан сообщить о случившемся начальнику дирекции и старшего дорожного диспетчера службы перевозок, которые в свою очередь сообщают заместителю начальника железной дороги.

21.4.6 Другие действия относительно осуществления мероприятий по безопасности и ликвидации последствий аварийных ситуаций с взрывчатыми материалами должны проводиться, исходя из обстоятельств, которые сложились, в соответствии с "Правилами перевоза опасных грузов", "Правилами безопасности и порядка ликвидации последствий аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их железнодорожным транспортом".

## **22. Движение поездов между станциями и отдельными пунктами, которые находятся непосредственно в подчинении структурных подразделений Укрзализныци**

Движение поездов между станциями и отдельными пунктами, которые находятся непосредственно в подчинении структурных подразделов Укрзализныци, устанавливается Государственной администрацией железнодорожного транспорта Украины.

Начальник Главного управления перевозок

В. О. Жураковский

Приложение 1  
к Инструкции по движению поездов  
и маневровой работы  
на железных дорогах Украины

Перечень разрешений для отправления поездов со станций при различных видах  
сигнализации и связи во время движения поездов

Условия, при которых отправляются поезда	Что служит машинисту разрешением на занятие перегона	Основание для открытия выходного сигнала или выдачи разрешения на занятие перегона
<b>А. Автоматическая блокировка – однопутный участок.</b>		
Отправление поездов с путей с индивидуальными выходными светофорами	Разрешающее показание выходного светофора	Свободность одного или более блок-участков (по показаниям контрольных приборов), согласие поездного диспетчера (при неисправности поездной диспетчерской связи – согласие ДСП соседней станции)
Отправление поездов по групповым светофорам, оборудованными маршрутными указателями пути отправления	Разрешающее показание выходного светофора и цифра номера пути отправления (зелёного цвета) на маршрутном указателе	То же самое
Отправление поездов по групповым светофорам без маршрутных указателей при наличии на пути отправления повторителей разрешающего показания группового светофора	Зелёный огонь на повторительном светофоре (включается одновременно с появлением разрешающего показания на маршрутном светофоре)	То же самое
Отправление поездов по групповым светофорам в случае неисправности маршрутных указателей пути отправления или по групповым светофорам без маршрутных указателей в случае неисправности повторителей групповых светофоров	Переданный по Р/С приказ ДСП на отправление поезда с соответствующего пути или разрешение на бланке зелёного цвета с заполнением пункта II (то или другое может быть передано машинисту при разрешающем показании на выходном светофоре)	Свободность одного или более блок-участков (по показаниям контрольных приборов), согласие поездного диспетчера (при неисправности поездной диспетчерской связи – согласие дежурного по соседней станции)
Отправление поезда с пути, не имеющего выходного светофора	Переданный по Р/С приказ ДСП на отправление поезда с соответствующего пути или разрешение на бланке зелёного цвета с заполнением п. I	Свободность одного или более блок-участков, регистрируемый приказ поездного диспетчера об отправлении поезда со станции при запрещающем показании выходного

		светофора и о свободности перегона от встречных поездов, переключение автоблокировки на соответствующее направление, изъятие из аппарата управления ключа-железа
Отправление поезда, голова которого перекрывает выходной светофор и его невозможно открыть на разрешающее показание.	Переданный по Р/С приказ ДСП на отправление поезда с соответствующего пути или разрешение на бланке зелёного цвета с заполнением п. I, разрешающее показание на обратной светофорной головке (при её наличии и видимости машинисту)	То же самое
Отправление поезда по открытому выходному светофору, если машинисту не видно его показания	Приказ ДСП, переданный машинисту по Р/С, или разрешение на бланке зелёного цвета с заполнением п. II	То же самое
Отправление поезда с подталкивающим локомотивом, следующим по всему перегону	Разрешающее показание выходного светофора	То же самое
Отправление поезда с подталкивающим локомотивом на часть перегона с возвращением назад	Разрешающее показание выходного светофора. На право следования в обратном направлении машинисту толкача выдаётся ключ-желез	То же самое
Отправление поезда на перегон с возвращением назад	Разрешающее показание выходного светофора. На право следования в обратном направлении – ключ-желез, вручаемый руководителю работ перед отправлением поезда со станции для передачи машинисту при возвращении поезда с перегона	Свободность одного или более блок-участков (по показаниям контрольных приборов), а также разрешение ДНЦ на отправление поезда с возвращением назад
В случае отсутствия или неисправности ключа-железа отправлять поезда или подталкивающие локомотивы с возвращением назад можно только после перехода на телефонные средства связи		
Отправление поезда в случае неисправности выходного светофора	Переданный по Р/С приказ ДСП на отправление поезда с соответствующего пути или разрешение на бланке зелёного цвета с	Свободность одного или более блок-участков, регистрируемый приказ поездного диспетчера об отправлении поезда со

	заполнением п. I	станции при запрещающем показании выходного светофора и о свободности перегона от встречных поездов, переключение автоблокировки на соответствующее направление, изъятие из аппарата управления ключа-жезла
Отправление поезда в случае неисправности автоблокировки	Путевая записка	Приказ ДНЦ о закрытии автоблокировки и переходе на телефонные средства связи, поездная телефонограмма от соседней станции с согласием на приём поезда
<b>Б. Автоматическая блокировка – двухпутный участок</b>		
Отправление поездов с путей с индивидуальными выходными светофорами	Разрешающее показание выходного светофора	Свободность одного или более блок-участков (по показаниям контрольных приборов)
Отправление поездов по групповым светофорам, оборудованными маршрутными указателями пути отправления	Разрешающее показание выходного светофора и цифра номера пути отправления (зелёного цвета) на маршрутном указателе	То же самое
Отправление поездов по групповым светофорам без маршрутных указателей при наличии на пути отправления повторителей разрешающего показания группового светофора	Зелёный огонь на повторительном светофоре (включается одновременно с появлением разрешающего показания на маршрутном светофоре)	То же самое
Отправление поездов по групповым светофорам в случае неисправности маршрутных указателей пути отправления или по групповым светофорам без маршрутных указателей в случае неисправности повторителей групповых светофоров	Переданный по Р/С приказ ДСП на отправление поезда с соответствующего пути или разрешение на бланке зелёного цвета с заполнением пункта II (то или другое может быть передано машинисту при разрешающем показании на выходном светофоре)	То же самое
Отправление поезда с пути, не имеющего выходного светофора	Переданный по Р/С приказ ДСП на отправление поезда с соответствующего пути или разрешение на бланке зелёного цвета с заполнением п. I	То же самое
Отправление поезда,	Переданный по Р/С приказ	То же самое

голова которого перекрывает выходной светофор и его невозможно открыть на разрешающее показание.	ДСП на отправление поезда с соответствующего пути или разрешение на бланке зелёного цвета с заполнением п. I, разрешающее показание на обратной светофорной головке (при её наличии и видимости машинисту)	
Отправление поезда по открытому выходному светофору, если машинисту не видно его показания	Приказ ДСП, переданный машинисту по Р/С, или разрешение на бланке зелёного цвета с заполнением п. II	То же самое
Отправление поезда с подталкивающим локомотивом, следующим по всему перегону	Разрешающее показание выходного светофора	То же самое
Отправление поезда с подталкивающим локомотивом на часть перегона с возвращением назад	Разрешающее показание выходного светофора. На право следования в обратном направлении машинисту толкача выдаётся ключ-жезл	То же самое
Отправление поезда на перегон с возвращением назад	Разрешающее показание выходного светофора. На право следования в обратном направлении – ключ-жезл, вручаемый руководителю работ перед отправлением поезда со станции для передачи машинисту при возвращении поезда с перегона	Свободность одного или более блок-участков (по показаниям контрольных приборов), а также разрешение ДНЦ на отправление поезда с возвращением обратно
В случае отсутствия или неисправности ключа-жезла отправлять поезда или подталкивающие локомотивы с возвращением назад можно только после перехода на телефонные средства связи		
Отправление поезда в случае неисправности выходного светофора	Переданный по Р/С приказ ДСП на отправление поезда с соответствующего пути или разрешение на бланке зелёного цвета с заполнением п. I, или пригласительный сигнал на выходном светофоре	Свободность одного или более блок-участков (по показаниям контрольных приборов)
Отправление поезда в случае неисправности автоблокировки	Путевая записка	Для первого поезда – приказ поездного диспетчера на закрытие автоблокировки и переходе на телефонную связь. Для последующих поездов –



		поездная телефонограмма от соседней станции с согласием на приём поезда
<b>В. Полуавтоматическая блокировка – однопутный участок.</b>		
Отправление поездов с путей с индивидуальными выходными светофорами	Разрешающее показание выходного светофора	Наличие от соседней станции блокировочного сигнала согласия или переключение блок-системы на соответствующее направление движения
Отправление задержанного или другого поезда того же направления после перекрытия (в том числе самопроизвольного) выходного светофора	Разрешение на бланке зелёного цвета с заполнением п. I	То же самое
На станциях, оборудованных устройствами, позволяющими повторно открывать выходной светофор, отправление поезда того же направления производится с согласия поездного диспетчера при повторно открытом выходным светофором		
Отправление поезда, голова которого находится за выходным светофором с разрешающим показанием	Приказ дежурного по станции, переданный машинисту по Р/С, или разрешение на бланке зелёного цвета с заполнением пункта II	Наличие от соседней станции блокировочного сигнала согласия или переключение блок-системы на соответствующее направление движения
На станциях с электрической изоляцией путей и стрелок в случаях, когда выходной светофор не открывается из-за ложной занятости изолированного участка, для открытия светофора может быть использована кнопка "выключение контроля свободности стрелочных изолированных участков в маршрутах отправления" (на станциях, где такая кнопка есть)		
Отправление поезда, голова которого находится за выходным светофором с запрещающим показанием	Путевая записка	Приказ поездного диспетчера на закрытие блокировки и переход на телефонную связь, поездная телефонограмма от соседней станции с согласием на приём поезда
Отправление поезда встречного направления после перекрытия выходного светофора	Путевая записка	То же самое
Отправление поездов по групповым светофорам, оборудованными маршрутными указателями пути отправления	Разрешающее показание выходного светофора и цифра номера пути отправления (зелёного цвета) на маршрутном указателе	Наличие от соседней станции блокировочного сигнала согласия или переключение блок-системы на соответствующее направление движения
Отправление поезда по групповому светофору в	Разрешающее показание выходного светофора и	То же самое

случае неисправности на групповом светофоре маршрутного указателя пути отправления	приказ ДСП, переданный по Р/С об отправлении поезда или разрешение на бланке зелёного цвета с заполнение п. II	
Отправление поезда в случае невозможности открытия выходного светофора	Путевая записка	Приказ поездного диспетчера на закрытие блокировки и переход на телефонную связь, поездная телефонограмма от соседней станции с согласием на приём поезда
Если выходной светофор при свободном перегоне не открывается из-за ложной занятости изолированного стрелочного участка, то с согласия поездного диспетчера его можно открыть после предварительного нажатия кнопки "выключение контроля свободности стрелочных изолированных участков в маршрутах отправления" (на станциях, где такая кнопка есть)		
Отправление поезда с возвращением с перегона назад	Ключ-жезл при закрытом выходном светофоре	Наличие от соседней станции блокировочного сигнала согласия или переключения блок-системы на соответствующее направление движения, а также разрешение поездного диспетчера на отправление поезда с возвращением назад
Отправление поезда с подталкивающим локомотивом на часть перегона с возвращением назад	Разрешающее показание выходного светофора. На право следования в обратном направлении машинисту толкача выдаётся ключ-жезл	Наличие от соседней станции блокировочного сигнала согласия или переключения блок-системы на соответствующее направление движения
Если ключа-жезла для поездов или подталкивающих локомотивов нет, или имеющиеся неисправны, отправление поезда или толкача на перегон с возвращением назад производится только после перехода на телефонные средства связи		
Отправление поезда с подталкивающим локомотивом, следующим по всему перегону	Разрешающее показание выходного светофора	Наличие от соседней станции блокировочного сигнала согласия или переключения блок-системы на соответствующее направление движения
Отправление поезда в случае неисправности блокировки	Путевая записка	Приказ поездного диспетчера на закрытие блокировки и переход на телефонную связь, поездная телефонограмма от соседней станции с согласием на приём поезда

<b>Г. Полуавтоматическая блокировка – двухпутный участок.</b>		
Отправление поезда с путей с индивидуальными выходными светофорами	Разрешающее показание выходного светофора	Наличие блокировочного сигнала прибытия ранее отправленному поезду
Отправление задержанного или другого поезда того же направления после перекрытия (в т.ч. самопроизвольного) выходного светофора	Разрешение на бланке зелёного цвета с заполнением пункта I	То же самое
На станциях, оборудованных устройствами, позволяющими повторно открывать выходной светофор, отправление поезда того же направления производится с согласия поездного диспетчера производится по повторно открытому выходному светофору.		
Отправление поезда по групповому светофору, оборудованному маршрутным указателем пути отправления	Разрешающее показание выходного светофора с цифрой (зеленого цвета) номера пути отправления на маршрутном указателе	Наличие блокировочного сигнала прибытия ранее отправленному поезду
Отправление поезда по групповому светофору в случае неисправности маршрутного указателя пути отправления	Разрешающее показание выходного светофора и разрешение на бланке зелёного цвета с заполнением п. II или приказ ДСП, переданный по радиосвязи, об отправлении поезда	Наличие блокировочного сигнала прибытия ранее отправленному поезду
Отправление поезда, голова которого находится за выходным светофором с разрешающим показанием	Приказ ДСП, переданный машинисту по радиосвязи или разрешение на бланке зелёного цвета с заполнением п. II	Наличие блокировочного сигнала прибытия ранее отправленному поезду
На станциях с электрической изоляцией путей и стрелок в случаях, когда выходной светофор не открывается из-за ложной занятости изолированного участка, для открытия светофора может быть использована кнопка "выключение контроля свободности стрелочных изолированных участков в маршрутах отправления" (на станциях, где такая кнопка есть)		
Отправление поезда, голова которого находится за выходным светофором с запрещающим показанием	Путевая записка	Приказ поездного диспетчера о закрытии блокировки и переходе на телефонную связь
Отправление поезда в случае невозможности открытия выходного светофора	Путевая записка	То же самое
Если выходной светофор при свободном перегоне не открывается из-за ложной занятости изолированного стрелочного участка, то с согласия поездного диспетчера его можно открыть после предварительного нажатия кнопки "выключение контроля свободности стрелочных изолированных участков в маршрутах отправления" (на станциях, где такая кнопка есть)		
Отправление поезда с возвращением с перегона обратно	Ключ-жезл при закрытом выходном светофоре.	Наличие блокировочного сигнала прибытия ранее отправленного поезда, а

		также разрешение поездного диспетчера на отправление поезда с возвращением назад.
Отправление поезда с подталкивающим локомотивом на часть перегона с возвращением толкача назад	Разрешающее показание выходного сигнала. На право следования в обратном направлении машинисту толкача выдаётся ключ-жезл	Наличие блокировочного сигнала прибытия ранее отправленному поезду
Если ключа-жезла для поездов или подталкивающих локомотивов нет, или имеющиеся неисправны, отправление поезда или толкача на перегон с возвращением назад производится только после перехода на телефонные средства связи		
Отправление поезда с подталкивающим локомотивом, следующим по всему перегону	Разрешающее показание выходного сигнала	Наличие блокировочного сигнала прибытия ранее отправленному поезду
Отправление поезда в случае неисправности автоблокировки	Путевая записка	Для первого поезда – приказ поездного диспетчера о закрытии блокировки и переходе на телефонные средства связи. Для последующих поездов – поездная телефонограмма от соседней станции о прибытии ранее отправленного поезда
<b>Д. Электрожелезная система.</b>		
Отправление поезда в обычных условиях	Жезл, принадлежащий данному перегону	Наличие от соседней станции согласия на принятие поезда и разрешения на изъятие жезла
Отправление поезда, возвращающегося с перегона обратно	Жезл, принадлежащий данному перегону	Наличие от соседней станции согласия на принятие поезда и разрешения на изъятие жезла
Отправление поезда с подталкивающим локомотивом, следующим по всему перегону с отцепкой от состава		
а) при развинчивающихся жезлах	Машинисту ведущего локомотива – первая часть жезла "Билет", машинисту толкача вторая половина жезла "Жезл"	Наличие от соседней станции согласия на принятие поезда с толкачом и разрешения на изъятие жезла
б) при отсутствии развинчивающихся жезлов	Путевая записка	Приказ поездного диспетчера о закрытии

		железнодорожной системы и переходе на телефонную связь. Поездная телефонограмма от соседней станции с согласием на приём поезда
Отправление поезда с подталкивающим локомотивом на часть перегона с возвращением назад	Машинисту ведущего локомотива выдаётся жезл, машинисту толкача – ключ-жезл	Наличие от соседней станции согласия на занятие перегона и разрешения на изъятие жезла
Если железные аппараты не оборудованы ключ-железами, отправление поезда с подталкивающим локомотивом с возвращением толкача назад производится после перехода на телефонные средства связи		
Отправление поезда в случае неисправности железнодорожной системы	Путевая записка	Приказ поездного диспетчера о закрытии железнодорожной системы и переходе на телефонную связь. Поездная телефонограмма от соседней станции с согласием на приём поезда
<b>Е. Телефонная связь – однопутный и двухпутный участки</b>		
При телефонной связи на поезда во всех случаях выдаются путевые записки, заполненные по соответствующим формам		
<b>Ж. Движение на закрытых перегонах</b>		
При отправлении восстановительных, пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, хозяйственных и других поездов на закрытый перегон во всех случаях выдаются разрешения на бланках белого цвета с красной полосой по диагонали		
<b>З. Перерыв всех видов связи</b>		
Отправление поездов при перерыве всех видов связи во всех случаях производится по бланкам белого цвета с двумя красными полосами по диагонали.		

Начальник Главного управления перевозок

В.О. Жураковский.

## НОРМЫ И ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА ЗАКРЕПЛЕНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Подвижный состав на станционных путях закрепляется тормозными башмаками или специальными стационарными устройствами.

1. При закреплении вагонов на станционных путях соответственно требованиям, изложенным в разделе 16, необходимо руководствоваться минимальными нормами, которые рассчитываются в зависимости от уклона пути, нагрузка вагонов в составе (в группе отдельных вагонов) и условия укладки тормозных башмаков (под груженные вагоны, порожние или с неизвестной нагрузкой), а именно:

1.1. при закреплении отдельных вагонов, а также составов или групп, которые состоят из одинаковых по массе грузовых груженных или порожних вагонов независимо от их рода; вагонов пассажирского парка, включая моторвагонный подвижный состав; рефрижераторных вагонов при условии, что в группе (секции) все вагоны груженные или все порожние (в том числе порожняя секция с машинным отделением); сцепов локомотивов в действующем состоянии.

1.2. при закреплении смешанных составов или групп, которые состоят из груженных и порожних вагонов или груженных вагонов разных по массе и при условии, что тормозные башмаки укладываются под вагоны с нагрузкой на ось больше 15 т (брутто).

При соблюдении условий, которые указанные в пп. 1.1 и 1.2 применяется формула (1):

$$K = \frac{N_{\text{б}}}{200} (1,5i + 1), \quad (1)$$

где: K - необходимое количество тормозных башмаков,

$N_{\text{б}}$  - количество осей в составе (группе);

i - приведенный уклон пути или участка;

$(1,5i + 1)$  - количество тормозных башмаков на каждые 200 осей.

1.3. при закреплении смешанных составов или групп вагонов при условии заключения тормозных башмаков под порожние вагоны или вагоны с неизвестной нагрузкой на ось, применяется формула (2):

$$K = \frac{N_{\text{б}}}{200} (4i + 1), \quad (2)$$

где:  $(4i + 1)$  - количество тормозных башмаков на каждые 200 осей.

2. На путях с уклонами тормозные башмаки укладываются со стороны спуска.

Расчет минимальных норм закрепления отдельных вагонов, составов, групп на путях с уклоном более или равным 1,0 ‰ производится по формуле (1) или формуле (2) в зависимости от нагрузки вагонов и условия заключения тормозных башмаков, а со стороны, противоположному спуску, вагоны закрепляются дополнительно одним тормозным башмаком.

3. Нормы закрепления, которые рассчитаны по формулам (1), (2) с учетом дополнительно укладываемого тормозного башмака в соответствии с п. 2 настоящего дополнения, отмечаются в техническо-распорядительном акте станции.

Необходимое количество тормозных башмаков может определяться с использованием автоматизированной системы расчетов норм закрепления (АРМ РНЗ), утвержденной Государственной администрацией железнодорожного транспорта Украины

4. При получении дробного значения количество тормозных башмаков округляется к большему числу.

Примеры:

а) для закрепления 80 осей смешанной группы вагонов на уклоне 2,5 ‰ и укладке тормозных башмаков под порожние вагоны (или вагоны с неизвестной нагрузкой) нужно:

$$\frac{80 (2,5 \times 4 + 1)}{200} = 4,4 \approx 5 \text{ тормозных башмаков}$$

той же группы вагонов и при укладке тормозных башмаков под вагоны с нагрузкой на ось не менее 15 т.

$$\frac{80 (2,5 \times 1,5 + 1)}{200} = 1,9 \approx 2 \text{ тормозных башмака}$$

б) для закрепления 240 осей угольного маршрута или состава из порожних вагонов на уклоне 1,5 ‰ нужно

$$\frac{240 (1,5 \times 1,5 + 1)}{200} = 3,9 \approx 4 \text{ тормозных башмака}$$

в) для закрепления 72 осей (18 вагонов) состава пассажирского поезда на уклоне 3 ‰ нужно:

$$\frac{72 (3 \times 1,5 + 1)}{200} = 1,98 \approx 2 \text{ тормозных башмака}$$

5. На станционных путях с замасленными поверхностями рельсов (пути погрузка наливных грузов, очистка и промывка цистерн и т.п.) указанные в п. 1 этого приложения нормы закрепления увеличиваются в 1,5 раза.

6. В зависимости от вида продольного профиля пути и технологии работы станции применяются такие способы расчета норм закрепления:

6.1 При благоприятном монотонном профиле, когда отклонения величин уклонов отдельных элементов от приведенной величины уклона по всей длине пути не превышают  $\pm 0,2$  ‰, нормы рассчитываются по приведенному уклону для всей длины пути.

6.2 При всех других видах профиля (более сложном монотонном, пилообразном, выпуклом, вогнутом) при условии остановки локомотива непосредственно перед светофором, предельным столбиком или другой определенной точкой начала размещения подвижного состава, используется метод последовательного

расчета с учетом разной величины уклонов элементов продольного профиля пути, начиная с одного из концов пути или точки начала размещения подвижного состава.

6.3 В случае, если есть технологическая необходимость оставлять группу вагонов в границах длины какого-либо одного элемента профиля, расчет норм закрепления следует делать за фактическим уклоном этого элемента.

6.4 Если для размещения группы вагонов разной длины используется любой участок пути, который содержит несколько элементов продольного профиля, расчет норм закрепления (раздел 11, пример № 7, таблицы 36-37 Методических указаний из расчета и применение норм закрепления подвижного состава тормозными башмаками на станционных путях ЦД-0051) выполняется методом последовательного расчета с тем отличием, при котором за исходный принимается элемент, который имеет максимальный уклон в направлении возможного выхода вагонов. Далее этот элемент соединяется с одним из двух сопредельных, который имеет наибольший уклон.

7. При закреплении представленной под разгрузку группы вагонов тормозные башмаки должны укладываться под вагоны, которые подлежат разгрузке в последнюю очередь, или норматив закрепления для них может вычисляться соответственно подпункта 1.3 этого приложения.

8. Тормозные башмаки должны быть исправными. В местах постоянной укладки тормозных башмаков должны быть установленные ящики с песком, который применяется в случаях образования намерзшего льда, инея и т.п.. Если закрепления проводится двумя или больше тормозными башмаками, то нельзя их укладывать под одну и ту же вагонную ось.

В местах проведения грузовых операций тормозные башмаки необходимо укладывать с накатом колеса на полоз тормозного башмака.

9. Тормозные башмаки, как правило, укладываются под вагоны, начиная с крайнего, под разные оси вагонов со стороны возможного ухода группы (состава), что закрепляется. Если тормозной башмак укладывается не под крайний вагон со стороны возможного ухода группы, которая закрепляется, то дополнительно может быть проверена надежность сцепления с этим вагоном всех других вагонов этой группы.

10. При сильном (больше 15 м/с) ветре, направление которого совпадает с направлением возможного ухода вагонов, норма закрепления, рассчитанная соответственно п. 1 этого приложения (на каждые 200 осей закрепленной группы), увеличивается укладкой под колеса вагонов трех дополнительных тормозных башмаков, а при очень сильном (штормовом) ветре - семи тормозных башмаков.

11. При закреплении моторвагонных поездов, локомотивов в недействующем состоянии, а в исключительных случаях другого подвижного состава в случае отсутствия достаточного количества тормозных башмаков могут быть использованы ручные тормоза подвижного состава из расчета: 5 тормозных осей заменяют 1 тормозной башмак.

На горизонтальных путях или других путях с уклоном 0,5 ‰ и менее допускается приводить в действие ручной тормоз одного вагона (локомотива) в любой части сцепленной группы подвижного состава вместо тормозных башмаков с обеих его сторон.

12. Детальный расчет норм закрепления тормозными башмаками, а также с использованием стационарных механических устройств для удержания подвижного состава от самовольного ухода предоставлен в Методических указаниях из расчета и применение норм закрепления подвижного состава на станционных путях ЦД-0051.

Начальник Главного управления перевозок

В. О. Жураковский



## **ПОРЯДОК ПОСТАНОВКИ В ПОЕЗДА ВАГОНОВ С ГРУЗАМИ, КОТОРЫЕ ТРЕБУЮТ ОСОБОЙ ОСТОРОЖНОСТИ, И СПЕЦИАЛЬНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА**

1. Вагоны (цистерны) с грузами, которые требуют особой осторожности при постановке в поезда, в некоторых случаях должны иметь прикрытие от локомотивов, от вагонов с людьми и между собой. Ведомости об условиях перевозки грузов, которые требуют особой осторожности, их перечень и установленные нормы прикрытия приводятся в Правилах перевозки грузов.

Данные, что характеризуют основные свойства такого груза, а также необходимые нормы прикрытия указываются грузоотправителем в перевозочных документах.

2. Одиночные вагоны с исправными ходовыми частями, непригодные для следования в составе поезда, должны пересылаться к пунктам ремонта только отдельными локомотивами после складывания вагонными депо или промывочно-пропарочными станциями установленных пересылочных документов.

3. Вагоны с грузами боковой и нижней негабаритности 4-го, 5-го степеней должны иметь прикрытие с головы и хвоста поезда не менее одного вагона с габаритным грузом или порожнего.

Запрещается ставить вагоны с негабаритными грузами (кроме грузов негабаритности 1-3 степеней) в длинносоставные поезда.

Вагон с контрольной рамой относится к головным, и отделяется от локомотива одной порожней платформой для улучшения видимости контрольной рамы в верхней зоне.

Вагоны с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности 6-го степени и сверхнегабаритными ставятся в состав поезда не ближе 20 вагонов от вагона с контрольной рамой.

При перевозке негабаритного груза боковой и нижней негабаритности 6-го степени и сверхнегабаритного груза с контрольной рамой в специальном поезде с отдельным локомотивом вагон с этим грузом может находиться не ближе 5 вагонов от вагона с контрольной рамой. Из хвоста поезда вагон с таким грузом должен иметь прикрытие не менее одного вагона с габаритным грузом или порожнего.

В случае перевозки в поездах грузов боковой и нижней негабаритности 6-го степени и сверхнегабаритных с контрольной рамой в числе вагонов прикрытия груза от контрольной рамы допускается использовать вагоны, груженные негабаритными грузами, которые имеют негабаритность нижнюю 1-2, боковую 1-3, верхнюю 1-2 степени.

В состав поездов разрешается включать груженные транспортеры грузоподъемностью до 240 т (включительно).

Порядок следования транспортеров большей грузоподъемности, как в груженом, так и в порожнем состоянии, устанавливается «Едиными техническими условиями эксплуатации железнодорожных транспортеров (ЕТУТ-Т)», утвержденными на заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участниц Содружества, протокол от 20-21.11.2008 № 49 или отдельными указаниями Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины.

При постановке в поезд груженных транспортеров с числом осей 12 и больше (кроме транспортеров сцепляющегося типа грузоподъемностью 120 т с одной или двумя промежуточными платформами) рядом с ними с каждой стороны должны ставиться не менее двух четырехосных вагонов прикрытия с грузом в каждом не более 40 т или

порожних любого типа. При следовании в одном поезде нескольких таких транспортеров между ними ставится не меньше трех таких вагонов прикрытия, указанных выше.

Порожние транспортеры, а также груженные восьмиосные транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120 т (код типа 3960 и 3961) ставятся в состав поезда без прикрытия.

Условия постановки и следования в поездах транспортеров сцепляющегося типа грузоподъемностью 120 т (код типов 3960 и 3961) и 240 т (код типа 3974) устанавливается Едиными техническими условиями эксплуатации железнодорожных транспортеров (ЕТУТ-Т).

Порожние транспортеры, которые имеют 8 и более осей, а также груженные транспортеры сцепляющегося типа грузоподъемностью 120 т (код типа 3960 и 3961) и грузоподъемностью 240 т (код типа 3974) во время следования их в поездах массой 3 тыс. т разрешается ставить только в последнюю четверть состава поезда. При меньшей массе поезда указанные транспортеры можно ставить в любую часть состава поезда.

Разрешается груженные транспортеры, которые имеют 8 осей, ставить в состав поезда без прикрытия, кроме участков железных дорог, на которые за состоянием искусственных сооружений запрещается или ограниченное следование вагонов, которые имеют 8 осей.

Запрещается ставить груженные и порожние транспортеры, которые имеют 8 и больше осей, кроме 8-осных площадных – тип 3912, платформенных – тип 3935, колесных – тип 3948, в поезда, которые отправляются с подталкиванием.

Во время определения условий пропуска и установления скоростей движения всех типов транспортеров, которые эксплуатируются, с осевой нагрузкой до 23,5 т на железнодорожных путях шириной 1520 мм необходимо руководствоваться «Едиными техническими условиями эксплуатации железнодорожных транспортеров (ЕТУТ-Т)»

На участках с подталкиванием грузовых поездов с хвоста поезда порядок следования поездов с груженными и порожними транспортерами, которые имеют 8 и больше осей, определяется начальником железной дороги.

4. Курсирование хоппер-дозаторов железнодорожными путями общего пользования допускается только замкнутыми маршрутами с одним турным вагоном в каждом маршруте для персонала, который обслуживает этот маршрут.

Количество хоппер-дозаторов в каждом маршруте определяется исходя из технологических требований и условий их загрузки. Вывоз балластных материалов из других железных дорог, а также завоз их на базы зимнего складирования должны проводиться, как правило, сдвоенными маршрутами.

Поезд, в составе которого находится больше 240 осей вагонов-хопперов всех моделей, не подлежит формированию и отправлению.

Порожние и груженные хоппер-дозаторные маршруты, которые курсируют в составе менее установленной графиком движения поездов нормы по длине или весу поезда, разрешается дополнять любым подвижным составом, кроме думпкаров (за исключением типов 6ВС-60 и 7ВС-60, ВС-66) с диапазонами первых 6 цифр 555000 - 559999, 340000 - 359999, что не требуют отцепок на промежуточных станциях и не ограничивают скоростей движения маршрутов. При этом для маршрутов из хоппер-дозаторов ЦНИИ-2 и ЦНИИ-3 с диапазоном первых 6 цифр 300000 - 304999, 310000 - 314999, 530000-531499 что не требуют отцепок суммарная масса грузового поезда не должна превышать 2600 т. Скорость следования грузовых поездов не должны превышать скоростей движения хоппер-дозаторов, которые находятся в поезде.

О готовности маршрута из хоппер-дозаторов к следованию в груженом или порожнем состоянии с установленными допустимыми скоростями движения на участке следования машинист хоппер-дозаторного маршрута обязан сделать запись в перевозочных документах о том, что маршрут готов к следованию, все разгрузочные и дозирующие устройства хоппер-дозаторов проверены, осмотрены, приведены в полное

дорожно-транспортное положение. При следовании в груженом состоянии такая запись делается в накладной, а при следовании в порожнем состоянии - в пересылочном сведении.

Технический надзор за дозирующими устройствами хоппер-дозаторов выполняется силами бригад, которые обслуживают хоппер-дозаторы.

Осмотр и необходимый ремонт вагонных частей проводится работниками пунктов технического обслуживания в обычном порядке.

Без сопровождения хоппер-дозаторы могут отправляться в грузовых поездах только в порожнем состоянии по заявкам заводов-изготовителей вагонных депо, ремонтных заводов, подразделений путевого хозяйства в случае необходимости пропуск их к месту приписки, в ремонт и из ремонта, в порядке регулирования и т.п. из оформление перевозки соответственно действующим указаниям по ведению станционной отчетности и учета наличия и ремонта неисправных вагонов.

К отправлению хоппер-дозаторов отправитель должен привести их в полное транспортное положение, а о готовности к следованию с допустимыми скоростями движения - сделать на станции отправления соответствующая запись в пересылочных документах.

Груженный хоппер-дозатор, отцепленный от вертушки из-за неисправности, к отправке в ремонт может быть разгружен и после этого приведенный в полное транспортное положение. Начальник станции отправляет хоппер-дозаторы только при наличии заявки на отправление, пересылочных и перевозочных документов.

5. Курсирование железнодорожными путями Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины думпкар, которые принадлежат предприятиям и организациям других министерств и ведомств, проводится на основании указаний Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины за разрешениями и на условиях, которые устанавливаются в границах дирекции железнодорожных перевозок - начальником дирекции, в границах железной дороги - начальником железной дороги, в границах двух и больше железных дорог - Государственной администрацией железнодорожного транспорта Украины.

Перед выдачей разрешения на курсирование железнодорожными путями Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины думпкары досматриваются комиссией в составе ВЧД, УРБВ, и ДС, которое проверяет пригодность их к эксплуатации на условиях, предусмотренных в заявке на курсирование думпкар. По результатам осмотра складывается акт, который отображает техническое состояние вагонов (в т.ч. наличие на вагонах трафарета "С горки не спускать" для думпкар всех типов, кроме 6ВС60, ВС-66, 7ВС-60), пригодность их к курсированию на путях Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины.

Курсирование на путях Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины отдельных маршрутов или групп собственных вагонов (больше 5), сформированных из думпкар или других вагонов, не оборудованных специальными подножками для проезда составительских бригад, проводится при условиях постановки в голове и в хвосте группы собственных вагонов с переходными площадками или специальными подножками.

Разрешается курсирование на путях общего пользования специального собственного подвижного состава при соблюдении следующих условий:

- вагонов для перевозки агломерата и окатышей на тележках ЦНИИ-ХЗ с скоростью не более 80 км/ч;

- хоппер-дозаторов замкнутыми маршрутами из вагонов для обслуживающего персонала. Пустые и загруженные хоппер-дозаторные маршруты, которые курсируют составами, меньше нормы за длиной и массой поезда, установленной графиком движения поездов, разрешается дополнять другим подвижным составом, кроме думпкар (за исключением типов 6ВС-60, 7ВС-60 и ВС-66). При этом для маршрутов

из хоппер-дозаторов ЦНИИ-2 и ЦНИИИ-3 суммарная масса груженого состава не должна превышать 2600 тонн;

- специальных вагонов-цистерн для перевозки сжатых и сжиженных газов и других опасных грузов при наличии установленных трафаретов и знаков опасности, термина испытания котла и технологии роспуска из горок;

- вагонов-думпкар: типа 6BC-60, 7BC-60 и BC-66 с скоростями, установленными для грузовых поездов, полносоставными маршрутами и увеличенными группами с пополнением как в пустому, так и в загруженном состоянии любым подвижным составом к установленной длине и массы поезда соответственно плану формирования. Думпкары типов 3BC-50 и 4BC-50, 5BC-60, BC-85, Д-82, 2BC-105 могут курсировать на путях общего пользования с скоростями, установленными для грузовых поездов, но не больше 90 км/ч. - для BC-85, 3BC-105 на тележках типа УВЗ-11А; не больше 80 км/ч. - для думпкар 2BC-105 на тележках УВЗ-10г или УВЗ-7, специальными маршрутами массой не более 2600 тонн с пополнением любым другим подвижным составом: в порожнем состоянии - к установленной длине, а в груженом состоянии - к весовой норме.

Пополнение думпкарных маршрутов разрешается только таким же подвижным составом, который не требует отцепки на промежуточных станциях и не ограничивает скорости движения думпкарных маршрутов.

Думпкары всех типов, кроме 6BC-60, BC-66 и 7BC-60, запрещается распускать с сортировочных горок. При роспуске через сортировочные горки смешанных маршрутов и часть, которая состоит из думпкар, пропускается из сортировочной горки вместе с локомотивом, не допуская торможение замедлителями.

Думпкары Д-82, BC-85, 2BC-105, которые имеют трафарет "Т", курсируют в груженом состоянии путями общего пользования на условиях, установленных "Инструкцией по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов" для электропоездов габарита Т, а в порожнем состоянии - с бортами, снятыми к габариту Т.

Маршруты из думпкар и увеличенные группы думпкар всех типов сопровождаются проводником-механиком, который знает строение и эксплуатацию думпкар, осуществляет контроль за правильностью их разгрузки и назначается предприятием или организацией собственника. Вагон для сопровождения выделяется собственником думпкар.

В границах одной железной дороги допускается курсирование железнодорожными путями Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины маршрутов или групп думпкар типа 6BC-60, 7BC-60 и BC-66 без сопровождения механиком. В таких случаях должна быть разработана инструкция о порядке осмотра думпкар на местах загрузки и разгрузка и подготовки их к транспортному состоянию с указанием ответственных лиц собственников, которые имеют думпкар.

Пересылка в поездах думпкар которые направляются в ремонт, к месту работы или возвращаются из ремонта, проводятся только в порожнем состоянии с скоростями, установленными для грузовых поездов (для шестиосных думпкар BC-100 и 2BC-105) с скоростью не более 80 км/ч., при этом думпкар 6BC-60, BC-66 и 7BC-60, могут ставиться в любой части поезда, а все другие - последними в хвосте грузового поезда.

Техническое обслуживание вагонов-думпкар при нахождении на путях Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины проводятся наравне с вагонами парка Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины.

Отцепку от маршрутов груженых думпкар через техническую и коммерческую неисправность оформляют соответственно Правилам перевозок грузов маршрутами и группами вагонов за одной накладной. В досельных документах

указываются особые отметки, которые имеют место в основных перевозочных документах, при этом обязательно составляют сообщение по форме ВУ-23.

В натурном письме поезда нумерация грузовых вагонов с 5 и меньше знаками дополняется впереди нулями до 8 знаков.

6. Специальный подвижный состав и краны на железнодорожном ходу отправляются с станции для следования в грузовых поездах или с отдельным локомотивом только по заявке хозяйственных единиц, в чьем распоряжении они находятся.

Подготовка их к следованию проводится грузоотправителями соответственно требованиям, предусмотренных в технических условиях (Инструкциях), разработанных для соответствующих машин, или соответственно их паспортным данным. О приведение машин в транспортное положение отправителем должна быть сделанная отметка в перевозочных документах.

Готовность машины для следования за границы железной дороги проверяется комиссией, предназначенной начальником службы, в чьем распоряжении она находится.

Постановка машины в составы грузовых поездов проводится соответственно положениям, предусмотренных в технических условиях (Инструкциях) или в паспортных данных, которые определяют порядок эксплуатации соответствующего агрегата.

Если соответственно техническим условиям (Инструкции) или паспортных данных машина может пропускаться с скоростью, меньшей установленной в графику движения для грузовых поездов, то в отметке о приведение ее в транспортное положение отправитель должен указать эту скорость.

Для транспортирования в составе грузового поезда крана на железнодорожном ходу ставят в последней трети поезда, не больше двух сцепленных. В составе отдельного поезда таких кранов может быть не больше десяти.

7. Локомотивы в действующем состоянии отправляются по заявкам начальников депо или администрации завода после комиссионной проверки технического состояния локомотивов, который оформляется актом, составленным по установленной форме. В акте, который предъявляется вместе с заявкой начальнику станции отправления, указывается разрешенная скорость следования локомотива. Второй экземпляр акта вручается проводнику локомотива, третий остается у отправителя.

Электровозы и тепловозы, которые отправляются в действующем состоянии, ставятся в грузовом поезде вслед за ведущим локомотивом не более двух односекционных или одного трехсекционного (двухсекционного), а в пределах железной дороги - в количестве, установленном начальником железной дороги.

При пересылке по указанию Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины значительного количества локомотивов разрешается отправлять локомотивы с нагрузкой не больше 8,1 т на метр сплотками в количестве от 3 до 10 двухсекционных, 7 трехсекционных или 20 односекционных локомотивов (за счет ведущего локомотива), при этом ведущим локомотивом может быть один из локомотивов сплотки.

При пересылке в грузовых поездах дизель-поездов и электропоездов последние относятся в хвосте грузового поезда.

Паровозы с тендерами, которые отправляются в холодном состоянии, относятся вслед, чем ведущий локомотив в количестве, не больше одного, а в границах железной дороги - в количестве, установленном начальником железной дороги. Постановка холодного паровоза в главе поезда при двойной тяге проводится в зависимости от верхнего строения пути и искусственных сооружений и разрешается начальником железной дороги. Паровозы с четырех- и шестисосными тендерами

разрешается отправлять тендером вперед, паровозы с трехосными тендерами относятся в поезд только трубой вперед.

8. Перемещения спецформирований проводится по заявкам их начальников в границах дирекции железнодорожных перевозок - по приказу начальника дирекции, в границах железной дороги - по приказу начальника железной дороги, двух и больше железных дорог - Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины.

В зависимости от характера спецформирования и типа подвижного состава в приказе указываются условия перемещения, которые обеспечивают безопасность движения.

9. Вагоны метрополитенов пересылаются сцепами, сформированными из вагонов метрополитена (до 12 вагонов) и двух порожних вагонов прикрытия из грузового парка железных дорог. Вагоны прикрытия прицепляются с обеих сторон сцепы по одному с каждой стороны. Эти вагоны со стороны сцепления с вагонами метрополитена оборудуются переходными сцеплениями, установленными вместо типичных головок автосцепок.

Для сопровождения вагонов метрополитена отправителем назначаются проводники, для проезда которых используется: в пожилое время - один из вагонов метрополитена, а в зимнее время - вагон-теплушка, для которого используется один из вагонов прикрытия.

Для определения пригодности к следованию вагоны метрополитенов, которые пересылаются, осматриваются комиссией, предназначенной отправителем. В состав комиссии входит представитель пункта технического обслуживания станции Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины. Комиссия составляет в трех экземплярах акт проверки технического состояния вагонов, которые отправляются, по форме ТУ-25, утвержденной Государственной администрацией железнодорожного транспорта Украины, первый экземпляр которого остается в депо или на заводе, который отправляет вагон, второй вручается старшему группы проводников и третий используется для заявки станции на отправление вагонов.

Транспортирование подготовленного сцепы проводится отдельным локомотивом. Постановка вагонов метрополитена в составе поезда, а также пропуск их через сортировочные горки не допускается.

Пропуск вагонов метрополитена железными дорогами Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины проводится по прямым и кривым радиусом больше 300 м с скоростями, установленными для грузовых поездов, но не больше 75 км/ч. По кривым радиусом 300 м и меньше скорость движения не должна превышать: на кривых радиусом 60 м - 15 км/ч., радиусом 100 м - 30 км/ч., радиусом 300 м - 60 км/ч.

Маршруты следования сцепов вагонов метрополитена устанавливаются и объявляются главным управлением перевозок Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины.

Начальник Главного управления перевозок

В. О. Жураковский

## **ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ О ПОРЯДКЕ ДВИЖЕНИЯ СЪЕМНЫХ ПОДВИЖНЫХ ЕДИНИЦ (ДРЕЗИН)**

1. Движение съемных дрезин осуществляется с закрытием перегона по приказу поездного диспетчера.

На перегонах, которые имеют туннели или большие мосты, а также сложные условия плана и профиля пути, порядок движения дрезин устанавливается начальником железной дороги.

Движение дрезин не должно вызвать нарушение следования поездов по расписанию.

Порядок извещения дежурных по переезду о движении дрезин в случае их отправления на перегон устанавливается начальником железной дороги.

2. В темное время суток, а также во время туманов, снегопадов, в метель при температуре ниже  $-5^{\circ}\text{C}$  и сливах выезд дрезин на перегон запрещается.

3. Следования дрезин с занятием перегона разрешается поездным диспетчером по заявке соответствующего работника службы пути (не ниже бригадира пути) или работников других служб (старшего электромеханика или мастера района контактной сети), в ведении которых находится дрезина.

Водителю дрезины на право занятия перегона выдается разрешение на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали.

4. Если дрезина, которая отправляется с станции, должна иметь остановку на перегоне, для проведения каких-нибудь работ, дежурный по станции, кроме разрешения на право занятия перегона, выдает предупреждения соответственно п. 13.19 этой Инструкции. Занимать перегон свыше установленного в предупреждении времени запрещается.

5. Во время нахождения на перегоне и во время движения дрезины должны иметь сигналы соответственно Инструкции по сигнализации на железных дорогах Украины.

Запрещается ставить на путь дрезину без сигналов.

6. Все дрезины, которые двигаются на участках с автоблокировкой, должны иметь оси с изоляцией.

7. Порядок движения дрезин на участках с диспетчерской централизацией устанавливается начальником железной дороги.

8. Количество людей, которые сопровождают дрезину, может отвечать требованиям Инструкции по эксплуатации.

Старшим, что сопровождает дрезину, может быть работник, по должности не ниже бригадира пути, электромеханика района контактной сети, а в случае их отсутствия - старшим есть водитель дрезины.

Снятая из пути дрезина должна быть установлена так, чтобы не поднимался габарит приближения сооружений.

9. Водитель дрезины должен быть проверен на знание Правил технической эксплуатации железных дорог Украины, Инструкции по сигнализации на железных дорогах Украины, Инструкции по движению поездов и маневровой работы на железных дорогах Украины, Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при выполнении путевых работ, Инструкции по эксплуатации, правил из охраны работы и всегда иметь при себе права на управление дрезиной.

Водителям запрещается передавать управление дрезиной лицам, которые не имеют права на управление ею.

10. Старший работник, который сопровождает дрезину, есть ответственным за безопасность движения дрезины и людей, которые находятся на ней. Он должен иметь при себе расписание движения поездов и перед отправлением с станции на перегон сверить свои часы с часами дежурного по станции, а также перед выездом убедиться в полной исправности дрезины, проверить наличие сигналов и обеспеченности горючим.

Старший работник, который сопровождает дрезину, не имеет права передвигаться с дрезиной в границах станции без извещения дежурного по станции, а также выезжать на перегон без приказа поездного диспетчера или соответствующего разрешения.

Во время выезда на станцию старший работник должен проявлять особую внимательность.

11. Водитель дрезины во время следования через переезды, в особенности через те, что не обслуживаются дежурными работниками, и на участках, где проводятся путевые работы, должен придерживаться особой осторожности.

12. По прибытии из перегона на станцию старший работник, который сопровождает дрезину, обязанный немедленно лично или телефоном сообщить об этом дежурного по станции, после чего руководствоваться его указаниями.

Дежурный по станции обязанный сообщить о времени прибытия дрезины дежурного по станции отправления и поездного диспетчера. Оба дежурные по станции делают об этом соответствующие отметки в журнале движения поездов для следующего открытия перегона и восстановления движения поездов за основными средствами связи.

13. Если конечный пункт движения дрезины расположенное на перегоне, то после его снятия из пути и установление на расстояние габарита, ответственный работник подает сообщение об окончании работ поезвному диспетчеру или дежурному одной из станций, которые ограничивают перегон, на основании которого осуществляется восстановления движения поездов.

14. Основным ходом дрезины есть передний ход (ход фарой вперед). Задний ход разрешается, в порядке исключения, при маневрах на станциях.

15. Скорость движения дрезин на перегонах не должна превышать 50 км/ч., на станционных путях - 25 км/ч., а на стрелках - 15 км/ч. В случае плохой видимости скорость движения дрезин не должна превышать 25 км/ч.; освещения (фара и задний красный сигнальный фонарь) может быть включено.

16. Сцепления дрезины с прицепом и прицепов между собою допускается только типичными приборами и может проводиться соответственно Инструкции по устройству, уходу и обслуживанию данной съемной дрезины. Возможность саморасцепа во время движения дрезин должна быть исключена.

Запрещается сцеплять дрезину с платформами и вагонами.

17. Во время движения запрещается: стоять на дрезине или придири; сидеть на бортах; переходить из прицепа на прицеп; сходить из дрезины или прицепа и сидеть на них к полной остановке; жечь во время движения, а также на стоянках во время заправки дрезины горючим.

18. Количество людей для одновременного проезда не должна превышать: на дрезине ТД-5-6 чел.; на не загруженном прицепе - 10 чел.; на загруженном прицепе - только 1 мужчина для торможения прицепа. Перевозка грузов непосредственно на дрезине не допускается.

19. Во время выезда дрезины с прицепами для транспортирования работников или грузов общее руководство ее работой должен осуществлять работник по должности не ниже бригадира пути, старшего электромеханика или электромеханика района контактной сети, устройств СЦБ и связи.

20. При перевозке на прицепах группы работников на каждом прицепе выделяется ответственное лицо - опытный работник (старший группы), что должен находиться на этом прицепе и присматривать за порядком и безопасностью людей, которые перевозятся на нем.



21. Запрещается следования дрезины с прицепами в случае отсутствия на прицепах выделенного для торможения работника. После загрузки груза необходимо убедиться в свободном ходу тормозного рычага. Закладывать тормозной рычаг грузами, которые перевозятся, запрещается.

22. При наличии на перегонах туннелей (независимо от длины) или мостов (длиной больше 200 м), а также участков с сложными условиями плана и профиля (где не обеспечивается видимость в каждую сторону на 1 км и больше) порядок движения съемных подвижных единиц устанавливается начальником железной дороги.

23. Во время движения через туннели, мосты, глубокие выемки и в кривых необходимо быть в особенности внимательным и готовым остановиться в любое время при наличии препятствий на пути. Останавливаться с дрезиной в туннеле или на мосте из-за отсутствия препятствий для движения запрещается.

На все время следования дрезины в туннеле на ней должен быть зажженный сигнальный фонарь.

Начальник Главного управления перевозок

В. О. Жураковский

Приложение 5  
к Инструкции по движению поездов  
и маневровой работы  
на железных дорогах Украины

## **ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ О ПОРЯДКЕ ДВИЖЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА**

1. К эксплуатации на железнодорожных путях Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины допускается специальный самоходный подвижный состав, конструкция которого отвечает утвержденным или согласованным Государственной администрацией железнодорожного транспорта Украины проектам и техническим условиям.

2. Движение специального самоходного подвижного состава, который належит другим министерствам и ведомствам, железнодорожными путями Укрзалізничці допускается в исключительных случаях: в границах одной дирекции железнодорожных перевозок - с разрешения начальника дирекции, в границах одной железной дороги - с разрешения начальника железной дороги, с указанием срока действия этого разрешения и района следования.

Разрешение на право следования специального самоходного подвижного состава других министерств и ведомств в границах нескольких железных дорог выдается Государственной администрацией железнодорожного транспорта Украины с определением срока действия этого разрешения и района следования.

3. Дрезины, мотовозы, автомотрисы и прочие машины специального самоходного подвижного состава, которые отправляются на перегон, рассматриваются как поезд и отправляются дежурным по станции с разрешения поездного диспетчера.

В случае отправления их из начальных станций дежурный по станции или по его распоряжению дежурный по отправлению (парка) обязан проверить наличие у водителя (машиниста):

- свидетельства на право управления транспортным средством;
- акта полугодового контрольно-технического осмотра для машин, которые эксплуатируются круглый час, акта годового контрольно-технического осмотра, для машин, которые эксплуатируются только в сезон пожилых путевых работ, в т.ч. и

универсального прицепа (или специального прицепа) в случае выезда с прицепной нагрузкой;

- оформленного маршрутного письма, выданного предприятием (ведомством) приписки транспортного средства, с отметкой о прохождении предрейсового медицинского осмотра;

- разрешения на право движения по путям Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины специального самоходного подвижного состава, который належит другим министерствам и ведомствам;

4. Проверка у водителя (машиниста) специального самоходного подвижного состава перед выездом на железнодорожные пути Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины удостоверения на право управления, удостоверения о складывании испытаний с ПТЕ, ИСЫ, ИРП, ТРА станции, правил из охраны работы при выполнении погрузочно-разгрузочных работ, знания должностных обязанностей, требований Инструкции по эксплуатации и удержанию подвижного состава на железных дорогах Украины, прохождения медицинского осмотра проводится ответственными лицами предприятия (ведомства), в штате которого находится водитель, порядком, который установлен руководителем.

Водитель, машинист специального самоходного подвижного состава перед выездом на пути станции и по возвращении в пункты дислокации подлежат обязательному прохождению медицинского осмотра.

Порядок прохождения медицинского осмотра водителей, машинистов специального самоходного подвижного состава перед выездом на пути станции, в процессе выполнения работы и по возвращении на пункты дислокации устанавливается руководителем предприятия, в штате которого находится водитель.

Исправное техническое состояние машин и прицепных единиц, которые належат предприятию, во время выезда с станции приписки подтверждается в маршрутном письме подписью лица, ответственной за их эксплуатацию и содержание, или лица, на которого возложено выполнение таких обязанностей.

Перед каждым выездом машинист (водитель) специального самоходного подвижного состава должен совместно с дежурным по станции проверить работоспособность радиостанции. Дату проверки, время, фамилия дежурного по станции и результаты проверки заносятся к маршрутному письму. Выезд специального самоходного подвижного состава на станции и перегоны с неисправными средствами радиосвязи запрещается.

Во время выезда из других начальных станций исправное техническое состояние машин и прицепных единиц, устройств АЛС и радиосвязи подтверждается в маршрутном письме подписью водителя (машиниста).

5. В случае нахождения специального самоходного подвижного состава на приемо-отправочных путях дежурный по станции обязан устанавливать стрелки в положение, которое исключает возможность заезда на эти пути, навешивать на стрелочные рукоятки (кнопки) красные колпачки и следить за занятостью этих путей.

6. Количество прицепных единиц или прицепов к специальному самоходному подвижному составу устанавливается начальником железной дороги в зависимости от паспортных данных, наличия тормозных средств на тяговых и прицепных единицах и допустимой скорости движения на руководящем уклоне.

Следования не оборудованных автотормозами машин в сцепе разрешается в исключительных случаях, но не больше двух единиц. При этом на каждой из них должен быть водитель (машинист).

Машины, которые не имеют автотормозов, при движении с прицепной нагрузкой должны быть оснащены устройствами от саморасцепа.

7. Запрещается отправлять пассажирский поезд на перегон вслед, чем дрезина, мотовозами и автомотрисами к прибытию их на соседний раздельный пункт.

При отправлении поезда на перегон по правильной пути двухпутного перегона или на однопутный перегон с возвращением назад с выдачей ключа-железа машинисту поезда разрешается возвращаться по ключу-железу к входному сигналу станции или сигнального знака "Граница станции".

В случае следования специального самоходного подвижного состава впереди грузового поезда дежурный по станции (поездной диспетчер) обязанный предупредить об этом машиниста локомотива.

Об отправлении специального самоходного подвижного состава на перегон при наличии связи дежурного по станции с дежурным по переезду дежурный по станции раньше времени сообщает дежурных по переездам. Дежурный по переезду после получения сообщения от дежурного по станции о движении специального самоходного подвижного состава должен нажать кнопку "закрытия шлагбаума" и оставлять ее нажатой к прохождению специального самоходного подвижного состава через переезд.

8. Следование машин вагонами вперед осуществляется соответственно Правилам технической эксплуатации железных дорог Украины, Инструкции по сигнализации на железных дорогах Украины и этой Инструкции.

При следовании машин платформами или прицепами вперед скорость движения поезда устанавливается соответственно допустимым скоростям следования машин по перегонам, утвержденным начальником железной дороги.

При следовании специального самоходного подвижного состава с прицепленными впереди вагонами скорость движения не должна превышать 25 км/ч., а при наличии радиосвязи на машине - не должна превышать 40 км/ч.

Скорость следования грузового поезда, в составе которого есть мотовоз-электростанция (МЕСС), допускается до 70 км/ч., а при следовании на боковую колею - не больше 20 км/ч.

Роспуск специального самоходного подвижного состава, прицепленного к поезду, из сортировочных горок не допускается.

Начальник Главного управления перевозок

В. О. Жураковский

Дополнение 6  
к Инструкции из движения поездов и маневровой  
работы на железных дорогах Украины

Минимальные нормы прикрытия в поездах и во время выполнения маневров с вагонами, загруженными грузами класса опасности 1 (ВМ)

Условия, при которых требуется прикрытие		Число вагонов прикрытия	
		для ВМ с номерами ООН, указанной в п. 21.1.3 этой Инструкции	для других
1		2	3
От ведущего локомотива:			
всех крытых специализированных вагонов с ВМ (независимо от вида тяги и топлива)		3	3
платформ и полувагонов с ВМ от:			
• паровоза на твердом топливе;		5	5
• других видов локомотивов		3	3
От хвоста поезда с учетом последнего вагона, в том числе в случае подталкивания		3	3
От вагонов, занятых личным составом эшелона		3	3
От подвижного состава (вагонов, локомотивов в недействующем состоянии, кранов и других механизмов на железнодорожном ходе) с проводниками, специально выделенными работниками для сопровождения грузов, охраной, нарядами охраны		3	1
От вагонов с опасными грузами (кроме вагонов с опасными грузами классов 2, 3, 4, 5 и 6.1)		3	3
От вагонов с опасными грузами классов:	Код прикрытия в натурном письме		
2 – газы сжатые, сжиженные и растворенные под давлением	5		
3 – легковоспламеняющиеся	6		

жидкости в цистернах		запрещается	3
3 – легковоспламеняющиеся жидкости, кроме тех, которые перевозятся в цистернах	8		
4.1, 4.2, 4.3 – легковоспламеняющиеся, самовозгорающиеся твердые вещества и вещества, которые выделяют возгораемые газы при взаимодействии с водой	6		
5.1, 5.2 – вещества, которые окисляются, и органический пероксид	6		
6.1 – токсичные вещества	4		
От порожних цистерн, предназначенных для перевозки опасных грузов		1	1
От вагонов с ВМ с номерами, отмеченными в п.п. 21.1.3 этой Инструкции (ООН 0483, 0072, 0226, 0442, 0457, 0393, 0475, 0150, 0118, 0065, 0084, 0392, 0042, 0208, 0484, 0411, 0190, а также продуктов по ТУ 84-754-86 (1.1D), взрывчатых веществ типа амидина марки А, АПГ и смесей на их основе (1.1D), жидких взрывчатых веществ и смесей на их основе типа ФК, ЛД)		3	3
От вагонов с другими ВМ		3	0
От платформ и полувагонов с лесоматериалами, стальными и железобетонными балками, рельсами, трубами и другими грузами, нагруженными с выходом за пределы конечной балки и транспортеров		1	1
От паровоза на твердом топливе, тепловоза (паровоза) во время маневров и постановки (уборки) вагонов с ВМ на подъездные пути		1	1

### ПРИМЕРНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ РЕГЛАМЕНТА ПЕРЕГОВОРОВ ПРИ ПРИГОТОВЛЕНИИ МАРШРУТА

Распоряжения о приготовлении маршрутов приёма и отправления поездов, а также доклады о выполнении этих распоряжений должны быть чёткими и ясными. Дежурные по станциям и дежурные стрелочных постов должны придерживаться регламента переговоров в соответствии с примерным перечнем.

В случаях, не предусмотренных в данном перечне, дежурные по станциям и дежурные стрелочных постов должны также чётко и ясно проводить переговоры о приготовлении маршрутов для приёма и отправления поездов.

Для передачи любого распоряжения, связанного с приготовлением маршрута приёма или отправления поездов, а также до получения доклада о выполнении такого распоряжения дежурный по станции должен убедиться, что его слушают или ему отвечают все те лица, которые имеют на это право. Запрещается передавать указанные распоряжения или получать доклады про их выполнение от лиц, не имеющих на это права.

#### Регламент переговоров о приготовлении маршрутов

Содержание переговоров	Форма переговоров	
	Дежурного по станции	Дежурных стрелочных постов
Распоряжение дежурного по станции о приготовлении маршрута		
а) для приёма поезда	"Приготовьте маршрут приём поезда № ... с ... на ... путь".	"Пост № ... . Приготовить маршрут приёма поезда № ... с ... на ... путь".
	Распоряжение передаётся одновременно на все стрелочные посты, берущие участие в приготовлении маршрута	Повторяет один из дежурных стрелочного поста по указанию ДСП. Остальные подтверждают словами "Пост № ... - верно".
	Если поезд следует с подталкивающим локомотивом, то ДСП и дежурный стрелочного поста, повторяющий распоряжение, добавляют слова "с толкачом".	
б) для отправления поездов	"Приготовьте маршрут отправления поезду № ... с ... пути на станцию ...".	"Пост № ... . Приготовить маршрут отправления поезда № ... с ... пути на станцию ...".
	Распоряжение передаётся одновременно на все стрелочные посты, принимающие участие в приготовлении маршрута	Повторяет один из дежурных стрелочного поста по указанию ДСП. Остальные подтверждают словами "пост № ... - верно".
в) для пропуска поездов	"Приготовьте маршрут приёма и отправления поезда	"Пост № ... . Приготовить маршрут приёма и отправления

	№ ... со станции ... на станцию ... по ... пути".	поезду № ... с ... на ... по ... пути"
	Распоряжение передаётся одновременно на все стрелочные посты, берущие участие в приговлении маршрута	Повторяет один из дежурных стрелочных постов по указанию ДСП. Остальные подтверждают словами "пост № ... - верно".
Доклад дежурных стрелочных постов дежурному по станции		
а) о готовности маршрута приёма	Дежурный по станции выслушивает доклад в присутствии у телефона одновременно всех дежурных стрелочных постов, берущих участие в приготовлении маршрута	"Пост № ... . Маршрут приёма поезду № ... с ... на ... путь готов. Путь свободен". Докладывают дежурные всех стрелочных постов, берущих участие в приговлении маршрута.
в) о готовности маршрута отправления	Дежурный по станции выслушивает доклад в присутствии у телефона одновременно всех дежурных стрелочных постов, берущих участие в приготовлении маршрута	"Пост № ... . Маршрут отправления поезду № ... с ... на ... путь готов. Путь свободен". Докладывают дежурные всех стрелочных постов, берущих участие в приговлении маршрута.
в) о готовности маршрута для пропуска поездов	Дежурный по станции выслушивает доклад в присутствии у телефона одновременно всех дежурных стрелочных постов, берущих участие в приготовлении маршрута сквозного пропуска	"Пост № ... . Маршрут приёма поезду № ... с ... на ... путь готов. Путь свободен." "Пост № ... . Маршрут отправления поезду № ... с ... пути на ... готов. Путь свободен". Докладывают дежурные всех стрелочных постов, берущих участие в приготовлении маршрута сквозного пропуска.
г) о прибытии поезда		"Пост № ... . Поезд № ... с ... на ... путь прибыл полностью. Проходы есть. Если поезд прибыл с подталкивающим локомотивом, тогда дополняют словами "с толкачом"
д) об от отправлении поезда		"Пост № ... . Поезд № ... с ... пути на ... отправлен полностью". Если отправление поезда проводилось с подталкивающим локомотивом, то добавляют слова "с толкачом".

Начальник Главного управления перевозок

Жураковский В.О.

**ФОРМЫ ВЕДЕНИЯ ПЕРЕГОВОРОВ И ПРИКАЗОВ, КОТОРЫЕ ИСПОЛЬЗУЕТ  
ДЕЖУРНЫЙ ПО СТАНЦИИ ПРИ ПРИЕМЕ, ОТПРАВЛЕНИИ И ПРОПУСКЕ  
ПОЕЗДОВ**

(кроме случаев движения поездов по электрожелезнодорожной системе и телефонным средствам связи)

1. Дежурный по станции по прибытии (возвращения), отправления или прохождения поезда должен срочно сообщить об этом дежурному по соседней станции и поездного диспетчера.

Об отправлении (прохождении) поезда дежурный по станции (оператор) сообщает по форме:

*"Дежурный по станции ...*

*За поездом № ... отправился (проследовал) поезд № ... в... час. ... мин. ... ДСП станции ... (фамилия)".*

После прослушивания повторения извещения дежурный по соседней станции должен убедиться, что извещение повторено правильно, и подтвердить его словом "верно".

При наличии в поезде вагонов с грузами класса опасности 1 (ВМ) к номеру поезда при сообщении прибавляются буквы "ВМ" (например, 2783 ВМ). Соответствующие буквы к номеру поезда прибавляются в случаях отправления и следования поездов: грузовых тяжеловесных - "Т", длиннооставных - "Д", повышенного веса - "ПВ", повышенной длины - "ПД". В случаях отправления поездов с негабаритными грузами к номеру поезда прибавляется буква "Н" и цифровой индекс, который определяет зоны и степень негабаритности грузов (например, 2785 Н0430).

О прибытии (возвращения) поезда сообщается по форме:

*"Дежурный по станции ....*

*Поезд № ... прибыл (возвратился) о... ч. ... мин.*

*ДСП станции ... (фамилия)".*

2. Если при правильно установленном маршруте и свободной (за показаниями приборов управления) первому блоку-участку выходной светофор не открывается, поезд может быть отправлен на двухпутный перегон по:

- разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта 1;

- пригласительному сигналу на выходном светофоре;

- по зарегистрированному приказу дежурного по станции, которая передается через радиосвязь машинисту поезда, который отправляется по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*Машинисту поезда № ... (фамилия) Разрешаю отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора (лидер) .... и следовать до первого проходного (выходного, маршрутного) светофора (лидер) ....., а далее руководствоваться сигналами автоблокировки.*



*ДСП ... (фамилия)".*

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

- по зарегистрированному приказу дежурного по станции, который передается машинисту поезда по радиосвязи по форме:

*"Приказ № ... Дата Время (... ч. ... мин. ...)*

*Машинисту поезда № ... (фамилия) Разрешаю отправиться с ... пути по ... главной пути при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора (литер) ... и следовать до первого проходного (выходного, маршрутного) (литер) ... светофора, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки.*

*ДСП ... (фамилия)".*

- разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта 1.

В случаях, когда между станциями на перегоне не имеет проходных светофоров (только одна блок-участок), приказ передается по форме:

*"Приказ № ... Дата Время (... ч. ... мин. ...)*

*Машинисту поезда № ... (фамилия) Разрешаю отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании выходного светофора( литер) ..., и следовать на перегон ... к входному светофору (литер) ... станции ...*

*ДСП ... (фамилия)".*

Перед отправлением поезда на однопутный перегон и по неправильному пути двухпутного перегона дежурный по станции обязанный получить зарегистрированный приказ поездного диспетчера, который подтверждает свободу перегона (пути перегона) от встречных поездов по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*Разрешаю отправить поезд № ... с станции по ... главному пути при запрещающему показании выходного светофора (литер). Перегон ... (... главный путь перегона) от встречных поездов свободный.*

*ДНЦ ... (фамилия)".*

4. На станциях с участками, оборудованными полуавтоматическим блокировкой, где устройства поездной радиосвязи оборудованные системой автоматической регистрации переговоров, вместо издания письменного разрешения на бланке зеленого цвета машинисту поездного локомотива может быть передан через радиосвязь зарегистрированное системой документированной регистрации переговоров приказ об отправлении по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*Машинисту ... поезда № ... Разрешаю отправиться с ... пути по ... главному пути и следовать к станции (блока-поста) ... Перегон свободный.*

*ДСП ... (фамилия)".*

5. В случаях неисправности маршрутных указателей или повторительных светофоров указание о возможности отправления поезда из соответствующей пути за открытым групповым светофором может быть передана машинисту зарегистрированным приказом дежурного по станции, переданного через поездную радиосвязь по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)  
Машинист поезда № ... на ... пути. Групповой светофор открыт . Разрешаю  
Вам отправляться.  
ДСП ... (подпись, фамилия)".*

6. Если ведущий локомотив поезда находится за выходным (маршрутным) сигналом с разрешающим показанием, отправления поезда проводится за разрешением на бланке зеленого цвета с заполнением пункта II или зарегистрированным приказом дежурного по станции, переданному машинисту через радиосвязь по форме:

*"Приказ № ... Дата ...Время (ч. ... мин. ...)  
Машинисту поезда № ... на ... пути. выходной (маршрутный) светофор Вам  
открыт. Разрешаю отправиться. ДСП ... (подпись, фамилия)".*

7. Автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство сигнализации и связи.

При условии неисправности маршрутных указателей или повторителей выходных групповых светофоров, или когда голова поезда находится за повторительным светофором, разрешение на отправление поезда при открытом выходном групповом светофоре передается машинисту локомотива по радиосвязи зарегистрированным приказом по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)  
Машинист поезда № ... на ... пути. Групповой сигнал ... открыт. Разрешаю  
отправиться при исправной локомотивной сигнализации.  
ДСП ... (фамилия)".*

Для отправления поезда при запрещающем показании выходного светофора разрешение на отправление поезда передается машинисту локомотива по радиосвязи зарегистрированным приказом по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)  
Машинисту поезда № ... .... (фамилия). Разрешаю отправиться с ... пути по ...  
главному пути при запрещающем показании выходного светофора и следовать на  
перегон с скоростью не более "20 км/ч., а дальше руководствоваться сигналами  
локомотивного светофора.  
ДСП ... (фамилия)".*

8. Если маршрут для приема поезда готовый, но выходной сигнал по какой либо причине открыть невозможно, дежурный по станции передает машинисту зарегистрированный приказ по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)  
Машинисту поезда № ... Я, дежурный по станции .... Раз решаю Вам  
следовать на ... путь при запрещающем показании входного светофора. Маршрут  
приема готов.  
ДСП ... (фамилия)".*

При следовании поезда по неправильному пути и отсутствию входного сигнала по этому пути зарегистрированный приказ передается по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*Машинисту поезда № ... Я, дежурный по станции ... Разрешаю Вам с ... неправильной пути следовать на ... путь. Маршрут приема готов.  
ДСП ... (фамилия)".*

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

9. Лишь в исключительных случаях возможен прием поезда на станцию при запрещающем показании входного светофора по письменному разрешению дежурного по станции по форме:

*"Машинисту поезда № ... (фамилия) Разрешается следовать на ... путь станции. Маршрут приема готов".*

*Дата, ч., мин.*

*ДСП ... (фамилия и штемпель станции).*

10. Прием восстановительных, пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов без вагонов, снегоочистителей, специального самоходного подвижного состава, а также хозяйственных поездов (при выполнении работ с закрытием перегона) на свободные участки станционных путей (кроме занятых пассажирскими, людскими поездами и поездами с грузами класса опасности 1 (ВМ)) разрешается в необходимых случаях только при запрещающем показании входного сигнала по разрешению, предусмотренными в п. 14.4.2, при этом машинисты локомотивов (водители специального самоходного подвижного состава) вместе с тем с передачей разрешения о приеме на станцию (в том числе перед зажиганием пригласительного огня на входном светофоре) должны быть предупреждены о месте, где необходимо остановиться по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*Машинист поезда № ... Я, дежурный по станции ... Разрешаю Вам направляться на свободный участок ... пути при запрещающем показании входного светофора к ... (указать место остановки). Маршрут приема готов.*

*ДСП ... (фамилия)".*

11. Порядок приема на определенные участки станционных путей подталкивающих локомотивов, локомотивов, которые направляются в размещенное на станции депо или с депо, которое размещенное на соседней станции, под составы поездов, может предусматривать их следование от границы станции к определенному месту - маневрового светофора или специального указателя с надписью "Остановка подталкивающего локомотива", "Остановка локомотива, который направляется под состав поезда", "Остановка локомотива (моторвагонного поезда), что направляется в депо", а также порядок дальнейшего движения этих локомотивов по станционным путям по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*Машинист поезда № ... Я, дежурный по станции ... Разрешаю Вам следовать на свободный участок ... пути при запрещающем показании входного светофора к ... (указать место остановки). Маршрут приема готов. Далее будете следовать на путь № ...*

*ДСП ... (фамилия)".*

Разрешением для заезда этих подвижных единиц на станцию может быть разрешающее показание специального маневрового светофора, установленного на мачте

входного сигнала, или другое разрешение для приема поезда на станцию при запрещающем показании входного светофора из числа предусмотренных в п. 14.4.2.

12. В порядке исключения, поезд, который остановился, может быть осажен к входному сигналу станции или сигнального знака "Граница станции". Осаживания проводится после закрытия приказом поездного диспетчера перегона (или пути) для движения всех поездов и передачи машинисту поезда, который остановился, зарегистрированного приказа дежурного по станции по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*Перегон ... (или путь перегона) для движения всех поездов закрытое по приказу ДНЦ № ..... Поезд № ... разрешается осадить к входному сигналу (или сигнального знака "Граница станции").*

*ДСП ... (название станции и фамилия).*

13. Если на перегоне, оборудованному автоблокировкой, поезд, который остановился, не освободил первый блок-участок, то его осаживания к входному сигналу или к сигнальному знаку "Граница станции" может проводиться без закрытия перегона по приказу дежурного по станции по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*Машинист поезда № ... .. (фамилия). Разрешаю осадить поезд к входному сигналу (к сигнальному знаку "Граница станции").*

*ДСП ... (наименование станции и фамилия)".*

При условиях готовности маршрута прием приказ на осаживание может быть совмещен с приказом о приеме поезда на станцию. В таких случаях разрешение дополняется словами:

*"... и направляться на ... путь при запрещающем показании входного сигнала. Маршрут приема готов" или "и следовать на ... путь. Маршрут приема готов" или "и следовать на ... колею. Входной светофор открыт".*

Начальник Главного управления перевозок

В. О. Жураковский

## **ФОРМЫ ПРИКАЗОВ, КОТОРЫЕ ИСПОЛЬЗУЮТСЯ ПОЕЗДНЫМ ДИСПЕТЧЕРОМ**

1. Если контрольные приборы показывают занятость перегона при фактической его вольности и при этом необходимо изменить направление движения (на однопутный перегон или на двухпутный с двусторонним автоматическим блокировкой), тогда, чем наличие рукояток (кнопок) вспомогательного режима такое изменение проводится с помощью этих рукояток по зарегистрированному приказу поездного диспетчера, который передается дежурным по станциям, которые ограничивают перегон, после предыдущей проверки его вольности по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*Разрешаю изменить направление движения по автоблокировке на перегоне ... (по ... пути перегона) из нечетного на четный с помощью кнопок рукояток вспомогательного режима. Перегон (... путь перегона) от поездов свободный.*

*ДНЦ ... (фамилия)".*

2. Перед отправлением поездов на однопутный перегон или на неправильный путь двухпутного перегона с двусторонней автоблокировкой или с пути без светофора при запрещающем показании выходного светофора блок-система должна быть установлена в направление поезда, который отправляется, из аппарата изъят ключ-жезл соответствующего перегона и дежурным по станции получен зарегистрированный приказ поездного диспетчера, который подтверждает свободу перегона от встречных поездов, по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*Машинисту поезда № ... Разрешаю отправиться с станции ... по ... главному пути при запрещающем показании выходного светофора ... литер .... Перегон (... главная путь перегона от встречных поездов свободный.*

*ДНЦ ... (фамилия)".*

3. Если один из отдельных пунктов, который ограничивает перегон с неисправной блокировкой, не обслуживается дежурным по станции, тогда, после прекращения действия автоблокировка, при наличии у поездного диспетчера контроля положения путей и стрелок, к вступлению на работу дежурного по станции отправления поездов на свободный перегон из таких отдельных пунктов проводится по приказу поездного диспетчера, переданного машинисту локомотива, по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*Автоблокировка на перегоне ... (пути перегона) не действует. Поезду № ... разрешаю отправиться с станции ... и следовать к входному светофору станции ..., а далее руководствоваться его показаниями.*

*ДНЦ ... (фамилия)".*

Приказ диспетчера о закрытие блокировки в таких случаях передается лишь на станции, где есть дежурный по станции. Отправления поездов из этой станции после закрытия блокировки проводится за путевыми записками, при этом в случаях отправления поезда на однопутный перегон путевая записка может быть выдана лишь

после получения дежурным по станции зарегистрированного приказа диспетчера по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)  
Перегон ... (путь перегона) от поездов свободный. Разрешаю отправить поезд № ...  
ДНЦ ... (фамилия)".*

4. При условиях неисправности выходного светофора отправления поезда проводится только тогда, когда свободный от встречных поездов перегон и при установленном направлении движения для поезда, который отправляется, по зарегистрированному приказу поездного диспетчера, который передается машинисту по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)  
Разрешаю машинисту поезда № ... отправиться с станции ... с ... пути при запрещающем показании выходного светофора. (литер)  
ДНЦ ... (фамилия)".*

5. Если помощь поезду предоставляется одиночным локомотивом, который направляется перегонном за поездом, который остановился, приказ передается по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)  
Машинисту поезда № ... Окажите помощь поезду № ..., что остановился впереди.  
ДНЦ ... (фамилия)".*

В случае предоставления помощи одиночным локомотивом, который отцеплен от состава поезда, который движется позади, приказ передается по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)  
Машинисту поезда № ... Закрепите состав поезда, отцепитесь от него и окажите помощь поезду № ..., что остановился впереди на км ... пк...  
ДНЦ ... (фамилия)".*

Отправления вспомогательных локомотивов на перегон проводится по приказу поездного диспетчера по форме:

*"Приказ № ..... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)  
Машинисту поезда № ... разрешаю отправиться из пути ... станции ... на перегон ... по ... пути к ... км для оказания помощи поезду № ... с прибытием (возвращением) на станцию ...  
ДНЦ (фамилия)".*

6. Приказ диспетчера о предоставлении помощи при соединении частей состава грузового поезда, который расцепился на перегоне, передается по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)  
Машинисту поезда № ... Соединитесь локомотивом с хвостовыми вагонами, которые отцепились от поезда № ..., что остановился впереди, и окажите помощь при соединении этих вагонов с головной частью состава.  
ДНЦ ... (фамилия)".*

7. Если грузовой поезд, который направляется перегонем, оборудованной автоблокировкой, остановился на подъеме, и для возможности дальнейшего движения его необходимо осадить на более легкий профиль, то это может быть осуществлено только по зарегистрированному приказу поездного диспетчера, который передается машинисту локомотива и дежурному по станции, которая лежит впереди, при свободности от поездов участка пути от хвоста поезда к станции по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)  
Машинисту поезда № ... ДСП .... Перегон ... (путь перегона ...) для движения закрытое. Разрешаю осадить состав на более легкий профиль, участок пути к входному сигналу (сигнального знака "Граница станции") станции ... свободен от поездов.*

*ДНЦ ... (фамилия)".*

8. Соединения составов осуществляется по зарегистрированному приказу поездного диспетчера, который передается машинистам обоих поездов (с использованием для этой цели всех имеющихся средств связи) по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)  
Машинисты поездов № ... и № ... соедините поезда и сдвоенным составом направляйтесь к станции ....*

*ДНЦ ... (фамилия)".*

9. Предоставления помощи для соединения частей состава грузового поезда, который расцепился на перегоне, осуществляется в случаях, предусмотренных в п. 11.10 этой Инструкции только по просьбе машиниста состава, в котором случилось разъединения. Помощь может быть предоставлена одиночным локомотивом, который следует за поездом, который расцепился, или грузовым поездом, который направляется за ним, без отцепки от него ведущего локомотива.

Приказ диспетчера о предоставлении помощи передается в этих случаях по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)  
Машинисту локомотива поезда № ..... Соединитесь локомотивом с хвостовыми вагонами, которые отцепились от поезда № ....., что остановился впереди, и окажите помощь при соединении этих вагонов с главной частью состава.*

*ДНЦ ... (фамилия)".*

10. На перегонах, с большим временем хода по перегону, с благоприятным планом и профилем пути, не оборудованного автоблокировкой, разрешается отправлять хозяйственные поезда по зарегистрированному приказу поездного диспетчера, который передается станциям, которые ограничивают перегон, и руководителю работ по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)  
В связи с следующим закрытием перегона ... (... пути перегона) для проведения работ разрешаю отправить на этот перегон по ... пути хозяйственные поезда с станции ... вслед, чем поезд № ....*

*ДНЦ ... (фамилия)".*

11. Приказ о закрытие перегона (пути перегона) поездной диспетчер дает станциям, которые ограничивают перегон, и путевым постам, если они являются на перегоне, за одной из следующих форм:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*Для проведения ... работ ... путь перегона с ... час. ... мин. закрывается для движения, кроме хозяйственных поездов, которые отправляются на закрытый перегон по заявке руководителя работ ... (указывается должность и фамилия).*

*ДНЦ ... (фамилия)";*

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*Для предоставления помощи поезду № ..., что остановился на ... км ... путь перегона ... с ... ч. ... мин. закрывается для движения всех поездов, кроме вспомогательных локомотивов, которые отправляются с станции ... для вывода поезда, который остановился, и следующего возвращения на станцию ...*

*ДНЦ ... (фамилия)";*

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*Для проведения восстановительных работ на ... км ... путь перегона ... с... ч. ... мин. закрывается для движения всех поездов, кроме восстановительных.*

*ДНЦ ... (фамилия)".*

12. При необходимости отправления поездов в неправильном направлении (если нет двусторонней автоблокировки и вторая путь закрытая для выполнения ремонтных работ), пути, которая осталась не закрытой, тогда существующие средства сигнализации и связи на этой пути закрываются и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи с передачей приказа по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*С... ч. ... мин. на ... пути перегона ... действие ... блокировки закрывается и устанавливается движение поездов по телефонным средствам связи по правилам однопутного движения.*

*ДНЦ ... (фамилия)".*

13. Приказ об открытии перегона или пути перегона поездной диспетчер передает станциям, которые ограничивают перегон, и путевым постам, если такие на перегоне есть, по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*На основании сообщения ... приказ № ... от ... числа отменяется. Движение поездов на перегоне ... (... пути перегона) ... с... ч. ... мин. восстанавливается за ... (отмечаются средства сигнализации и связи).*

*ДНЦ ... (фамилия)".*

14. Если на двухпутном перегоне, не оборудованному двусторонним блокировкой, поездной диспетчер в порядке регулирования отправляет поезд неправильному пути, тогда после проверки вольности этой пути станциям, которые ограничивают перегон, и путевым постам, если такие есть на перегоне, передается приказ по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*С... ч. ... мин. движение ... (указывается четных или нечетных) поездов по ... пути перегона ... прекращается. Поезд № ... с станции ... отправьте по ... неправильному пути по телефонным средствам связи и по правилам однопутного движения".*

*ДНЦ ... (фамилия)".*



Прежде чем передать такой приказ об отправлении по неправильному пути пассажирского поезда, в журнале диспетчерских распоряжений может быть записан приказ дежурного по дирекции железнодорожных перевозок или регионального дорожного диспетчера дорожного центра управления из перевозки грузов и пассажиров (ДЦУ) по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)  
Поезд № ... с станции ... отправьте по неправильному пути.  
ДНЦО (ДГП) ... подпись, фамилия".*

15. После восстановления действия соответствующих средств сигнализации и связи на двухпутных перегонах движение поездов по этим видам связи восстанавливаются по приказу поездного диспетчера, а при отсутствии диспетчерской связи - каждой станцией по правильному для него пути по форме

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)  
В связи с восстановлением действия ... (указываются средства сигнализации и связи) приказ № ... отменяется. З... ч. ... мин. движение поездов на перегоне ... (пути перегона) восстанавливается по сигналам (указываются средства сигнализации и связи).  
ДНЦ ... (фамилия)".*

16. После получения сообщения с станции о прибытии поезда по неправильной пути поездной диспетчер восстанавливает на перегоне нормальное движение передачей приказа по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)  
Приказ № ... от ... числа отменяется. Движение поездов по ... пути перегона ... З... ч. ... мин. восстанавливается по ... (указываются средства сигнализации и связи).  
ДНЦ ... (фамилия)".*

17. Получив сообщение о неисправностях на тому или другом перегоне (пути) средств сигнализации и связи во время движения поездов, поездной диспетчер записывает их в журнал диспетчерских распоряжений и, проверив через дежурных по станции свободу перегона (пути), передает приказ об установлении движения за телефонными средствами связи по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)  
В связи с неисправностью автоблокировки ... по четному (или нечетному)... пути перегона ...(на перегоне) с ... ч. ... мин. действие автоблокировки прекращается и устанавливается движение поездов по телефонным средствам связи по правилам двухпутного (однопутного) движения.  
ДНЦ ... (фамилия)".*

18. После получения сообщения о восстановлении действия средств сигнализации и связи поездной диспетчер записывает его в журнал диспетчерских распоряжений и, проверив через дежурных по станциям свободу перегона (пути), передает станциям, которые ограничивают перегон, приказ по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*В связи с восстановлением действия ... с ... ч ... мин. на перегоне ... (по ... пути перегона) восстанавливается движение поездов по сигналам ... (указываются средства сигнализации и связи)".*

*ДНЦ ... (фамилия)".*

19. Об отправлении поездов с грузами класса опасности 1 (ВМ), негабаритными грузами и повышенной длины поездной диспетчер предоставляет приказ по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*ДС станций от ... к ... Поезд № ..., что отправляется с станции ... в... ч. ... мин. следует с грузами класса опасности 1 (ВМ), негабаритным грузом Н..., повышенной длины ... условных вагонов). Обеспечьте безопасный пропуск.*

*ДНЦ ... (фамилия)".*

20. О приеме и отправлении пассажирских, почтово-багажных, погрузочно-пассажирских и человеческих поездов на пути т с путей, не предусмотренных для этих операций технико-распорядительным актом станции поездной диспетчер передает приказ по форме:

*"Приказ № ... Дата ... Время (ч. ... мин. ...)*

*ДС станции ... Разрешаю принять поезд № ... на ... неспециализированный путь станции. Обеспечьте безопасное следование поезду.*

*ДНЦ ... (фамилия)".*

21. О движении поездов при неисправности автоматической локомотивной сигнализации и поездной радиосвязи поездной диспетчер передает приказ по форме:

*"Приказ № ... Дата ...Время (ч. ... мин. ...).*

*Все ДС станций от ... к ...*

*Копия машинисту поезда № ..., ДНЦ (соседнего участка)*

*Поезд № ... направляется с неисправной АЛС (поездной радиосвязью).*

*Обеспечьте безопасный пропуск по станциям. ДНЦ ... (фамилия)".*

22. О порядке прохождения пассажирских поездов, которые опаздывают, поездной диспетчер передает по форме:

*"Приказ № ... Дата ...Время (ч. ... мин. ...)*

*ДС станций от ... к ...*

*Копия машинисту поезда № ..., ДНЦ (соседнего участка)*

*Поезд № ... направляется участком с опозданием. Примите меры по сокращению опоздания поезда, обеспечьте беспрепятственный безопасный пропуск.*

*ДНЦ ... (фамилия)".*

23. При неисправности устройств диспетчерской централизации когда входной светофор не открывается, поезд вводится на станцию при его запрещающему показании по зарегистрированному приказу поездного диспетчера, который передается машинисту локомотива по форме:

*"Приказ № ... Дата время (ч. ... мин. ...)  
Разрешаю машинисту ... ввести поезд № ... на станцию ... на ... путь при  
запрещающем показании входного светофора (литер).  
ДНЦ ... (фамилия)".*

24. Если после приема поезда не сработают устройства контроля прибытия, дежурный по станции, убедившись, что поезд прибыл в полном составе, докладывает об этом поезвному диспетчеру. Поездной диспетчер, убедившись путем переговоров с дежурными по станциям, которые ограничивают перегон, в его вольности, дает вместе с тем на обе станции разрешение на подачу блока-сигнала прибытия, после чего дежурный по станции выполняет эту операцию с помощью вспомогательной кнопки, а при электромеханическом блокировании - путем искусственного срабатывания pedalной замычки.

Приказ дается по форме:

*"Дежурный по станции .... Разрешаю подать на станцию ... блокировочный  
сигнал прибытия поезда № ..... с помощью вспомогательной кнопки (искусственного  
срабатывания pedalной замычки).  
ДНЦ ... (фамилия)".*

25. На двухпутных и многопутных перегонах, когда одна из путей закрытая, по пути, которая осталась для движения поездов, которые отправляются в правильном направлении, а при двусторонней автоблокировке - в обоих направлениях, сохраняются существующие средства сигнализации и связи. При необходимости отправления поездов по пути, которая осталась, в неправильном направлении (если нет двусторонней автоблокировки) существующие средства сигнализации и связи по этому пути закрываются и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи и передачей приказа по форме:

*"Приказ № ... Дата время (ч. ... мин. ...)  
В связи с закрытием ... пути с ... ч. ... мин. по ... пути перегона ... действие  
автоблокировки закрывается и устанавливается движение поездов за телефонной  
связью по правилам однопутного движения. ....  
ДНЦ (фамилия)".*

26. Открытия или закрытия отдельных пунктов или вспомогательных постов, которые работают не круглые сутки, проводится в порядке, утвержденном начальником железной дороги и оформляется приказом поездного диспетчера, который передается станциям, которые ограничивают перегон, по форме:

*"Приказ № ... Дата время (ч. ... мин. ...)  
Действие поста ... км с ... ч. ... мин. открыто (закрыто). ...  
ДНЦ (фамилия)".*

Начальник Главного управления перевозок

В. О. Жураковский

### ПРИМЕРНЫЕ ФОРМЫ ВЕДЕНИЯ ПЕРЕГОВОРОВ ПО ПОЕЗДНОЙ РАДИОСВЯЗИ

1. Переговоры между дежурным по станции и машинистом локомотива.

В случае вызова дежурным по станции по радиосвязи машиниста поезда (локомотива) дежурный по станции называет № поезда. После этого ДСП, убедившись в правильности ответа машиниста поезда (локомотива), которого вызовет, передает ему информацию (приказ).

Содержание переговоров	Информация ДСП	Ответ машиниста	Подтверждение ДСП
<b>Приём поездов при закрытом входном светофоре</b>			
а) по пригласительному сигналу	Машинист поезда № ... , я ДСП станции ... (фамилия) ... . Принимаю Вас по пригласительному сигналу № ... на путь ... . Маршрут приёма готов.	Машинист повторяет полученную информацию и называет свою фамилию.	ДСП подтверждает полученный ответ словами "Верно, выполняйте".
б) по регистрируемому приказу при приёме с правильного пути	Приказ № ... (час, мин). Машинисту поезда № ... . Я ДСП станции ... (фамилия) ... . Разрешаю вам следовать на ... путь при запрещающем показании входного светофора (литер). Маршрут приёма готов. ДСП ... .	Машинист повторяет приказ и называет свою фамилию	ДСП подтверждает полученный ответ словами "Верно, выполняйте".
в) по регистрируемому приказу при приёме с неправильного пути	Приказ № ... (час, мин). Машинист поезда № ... . Я ДСП станции ... . Разрешаю Вам с неправильного пути следовать на ... путь. Маршрут приёма готов. ДСП ... .	Машинист повторяет приказ и называет свою фамилию	ДСП подтверждает полученный ответ словами "Верно, выполняйте".
<b>Приём поездов с остановкой на станции</b>	а) машинист поезда № ... . Остановитесь возле начала посадочной платформы до отправления пассажирского поезда с ... пути. ДСП ... .	Машинист повторяет полученную информацию	ДСП подтверждает полученный ответ словами "Верно, выполняйте"

	б) машинист поезда № ... . Остановитесь ... (указывается место остановки на станции) для получения предупреждения об остановке на перегоне	Машинист повторяет полученную информацию	ДСП подтверждает полученный ответ словами "Верно, выполняйте"
<b>Отправление поездов по автоблокировке</b>			
а) по групповым светофорам при неисправности маршрутных указателей или по групповым светофорам без маршрутных указателей с случаями неисправности повторителей групповых светофоров	Приказ № ... (час ... , мин ...). Машинист поезда № ... на ... пути. Групповой сигнал открыт Вам, разрешаю отправиться. ДСП ...	Машинист повторяет приказ и называет свою фамилию	ДСП подтверждает полученный ответ словами "Верно, выполняйте"
б) с пути, не имеющего выходного светофора на правильный путь двухпутного перегона.	Приказ № ... , час ... мин ... .Разрешаю поезду № ... отправиться с ... пути, не имеющего выходного светофора, по главному пути и следовать до первого проходного светофора, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП ...	Машинист повторяет приказ и называет свою фамилию	ДСП подтверждает полученный ответ словами "Верно, выполняйте"
в) голова поезда перекрывает выходной светофор и его невозможно открыть на разрешающее показание	Приказ № ... час ... мин ... . Разрешаю поезду № ... отправиться с ... пути по главному пути при запрещающем показании выходного светофора № ... до первого проходного светофора, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП ...	Машинист повторяет приказ и называет свою фамилию	ДСП подтверждает полученный ответ словами "Верно, выполняйте"

г) при открытом выходном светофоре, если машинисту не видно его показания	Приказ № ... час ... мин ... . Машинист поезда № ... на ... пути ... .Выходной светофор Вам открыт. Разрешаю отправиться. ДСП ...	Машинист повторяет приказ и называет свою фамилию	ДСП подтверждает полученный ответ словами "Верно, выполняйте"
д) при неисправности выходного светофора	Приказ № ... час ... мин ... . Разрешаю поезду № ... отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании светофора и следовать до первого проходного светофора, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП ....	Машинист повторяет приказ и называет свою фамилию	ДСП подтверждает полученный ответ словами "Верно, выполняйте"
<b>Отправление поезда при ПАБ</b>			
а) голова поезда находится за выходным светофором с разрешающим показанием	Приказ № ... час ... мин ... . Машинист поезда № ... на ... пути. Выходной светофор Вам открыт. Разрешаю отправиться. ДСП ...	Машинист повторяет приказ и называет свою фамилию	ДСП подтверждает полученный ответ словами "Верно, выполняйте"
б) по групповому светофору с случаям неисправности маршрутного указателя пути отправления	Приказ № ... час ... мин ... . Машинисту поезда № ... на ... пути. Выходной светофор Вам открыт. Разрешаю отправиться. ДСП ...	Машинист повторяет приказ и называет свою фамилию	ДСП подтверждает полученный ответ словами "Верно, выполняйте"
<b>Маневровые перемещения поездов, прибывшим на станцию</b>	а) Машинист поезда № ... на ... пути. Подтяните поезд до светофора № ... . ДСП ...	Машинист повторяет полученное указание	ДСП подтверждает полученный ответ словами "Верно, выполняйте"
	б) Машинист поезда № ... на ... пути. Осадите поезд за светофор № ... . ДСП ...	Машинист повторяет полученное указание	ДСП подтверждает полученный ответ словами "Верно, выполняйте"
	в) Машинист поезда № ... на ... пути. Осадите (подтяните) состав на ... вагонов. ДСП ...	Машинист повторяет полученное указание	ДСП подтверждает полученный ответ словами "Верно, выполняйте"
Проезд неисправного маршрутного	Приказ № ... час ... мин ... . Машинист поезда № ... .	Машинист повторяет приказ и	ДСП подтверждает полученный ответ словами "Верно,

светофора	Разрешаю Вам отправиться с ... пути по ... пути при запрещающем показании маршрутного светофора № ... и следовать до маршрутного (выходного) светофора № ... и далее руководствоваться его показаниями. ДСП ...	называет свою фамилию	выполняйте"
-----------	---	-----------------------	-------------

## 2. Переговоры между машинистом и дежурным по станции.

В случае вызова машинистом поезда (локомотива) дежурного по станции, машинист называет название станции, номер поезда, локомотива, свою фамилию, а дежурный по станции, после получения вызова, подтверждает название станции и называет свою фамилию.

После этого машинист, убедившись в правильности ответа дежурного по станции, передаёт ему информацию.

№ п/п	Условия вызова	Содержание переговоров	
		Машиниста	ДСП
1	При неисправности проходного светофора	Дежурный по станции ... . Я, машинист поезда № ... (фамилия). На перегоне ... неисправен проходной светофор № ...	ДСП повторяет полученную информацию
2	При выявлении неисправности пути, контактной сети.	Дежурный по станции ... . Я, машинист поезда № ... (фамилия). На ... км ... пк неисправен путь (обрыв контактного провода, препятствие по чётному (нечётному) пути)	ДСП повторяет полученную информацию
3	В случае остановки поезда по срабатыванию автотормозов	Дежурный по станции ... . Я, машинист поезда № ... (фамилия). Остановился на ... км ... пк по срабатыванию автотормозов.	ДСП повторяет полученную информацию
4	При затребовании вспомогательного локомотива	Дежурный по станции ... . Я, машинист поезда № ... (фамилия). Остановился на ... км ... пк из-за (причина). Прошу дать вспомогательный локомотив.	ДСП повторяет полученную информацию
5	В случае выхода из строя АЛС	Дежурный по станции ... . Я, машинист поезда № ... фамилия ... . В поезде на перегоне ... вышла из строя АЛС. Прошу дать приказ ДНЦ на дальнейшее следование.	ДСП повторяет полученную информацию

3. Переговоры между машинистом локомотива, ДСП и машинистом встречного поезда.

№ п/п	Условия вызова	Содержание переговоров		
		Машиниста поезда	ДСП станции	Машиниста встречного поезда
1	При выявлении неисправности подвижного состава и груза во встречном поезде.	Машинист встречного поезда (указывается чётного или нечётно пути и перегон), в поезде обнаружена неисправность (указывается, какая) и сообщается своя фамилия. Такая же информация передаётся ДСП.	ДСП повторяет полученную информацию	Я Вас понял, принимаю меры.

Начальник Главного управления перевозок

В. О. Жураковский

Приложение 11  
к Инструкции по движению поездов  
и маневровой работы  
на железных дорогах Украины

**ПРИМЕРНЫЙ РЕГЛАМЕНТ ПЕРЕГОВОРОВ ДЕЖУРНЫХ ПО СТАНЦИИ С ИСПОЛНИТЕЛЯМИ ПРИ ПРОПУСКЕ ПОЕЗДОВ И ВЫПОЛНЕНИИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ В УСЛОВИЯХ НАРУШЕНИЯ ДЕЙСТВИЯ УСТРОЙСТВ ЭЦ**

Содержание переговоров	Форма переговоров	
	Дежурного по станции	Работника станции, исполняющего распоряжение дежурного по станции
<b>1. Указание ДСП:</b>		
а) о переведении стрелок для приёма и отправления поездов, замыкании их на закладку и навесной замок	Переведите стрелку № ... в направлении стрелки № ... Стрелку № ... переведите в направлении ... пути и в таком положении замкните их на закладки и навесные замки	Перевести стрелку № ... в направлении стрелки № ..., стрелку № ... в направлении ... пути и замкнуть их в таком положении на закладки и навесные замки
б) о проверке свободности пути	Проверьте свободность ... и ... пути и доложите мне об этом по парковой связи	Проверить свободность ... и ... путей и доложить об этом по парковой связи
в) о проверке свободности стрелочного изолированного участка	Проверьте свободность стрелочного изолированного участка ... и стрелок № ...	Проверить свободность стрелочного изолированного участка ... и стрелок № ...



г) о переведении стрелки для маневровых передвижений	Переведите стрелку № ... в направлении к стрелке № ... и замкните её на закладку	Перевести стрелку № ... в направлении к стрелке № ... и замкнуть её на закладку
<b>2. Доклад работника станции дежурному по станции.</b>		
а) о переводе стрелки для приёма и отправления поездов	ДСП выслушивает доклад ответственного работника по телефону, по парковой связи или на посту ЭЦ лично	Стрелка № ... переведена по направлению к стрелке № ..., стрелка № ... переведена в направлении на ... путь и замкнута в таком положении навесными замками
б) о проверке свободности пути	То же самое	Проверена свободность ..., ... путей. Пути свободны
в) о проверке свободности стрелочного изолированного участка	То же самое	Проверена свободность стрелочного изолированного участка ... . Стрелки № ... свободны.
г) о переводе стрелки для маневровых передвижений	То же самое	Переведена стрелка № ... в направлении стрелки № ... и стрелка замкнута на закладку

Начальник Главного управления перевозок

В. О. Жураковский

## **ПРИМЕРНЫЙ РЕГЛАМЕНТ ПЕРЕГОВОРОВ ПО РАДИОСВЯЗИ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ОПЕРАЦИЙ ПО ЗАКРЕПЛЕНИЮ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА СТАЦИОННЫХ ПУТЯХ**

### **1. Общие положения**

1.1 Закрепления отдельных вагонов, групп вагонов, составов поездов проводится за нормами, указанными в ТРА станции.

1.2 Закрепления подвижного состава проводится руководителем маневров (составителем поездов, помощником машиниста, дежурным стрелочного поста, сигналистом, дежурным по станции, начальником станции).

1.3 Передача указаний о закреплении и контроле за правильным закреплением осуществляется дежурным по станции за прикладом руководителя маневров и периодически лично. Время, необходимое для выполнения этой работы, дежурный по станции согласовывает с поездным диспетчером.

Дежурный по станции ведет учет тормозных башмаков, заключенных для закрепления вагонов на приемо-отправочных путях станции. Передача указаний на закрепление подвижного состава может осуществляться через все виды связи.

### **2. Прибытие поездов с отцепкой локомотива**

2.1 В случае прибытия сборных и вывозных поездов (других поездов, в т.ч. и при отцепки вагонов за неисправностью) с отцепкой локомотива с вагонами или без вагонов дежурный по станции передает распоряжения руководителю маневров о закреплении с указанием пути приема и установленного ТРА станции количества тормозных башмаков, которые необходимо уложить для закрепления состава, который остается или его части (в случае отцепки локомотива с вагонами) по форме:

*"Составитель поездов .... Закрепите состав поезда № ... на пути № ... .. тормозными башмаками со стороны ... (№ стрелки, ... четной (нечетной) горловины, с обеих сторон)*

*ДСП ... (фамилия)"*

или

*"Составитель поездов .... Закрепите вагоны, которые остаются на пути № ... .., ... тормозными башмаками со стороны ... (№ стрелки, ... четной (нечетной) горловины, с обеих сторон).*

*ДСП ... (фамилия)".*

2.2 Руководитель маневров получает тормозные башмаки у дежурного по станции (или по его указанию в местах постоянного их хранения), производит закрепление состава (вагонов) и докладывает дежурному по станции о закреплении, с указанием количества уложенных тормозных башмаков, по форме:

*"Дежурный по станции .... Состав поезда № ... (вагоны) на пути № ... .. закреплен(ы) ... тормозными башмаками со стороны ... (№ стрелки, ... четной (нечетной) горловины, с обеих сторон).*

*Составитель поездов ... (фамилия)".*

2.3. После получения доклада руководителя маневров о закреплении дежурный по станции передает машинисту поездного локомотива информацию про проведенном закреплении и о возможности отцепки локомотива (локомотива с вагонами) от состава поезда. Одновременно дает указание на выполнение маневровой работы по отцепке (прицепке), подаче и уборке вагонов:

*"Машинист локомотива № ... Состав поезда № ... (вагоны) на пути ... закрепленные тормозными башмаками со стороны ... (№ стрелки, ... четной (нечетной) горловины, с обеих сторон). Разрешаю отцепить локомотив (локомотив с вагонами) от состава поезда и следовать (переставить, подать) на ... путь. Маршрут готов.  
ДСП ... (фамилия)".*

**2.4. Машинисту локомотива при всех условиях запрещается отцепляться от состава поезда, который прибыл, до получения сообщения о закреплении состава (вагонов).**

### **3. Отправление поездов своего формирования**

3.1 После прицепки локомотива к составу машинист обязан доложить об этом дежурному по станции. В случае прицепки локомотива с вагонами к составу доклад дежурному по станции о сцеплении передает руководитель маневров.

*"Дежурный по станции ... Я машинист локомотива № ... (составитель поездов) ... Локомотив (локомотив с вагонами) сцепился с вагонами, которые стоят на пути № ...  
Машинист (составитель поездов) ... (фамилия)".*

В случае необходимости включения и опробования автотормозов в доклад добавляются слова *"автотормоза включены и опробованы"*.

3.2 После получения такого сообщения дежурный по станции передает распоряжения об изъятии тормозных башмаков из-под колес вагонов руководителю маневров по форме:

*"Составитель поездов ... Изымите на ... пути ... тормозных башмаков со стороны ... (№ стрелки, ... четной (нечетной) горловины, с обеих сторон)  
ДСП ... (фамилия)".*

Составитель поездов изымает тормозные башмаки и докладывает об этом дежурному по станции с указанием количества изъятых тормозных башмаков по форме:

*"дежурный по станции ... На пути № ... изъят ... тормозных башмаков со стороны ... (№ стрелки, ... четной (нечетной) горловины, с обеих сторон).  
Составитель поездов ... (фамилия)".*

3.3 Без получения такого доклада дежурному по станции запрещается открывать выходной светофор или выдавать другие разрешения на отправление поезда.

**4. Оставление без локомотива вагонов, которые поданы под погрузку (разгрузку), подготовленных для прицепки к поездам, которые направляются через станцию, или выполнения других операций (оставление без локомотива вагонов)**

4.1 Все операции связаны с расстановкой и закреплением вагонов, которые остаются без локомотива (под разгрузку, нагрузка или выполнения других операций), проводится лично руководителем маневров.

Если маневры из подготовки вагонов для их оставления без локомотива проводятся на путях, занятых другими вагонами, тогда руководитель маневров должен обеспечить проверку надежности закрепления всех вагонов, которые остаются на пути.

4.2 До получения разрешения на выезд из маневрового района руководитель маневров сообщает дежурному по станции об окончании маневров и о проведенном закреплении вагонов согласно установленным нормам по форме:

*"дежурный по станции ... В... маневровом районе на пути № ... маневровая работа закончена. Вагоны закреплены со стороны ... (№ стрелки, ... четной (нечетной) горловины, с обеих сторон).*

*Составитель поездов ... (фамилия)".*

4.3 Убедившись, по докладу руководителя маневров, в том, что закрепление проведено правильно, дежурный по станции разрешает отцепку вагонов или маневрового локомотива от вагонов и его выезд из маневрового района.

*"Машинист локомотива № .... На пути № ... вагоны закреплены. Отцепите вагоны (маневровый локомотив) от вагонов и выезжайте из маневрового района. Маршрут готов.*

*ДСП ..."*

После выезда из этого района дежурный по станции обеспечивает переводения в охранительное положение стрелок предупредительных тупиков и сбрасывающих стрелок (башмаков).

4.4 Ответственность за сохранность тормозных башмаков, которые оставленные под колесами вагонов, на время нахождения вагонов на станции может полагаться, кроме других работников, и на дежурного по станции или составителя поездов.

## **5. Отцепка и прицепка вагонов к поездам на прямо-отправочных путях поездным локомотивом**

По прибытии поезда, от которого необходимо отцепить или прицепить группу вагонов, дежурный по станции обязанный лично через парковую связь или радиосвязь дати указание руководителю маневров о закреплении части состава, который остается, указав номер пути, число вагонов, которые закрепляются, количество тормозных башмаков и место их укладки по форме:

*"Составитель поездов ... закрепите часть состава из ... вагонов на ... пути ... со стороны ... (№ стрелки, ... четной (нечетной) горловины, с обеих сторон) тормозными башмаками..*

*ДСП ... (фамилия)".*

В том, что распоряжение воспринято правильно, дежурный по станции убеждается после повторения распоряжения руководителем маневров.

5.2 Руководитель маневров, после получения указания дежурного по станции о закреплении части состава поезда, должен к отцеплению локомотива закрепить состав или группу вагонов тормозными башмаками и доложить об этом дежурному по станции

по радиосвязи, парковой связи или лично, с указанием количества уложенных тормозных башмаков, по форме:

*"Дежурный по станции ... часть состава из ... вагонов на пути ... закрепленная ... тормозными башмаками со стороны ... (№ стрелки, ... парной (непарной) горловины, с обеих сторон).*

*Составитель поездов ... (фамилия)".*

5.3 дежурный по станции, выслушав доклад руководителя маневров о закреплении состава и, убедившись, что оно выполнено правильно, дает указание руководителю маневров об отцепке от поезда группы вагонов и количестве тормозных башмаков для их закрепления по форме:

*"Составитель поездов ... отцепите от поезда на ... пути ... вагонов, выставьте их на путь ... и закрепите их ... тормозными башмаками со стороны ... (№ стрелки, ... четной (нечетной) горловины, с обеих сторон).*

*ДСП ... (фамилия)".*

После отцепки вагонов составитель поездов обязан доложить дежурному по станции по радиосвязи, парковой связи или лично об отцепке вагонов и их закреплении с указанием количества уложенных тормозных башмаков по форме:

*"Дежурный по станции ... На ... пути ... вагонов отцепленные и закрепленные тормозными башмаками со стороны ... (№ стрелки, ... четной (нечетной) горловины, с обеих сторон).*

*Составитель поездов ... (фамилия)".*

5.4 Дежурный по станции, выслушав доклад руководителя маневров о закреплении отцепленных вагонов, передает по радиосвязи указание машинисту поезда локомотива об отцепке от вагонов и заезде на другой путь за группой вагонов, которая прицепляется по форме:

*"Машинист поезда локомотива № ... отцепите локомотив от вагонов и заезжайте на ... путь за группой вагонов, которые прицепляются.*

*дежурный по станции ... (фамилия)".*

Руководитель маневров после прицепки локомотива изымает тормозные башмаки из-под колес группы вагонов, которые прицепляется, вызывает дежурного по станции и докладывает ему об изъятии тормозных башмаков по форме:

*"дежурный по станции ... На ... пути изъято ... тормозных башмаков со стороны ... (№ стрелки, ... четной (нечетной) горловины, с обеих сторон).*

*Составитель поездов ... (фамилия)".*

дежурный по станции дает указание машинисту поезда локомотива продолжить маневровую работу по прицепке группы вагонов только после доклада руководителя маневров об изъятии тормозных башмаков.

5.5 После окончания маневровой работы по прицепке группы вагонов к поезду и прицепки поезда локомотива дежурный по станции дает указание руководителю маневров об изъятии тормозных башмаков из-под состава по форме:

*"Составитель поездов ... На пути .... изымите из-под состава поезда ... тормозных башмаков со стороны ... (№ стрелки, ... четной (нечетной) горловины, с обеих сторон).  
дежурный по станции ... (фамилия)".*

Руководитель маневров, повторив указание дежурного по станции, изымает тормозные башмаки из-под колес состава поезда и докладывает об этом дежурному по станции по форме:

*"дежурный по станции ... на ... пути из-под состава поезда изъято ... тормозных башмаков со стороны ... (№ стрелки, ... четной (нечетной) горловины, с обеих сторон).  
Составитель поездов ... (фамилия)".*

дежурный по станции, после доклада руководителя маневров об изъятие тормозных башмаков, открывает выходной сигнал для отправления поезда.

## **6. Перестановка маневровых составов из парка в парк, из одного района станции в другого**

6.1. При необходимости перестановки маневрового состава из одного района станции в другого руководитель маневров обязанный взять у дежурного по станции разрешение на перестановку с указанием количества вагонов и способа перестановки (локомотивом или вагонами вперед).

При необходимости включения и опробования автотормозов в маневровом составе руководитель маневров должен доложить об этом дежурному по станции при запросе по форме:

*"дежурный по станции ... Разрешите перестановку ... вагонов вагонами вперед (локомотивом вперед) с ... пути ... парка на .... путь ... парка. В маневровом составе автотормоза включены (опробованы).  
Составитель поездов ... (фамилия)".*

В таких случаях машинисту маневрового локомотива запрещается приводить состав в движение без получения сообщения о включение и испытании автотормозов.

6.3 Прежде чем дать разрешение на перестановку, дежурный по станции, руководствуясь сообщением руководителя маневров, обязанный проверить, соблюдены ли предусмотренные ТРА станции требования безопасности для такой перестановки, в том числе и в части включения автотормозов.

## **7. Маневры с выходом подвижного состава за предельный столбик противоположного конца пути**

7.1 В случае выполнения маневровой работы с выходом подвижного состава за предельный столбик противоположного конца пути, руководитель маневров обязанный сделать запрос у дежурного по станции о предоставлении разрешения на выполнение такой маневровой работы по форме:

*"дежурный по станции ... Разрешите выполнение маневровой работы на ... пути .... парка с выходом подвижного состава за предельный столбик противоположного конца пути.  
Составитель поездов ... (фамилия)".*

7.2 На станциях, оборудованных ЭЦ стрелок и сигналов, перед предоставлением разрешения на выполнение маневров с выходом подвижного состава за предельный столбик противоположного конца пути, дежурный по станции с пульта управления устанавливает стрелки в направления пути осаживания, открывает маневровый светофор и разрешает руководителю маневров выезд за предельный столбик противоположного конца пути по форме:

*"дежурный по станции ... Разрешите выполнение маневровой работы на ... пути .... парка с выходом подвижного состава за предельный столбик противоположного конца пути.*

*Составитель поездов ...".*

7.3 На станциях с ручным управлением стрелками перед предоставлением разрешения на такие маневры дежурный по станции обязан сообщить дежурному стрелочного поста, расположенного в противоположном конце пути, и потребовать от него установления соответствующих стрелок в направления пути осаживания.

## **8. Отцепка в хвосте поезда вагонов, которые остаются на приемоотправочном пути**

8.1 При необходимости отцепки хвостовых вагонов поезда с оставлением их на пути приема (или прицепке к локомотиву для отправления части вагонов, которые стоят на пути) дежурный по станции дает указание руководителю маневров об отцеплении с указанием количества вагонов, которые отцепляются, порядка их закрепления, количества тормозных башмаков, необходимых для заключения по форме:

*"Составитель поездов ... На ... пути отцепите от хвоста поезда № ... .. вагонов, оставьте их на ... пути и закрепите их ... тормозными башмаками со стороны ... (№ стрелки, ... четной (нечетной) горловины, с обеих сторон) ...*

*ДСП ... (фамилия)".*

8.2 Во всех случаях перед отправлением поезда из пути, на которой остаются вагоны, между составом поезда и этими вагонами может быть сделана растяжка не менее 5 м. Вагоны, которые остаются на месте должны быть надежно закреплены с учетом предупредительных мер от их ухода.

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

8.3 Контроль за соблюдением регламента переговоров и последовательности выполнения операций по закреплению вагонов на станционных путях полагается на начальника станции.

8.4 Контроль за обеспечением безопасности движения и надежным закреплением вагонов в случае временного оставления грузовых поездов без локомотива на промежуточных станциях осуществляется в полном соответствии с требованиями гг. 16.4.5, 16.4.6, 16.4.8.

Начальник Главного управления перевозок

В. О. Жураковский

## **МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ШУНТОВОЙ ЧУВСТВИТЕЛЬНОСТИ РЕЛЬСОВЫХ ЦЕПЕЙ**

1. Во время снегопада, вьюги, гололедицы вследствие напессовки на головках рельсов снега или льда, возможна потеря шунтовой чувствительности и в результате появления на пульте-табло дежурного по станции ложной свободности путей или стрелочных изолированных участков.

Учитывая эти обстоятельства, при снегопадах, вьюгах, гололедицы дежурный по станции обязан:

- при приеме и формировании поездов, не устанавливающихся в границах полезной длины пути, при следующем их подтягивании убедиться в местонахождении головы и хвоста поезда;

- требовать от лиц, выполняющих маневровую работу на станции, соблюдение требований п. 16.3.5 этой Инструкции в части недопущения выхода подвижного состава за предельные столбики (изолирующие стыки или светофоры) противоположного конца путей, а в случаях, когда подвижной состав остается за предельным столбиком, докладывать об этом дежурному по станции;

- в исключительных случаях, когда на приемо-отправочных путях остаются одиночные вагоны для длительной стоянки, устанавливать стрелки ведущие на эти пути, в охранное положение и навешивать на кнопки управления данными стрелками красные колпачки, которые должны сниматься только после того, как дежурный по станции убедится в освобождении этих путей от подвижного состава.

2. Запрещается работникам всех служб при выполнении строительных и ремонтных работ на путях с электрическими рельсовыми цепями загрязнять головки рельсов песком, землей, щебнем, цементом, балластом, снегом, битумом и другими материалами.

Руководители работ или выделенные для надзора представители соответствующих служб во всех случаях при работах, связанных с загрязнением головок рельсов, обязаны делать записи в журнале осмотра о выполнении работ и только после предоставления согласия дежурного по станции выполнять эти работы. После окончания работ головки рельсов должны быть очищены.

В тех случаях, когда работы, связанные с загрязнением головок рельсов, ведутся с постановкой на изолированные участки подвижного состава, соответствующие рельсовые цепи, по заявкам руководителя работ, должны быть исключены электромехаником из централизации без сохранения пользования сигналами.

3. Запрещается выгружать сыпучие грузы, кроме балласта, на путях и стрелочных переходах, которые имеют изоляцию. При выгрузке балласта, электромеханик по заявке дорожного мастера обязан исключить из централизации без сохранения пользования сигналами данную рельсовую цепь и включить его в централизацию только после очищения головок рельсов от балласта и осмотра рельсовой цепи электромехаником вместе с дорожным мастером.

4. Локомотивным бригадам, руководителям маневров запрещается оставлять на участках, оборудованных рельсовыми цепями, вагоны и локомотивы в местах, где головки рельсов покрыты песком или ржавчиной, битумом, мазутом, льдом, прессованным снегом, землей, цементом и т.п..

Подача вагонов на пути оборудованных рельсовыми цепями, после разгрузки битума, мазута и других изолирующих материалов для прицепки их к поездам



производится только после тщательного очищения грузополучателем бандажей и поверхности катания колесных пар от этих материалов.

5. Если изолированная путь или стрелочный участок на станции занятый подвижным составом на срок больше трех суток, то дежурный по станции должен сообщить об этом электромеханика СЦБ для исключения соответствующей пути или стрелочного участка без сохранения пользования сигналами, и сделать соответствующую запись в журнале осмотра.

Включение изолированного пути или стрелочного участка проводится после обкатки той части пути, по которой не проезжал подвижный состав, который забирался с пути, и после осмотра и проверки на шунтовую чувствительность рельсовой цепи электромехаником СЦБ.

При продолжительном пребывании подвижного состава в отстое рельсы и колесные пары вагонов покрываются ржавчиной. Поэтому при следовании такого подвижного состава даже по рельсам с чистыми головками, на табло дежурного по станции может появиться ошибочная свобода пути или стрелочного участка. Чтобы исключить случаи перевода стрелок под подвижным составом, дежурный по станции обязан при маневрах и при отправлении со станции поездов с подвижным составом, находящимся в отстое, а также при приготовлении маршрутов по стрелочным участкам имеющим ржавчину на головках рельсов, то есть на малодейственных путях и стрелках, каждый раз ставить рукоятки стрелочных коммутаторов в положение, соответствующее положению стрелок и навешивать на них красные колпачки.

Снимать колпачки и переводить стрелки для приготовления другого маршрута дежурный по станции должен только после фактического использования маршрута и проверки свободы стрелочных изолированных участков от подвижного состава независимо от показаний на табло лично или по докладу работника станции порядком, изложенным в техническо-распорядительном акте.

6. Для обеспечения шунтовой чувствительности рельсовой цепи малодейственных участков железнодорожных путей станции следует периодически выполнять их обкатку по графику. График составляется начальником дистанции сигнализации и связи при участии начальника станции и утверждается начальником дирекции железнодорожных перевозок (начальником железной дороги). Перечень малодейственных участков определяется начальником станции вместе со старшим электромехаником СЦБ, согласовывается начальником дистанции сигнализации и связи. В случае нарушений сроков проведения обкатки на станции, дежурный по станции должен дополнительно убеждаться в фактической вольности пути (участка), стрелочного участка порядком, установленным ТРА станции.

Контроль за чистотой головок рельсов возлагается:

- на электромеханика и электромонтера - при проверке состояния рельсовых цепей и проверке их на шунтовую чувствительность по графику технологического процесса;

- на дорожных мастеров и бригадиров пути - при осмотре путей.

7. Во время проведения комиссионного месячного осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ и связи, сортировочных горок комиссия должна проверять чистоту поверхности головок рельсов согласно требованиям Практических рекомендаций по проведению комиссионных месячных осмотров главных, приемо-отправных путей, стрелочных переводов на этих путях по станциям железных дорог Украины. При выявлении загрязнений, прессования снега или льда, а также покрытия головок рельсов изолирующими материалами, необходимо сделать запись в журнале осмотра с требованием очищения или их обкатки. К устранению недостатков изолированные пути (участка) необходимо выключить из централизации без сохранения пользования сигналами.

8. С целью повышения безопасности движения поездов в случаях потери шунта (в результате этого появления ошибочной вольности пути), при прохождении

специального самоходного подвижного состава (автомотрис, дрезин и мотовозов) на перегонах и станциях, оборудованных рельсовыми кругами, дежурный по станции обязан выполнять следующий порядок действий:

- прекратить выезд специального самоходного подвижного состава на эти участки без наличия документов, которые подтверждают проверку действия шунтирующих устройств;

- при пропуске специального самоходного подвижного состава устанавливать рукоятки стрелочных коммутаторов стрелок, которые входят в маршрут, в положение, в котором находятся стрелки, и навешивать на них красные колпачки;

- при остановке самоходного подвижного состава на изолированном пути или секции, дежурный по станции должен навесить на табло возле этой пути табличку "ДРЕЗИНА" и внимательно следить за контролем занятости этого пути;

- при отправлении поезда на перегон вслед за самоходным подвижным составом, где есть проходные светофоры, дежурный по станции должен извещать машиниста поезда по радиосвязи о нахождении на перегоне этого транспорта.

Начальник Главного управления перевозок

В. О. Жураковский

**ПРИМЕРНЫЙ РЕГЛАМЕНТ ВЕДЕНИЯ ПЕРЕГОВОРОВ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ  
МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ С  
ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ РАДИОСВЯЗИ И  
ДУХХСТОРОННЕЙ ПАРКОВОЙ СВЯЗИ**

№ п/п	Перечень заданий и указаний на маневровую работу	Регламент ведения переговоров		
		Дежурного по станции (маневрового диспетчера, дежурного по горке)	Составителя поездов (руководителя манёвров)	Машиниста локомотива
Распоряжения на выполнение маневровой работы передаются от дежурного по станции (маневрового диспетчера, дежурного по горке) составителю поездов (руководителю манёвров) и от руководителя манёвров машинисту локомотива				
1	Вызов составителя поездов и машиниста	"Составитель поездов Петров, ответьте" или "Машинист Иванов, ответьте"	"Составитель поездов Петров слушает Вас"	"Машинист Иванов слушает Вас"
2	Отцепка от поезда № ... вагонов с подачей их на ... путь под выгрузку (погрузку)	"Заезжайте на ... путь для отцепки от поезда № ... вагонов и подачи их на ... путь под выгрузку (погрузку)"	Повторяет задание и доводит план до машиниста. "Машинист Иванов, заезжаем на ... путь для отцепки от поезда № ... вагонов и подачи их на ... путь под выгрузку (погрузку)"	"Машинист Иванов, заезжаем на ... путь для отцепки от поезда № ... вагонов и подачи их на ... путь под выгрузку (погрузку)"
3	Прицепка ... вагонов к поезду № ... с ... пути	"Заезжайте на ... путь, заберите ... вагонов и прицепите их к поезду на ... пути"	Повторяет задание ДСП (ДСЦ, ДСПГ) и доводит до машиниста: "Машинист Иванов. Заезжаем на ... путь, забираем ... вагонов и прицепляем их к поезду на ... пути"	"Машинист Иванов. Заезжаем на ... путь, забираем ... вагонов и прицепляем их к поезду на ... пути"
4	Подача вагонов	"Заезжайте на ...	После повторения	"Машинист

	под выгрузку (погрузку) на ... путь	путь и ... вагонов с этого пути подайте под выгрузку (погрузку) на ... путь"	доводит план манёвров до машиниста: "Машинист Иванов. Заезжаем на ... путь, прицепляем ... вагонов и подаём их под выгрузку на ... путь"	Иванов. Заезжаем на ... путь, прицепляем ... вагонов и подаём их под выгрузку на ... путь"
5	Уборка вагонов из-под выгрузки (погрузки)	"Заезжайте на ... путь, заберите (прицепите) после выгрузки (погрузки) ... вагонов и выставьте их на ... свободный (занятый) путь"	Повторяет распоряжение и доводит план до машиниста: "Машинист Иванов. Заезжаем на ... путь, прицепляем ... вагонов из-под выгрузки (погрузки) и выставаем на ... свободный (занятый) путь"	"Машинист Иванов. Заезжаем на ... путь, прицепляем ... вагонов из-под выгрузки (погрузки) и выставаем на ... свободный (занятый) путь"
6	Перестановка группы вагонов с ... пути на ... путь (из одного района в другой)	"Заезжайте на ... путь и группу из ... вагонов переставьте на ... свободный (занятый) путь"	Повторяет распоряжение и доводит план до машиниста: "Машинист Иванов. Заезжаем на ... путь, прицепляем группу из ... вагонов и переставляем её на ... свободный (занятый) путь"	"Машинист Иванов. Заезжаем на ... путь, прицепляем группу из ... вагонов и переставляем её на ... свободный (занятый) путь"
7	Подача вагонов на подъездной путь	"Выезжайте с ... пути станции на подъездной путь ..."	Повторяет распоряжение и даёт задание машинисту: "Машинист Иванов. Выезжаем с ... пути станции на подъездной путь ..."	"Машинист Иванов. Выезжаем с ... пути станции на подъездной путь ..."
8	Дача разрешения на выезд с подъездного пути на станцию	"Выезжайте с подъездного пути ... на ... свободный (занятый) путь"	Повторяет распоряжение ДСП и даёт указание машинисту:	"Машинист Иванов. Выезжаем с ... подъездного пути ... на ..."

		станции. Маневровый светофор ... открыт"	"Машинист Иванов. Выезжаем с подъездного пути ... на ... свободный (занятый) путь станции. Маневровый светофор открыт"	свободный (занятый) путь станции. Маневровый светофор открыт"
9	Отцепка вагонов от поезда из-за технической (коммерческой) неисправности	"Заезжайте на ... путь для отцепки от поезда № ... вагона № ... из-за технической (коммерческой) неисправности на ... свободный (занятый) путь"	Повторяет распоряжение и доводит план манёвров до машиниста: "Машинист Иванов. Заезжаем на ... путь для отцепки от поезда вагона из-за технической (коммерческой) неисправности на ... свободный (занятый) путь"	"Машинист Иванов. Заезжаем на ... путь для отцепки от поезда вагона из-за технической (коммерческой) неисправности на ... свободный (занятый) путь"
10	Манёвры с выходом подвижного состава за предельный столбик противоположного конца пути	"Разрешаю осадить вагоны на ... пути с выходом подвижного состава за предельный столбик противоположного конца пути. Маневровый ... светофор ... открыт"	Повторяет разрешение и даёт указание машинисту: "Машинист Иванов. Осаживаем вагоны по ... пути с выходом подвижного состава за предельный столбик противоположного конца этого пути. Маневровый светофор открыт"	"Машинист Иванов. Осаживаем вагоны по ... пути с выходом подвижного состава за предельный столбик противоположного конца этого пути. Маневровый светофор открыт"
11	Дача указания на выполнение маневровой работы при наличии в маневровом районе двух и более локомотивов	"Составитель поездов локомотива № ..., выезжайте с ... пути на вытяжной путь"	Повторяет и даёт указание машинисту: "Машинист локомотива № ... Иванов. Выезжаем с ... пути на вытяжной путь"	"Машинист локомотива № ... Иванов. Выезжаем с ... пути на вытяжной путь"

12	На проезд запрещающего показания маневрового светофора	"Машинист Иванов, составитель поездов Петрик. Разрешаю проехать запрещающее показание маневрового светофора М10. Маршрут готов"	Повторяет распоряжение: "Составитель поездов Петрик. Разрешается проехать запрещающее показание маневрового светофора М10. Маршрут готов". Даёт команду машинисту на приведение в движение маневрового состава: "Иванов, поехали"	Повторяет распоряжение ДСП: "Машинист Иванов. Разрешается проехать запрещающее показание маневрового светофора М10. Маршрут готов. Поехали"
----	--	---	---	---

Примечание:

1. В случае предоставления дежурным по станции задания на выполнение маневровой работы при неполном приготовлении маневрового маршрута составитель поездов, а через него и машинист локомотива, должны быть предупреждены о том, что маневровый маршрут приготовлен не полностью (частично) и до которого конкретно светофора разрешается движение.

2. При необходимости закрепления остающихся вагонов, должен придерживаться регламент переговоров и действий по закреплению подвижного состава, изъятия тормозных башмаков, предусмотренный этой Инструкцией и ТРА станции.

3. Составительская бригада, а через нее и машинист локомотива, во время получения задания на заезд на путь, где находятся вагоны с грузами класса опасности 1 (ВМ) и цистерны с сжиженными газами, а также на выполнение маневровой работы с вагонами, которые заняты людьми или загружены грузами класса опасности 1 (ВМ) и другими опасными грузами, должны быть об этом предупреждены

4. При необходимости выполнения маневровой работы в зоне нестойкой работы связи для доведения плана маневровой работы ссылается нарочный (оператор поста централизации, сигналист, дежурный по парку и др.), что сообщает составителю поездов распоряжения дежурного по станции (маневрового диспетчера) на выполнение маневровой работы.

5. При выполнении маневровой работы в условиях ограниченной видимости составитель поездов и машинист локомотива должны проявлять особую внимательность, быть готовыми к немедленной остановке, если встретится препятствие для дальнейшего движения. Маневровую работу выполнять с пониженной скоростью.

6. При отказе действия маневровой радиосвязи во время переговоров составителя поездов с машинистом, запрещается дальнейшее выполнение маневровых передвижений. Маневровая работа возобновляется после доведения порядка ее выполнения машинисту локомотива составителем поездов с учетом дополнительных условий обеспечения безопасности движения (например: наличия в маневровом составе не больше 10 вагонов, нахождение составителя поездов со стороны машиниста и других мероприятий безопасности).

7. Дежурный по станции вызывает машиниста:

*"Машинист поезда номер ..., что направляется к станции ... (наименования станции), дайте ответ"; услышав ответ машиниста, продолжает:*

*"Я, дежурный по станции ... (наименования станции, фамилия)" - далее текст вопроса или сообщения.*

8. Поездной диспетчер вызывает машиниста:

*"Машинист локомотива номер ..., поезда номер ... (фамилия), дайте ответ; услышав ответ машиниста, продолжает:*

*"Я поездной диспетчер (фамилия)" - и дальше текст вопроса или сообщения.*

9. При ответе на вызов через радиосвязь необходимо придерживаться следующих форм:

машинистам поездов:

*"Я, машинист локомотива номер ..., поезда номер .... (фамилия), слушаю";*

дежурным по станции:

*"Я, дежурный по станции ... (наименования станции и фамилия), слушаю";*

поездному диспетчеру:

*"Я поездной диспетчер (фамилия), Слушаю".*

10. В случае угрозы безопасности движения поездов, разговора, которые ведутся через радиосвязь, прерываются сообщением:

**"ВНИМАНИЕ, ВНИМАНИЕ, СЛУШАЙТЕ ВСЕ",**

Это сообщение, при необходимости, повторяется несколько раз.

Начальник Главного управления перевозок

В. О. Жураковский

**ОБРАЗЕЦ**

**заполнения журнала поездных телефонограмм формы ДУ-47**

1. Для станций, где телефонограммы принимает и записывает оператор при дежурном по станции.

№№ телефонограмм		Время передачи или приёма		Содержание	Подпись оператора о передаче (приёме), а ДСП – о прочтении
Вых	Вход	Час.	Мин		
1	2	3	4	5	6
				22.05.05. 12 час 08 мин. Диспетчерским приказом №375 на перегоне Одесса-сорт. – Одесса-вост. на нечётном пути установлено движение поездов по телефонным средствам связи.	
				Дежурство по телефонным средствам связи принял:	
				ДСП...(подпись) Семёнова	Оператор...(подпись)
				Оператор...(подпись) Петренко	
1		12	11	Одесса-вост. из Одессы-сорт. Могут ли отправить поезд №3612	
				ДСП Семёнова...(подпись)	Оператор...(подпись)
	1	12	15	Одесса-сорт. из Одессы-вост. Ожидаю поезд №3612	
				ДСП Карамзин	Оператор...(подпись) ДСП...(подпись)
2		12	30	Одесса-вост. из Одессы-сорт. Поезд №3612 отправился в 12 час. 30 мин.	
				ДСП Семёнова...(подпись)	Оператор...(подпись)
	2	12	50	Одесса-сорт. из Одессы-вост. Поезд №3612 прибыл в 12 час. 45 м.	
					Оператор...(подпись)



				ДСП Карамзин	ДСП... (подпись)
				22.05.05. 12 час. 55 мин. Диспетче	
				рским приказом №378 на перего-	
				не Одесса-сорт. – Одесса-вост. по	
				нечётному пути возобновлено	
				движение поездов по автоблоки-	
				ровке.	
				Дежурство по телефонным средст	
				вам сдал:	
				ДСП...(подпись) Семёнова	
				Оператор...(подпись) Петренко	

**Примечание:**

Графа 6 журнала ф. ДУ-47 заполняется только на тех станциях, где поездные телефонограммы передаёт и принимает оператор при дежурном по станции. В таких случаях, после получения входной поездной телефонограммы и её прочтения, ДСП в графе 6 ставит свою подпись под подписью оператора.

Выходные телефонограммы подписывает лично ДСП с указанием полной фамилии в гр. 5 журнала. Оператор в гр. 6 напротив подписи ДСП ставит свою подпись только после передачи телефонограммы.

2. Для станций, где телефонограммы принимает и записывает лично дежурный по станции:

№№ телефонограмм		Время передачи или приёма		Содержание	Подпись оператора о передаче (приёме), а ДСП – о прочтении
Вых	Вход	Час.	Мин		
1	2	3	4	5	6
				22.05.05. 12 час 08 мин. Диспет-	
				черским приказом №375 на пере-	
				гоне Одесса-сорт. – Одесса-вост.	
				на нечётном пути установлено дви	
				жение поездов по телефонным сре	
				дствам связи.	
				Дежурство по телефонным средст	
				вам связи принял:	
				ДСП...(подпись) Карамзин	
				На станции Одесса-сорт:	
				ДСП Семёнова	
				Оператор Иванова	
	1	12	11	Одесса-вост. из Одессы-сорт. Мо-	
				гу ли отправить поезд №3612	
				ДСП Семёнова	

1		12	15	Одесса-сорт. из Одессы-вост. Ожи даю поезд №3612 ДСП Карамзин...(подпись)	
2		12	30	Одесса-вост. из Одессы-сорт. По- езд №3612 отправился в 12 час. 30 мин. ДСП Семёнова	
2		12	50	Одесса-сорт. из Одессы-вост. По- езд №3612 прибыл в 12 час. 45 м. ДСП Карамзин...(подпись)	
				22.05.05. 12 час. 55 мин. Диспетче рским приказом №378 на перего- не Одесса-сорт. – Одесса-вост. по нечётному пути возобновлено движение поездов по автоблоки- ровке. Дежурство по телефонным средств вам сдал: ДСП...(подпись) Карамзин На ст. Одесса-сорт: ДСП Семёнова Оператор Иванова	

Начальник Главного управления перевозок

В.О. Жураковский

# СОДЕРЖАНИЕ.

<b>Вступление</b> .....	1
<b>Раздел 1. Сфера применения</b> .....	1
<b>Раздел 2. Нормативные ссылки</b> .....	1
<b>Раздел 3. Термины и обозначения понятий</b> .....	3
<b>Раздел 4. Общие положения</b> .....	13
<b>Раздел 5. Движение поездов при автоблокировке</b> .....	19
Приём и отправление поездов.....	23
Порядок действий при неисправности автоблокировки.....	25
Прекращение действия автоблокировки.....	30
Возобновление движения по автоматической блокировке.....	32
Порядок движения поездов при автоматической локомотивной сигнализации, которая применяется как самостоятельное средство сигнализации и связи.....	33
Образец бланка формы ДУ-54.....	35
<b>Раздел 6. Движение поездов на участках, оборудованных диспетчерской сигнализацией</b> .....	36
Приём и отправление поездов.....	36
Проведение манёвров.....	38
Порядок действий при неисправностях устройств диспетчерской сигнализации.....	38
<b>Раздел 7. Движение поездов при полуавтоматической блокировке</b> .....	41
Приём и отправление поездов.....	41
Следование поездов по перегонам, имеющим путевые посты (блок-посты).....	45
Движение поездов при неисправности полуавтоматической блокировки.....	46
Образец бланка формы ДУ-52.....	47
<b>Раздел 8. Движение поездов при электрожелезной системе</b> .....	48
Приём и отправление поездов.....	49
Движение поездов при наличии примыканий на перегоне.....	50
Движение поездов при неисправности электрожелезной системы и порядок регулирования количества жезлов в жезловых аппаратах.....	51
<b>Раздел 9. Движение поездов при телефонных средствах связи</b> .....	53
Порядок ведения журнала поездных телефонограмм.....	55
Формы телефонограмм при движении поездов на однопутных участках.....	57
Формы телефонограмм при движении поездов на двухпутных участках.....	59
Образец бланка формы ДУ-50.....	61
<b>Раздел 10. Порядок движения поездов при перерыве действия всех средств сигнализации и связи</b> .....	62
Порядок движения поездов на однопутных перегонах.....	62

Порядок движения поездов на двухпутных перегонах.....	66
Образец бланка формы ДУ-55.....	67
Образец бланка формы ДУ-56.....	68
<b>Раздел 11. Движение восстановительных поездов, специального самоходного подвижного состава, пожарных поездов и вспомогательных локомотивов.....</b>	<b>69</b>
Оказание помощи поезду, остановившемуся на перегоне, локомотивом позади идущего поезда.....	73
Образец бланка формы ДУ-64.....	77
<b>Раздел 12. Возвращение поезда с перегона на станцию отправления.....</b>	<b>78</b>
<b>Раздел 13. Движение хозяйственных поездов, специального самоходного подвижного состава при проведении работ на железнодорожных путях и сооружениях.....</b>	<b>79</b>
<b>Раздел 14. Приём и отправление поездов.....</b>	<b>86</b>
Общие требования.....	86
Приём поездов.....	89
Отправление поездов.....	92
Приём поездов на станцию при запрещающем показании входного светофора.....	95
Образец бланка формы ДУ-59.....	99
<b>Раздел 15. Работа поездного диспетчера.....</b>	<b>100</b>
<b>Раздел 16. Маневровая работа на станциях.....</b>	<b>109</b>
Общие положения.....	109
Руководство маневровой работой.....	112
Обязанности работников при проведении манёвров.....	113
Закрепление вагонов.....	118
Скорости во время манёвров.....	121
Манёвры на сортировочных горках и вытяжных путях.....	121
Манёвры на главных и приемо-отправочных путях.....	125
Маневровая работа в районах станций, не обслуживаемых дежурными стрелочных постов.....	126
<b>Раздел 17. Порядок выдачи предупреждений.....</b>	<b>127</b>
Пояснения к заполнению бланка предупреждений.....	135
Образец бланка формы ДУ-61.....	136
<b>Раздел 18. Порядок приёма, отправления поездов и проведения манёвров в условиях нарушения нормальной работы устройств СЦБ на станциях.....</b>	<b>137</b>
<b>Раздел 19. Движение поездов с разграничением времени.....</b>	<b>144</b>
<b>Раздел 20. Порядок применения семафоров.....</b>	<b>146</b>
<b>Раздел 21. Порядок проведения маневровой работы, формирования и пропуска поездов с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1 (взрывчатые материалы).....</b>	<b>147</b>
Общие положения.....	147
Формирование поездов.....	150

Следование поездов с опасными грузами класса 1 (взрывчатые материалы).....	152
Порядок действий в аварийных ситуациях.....	155
<b>Раздел 22. Движение поездов между станциями и раздельными пунктами, входящими в состав структурных подразделений, подответственных непосредственно Укрзализныци</b> .....	156
<b>Приложение 1.</b> Перечень разрешений для отправления поездов со станций при различных средствах сигнализации и связи при движении поездов.....	157
<b>Приложение 2.</b> Нормы и основные правила закрепления подвижного состава.....	166
<b>Приложение 3.</b> Порядок постановки в поезда вагонов с грузами, требующими особой осторожности и специального подвижного состава.....	169
<b>Приложение 4.</b> Основные положения о порядке движения съёмных подвижных единиц (дрезин).....	175
<b>Приложение 5.</b> Основные положения о порядке движения специального самоходного подвижного состава.....	177
<b>Приложение 6.</b> Минимальные нормы прикрытия в поездах и во время выполнения манёвров с вагонами, занятыми опасными грузами класса 1 (ВВ).....	180
<b>Приложение 7.</b> Примерный перечень регламентов переговоров о приготовлении маршрутов.....	182
<b>Приложение 8.</b> Формы ведения переговоров и приказов, используемых дежурным по станции при приёме, отправлении и пропуске поездов.....	184
<b>Приложение 9.</b> Формы приказов, используемых поездным диспетчером при приёме, отправлении и пропуске поездов.....	189
<b>Приложение 10.</b> Примерные формы ведения переговоров по поездной радиосвязи.....	196
<b>Приложение 11.</b> Примерный регламент переговоров дежурных по станции с исполнителями при пропуске поездов и выполнении маневровой работы в условиях нарушения нормального действия устройств СЦБ.....	200
<b>Приложение 12.</b> Примерный регламент переговоров по радиосвязи при выполнении операций по закреплению подвижного состава на станционных путях.....	202
<b>Приложение 13.</b> Меры по обеспечению шунтовой чувствительности рельсовых цепей.....	208
<b>Приложение 14.</b> Примерный регламент ведения переговоров при выполнении маневровой работы с использованием радиосвязи и двухсторонней парковой связи.....	211
<b>Приложение 15.</b> Образец заполнения Журнала поездных телефонограмм формы ДУ-47.....	216

