

**ОАО «РЖД»
филиал «Горьковская железная дорога»
Горьковский учебный центр профессиональных квалификаций
Нижегородское подразделение**

**Учебное пособие
Приложение №8 к ПТЭ
«ИНСТРУКЦИЯ ПО ДВИЖЕНИЮ ПОЕЗДОВ И МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»**



Нижний Новгород 2018

Приём поездов

I. Приём поездов в нормальных условиях.

1. Маршрут для приема или отправления каждого поезда должен быть подготовлен своевременно и входной (выходной) светофор открыт. (ИДП, прил.9 п.1)
2. ДСП или ДНЦ, перед приемом поезда обязан:
 - 1) Убедиться в свободности железнодорожного пути приема поезда;
 - 2) Прекратить маневры с выходом на железнодорожный путь и маршрут приема поезда;
 - 3) Приготовить маршрут приема поезда;
 - 4) Открыть входной светофор.
3. Прием поездов на железнодорожную станцию должен производиться на свободные железнодорожные пути, предназначенные для этого ТРА при разрешающем показании входного светофора, а пассажирских поездов (МВПС), кроме того, на железнодорожные пути, оборудованные путевыми устройствами АЛСН. (ИДП, прил.9 п.12)
4. О приеме пассажирского поезда (МВПС) на железнодорожный путь, не предусмотренный для этого ТРА станции, а также об остановке пассажирского поезда (МВПС) на железнодорожной станции, где остановка его по расписанию не предусмотрена, ДСП станции должен информировать машиниста поезда по радиосвязи.
5. ***В случае необходимости экстренной остановки поезда*** для предотвращения аварийной ситуации ***ДСП станции немедленно передает машинисту поезда команду на остановку поезда по радиосвязи и закрывает соответствующий светофор.*** (ИДП, прил.9 п.14)
6. ***Если на железнодорожную станцию прибывает поезд, не устанавливающийся в границах полезной длины*** железнодорожного пути приема, то ДСП станции по радиосвязи может передать машинисту этого поезда разрешение на безостановочное (впредь до получения команды или сигнала остановки) проследование выходного (маршрутного) светофора железнодорожного пути приема ***по лунно-белому огню этого светофора при погашенном красном огне.***

При отсутствии такого разрешения машинист прибывающего поезда при наличии лунно-белого огня на выходном (маршрутном) светофоре обязан остановиться, не проезжая выходного (маршрутного) светофора железнодорожного пути приема.

- !** ***Запретить безостановочное проследование***.... только с обязательной остановкой с разделением поездной работы от маневровой (протокол № ЦТ – 187/пр., п. 7.5, от 02.03.17 г., Кривоносов В.А., Валинский О.С.)

При необходимости осаживания такого поезда для его отправления по разрешающему показанию выходного светофора это производится по переданному машинисту по радиосвязи указанию ДСП станции после предварительной подготовки им маршрута для осаживания. (ИДП, прил.9 п.17)

II. Приём поездов при запрещающем показании (погасшем) показании входного (маршрутного) светофора. (ИДП, прил.9 п.30)

Скорость следования поезда при приеме на железнодорожную станцию по пригласительному сигналу или по специальному разрешению ДСП станции должна быть на железнодорожных путях общего пользования не более 20 км/ч, а на же-

лезнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч. при этом машинист обязан вести поезд с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. (ИДП, прил.9 п.29)

1. *По регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту по радиосвязи;*
2. *По регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту по специальному телефону, установленному у входного светофора;*

Регламент переговоров: Приказ № ... время ... (час., мин.). Машинисту поезда № Я, дежурный по станции ..., разрешаю Вам следовать на ... путь при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора литер Маршрут приема готов. ДСП ... (фамилия). (ИДП прил. 20 п.40)

3. *По пригласительному сигналу;*

Регламент переговоров: Машинист поезда № ... на подходе к станции Вам открыт пригласительный сигнал на входном (маршрутном) светофоре литер ... на ... свободный путь. Маршрут приема готов. ДСП ... (фамилия) (ИДП прил. 20 п.40)

4. *По письменному разрешению ДСП станции;*

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

Разрешение заверяется штампом железнодорожной станции и подписью ДСП станции с указанием числа, месяца и времени заполнения разрешения (часы, минуты) (ИДП прил. 9 п.34).

5. *По регистрируемому приказу ДНЦ (при диспетчерской централизации) в соответствии с пунктом 13 приложения № 2 к ИДП;*

Регламент переговоров: «Разрешаю ввести поезд № ... на станцию ... на ... путь при запрещающем показании входного светофора. ДНЦ ...».

6. *По специальному маневровому светофору, установленному на мачте входного сигнала. (смотри конспект по ИСИ)*

+1 *На железнодорожных путях необщего пользования разрешается прием по регистрируемому приказу ДСП станции, переданному по двусторонней парковой связи при наличии переговорной колонки в районе входного светофора.*

! В том же порядке при запрещающем показании входного светофора (или при отсутствии такого светофора) принимаются на железнодорожную станцию поезда, следующие по неправильному железнодорожному пути.

Регламент переговоров: Приказ № ... время ... (час., мин.). Машинисту поезда № Я, дежурный по станции ..., разрешаю Вам с ... неправильного пути следовать на ... путь Маршрут приема готов. ДСП ... (фамилия).

! Эти же разрешения применяются в тех случаях, когда при внезапном переключении разрешающего показания входного (маршрутного) светофора на запрещающее показание машинист, восприняв переключение, остановит поезд уже после проезда входного светофора.

Скорость приёма поезда не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью остановиться до следующего светофора (маршрутного или выходного).

Порядок следования в случае неисправности маршрутного указателя

При неисправности маршрутного указателя на входном (маршрутном) светофоре поезд принимается на железнодорожную станцию по разрешающему показанию входного (маршрутного) светофора без выдачи машинисту дополнительного разрешения на проезд неисправного маршрутного указателя. В этих случаях машинист при следовании на железнодорожную станцию должен проявлять особую бдительность и быть готовым к немедленной остановке, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

! **Порядок проезда входного (маршрутного) светофора** в случаях неисправности маршрутного указателя *на железнодорожных станциях стыкования электрической тяги переменного и постоянного тока*, устанавливается владельцем инфраструктуры или *владельцем железнодорожных путей необщего пользования*.

! «В случае неисправности маршрутного указателя рода тяги на ж.д. станциях стыкования электрической тяги переменного и постоянного тока при исправно действующем входном (маршрутном) светофоре поезд принимается на станцию по разрешающему показанию входного (маршрутного) светофора без выдачи машинисту дополнительного разрешения на проезд неисправного маршрутного указателя рода тяги. ДСП должен информировать машиниста поезда по радиосвязи о том, что поезд принимается на электрифицированный путь с указанием номера пути приёма и рода тока» (Приказ 326/Н к п. 31 прил. 9 ИДП)

Движение поездов на участках, оборудованных автоблокировкой

I. Разрешение на занятие поездом блок-участка служит (ИДП, прил.1п.2):

1. Разрешающее показание выходного или проходного светофора;
2. Как исключение для грузового поезда – запрещающее показание проходного светофора с условно-разрешающим сигналом. При этом поезд должен проследовать светофор с красным огнем на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч ;



! (Приказ 326/Н к пункту 2 Прил. № 1 ИДП)

Установить условно-разрешающие сигналы на проходных светофорах автоблокировки, расположенных на участках с затяжными подъемами:

№№ 3, 4, 5, 11, 13 перегона Ардаши - Просница;

№17 перегона Свияжск - Тюрлема;

№№ 12, 14 перегона Боголюбово - Второво;

№№ 9, 11, 13 перегона Ундола - Болдино.

3. Запрещающее показание проходного светофора, если машинист не знает о нахождении на впереди лежащем блок-участке поезда (иного препятствия), он должен после остановки отпустить автотормоза и, если за это время на светофоре не появится разрешающего огня, вести поезд до следующего светофора на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.

Порядок проследования проходного светофора автоблокиров-ки с запрещающим или непонятным показанием

! Дополнение к ИДП (Распоряжение Горьк.1/р от 09.01.18, раздел. 10 п.41)

После остановки поезда у запрещающего сигнала проходного светофора и выяснения свободности впереди лежащего блок-участка, проходной светофор с запрещающим показанием проследовать с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, **со скоростью не более 20 км/ч. При переключении на локомотивном светофоре огней с «красного» на «красно-желтый», «жёлтый», «зелёный» зафиксировать километр и пикет, немедленно остановиться и осмотреть состояние рельсов на предмет наличия трещины или их повреждения (при наличии трещины возможно так же искрение в этом месте).** Если ничего не обнаружено, то проташить состав 20-30 см вновь осмотреть состояние рельс (т.к. при первичном осмотре возможно нахождение колеса на трещине).

Машинисту поезда (до прибытия работника пути) движение по лопнувшему рельсу во всех случаях запрещается. Машинист обязан сообщить о неисправности пути ДСП или ДНЦ с указанием места и характера неисправности. Порядок пропуска поездов в каждом случае устанавливает работник дистанции пути по должности не ниже бригадира. Работник дистанции пути записывает в журнале ТУ-152 время, скорость проследования по лопнувшему рельсу, фамилию и должность.

Если после повторного осмотра ничего не обнаружено:

при разрешающем показании локомотивного светофора следовать со скоростью **не более 40 км/ч;**

если после проследования изолированного стыка **на локомотивном светофоре загорается «красный» огонь, то следовать со скоростью не более 20 км/ч.**

В случае если причина установлена, локомотивная бригада проследует место без остановки.

! **Остановка поезда для выявления неисправности рельсовой цепи** (излом рельса и т.п.) при появлении разрешающего показания на локомотивном светофоре после проследования светофора с запрещающим и непонятным показанием **не требуется в следующих случаях:**

- **После проследования входных, маршрутных светофоров** с запрещающим и непонятным показанием, порядком установленным ИДП.
- **После проследования выходных светофоров** с запрещающим и непонятным показанием, порядком установленным ИДП.
- **При появлении разрешающего показания локомотивного светофора после красно-жёлтого огня локомотивного светофора непосредственно после проследования изолирующего стыка у проходного светофора,** машинист может следовать, руководствуясь показаниями локомотивного светофора, **но со скоростью не более 40 км/ч** до следующего светофора.
- **При проследовании проходных светофоров** с запрещающим или непонятным показанием **на следующих участках, оборудованных автоблокировкой с то-нальными рельсовыми цепями** Петушки - Владимир - Федулово, Сарыево - Гороховец; Буреполом - Иготино, Окская - Арзамас-1; Поздино - Полой; Бум-

комбинат - Просница; Ковров - Волосатая; Красный узел - Нуя, Свияжск - Куланга следование осуществляется порядком, установленным ПТЭ.

На данных участках остановку перед светофором с запрещающим показанием производить на расстоянии не менее 250 метров. (тел.№787/24 НЗ-РБ от 27.12.2016 г.)

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

Когда сигнал путевого светофора не виден - (руководствоваться показаниями локомотивного светофора.

Порядок действий при появлении белого огня на локомотивном светофоре на кодируемом участке пути (ИДП прил.1п.3, Распоряжение Горьк.-1/р от 09.01.2018 г раздел 10 п.26)

*Если при следовании по кодированным участкам пути на локомотивном светофоре появился белый огонь, машинист должен немедленно принять меры к снижению скорости и вести поезд до следующего светофора или до появления разрешающего показания на локомотивном светофоре с особой бдительностью и **скоростью не более 40 км/ч**, а переезды, мосты и тоннели, расположенные на этом блок-участке, проследовать со скоростью не более 20 км/ч.*

Негорящий сигнал на проходном светофоре при белом огне на локомотивном требует немедленной остановки

Неисправности устройств АЛСН. Порядок действий машиниста

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

(Распоряжение Горьк.-1/р от 09.01.2018 г раздел 10 пп. 43.1; 43.2; 44.1; 44.2; 46.3)
Неисправностями **АЛСН, КЛУБ**:

- *Более разрешающее показание АЛСН, БИЛ КЛУБ по отношению к напольным светофорам;*
- *Отсутствие свистка при смене показаний светофора или отсутствие периодической проверки бдительности;*
- *Невозможность прекращения свистка ЭПК нажатием рукоятки бдительности;*
- *Неисправность скоростемера, КПД, связанная с регистрацией скорости;*
- *Перегорание одновременно лампочек «красно-жёлтого» и «жёлтого огней» светофора АЛСН, БИЛ КЛУБ;*
- *Потеря питания АЛСН, БИЛ КЛУБ;*
- *Наличие устойчивого «белого огня» на локомотивном светофоре или БИЛ при следовании по блок-участку и сохранении его после проследования путевого светофора, ограждающего следующий блок-участок;*
- *Погасание огней на блоке БИЛ.*

Порядок действий при обнаружении неисправности АЛСН (КЛУБ):

В пассажирском и грузовом движении при работе с помощником машиниста (в «два лица»):

При неисправности КЛУБ, АЛСН - следовать по приказу поездного диспетчера до пункта смены локомотивной бригады или основного депо.

При работе без помощника машиниста (в «одно лицо»):

При неисправности КЛУБ, АЛСН или САУТ - следовать до первой станции по приказу поездного диспетчера, где затребовать вспомогательный локомотив.

При неисправности ТСКБМ - следовать до пункта смены локомотивных бригад или основного депо.

Порядок следования с неисправной АЛСН или КЛУБ осуществляется следующим порядком:

(Распоряжение Горьк.-1/р от 09.01.2018 г раздел 10 пп. 46 – 46.6)

При вступлении на первый участок приближения дежурный по станции (на участках с диспетчерской централизацией - поездной диспетчер) обязан информировать машиниста локомотива по радиосвязи о порядке следования по станции и предстоящих задержках у запрещающих сигналов.

- При проследовании станции помощник машиниста обязан находиться возле кресла машиниста, дублировать: показания светофора, положение стрелок, свободу пути, подавать сигнал бодрствования кратковременным миганием в ночное время буферных фонарей и звуковым сигналом малой громкости.
- Машинист локомотива, МВПС исходя из условий видимости, показаний сигналов напольных светофоров, знаков ограничения скорости **определяет скорость следования поезда** при неисправности основных систем безопасности АЛСН, КЛУБ:
 - ❖ При наличии сообщения от ДНЦ, ДСП о свободе межстанционного перегона следовать со скоростью **не более 100 км/ч** для пассажирских поездов и МВПС и **не более 70 км/ч** для грузовых поездов;
 - ❖ При отсутствии сообщения от ДНЦ, ДСП о свободе межстанционного перегона следовать при зеленом огне путевого светофора со скоростью **не более 80 км/ч** для пассажирских поездов и МВПС и **не более 50 км/ч** для грузовых поездов.
 - ❖ Скорость проследования проходного светофора с жёлтым немигающим огнём должна быть **не более 40 км/ч**, а входного, маршрутного и выходного с жёлтыми огнями - **не более 25 км/ч.**

! Скорость проследования головным локомотивом переездов, мостов, тоннелей не более 40 км/ч, с особой бдительностью.

! При неисправности скоростемера, КПД, КЛУБ-У, во время которой невозможна индикация скорости, контроль скоростей, производить по индикаторам других систем (САУТ, автоведение и т. п.).

При отсутствии других индикаторов или их неработоспособности следовать до первой станции по приказу поездного диспетчера, где затребовать вспомогательный локомотив.

Порядок действий при неисправности поездной радиосвязи:

(Распоряжение Горьк.-1/р от 09.01.2018 г раздел 10 п. 49)

В случае возникновения неисправности поездной радиосвязи:

! Машинист локомотива, МВПС, ССПС обязан сообщить (лично или через помощника машиниста, кондуктора, начальника пассажирского поезда и другими имеющимися средствами связи) об этом поездному диспетчеру или дежурному по станции с ближайшей железнодорожной станции (раздельного пункта или железнодорожного переезда) и следовать по приказу ДНЦ до пункта смены локомотивных бригад, где имеется пункт технического обслуживания локомотивов или контрольный пост радиосвязи, используя для переговоров исправный частотный диапазон.

ДНЦ лично или через ДСП обязан проверить связь с машинистом в исправном диапазоне и дать регистрируемый приказ на дальнейшее следование.

! При неисправности КВ диапазона радиостанции, информацию, речевого информатора КТСМ, УКСПС, а также другую информацию связанную с изменениями поездной обстановки на перегоне, ДСП или ДНЦ должны продублировать машинисту по УКВ диапазону радиостанции.

! При выходе из строя КВ и УКВ диапазонов радиостанции на локомотиве машинист должен довести поезд до ближайшей станции, где заказать вспомогательный локомотив.

! На участках с диспетчерской централизацией при выходе из строя поездной радиосвязи КВ-диапазона машинист локомотива должен довести поезд до ближайшей станции, где заказать вспомогательный локомотив.

При выходе из строя радиосвязи КВ или УКВ-диапазона на локомотиве пассажирского поезда, обслуживаемого одним машинистом, машинист должен довести поезд до ближайшей станции, где заказать вспомогательный локомотив.

! В каком случае разрешается следовать на занятый блок-участок? (ИДП прил. 1 п.4)

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

ПОРЯДОК СЛЕДОВАНИЯ ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ПУТИ

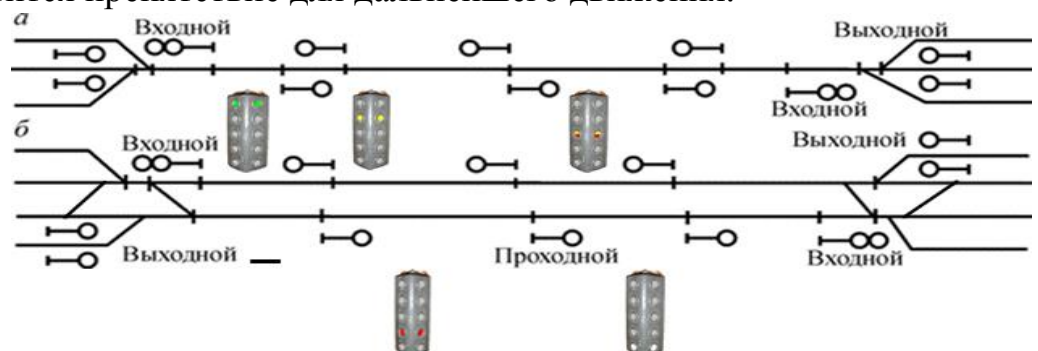
ПО СИГНАЛАМ АЛСН (ИДП прил. 1 п.5)

1) При зеленом огне на локомотивном светофоре следовать со скоростью, установленной владельцем инфраструктуры для этих случаев. «следовать со скоростью для данного перегона, но не более 100 км/час с пассажирским (пригородным) по-

ездом, 80 км/час – с грузовым» (Распоряжение Горьк.-1/р от 09.01.2018 г раздел 10 п. 18)

- 2) При желтом огне следовать со скоростью не более 50 км/ч;
- 3) При появлении на локомотивном светофоре **КЖ** снизить скорость до 20 км/ч и остановить поезд перед первым путевым светофором встречного направления;
- 4) После остановки поезда при КЖ, если машинист поезда видит или знает, что впереди лежащий блок-участок занят поездом, ожидать освобождения блок-участка (появления на локомотивном светофоре желтого или зеленого огня), после чего продолжать движение по сигналам локомотивного светофора;
- 5) Если машинист поезда не знает о нахождении на впереди лежащем блок-участке поезда и за время остановки и отпуска тормозов на локомотивном светофоре не появился желтый или зеленый огонь, он должен возобновить движение и до конца следующего блок-участка вести поезд со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. Если при следовании по блок-участку **красный огонь локомотивного светофора сменится на желтый с красным**, машинист поезда может продолжить движение со скоростью не более 20 км/ч, а при появлении желтого или зеленого огня машинист поезда может увеличить скорость движения до 40 км/ч; (см. Действия как по правильному пути)
- 6) В конце блок-участка при желтом или зеленом огне на локомотивном светофоре продолжить движение; при сохранении красного огня или появлении желтого огня с красным - вновь остановить поезд и далее продолжить движение в порядке, указанном выше.
- 7) В случае внезапного появления на локомотивном светофоре вместо разрешающего сигнала **КЖ, красного или белого огня** или при потухании огней локомотивного светофора машинист поезда обязан **снизить скорость до 20 км/ч** и вести поезд с указанной скоростью **до конца блок-участка** или до появления разрешающего сигнала на локомотивном светофоре, быть внимательным и готовым своевременно остановиться, если на железнодорожном пути окажется препятствие для дальнейшего движения. При сохранении в конце блок-участка на локомотивном светофоре желтого огня с красным, красного или белого огня или негорящих огней локомотивного светофора дальнейшее движение осуществляется выше указанным порядком (с остановкой у проходного)
- 8) В случае нарушения нормальной работы устройств АЛСН на локомотиве, остановить поезд у ближайшего светофора встречного направления, а далее следовать до входного светофора (сигнального знака «Граница станции») со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

Прием на станцию с неправильного пути, производится по специально устанавливаемому входному светофору (может быть с левой стороны).



БЛАНК ЗЕЛЁНОГО ЦВЕТА ФОРМА ДУ- 54 (ИДП прил. 23)

Бланк зелёного цвета применяется для передачи машинисту разрешения на отправле-
ние поезда. Бланк имеет два пункта.

Первый пункт заполняется в случае отправления поезда при запрещающем или от-
сутствующем выходном (маршрутном) светофоре. Скорость отправления не более 20
км/ч.

Второй пункт заполняется в случае, когда выходной (маршрутный) светофор открыт,
но его машинисту не видно, или не понятно для какого пути он открыт. Скорость
отправления в этом случае – установленная.

Корешок разрешения № _____ Станция (штемпель) « ____ » _____ 20__ г. Разрешение выдано на поезд № _____ с заполнением пункта _____ Дежурный по станции _____ (Бланк зеленого цвета)	РАЗРЕШЕНИЕ № _____ Станция (штемпель) « ____ » _____ 20__ г. I Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора и со скоростью не свыше 20 км в час, с особой бдительностью и готовностью немедленно оста- новиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, следовать до первого проходного (выходного) светофора и далее по сигналам автоблоки- ровки. Настоящее разрешение дает право проследовать только запрещающее показа- ние выходного (маршрутного) светофора станции. II Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору _____ и следовать далее по сигналам автоблокировки. Дежурный по станции _____ (ненужное зачеркнуть) (Бланк зеленого цвета)
---	---

ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ НА УЧАСТКАХ С АБ.

(ИДП прил. 1, пп. 7–16; 20-22)

1. ОТПРАВЛЕНИЕ ПО ОТКРЫТОМУ ГРУППОВОМУ ВЫХОДНОМУ (МАРШРУТНОМУ) ИЛИ ЕГО ПОВТОРИТЕЛЬНОМУ СВЕТОФОРУ

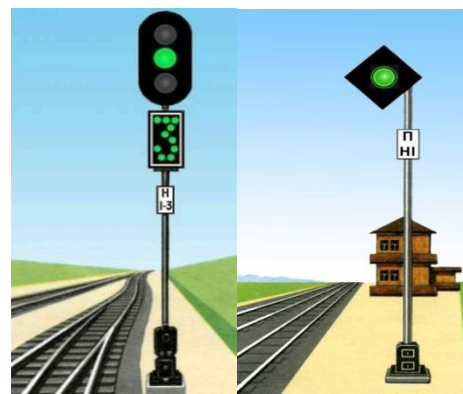
При неисправности маршрутных указателей или
повторительных светофоров групповых светофо-
ров или когда голова поезда находится за повтори-
тельным светофором, разрешением на отправление
поезда при открытом групповом светофоре являются:

1) *Регистрируемый приказ ДСП по радиосвязи*

Регламент переговоров: Приказ № ... время ... (час., мин.).

Машинист поезда № ... на ... пути. Групповой светофор ...
литер открыт Вам. Разрешаю отправиться. ДСП ... (фами-
лия)

2) *Разрешение на бланке зеленого цвета формы ДУ-54 с заполнением пункта II*



2. ЕСЛИ ВЕДУЩИЙ ЛОКОМОТИВ ПОЕЗДА НАХОДИТСЯ ЗА ВЫХОДНЫМ (МАРШРУТНЫМ) СВЕТОФОРом С РАЗРЕШАЮЩИМ ПОКАЗАНИЕМ:

1) *Регистрируемый приказ ДСП по радиосвязи*

Регламент переговоров: Приказ № ... время ... (час., мин.). Машинист поезда № ... на ... пути станции Выходной (маршрутный) светофор ... литер Вам открыт. Разрешаю отправиться. ДСП ... (фамилия)

2) разрешение на бланке зеленого цвета формы ДУ-54 с заполнением пункта II

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



3. ЕСЛИ ВЕДУЩИЙ ЛОКОМОТИВ ПОЕЗДА НАХОДИТСЯ ЗА ВЫХОДНЫМ (МАРШРУТНЫМ) СВЕТОФОРОМ С ЗАПРЕЩАЮЩИМ ПОКАЗАНИЕМ И ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ С ПУТЕЙ, НЕ ИМЕЮЩИХ ВЫХОДНЫХ СВЕТОФОРОВ:

1) По регистрируемому приказу ДСП

Регламент переговоров: Приказ № ... время ... (час., мин.). Разрешаю поезду № ... отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании выходного светофора (... литер) и следовать до первого проходного светофора, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП ... (фамилия)

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

4. ПРИ НЕВОЗМОЖНОСТИ ОТКРЫТЬ ВЫХОДНОЙ СВЕТОФОР:

При отправлении на двухпутный перегон по правильному железнодорожному пути:

1) По пригласительному сигналу на выходном светофоре

Регламент переговоров: Машинист поезда № ... на ... пути станции Вам открыт пригласительный сигнал для отправления на станцию ... по ... пути. Маршрут готов. ДСП ... (фамилия).

2) По регистрируемому приказу ДСП (смотри п.3)

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



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

5. ПРИ НЕИСПРАВНОСТИ ГРУППОВОГО СВЕТОФОРА:

1) По регистрируемому приказу ДСП

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

6. ПРИ НЕИСПРАВНОСТИ ПОВТОРИТЕЛЬНОГО СВЕТОФОРА ПРИ РАЗРЕШАЮЩЕМ ВЫХОДНОМ (МАРШРУТНОМ):

Сообщение ДСП по РС или через станционного работника

Регламент переговоров: Машинист поезда № ... на ... пути. Повторитель выходного (маршрутного) светофора ... литер неисправен, основной светофор открыт. ДСП ... (фамилия)

7. ПРИ НЕИСПРАВНОСТИ НА ВЫХОДНОМ СВЕТОФОРЕ МАРШРУТНОГО УКАЗАТЕЛЯ НАПРАВЛЕНИЯ (БЕЛОГО ЦВЕТА):

Сообщение ДСП по РС о маршруте следования поезда.

Регламент переговоров: Машинист поезда № ... на ... пути. Маршрутный указатель направления на светофоре ... литер неисправен. Маршрут готов в направлении станции ДСП ... (фамилия)

8. ПРИ НЕВОЗМОЖНОСТИ ОТКРЫТЬ ВЫХОДНОЙ ИЛИ ЕГО ОТСУТСТВИИ ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ НА НЕПРАВИЛЬНЫЙ ПУТЬ:

- Со станции, не оборудованной постоянно действующими устройствами для движения по неправильному пути по сигналам АЛСН с функцией «Дача согласия» (на некоторых станциях с аналоговыми рельсовыми цепями **25 и 50 Гц, указывается в ТРА станции**):

Действие АБ прекращается, машинисту выдается путевая записка.

- Со станции оборудованной постоянно действующими устройствами для движения по неправильному пути по сигналам АЛСН с функцией «Дача согласия» (с тональными рельсовыми цепями **75 Гц, а также 25 и 50 Гц, где есть такая функция**):

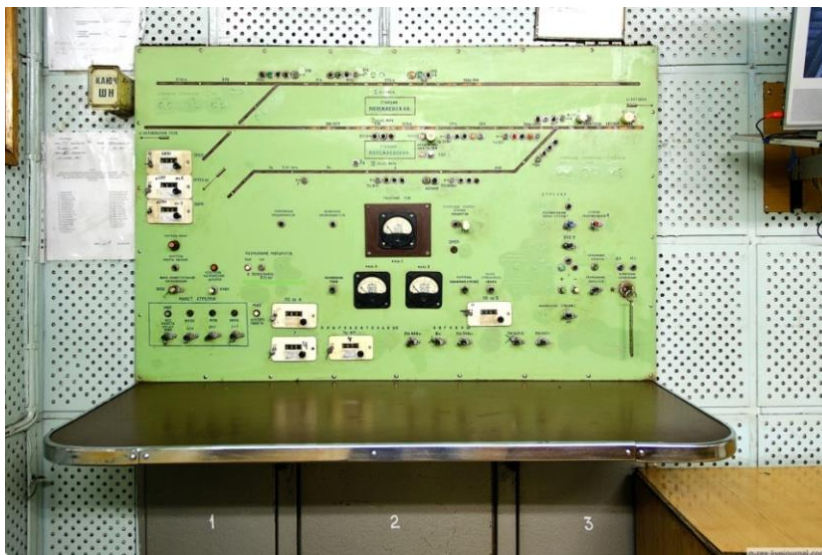
1) По регистрируемому приказу ДСП

Регламент переговоров: *Приказ № ... время ... (час., мин.). Разрешаю поезду № ... отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании выходного светофора (... литер) и следовать до выхода на перегон со скоростью 20 км/час, а далее руководствоваться сигналами локомотивного светофора. ДСП ... (фамилия).*

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

Ключ-жезл (блокировочный ключ)

! Пульты управления ДСП должны оборудоваться ключами-жезлами. Для каждого направления должен быть свой ключ-жезл. *При изъятom ключе-жезле невозможно будет открывать выходной светофор на путь перегона.* Это необходимо для обеспечения безопасности движения, когда поезд будет возвращаться с перегона на станцию отправления.



9. ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ ПОЕЗДА С ТОЛКАЧЕМ, КОГДА ТОЛКАЧ ДОЛЖЕН ВОЗВРАТИТЬСЯ:

Машинисту подталкивающего локомотива на железнодорожной станции отправления выдается ключ-жезл, который даёт право машинисту толкача возвращаться обратно.

10. ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ ХОЗЯЙСТВЕННОГО ПОЕЗДА НА НЕ ЗАКРЫТЫЙ ПЕРЕГОН С ВОЗВРАЩЕНИЕМ ОБРАТНО:

Отправление - по сигналам автоблокировки (по открытому выходному светофору).

Машинисту выдается бланк предупреждения ДУ-61 с желтой полосой по диагонали с указанием километра и пикета остановки и времени прибытия на станцию.

Обратно поезд следует по ключу-жезлу, который перед отправлением со станции вручается руководителю работ для передачи машинисту поезда перед возвращением этого поезда с перегона. Если в поезде 2 и более единиц ССПС – на перегоне расцепляться запрещено. Отправление поезда с ключом-жезлом допускается только по правильному железнодорожному пути.

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

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

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

Порядок отправления поезда при запрещающем показании (или отсутствии) выходного светофора (ИДП ОП п. 8; 11-12, прил. 1, п. 19)

1. Пригласительный сигнал на выходном светофоре,
2. Разрешение на бланке ДУ-54 с заполнением пункта I,
3. Регистрируемый приказ ДСП станции, переданный по радиосвязи.

дают машинисту поезда право проследовать закрытый выходной светофор и вести поезд до первого проходного светофора (на перегонах, не имеющих проходных светофоров – до входного светофора соседней железнодорожной станции) на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки.

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

! В каких случаях машинист может увеличить скорость более 20 км/ч после проследования запрещающего выходного светофора?

Машинист может увеличивать скорость после проезда запрещающего выходного светофора если:

1. Есть сведения от ДСП (ДНЦ) о свободности первого блок-участка,
2. При вступлении на перегон и появлении на локомотивном светофоре зелёного, жёлтого или красно-жёлтого огня – руководствоваться их показаниями,
3. На первом блок-участке нет переездов, согласно перечня владельца инфраструктуры.

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

! Перечень станций с наличием железнодорожных переездов, расположенных в стрелочных горловинах или на участках удаления, которые машинист должен

проследовать со скоростью не более 20 км/ч при отправлении при запрещающем (отсутствующем) выходном светофоре. (ИДП ОП п. 12; Пр. 326/Н)

Муромский центр организации работы железнодорожных станций: Улыбышево, Курлово, Тумская, Гусь-Хрустальный, Вековка, Заколпье, Ильичев, Торфопроduct, Бутылицы, Нечаевская, Муром-1, Кондаково, Селиванове, Волосатая, Нерудная, Высоково, Восход, Эсино, Стройдеталь, Балахониха, Венец, Теша, Раз. 408 км, Мухтолово, Навашино, Атьма, Арзамас-I, Красный Узел, Кемля, Арзинка, Ужовка, Николай Дар, Сатис, Берещино, Лукоянов, Пешелань, Оброчное, Бобыльская, Смагино, Андосово, Вурнары, Княжиха, Сергач, Тарталей;

Нижегородский центр организации работы железнодорожных станций: Петушки, Костерево, Болдино, Колокша, Владимир, Второво, Ковров-грузовой, Сарыево, Мстера, Вязники, Чаглово, Разъезд 310 км, Зименки, Суроватиха, Сережа, Пологовка, Кудьма, Ройка, Мыза, Кстово, Зелецино, Костариха, Заволжье, Толоконцево, Моховые горы, Каликино, Линда, Тарасиха, Керженец, Сухобезводное, Починки, Козино, Ильино, Сейма, Доскино, Нижний Новгород-Сортировочный, Нижний Новгород-Московский, Кустовая, Петряевка, Окская, Ветлужская, Балахна, Правдинск, Металлист, Уста, Арья, Обход, Зубанья, Шахунья, Тоншаево, Шерстки, Пижма;

Кировский центр организации работы железнодорожных станций: Ежиха, Юма, Марадыковский, Быстряги, Оричи, Стрижи, Лянгасово, Чухломинский, Киров, Киров-Котласский, Киров-Заводская, Матанцы, Долгушино, Вахрушево, Белка-Слободская, Медянка, Юрья, Мосииский, Великая, Мураши, Комсомольский, Безбожник, Староверческая, Вазюк, Опарино, Альмеж, Новый, Пинюг, Лунданка, Луза, Сусоловка, Красносельский, Поздино, Бумкомбинат, Просница, Зуевка, Коса, Яр, Кожиль, Глазов, Балезино, Стальная, Озерница-Кировская, Лесные Поляны, Шлаковая, Пещера, Кире, Светлополянск;

Казанский центр организации работы железнодорожных станций: Каратун, Кильдуразы, Ключи, Куланга, Албаба, Рейтарский, Чамзинка, Свияжск, Новочебоксарск, Чебоксары-2, Ишлей, Цивильск, Чебоксары-1, Мачкасы, Атяшево, Ардатов, Киря, Атрать, Алтышево, Пемба, Илеть, Паратск, Нужьялы, Йошкар-Ола, Лощи, Буа, Бюрганы, Бурундуки, Елхово, Буинск, Ибреси, Разъезд 275км, Разъезд 289км, Канаш, Шоркистры, Зеленый Дол, Юдино Западный парк, Юдино Восточный парк, Новое Аракчино, Лагерная, Дербышки, Высокая Гора, Бирюли, Куркачи, Корса, Шемордан, Иштуган, Коинсар, Кукмор, Заструг, Сосновка;

Ижевский центр организации работы железнодорожных станций:

Кичево, Саркуз, Люга, Агрыз, Иж-Бобья, Пычас, Уром, Лудзя, Юськи, Армязь, Люк, Игра, Кушья, Лоза, Чур, Угловой, Заводская, Ижевск, Позимь, Вожой, Болгуры, Кварса, Шолья, Кама, Камбарка, Амзя, Нефтекамск-грузовой, Янаул, Рабак, Куеда, Чернушка, Щучье Озеро, Бартым, Чад, Ненастье, Зюрзя, Уфимка, Афанасьевский, Ключевая.

НЕИСПРАВНОСТИ АВТОБЛОКИРОВКИ (ИДП прил. 1 п.25)

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

1. Погасшие сигнальные огни на двух или более расположенных подряд светофорах на перегоне и наличие белого огня на локомотивном светофоре;
2. Наличие разрешающего огня на выходном или проходном светофоре при занятом блок-участке;
3. Невозможность смены направления, в том числе с помощью вспомогательного режима на однопутном перегоне или при отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути на двухпутном перегоне с двусторонней автоблокировкой, а также на многопутных перегонах по железнодорожному пути с двусторонней автоблокировкой с однопутными правилами движения. *Пользование автоблокировкой в установленном направлении при этом допускается;*
4. Невозможность открытия выходного светофора при свободном перегоне, не имеющем проходных светофоров и не оборудованном ключом-жезлом.

(Приказ № 326/Н к пункту 16 Прил. №. 1 ИДП)

Во всех случаях невозможности отправления поездов по разрешающему показанию выходного светофора на однопутный перегон, оборудованный автоблокировкой без проходных светофоров, но не оборудованный устройствами для смены направления при отсутствии в аппаратах ключей-жезлов, приказом поездного диспетчера *действие автоблокировки прекращается и устанавливается движение поездов по телефонным средствам связи* по правилам однопутного движения до восстановления нормальной работы устройств СЦБ и возобновления действия устройств автоблокировки.

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

Действия машиниста при обнаружении неисправности автоблокировки

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

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

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

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

Каким образом осуществляется отправление поездов при неисправности автоблокировки, если один из отдельных пунктов не обслуживается ДСП? (ИДП прил. 1 п.27)

! Если один из отдельных пунктов, ограничивающих перегон с неисправной автоблокировкой, не обслуживается ДСП станции, то после прекращения действия автоблокировки отправление поездов на свободный перегон с таких отдельных пунктов при наличии у ДНЦ контроля положения железнодорожных путей и стрелок впредь до вступления на работу ДСП станции производится по приказу ДНЦ (взамен путевой записки ДУ-50), передаваемому машинисту поезда:

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

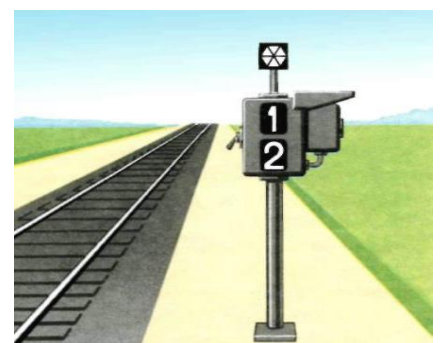
! Для определения правильного положения стрелок ДНЦ может привлечь локомотивную бригаду. После осмотра положения стрелок машинист обязан доложить о готовности маршрута отправления. После этого считается, что у ДНЦ имеется контроль положения стрелок.

! Путевая записка или регистрируемый приказ является одновременно и разрешением на проследование выходного светофора с запрещающим показанием

ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ЛОКОМОТИВНОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ, ПРИМЕНЯЕМОЙ КАК САМОСТОЯТЕЛЬНОЕ СРЕДСТВО СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ (ИДП прил. 1 пп.32-38)

На таких участках обеспечивается двустороннее движение поездов (в том числе по каждому железнодорожному пути двухпутного перегона) по сигналам локомотивных светофоров. Границами блок-участков на перегонах служат сигнальные знаки «Граница блок-участка» со светоотражателями и цифровыми литерными табличками с номерами блок-участков. Принцип организации движения на таких участках аналогичен движению при автоблокировке.

Разрешением на занятие поездом первого блок-участка служит разрешающее показание выходного светофора при наличии соответствующего показания на локомотивном светофоре, а последующих блок-участков – разрешающее показание локомотивного светофора. Предупредительный (предвходной) светофор с погасшими огнями разрешается проследовать без остановки, руководствуясь показаниями локомотивного светофора.



При неисправности маршрутных указателей или повторителей выходных групповых светофоров или когда голова поезда находится за повторительным светофором, разрешение на отправление поезда при открытом выходном групповом светофоре передается машинисту поезда по радиосвязи регистрируемым приказом. Для отправления поезда при запрещающем показании выходного светофора разрешение на отправление поезда передается машинисту поезда по радиосвязи регистрируемым приказом. **К неисправностям, при которых необходимо прекращать действие АЛСО, относятся:**

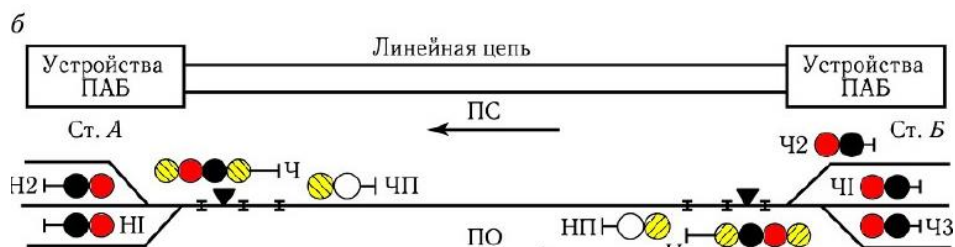
1. **Ложная занятость трех** и более блок-участков подряд;
2. **Невозможность смены направления**, в том числе с помощью вспомогательного режима, на однопутном и двухпутном перегоне, если направление движения установлено по неправильному железнодорожному пути;
3. **Разрешающее показание локомотивного светофора при занятом блок-участке**.
4. **Неисправность локомотивного светофора** перед отправлением поезда или при отправлении с железнодорожного пути, необорудованного путевыми устройствами АЛСН.

При этих неисправностях действие АЛСО закрывается, и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи.

! Приказ №326/Н к пункту 38 Прил. № 1 ИДП

Устройства автоматической локомотивной сигнализации как самостоятельным средством сигнализации и связи оборудован перегон Волосатая - Нерудная. Конкретный порядок организации движения на этом перегоне установлен в инструкциях о порядке пользования устройствами СЦБ станций Волосатая и Нерудная.

Порядок организации движения поездов на участках, оборудованных полуавтоматической блокировкой (ПАБ)



При полуавтоматической блокировке **разрешением на занятие поездам перегона служит разрешающее показание выходного или проходного светофора.**

На однопутных участках для открытия выходного светофора необходимо предварительно получить по блок-аппарату от ДСП соседней станции **блокировочный сигнал согласия** или переключить блок-систему на соответствующее направление движения. Перед отправлением поезда ДСП станции, приготовив маршрут отправления, открывает выходной светофор (семафор).

Одновременно с открытием выходного светофора на соседнюю железнодорожную станцию автоматически подается **блокировочный сигнал об отправлении поезда.**

После прохода поезда выходного светофора ДСП станции осуществляет переключение входного светофора на запрещающее показание и по телефону извещает ДСП со-

седней станции о времени фактического отправления поезда. Перед приемом поезда ДСП станции заблаговременно приготавливает маршрут приема и открывает входной светофор (семафор). После прохода прибывающим поездом входного светофора, последний автоматически закрывается. Убедившись в прибытии поезда на железнодорожную станцию в полном составе, ДСП станции подает на железнодорожную станцию отправления **блокировочный сигнал прибытия**, а так же по телефону извещает ДСП станции отправления о времени прибытия поезда.

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

! Понятие задержанного поезда при ПАБ

Поезд, для которого был открыт выходной светофор, но по каким-либо причинам не был отправлен и ему был перекрыт выходной светофор, считается задержанным.

1. ОТПРАВЛЕНИЕ ЗАДЕРЖАННОГО ИЛИ ПОЕЗДА ТОГО ЖЕ НАПРАВЛЕНИЯ:

При закрытом выходном светофоре с уведомлением по телефону соседней ДСП

1) Регистрируемый приказ ДСП (где имеется регистратор переговоров)

Регламент переговоров: *Приказ № ... время ... (час., мин.). Разрешаю поезду № ... отправиться с ... пути по ... главному пути и следовать до станции (блок-поста) Перегон свободен. ДСП ... (фамилия).*

2) Разрешение на бланке зеленого цвета формы ДУ-52 с заполнением пункта I.

3) Если имеется устройство повторного открытия светофора (кнопка на пульте ДСП), то поезд отправится при открытом выходном светофоре с установленной скоростью.

Бланк формы ДУ-52 (ИДП прил. 22)

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № _____ Станция (штемпель) « ____ » _____ 20 ____ г. Разрешение выдано на поезд № _____ с заполнением пункта _____ Дежурный по _____ блок-посту станции _____ (Бланк зеленого цвета)	РАЗРЕШЕНИЕ № _____ Станция (штемпель) « ____ » _____ 20 ____ г. I Разрешаю поезду _____ № _____ отправиться с _____ пути толкачу поезда по _____ пути при закрытом выходном (проходном, маршрутном) сигнале и следовать до входного (проходного, выходного) сигнала блок-поста _____ до _____ км с возвращением обратно. станции _____ II Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (групповому, маршрутному) сигналу с _____ пути. Дежурный по _____ блок-посту станции _____ (ненужное зачеркнуть) (Бланк зеленого цвета)
---	--

! Отличие бланка ДУ-52 (ПАБ) от ДУ-54 (АБ)

Отличие заключается в пункте I. *На бланке ДУ-52 не указывается скорость не выше 20 км/ч. Но машинист должен отправляться со скоростью не более 20 км/ч и следовать до проследования выходного светофора (путевого поста).* После проследования выходного светофора (путевого поста) машинист может увеличить скорость до установленной.

2. САМОПРОИЗВОЛЬНОЕ ЗАКРЫТИЕ ВЫХОДНОГО (перегорание лампы или ошибочное закрытия выходного при исправной блокировке)

1) Регистрируемый приказ ДСП (где имеется регистратор переговоров)

Регламент переговоров: *Приказ № ... время ... (час., мин.). Разрешаю поезду № ... отправиться с ... пути по ... главному пути и следовать до станции (блок-поста) Перегон свободен. ДСП ... (фамилия).*

2) Разрешение на бланке зеленого цвета формы ДУ-52 с заполнением пункта I.

! *Если на станции имеются устройства (кнопка на пульте ДСП), которые при свободном перегоне позволяют повторно открыть выходной светофор - воспользоваться ими, но только с согласия ДНЦ.*

3. ОДНОПУТНЫЙ УЧАСТОК. ВЫХОДНОЙ ОТКРЫТ, НО ПО УКАЗАНИЮ ДНЦ ПОЕЗД НЕОБХОДИМО ЗАДЕРЖАТЬ (перекрыть выходной светофор) И ОТПРАВИТЬ НА ЭТОТ ПЕРЕГОН ПОЕЗД ВСТРЕЧНОГО НАПРАВЛЕНИЯ:

Движение поездов во встречном направлении устанавливается по телефонным средствам связи. Машинистам поездов, следующим во встречном направлении, на право занятия перегона выдаются Путевые записки.

Пользование ПАБ возобновляется при последующем отправлении на перегон ранее задержанного или другого поезда, следующего в том же направлении по разрешениям в пункта1.

Почему во встречном направлении нельзя отправлять по разрешениям пункта 1?

! *Так как выходной светофор открывался, а затем его перекрыли, то устройства ПАБ считают перегон занятым. Пока поезд не проследует датчики на станции прибытия, устройства ПАБ будут считать перегон занятым (невозможно посылать блокировочные сигналы). Чтобы обеспечить безопасность движения встречного поезда необходимо ДСП перейти на телефонные средства связи. В противном случае есть возможность по разрешения пункта 1 отправить поезд на встречу.*

4. ПРИ НЕИСПРАВНОСТИ МАРШРУТНОГО УКАЗАТЕЛЯ ГРУППОВОГО ВЫХОДНОГО СВЕТОФОРА:

1) Регистрируемый приказ ДСП

Регламент переговоров: *Приказ № ... время ... (час., мин.). Машинист поезда № ... на ... пути. Групповой светофор ... литер открыт Вам. Разрешаю отправиться. ДСП ... (фамилия)*

2) Разрешения на бланке формы ДУ-52 с заполнением пункта II.

5. ПРИ НЕИСПРАВНОСТИ НА ГРУППОВОМ ВЫХОДНОМ СВЕТОФОРЕ МАРШРУТНОГО УКАЗАТЕЛЯ НАПРАВЛЕНИЯ (БЕЛОГО ЦВЕТА):

1) Сообщение ДСП по РС о маршруте следования поезда.

Регламент переговоров: *Машинист поезда № ... на ... пути. Маршрутный указатель направления на светофоре ... литер неисправен. Маршрут готов в направлении станции*

ДСП ... (фамилия)

6. ЕСЛИ ВЕДУЩИЙ ЛОКОМОТИВ ПОЕЗДА НАХОДИТСЯ ЗА ВЫХОДНЫМ СВЕТОФОРОМ С РАЗРЕШАЮЩИМ ПОКАЗАНИЕМ:

1) Регистрируемый приказ ДСП

Регламент переговоров: (Приказ № ... время ... (час., мин.). Машинист поезда № ... на ... пути станции Выходной светофор ... литер Вам открыт. Разрешаю отправиться. ДСП ... (фамилия)

2) Разрешение на бланке формы ДУ-52 с заполнением пункта II.

7. ЕСЛИ ГОЛОВА ПОЕЗДА НАХОДИТСЯ ЗА ВЫХОДНЫМ СВЕТОФОРОМ С ЗАПРЕШАЮЩИМ ПОКАЗАНИЕМ И ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ С ПУТЕЙ, НЕ ИМЕЮЩИХ ВЫХОДНЫХ СВЕТОФОРОВ:

1) Отправление поезда производится по телефонным средствам связи с выдачей машинисту Путевой записки.

! Почему в данном случае нельзя отправлять по разрешениям пункта 1?

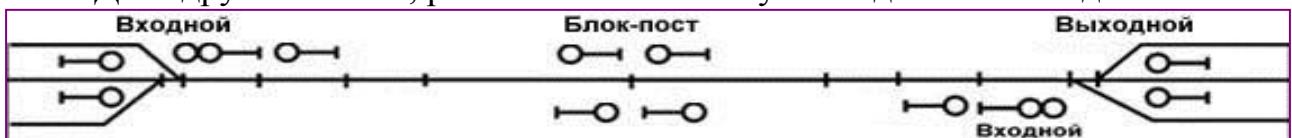
Отличие в том, что выходной светофор вообще не открывался и не перекрывался, значит устройства ПАБ считают перегон свободным. *В этом случае есть возможность отправить поезд встречного направления или с другого пути того же направления при разрешающем показании.* Поэтому действие ПАБ прекращается.

8. ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ НА ОДНОПУТНЫХ И ДВУХПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ (ПО ПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ) С ВОЗВРАЩЕНИЕМ С ПЕРЕГОНА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ ОТПРАВЛЕНИЯ (ИДП прил.3 пп.10-12):

➤ Производится при запрещающем показании выходного светофора с выдачей машинисту ключа-железа на право проезда закрытого выходного светофора и обратного следования.

При этом от ДСП соседней станции должен быть получен блокировочный сигнал согласия.

Если место остановки находится за первым блок-постом, то *ДСП этого поста при свободности впереди лежащего перегона дает машинисту разрешение на бланке формы ДУ-52 с заполнением пункта I на право проследования запрещающего показания проходного светофора и последующего возвращения.* Так же поступают ДСП других постов, расположенных по пути следования поезда.



! При возвращении на железнодорожную станцию отправления *поезд проследует безостановочно все указанные посты* и принимается на железнодорожную станцию по разрешающему показанию входного светофора или по установленному разрешению при запрещающем показании входного светофора.

ДСП блокпостов во всех случаях уведомляют по телефону дежурных по смежным раздельным пунктам о фактическом проследовании поезда.

При отсутствии ключа-железа переходят на телефонные средства связи.

Действие блокировки возобновляется после возвращения поезда с перегона.

9. ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ ПОЕЗДА С ТОЛКАЧЕМ, КОГДА ТОЛКАЧ ДОЛЖЕН ВОЗВРАТИТЬСЯ (ИДП прил.3 пп.13-14):

➤ Отправление при разрешающем показании выходного светофора. На право обратного следования машинисту подталкивающего локомотива вручается на железнодорожной станции отправления **ключ-жезл**.

При отсутствии ключа- жезла – **путевая записка (обоим машинистам)**. При наличии на перегоне блок-постов обратно толкач возвращается, как и в п. 8.

При автоматическом закрытии проходного светофора впереди идущим поездом подталкивающий локомотив следует на соседний межпостовой перегон при запрещающем показании проходного светофора **на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч**, а **на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч**, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

1. ПРИ ЗАПРЕЩАЮЩЕМ МАРШРУТНОМ СВЕТОФОРЕ (ДО ВЫХОДНОГО) (ИДП прил.3 пп.23):

- 1) По пригласительному сигналу;
- 2) По регистрируемому приказу ДСП.
- 3) По разрешению на бланке формы ДУ-52 с заполнением пункта I при соответствующем изменении текста от руки.

НЕИСПРАВНОСТИ ПОЛУАВТОБЛОКИРОВКИ:

- 1) **Невозможность закрытия** выходного или проходного светофора;
- 2) **Невозможность открытия** выходного или проходного светофора при свободном перегоне.
- 3) **Произвольное получение блокировочных сигналов;**
- 4) **Невозможность подачи или получения** блокировочных сигналов;
- 5) **Отсутствие пломб** на аппарате управления (за исключением пломб на pedalной замычке или вспомогательной кнопке).

В этих случаях движение поездов по блокировке прекращается и устанавливается по телефонным средствам связи.

! Во время технического обслуживания аппаратуры полуавтоматической блокировки **действие блокировки не прекращается**, при этом ДСП станции и работник, проводящий техническое обслуживание, обязаны особое внимание уделить правильной работе блокировки.

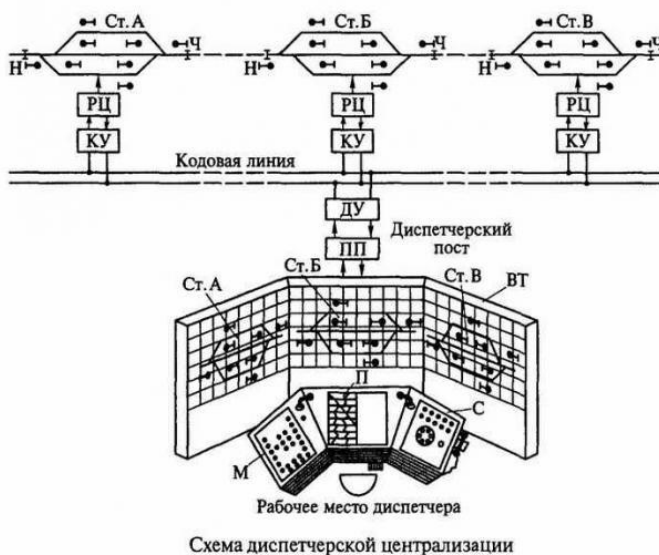
ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИЕЙ **(Приложение 2 ИДП)**

На таких участках основными средствами сигнализации и связи при движении поездов являются:

- Автоблокировка,
- АЛСО
- ПАБ с автоматическим контролем прибытия поезда в полном составе.

Управление всеми станционными светофорами и стрелками железнодорожных станций осуществляется **ДНЦ**. Их показания (положение) свобода или занятость станционных путей, блок-участков (АБ) или перегонов (ПАБ) контролируется на аппарате управления ДНЦ.

В необходимых случаях (большой объем маневровой работы, восстановительные или хозяйственные работы на перегоне, переход на телефонные средства связи) ДНЦ регистрируемым приказом передает железнодорожные станции **на резервное управление**. На станцию вызывается ДС или ДСП, который организует прием и отправку поездов, маневровую работу, управляет стрелками и сигналами, а при необходимости выдает машинистам поездов бланки разрешений. (ИДП прил. 2 п.2)



А — В — станции; Н — нечетные входные светофоры; Ч — четные входные светофоры; РЦ — аппаратура релейной централизации стрелок и сигналов; КУ — кодирующее устройство; ДУ — декодирующее устройство; ПП — передающая аппаратура; ВТ — выносное табло; М — манипулятор; П — поездограф; С — панель связи

! **Вспомогательный локомотив** может быть отправлен на перегон до вступления на дежурство соответствующих работников **по регистрируемому приказу ДНЦ**, передаваемому непосредственно машинисту поезда:

Регламент переговоров: «**Машинисту поезда № ... разрешаю отправиться с ... пути станции ... на перегон ... по ... пути до ... км для оказания помощи поезду № ... с прибытием (возвращением) на станцию ДНЦ ...**». (ИДП прил. 2 п.8)

Данный приказ выдаётся взамен бланка формы ДУ-64 с красной полосой по диагонали.

Отдельные стрелки или горловины железнодорожной станции могут быть переданы ДНЦ **на местное управление**. Перевод стрелок в этих случаях производится работником, осуществляющим руководство маневровой работой в данном районе железнодорожной станции.

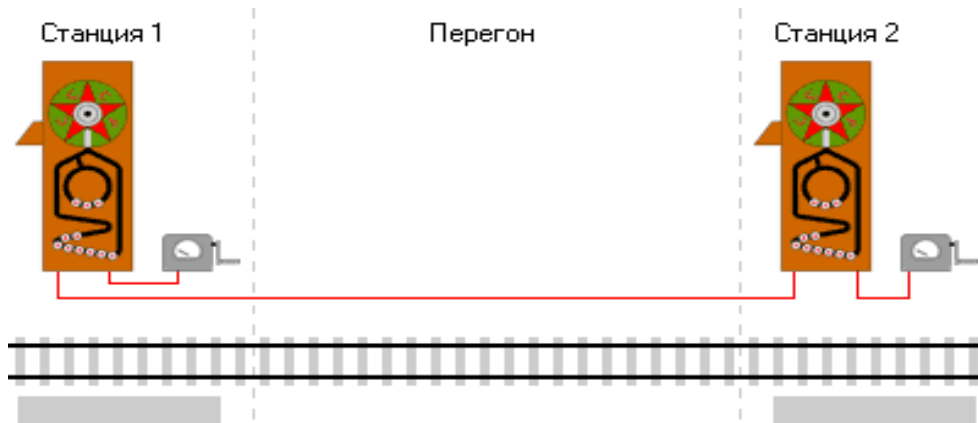
В случае неисправности устройств ДЦ, например, если при правильно установленном маршруте и свободном пути приема **входной светофор не открывается, а станция не передана на резервное управление**, поезд вводится на железнодорожную станцию при его запрещающем показании по регистрируемому приказу ДНЦ, передаваемому машинисту поезда:

Регламент переговоров: «**Разрешаю ввести поезд № ... на станцию ... на ... путь при запрещающем показании входного светофора. ДНЦ ...**».

При неисправности выходного светофора отправление поезда производится только при свободном от встречных поездов перегоне и при установленном для отправляемого поезда направлении движения по регистрируемому приказу ДНЦ, передаваемому машинисту поезда:

Регламент переговоров: «**Разрешаю поезду № ... отправиться со станции ... с ... пути при запрещающем показании выходного светофора. ДНЦ ...**». (ИДП прил. 2 п.8)

ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ ЭЛЕКТРОЖЕЗЛОВОЙ СИСТЕМЕ (ИДП приложение 4)



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

При допускаемом на отдельных малодеятельных участках и железнодорожных путях необщего пользования движении поездов посредством одного жезла правом машинисту поезда на занятие перегона служит единый жезл, приписанный к данному перегону. Отправить поезд может только та железнодорожная станция, у которой находится этот жезл, после получения согласия от ДСП соседней станции на прием поезда. По прибытии поезда машинист поезда обязан сдать жезл ДСП станции.

Каждый жезл должен иметь порядковый номер, серию и наименование станций, ограничивающих перегон. Каждому перегону должна соответствовать своя серия жезлов. Установка жезловых аппаратов одной серии допускается не чаще, чем через три перегона, а на подходах к узлам – через два. В жезловых аппаратах обеих станций, ограничивающих перегон, при отсутствии на нем поездов должно быть в сумме четное число жезлов. Из аппарата можно изъять одновременно только один жезл.

На рабочем месте ДСП установлены: два жезловых аппарата разных серий, каждый на свой перегон; индуктор; амперметр; звонок. Чтобы отправить поезд на соседнюю станцию, ДСП должен по телефону уведомить об этом ДСП соседней станции. ДСП соседней станции, вращая рукоятку индуктора, посылает ток на жезловый аппарат станции отправления, где должен прозвенеть звонок и отклониться стрелка амперметра (жезловый аппарат разблокирован). Только тогда на станции отправления ДСП может изъять жезл из аппарата.

Обмен жезлов производится при посредстве механических жезлообменивателей или вручную, как правило, у помещения ДСП станции.

ПОРЯДОК ОТПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДОВ

1. При отправлении поезда на перегон, оборудованный электрожезловой системой, с пути, на котором есть выходной светофор, проезд запрещающего показания этого светофора при наличии жезла разрешается по лунно-белому огню на светофоре при погашенном красном. Если зажечь лунно-белый огонь невозможно, отправление поезда производится по жезлу. Дежурный по станции в этом случае должен известить машиниста (лично, через дежурного стрелочного поста или сигналиста, по радиосвязи), что зажечь лунно-белый огонь невозможно и маршрут отправления поезда готов.

2. Жезловые аппараты станций, с которых производится отправление поездов с подталкивающим локомотивом, возвращающимся с перегона обратно на станцию, должны дополняться приборами с ключом-жезлом. Машинисту ведущего локомотива вручается жезл, а машинисту толкача – ключ-жезл.
3. Жезловые аппараты станций, с которых производится отправление поездов **с подталкивающим локомотивом**, следующим до станции, должны иметь развинчивающиеся жезлы. Каждый развинчивающийся жезл должен состоять из двух частей: «жезла» и «билета». Машинисту ведущего локомотива вручается «Билет», а машинисту толкача – «Жезл». По прибытии на станцию, обе части передаются ДСП, свинчиваются и вставляются в аппарат. Жезловые аппараты с развинчивающимися жезлами применяются также в условиях организации движения поездов с разграничением временем.
4. При отправлении поезда с последующим возвращением его с перегона на железнодорожную станцию отправления жезл машинисту поезда выдается в обычном порядке. ДСП соседней станции уведомляется как об отправлении, так и о возвращении поезда с перегона.

Электрожезловая система считается неисправной в случаях, когда:

- а) невозможно вложить жезл в аппарат или вынуть жезл из аппарата при свободности перегона;
- б) отсутствует вследствие утери принадлежащий перегону жезл;
- с) на жезловом аппарате или на индукторе отсутствуют пломбы;
- д) возможно вращение рукоятки индуктора в обратную сторону (вместе с якорем);
- е) отклоняется стрелка амперметра жезлового аппарата или звонит звонок в то время, когда соседняя станция не посылает ток.

Во всех случаях, а также при ремонте, переносе и замене жезловых аппаратов пользование электрожезловой системой прекращается, и движение поездов организуется по телефонной связи.

Если число жезлов в аппарате одной из железнодорожных станций окажется **менее четверти общего количества** их в обоих аппаратах перегона, ДСП этой станции уведомляет работника подразделения СЦБ о необходимости регулировки числа жезлов.

ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ ТЕЛЕФОННЫХ СРЕДСТВАХ СВЯЗИ **(ИДП приложение 5)**

При телефонных средствах связи **разрешением на занятие поездом перегона служит Путевая записка (бланк формы ДУ-50)**, вручаемая машинисту поезда.

Перед выдачей Путевой записки ДСП станции должен:

- 1) на однопутных перегонах получить от ДСП соседней станции поездную телефонограмму о согласии на прием поезда;
- 2) на двухпутных – поездную телефонограмму о прибытии на соседнюю железнодорожную станцию ранее отправленного поезда.

Все телефонограммы записываются в журнале телефонограмм.

Путевая записка дает машинисту право следовать с поездом до входного сигнала соседней железнодорожной станции, а при отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути и отсутствии входного светофора (ЧД; НД) – до сигнального знака «Граница станции».

При безостановочном следовании поездов Путьевые записки должны подаваться машинисту поезда вложенными в ручной подаватель и, как правило, со стороны помещения ДСП станции.

При отправлении поезда с железнодорожного пути, на котором имеется выходной светофор, выдавать письменное разрешение на проезд запрещающего сигнала выходного светофора при наличии Путьевой записки не требуется. Но в этом случае ДСП должен передать указание машинисту по радиосвязи о готовности маршрута отправления или дать сигнал отправления.

Телефонные средства связи применяются в случаях:

- **Как основное средство на малоинтенсивных участках**, где не требуется большая пропускная способность;
- **При выходе из строя основных средств** сигнализации и связи;
- При необходимости отправления на перегон **хоз. поездов (толкачей) с возвращением** на станцию отправления **и неисправности (отсутствии) ключа-железа**;
- При необходимости производства **маневровой работы с выездом за границу станции** по неправильному пути, не оборудованному двусторонней блокировкой или неисправности (отсутствии ключа-железа);
- При необходимости отправления поезда **на примыкание**, не оборудованное блокировкой и **отсутствии (неисправности) ключа-железа**.

! При следовании поезда с использованием **двойной тягой или с подталкивающим локомотивом на протяжении всего перегона** Путьевая записка вручается машинисту ведущего локомотива.

При следовании поезда с подталкивающим локомотивом **на часть перегона Путьевая записка вручается также и машинисту толкача.**

**Образец
бланка формы ДУ-50 (Путьевой записки)**

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
Станция (штемпель) «___» _____ 20___ г. _____ ч. _____ мин.	Станция (штемпель) «___» _____ 20___ г. _____ ч. _____ мин.
Выдана на поезд № _____ (толкачу п. № _____)	Разрешаю поезду (толкачу поезда) № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути и следовать до входного сигнала станции _____ (до _____ км)
Дежурный по станции _____ (белого цвета)	с возвращением обратно. Блокировка не действует. Дежурный по станции _____ (ненужное зачеркнуть) (белого цвета)

Порядок следования при наличии на перегоне путевого поста (ИДП прил.5 пп.29-30)

! При наличии на двухпутных перегонах путевых постов ДСП станции отправления уведомляет по форме № 3 ДСП поста об отправлении поезда.

ДСП поста при свободности от поезда следующего межпостового перегона открывает проходной сигнал и пропускает поезд без остановки, вручая машинисту Путевую записку на ходу.

Если же впереди лежащий межпостовой перегон занят, то прибывающий поезд задерживается у проходного светофора с запрещающим показанием до освобождения перегона.

! При неисправности проходного светофора на путевом посту ДСП поста при свободности впереди лежащего перегона встречает поезд непосредственно у светофора и вручает машинисту Путевую записку на право дальнейшего следования. Вверху Путевой записки делается отметка «Светофор на посту неисправен».

Об отправлении поезда по правильному железнодорожному пути с возвращением обратно ДСП станции отправления извещает ДСП соседней станции (ДСП поста) телефонограммой по форме № 3 с добавлением слов «до ... км с возвращением обратно».

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

Поезда, возвращающиеся обратно на железнодорожную станцию отправления, при наличии на перегоне путевых постов проследуют эти посты безостановочно.

ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ ПЕРЕРЫВЕ ВСЕХ СРЕДСТВ СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ (Приложение 6 к ИДП)

При перерыве действия всех средств сигнализации и связи движение поездов производится:

- на однопутных участках – *при посредстве письменных извещений,*
- на двухпутных – *с разграничением временем, положенным на проследование поездом перегона между железнодорожными станциями + 3 минуты.*

Такое движение поездов устанавливается в тех случаях, когда переговоры о движении поездов между ДСП станций, ограничивающих перегон, невозможно осуществить ни по одному из имеющихся в их распоряжении видов связи непосредственно между ними.

! *Правом на занятие поездом перегона при перерыве действия всех средств сигнализации и связи служит разрешение на бланке формы ДУ-56, выдаваемое ДСП станции машинисту поезда.*

! *Если сведений о прибытии на соседнюю станцию ранее отправленного поезда нет, машинист поезда должен следовать по перегону с особой бдительностью и готовностью к немедленной остановке на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего*

пользования – не более 15 км/ч, так как хвост впереди отправленного поезда может быть не огражден.

Образец бланка формы ДУ-56

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № _____ « ____ » _____ 20 ____ г. Станция (штамп) Выдано на поезд № _____ Дежурный по _____ станции посту (Бланк белого цвета с двумя красными полосами по диагонали)	Разрешение № _____ « ____ » _____ 20 ____ г. Станция (штамп) Разрешаю поезду № _____ отправиться со _____ станции _____ поста _____ станции и следовать до входного сигнала _____ поста _____ выходного сигнала. при закрытом _____ сигнале. проходном _____ Все виды средств сигнализации и связи прерваны. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О прибытии на соседнюю станцию ранее отправленного поезда сведения имеется _____ не имеется _____ Дежурный по _____ станции посту (Бланк белого цвета с двумя красными полосами по диагонали)
---	---

**При перерыве действия всех средств сигнализации и связи запрещается отправ-
лять поезда:**

1. С опасными грузами класса 1 (ВМ), негабаритными грузами, поезда: соединенные, повышенных длины и массы
2. Обслуживаемые одним машинистом;
3. С остановкой для работы на перегоне, кроме восстановительных и пожарных поездов и вспомогательных локомотивов;
4. Следующие на примыкание на перегоне.

Подталкивающие локомотивы должны следовать по всему перегону до соседней железнодорожной станции.

Движение поездов на однопутных перегонах

До установления движения поездов по письменным извещениям (ДУ-55) на перегон, ограниченный железнодорожными станциями, между которыми прекратилась связь, может быть отправлен **поезд только нечетного направления, являющегося для однопутных перегонов преимущественным**, за исключением:

- ***поезд, на отправление которого до перерыва связи было получено разрешение*** от железнодорожной станции преимущественного направления. Это исключение не распространяется на однопутные перегоны с двусторонней автоблокировкой;
- ***восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива*** – по требованию о высылке помощи, полученному с перегона.

ДСП станции, как преимущественного направления, так и направления, противоположного преимущественному, получив требование с перегона об оказании помощи, организует отправление восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива с вручением машинисту разрешения на бланке формы ДУ-64

! На двухпутных перегонах, если один из железнодорожных путей до перерыва связи был закрыт, впредь до установления движения по письменным извещениям первым может быть отправлен поезд только правильного направления для этого пути.

! На однопутном перегоне, оборудованном двусторонней автоблокировкой, первый поезд преимущественного направления может быть отправлен с железнодорожной станции только после обеспечения ДСП станции натурной проверки свободности перегона на всем протяжении с одновременной доставкой ДСП соседней станции письменного извещения о дальнейшем порядке движения поездов. О проверке свободности перегона делается запись в журнале движения поездов с указанием способа проверки и фамилии работника, производившего эту проверку.

Восстановительный поезд (специальный самоходный железнодорожный подвижной состав), пожарный поезд или вспомогательный локомотив разрешается отправить на перегон при прекращении действия всех средств сигнализации и связи как в преимущественном, так и противоположном направлении, но только после получения от машиниста остановившегося на перегоне поезда или работников подразделений пути, сигнализации и связи, электроснабжения соответствующего требования. При этом, если перегон оборудован автоблокировкой, ДСП станции, получив требование об оказании помощи, до отправления восстановительного поезда или вспомогательного локомотива обязан убедиться, что между железнодорожной станцией и местом, куда высылается помощь, нет других поездов. Машинисту вспомогательного локомотива выдается бланк ДУ-64.

! Пересылка письменных извещений (ДУ-55) между железнодорожными станциями начинается с первым поездом, отправляемым на перегон при перерыве действия всех средств сигнализации и связи.

При этом *машинисту ведущего локомотива на право занятия перегона выдается разрешение на бланке ДУ-56.*

! Кроме того, с машинистом этого поезда посылается на соседнюю железнодорожную станцию письменное извещение на бланке формы ДУ-55 о порядке дальнейшего движения поездов, заполненное по одной из следующих форм:

форма А: «Отправил к Вам в ... ч ... мин. поезд № По прибытии его ожидаю от Вас поезд. ДСП»;

форма Б: «Отправил к Вам в ... ч ... мин. поезд № ..., после которого в ... ч ... мин. отправляю еще поезд № ДСП».

форма В: «Ожидаю от Вас поезд. ДСП».

После получения ДСП станции извещения форм А, Б или В движение поездов по письменным извещениям считается установленным.

! *Отправление поездов, следующих в одном направлении, должно производиться через промежуток времени, необходимый для проследования впереди отправленным поездом всего межстанционного перегона, с прибавлением 3 мин.*

Путевые посты, действовавшие до перерыва связи как отдельные пункты, участия в движении поездов не принимают.

Образец бланка формы ДУ-55

КОРЕШОК Извещение _____ Станция (штемпель) « ____ » _____ 20 ____ г. О движении поезда на однопутных перегонах при перерыве всех средств сигнализации и связи _____ Де- журному по станции _____ _____ _____ _____ Дежурный по станции _____ _____ (Бланк белого цвета)	Извещение № _____ Станция (штемпель) « ____ » _____ 20 ____ г. О движении поезда на однопутных перегонах при перерыве всех средств сигнализации и связи _____ Де- журному по станции _____ _____ _____ _____ Дежурный по станции _____ _____ (Бланк белого цвета)
---	---

Движение поездов на двухпутных перегонах

На двухпутных перегонах при перерыве действия всех средств сигнализации и связи *поезда отправляются по правильному железнодорожному пути с разграничением их временем, положенным по расписанию для проследования поездом перегона, с прибавлением 3 мин.*, если в момент перерыва связи блокировка была установлена в соответствующем направлении.

Если ДСП станции до перерыва действия всех средств сигнализации и связи было дано согласие на отправку поезда с соседней железнодорожной станции по неправильному пути, то после прибытия этого поезда на железнодорожную станцию, перед отправлением первого поезда по правильному железнодорожному пути ДСП станции должен убедиться в свободности перегона от встречных поездов.

ДВИЖЕНИЕ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ, ПОЖАРНЫХ ПОЕЗДОВ, ССПС И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ЛОКОМОТИВОВ (Приложение 7 ИДП)

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

Восстановительные и пожарные поезда, ССПС и вспомогательные локомотивы во всех случаях отправляются на перегон, закрываемый для движения всех других поездов. **Отправление восстановительных средств осуществляются по приказу ДНЦ.**

Порядок затребования вспомогательного локомотива

(ИДП прил. 20 п.36, Расп. 2580р пп. 5, 14, Горьк.-1/р от 09.01.2018 г раздел 10
п.14, Расп. 554р пп. 2.8-2.9)

При необходимости затребования вспомогательного локомотива машинистом (помощником машиниста), после уточнения местоположения (км, пикета), передается сообщение ДНЦ или ДСП станции:

Регламент переговоров: «Я, машинист (фамилия) поезда № ... на ... км ... пикете перегона ..., требую вспомогательный локомотив по причине неисправности тепловоза (электровоза, моторвагонного или специального самоходного железнодорожного подвижного состава) секции ... серии ... № ... из-за (указать причину неисправности). Время ... ч ... мин».

Машинист поезда, вынуждено остановившегося на перегоне, **после получения приказа ДНЦ о закрытии перегона и информации о порядке оказания помощи обеспечивает ограждение поезда.**

! **Ограждение поезда с головы** производится помощником машиниста укладкой петард на расстоянии **800 м от головы поезда**. После укладки петард помощник машиниста должен отойти от места уложенных петард **обратно к поезду на 20 м и подавать сигнал остановки.**

Ограждение поезда с хвоста производится в порядке, установленном пунктами 45 - 47 ИСИ. (см. пособие по ИСИ)

ПОРЯДОК ОТПРАВЛЕНИЯ И СЛЕДОВАНИЯ ВСПОМОГАТЕЛЬНОГО ЛОКОМОТИВА

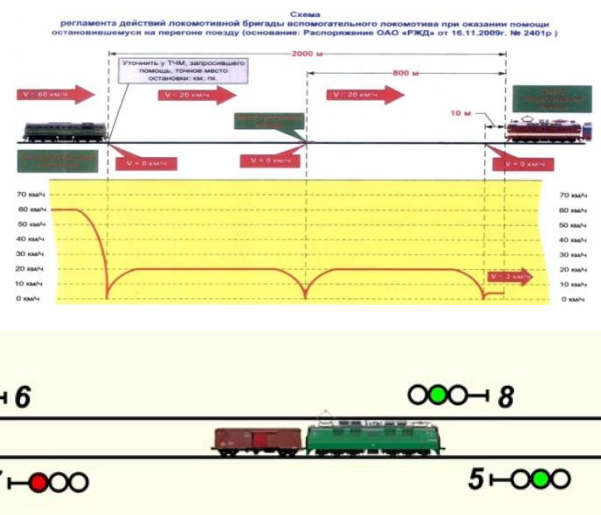
После определения порядка оказания помощи ДНЦ, ДСП и **машинист вспомогательного локомотива обязаны свертить по радиосвязи данные о месте остановки локомотива (МВПС, ССПС), затребовавшего помощь** и информацию об отправлении вспомогательного локомотива.

Разрешения формы ДУ-64 выдаются дежурным по станции после получения приказа ДНЦ о закрытии перегона (пути перегона).

! **Правом на занятие перегона** машинисту вспомогательного локомотива является **бланк ДУ-64 или регистрируемый приказ ДНЦ при ДЦ. (ИДП прил. 2 п.8)**

Машинист вспомогательного локомотива должен следовать на перегон с АБ:

- **По неправильному пути - с головы состава со скоростью **не более 60 км/ч**, а после остановки на расстоянии **не менее 2 км до места**, указанного в разрешении формы ДУ-64, со скоростью **не более 20 км/ч**;**
- **По правильному пути – с хвоста состава по сигналам автоблокировки, а после остановки у светофора с запрещающим показанием со скоростью **не более 20 км/ч**;**



По правильному пути при полуавтоблокировке – с хвоста состава со скоростью **не более 60 км/ч, а после **остановки на расстоянии не менее 2 км до места**, указанного в разрешении формы ДУ-64, со скоростью **не более 20 км/ч.****

! **Порядок следования вспомогательных локомотивов при электрожелезнодорожной системе и телефонных средствах связи аналогичен следованию при полуавтоматической блокировке.**

- *Машинист вспомогательного локомотива* после остановки не менее чем за 2 км до места, указанного в разрешении формы ДУ-64, *обязан связаться по радиосвязи с машинистом неисправного локомотива для уточнения фактического места нахождения и согласования действий. Далее не более 20 км/ч*.
- *По сигналу, подаваемому помощником машиниста ограждающего поезд, остановиться*
- После снятия петард *произвести его посадку* на локомотив, *продолжить следование со скоростью не более 20 км/час* с особой бдительностью и готовностью остановиться;
- *Остановиться за 10 м до локомотива* поезда, согласовать свои действия с машинистом остановившегося поезда,
- *Произвести сцепление, зарядить тормоза и произвести сокращенное опробование,*
- *Убедиться* в том, что тормозные башмаки убраны, а ручные тормоза подвижного состава отпущены;
- *Доложить ДНЦ (через ДСП) о готовности к отправлению.*

ПОРЯДОК ОТПРАВЛЕНИЯ И СЛЕДОВАНИЯ ВОССТАНОВИТЕЛЬНОГО И ПОЖАРНОГО ПОЕЗДА (ИДП прил. 7 пп. 5-6)

Машинисту локомотива выдается разрешение на *бланке ДУ-64*. В них на основании требования и в зависимости от того, с какой стороны (с головы или хвоста поезда) оказывается помощь, должно быть указано место (километр и пикет), до которого должен следовать восстановительный, пожарный поезд или вспомогательный локомотив.

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

! *Машинист восстановительного, пожарного поезда, ССПС за два километра от места, указанного в разрешении на бланке ДУ-64, обязан принять меры к снижению скорости и следовать далее с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться перед препятствием.*

! *При отправлении поезда по Путевой записке или разрешениям на бланках ДУ-64, ДУ-56 для замыкания маршрута отправления ДСП станции может открывать выходной светофор на разрешающее показание.*

В этом случае перед открытием выходного светофора *ДСП станции должен по радиосвязи или другим способом убедиться в наличии у машиниста письменного разрешения на право занятия перегона.* (ИДП прил.9 п.24)

ДЕЙСТВИЯ МАШИНИСТА ПРИ РАЗЪЕДИНЕНИИ (РАЗРЫВЕ) ПОЕЗДА НА ПЕРЕГОНЕ.

(ИДП пп.9-13, Расп. 2580р п. 6)

➤ *Сообщить по радиосвязи* машинистам следующим по перегону и ДСП ограничивающих перегон (ДНЦ).

- Через помощника проверить состояние состава и сцепных приборов, при их исправности сцепить состав поезда.
- Осаживать части поезда со скоростью **не более 3 км/ч.**
- Поврежденные **тормозные рукава** заменить, сняв с хвостового или переднего бруса локомотива.
- **В течении 20 минут** закрепить расцепившуюся часть башмаками и ручными тормозами.
- После сцепления убедиться в целостности поезда **по № хвостового вагона.**
- Отпустить ручные тормоза,
- Произвести сокращенное опробование автотормозов,
- Изъять тормозные башмаки из под вагонов.

Запрещается соединять части поезда на перегоне:

- При неблагоприятных погодных условиях (туман, метель ...)
- На уклонах круче 0,0025, где от толчка при соединении вагоны могут покатиться в обратную сторону.

! При невозможности самостоятельно соединить части поезда, затребовать вспомогательный локомотив.

Если место нахождения хвостовой части неизвестно, машинисту вспомогательного локомотива, кроме ДУ-64, еще выдается предупреждение, где записано « **место нахождения разъединившихся на перегоне вагонов неизвестно** ». Следовать со скоростью обеспечивающей остановку перед препятствием.

Оказание помощи для соединения частей расцепившегося на перегоне состава грузового поезда производится только по просьбе машиниста поезда, в котором произошло разъединение. Помощь может быть оказана одиночным локомотивом, следующим за расцепившимся поездом или идущим за ним грузовым поездом, без отцепки от него ведущего локомотива. ДНЦ передает приказ следующего содержания: **Регламент переговоров: «Машинисту локомотива поезда № Соединитесь с хвостовыми вагонами, отцепившимися от остановившегося впереди поезда № ..., и окажите помощь при соединении этих вагонов с головной частью состава. ДНЦ ...».**

Соединение частей может осуществляться или путем осаживания головной части первого поезда, или путем надвига отцепившихся вагонов до соединения их с головной частью первого поезда. После соединения расцепленных частей **помощник машиниста второго поезда отцепляет локомотив от последнего вагона** и оба поезда продолжают движение самостоятельно, руководствуясь сигналами автоблокировки.

ВОЗВРАЩЕНИЕ ПОЕЗДА С ПЕРЕГОНА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ

(ИДП прил. 7 пп.14-17)

Если после остановки на перегоне поезд не может продолжать движение вперед и его необходимо вернуть на железнодорожную станцию отправления, машинист должен сообщить об этом ДСП или ДНЦ. ДНЦ **закрывает перегон и устанавливает порядок возвращения поезда на железнодорожную станцию отправления** (вспомогательным локомотивом или осаживанием).

1. Если поезд освободил первый блок-участок

Осаживание производится по регистрируемому приказу ДСП, **о закрытии перегона приказом ДНЦ:**

Регламент переговоров: «Приказ № ... время ... (час., мин.). Перегон ... (или ... путь перегона ...) для движения всех поездов закрыт. Поезд № ... разрешается осадить до входного сигнала (или сигнального знака «Граница станции»). ДСП ... (фамилия)».

! При отсутствии радиосвязи - после вручения (через нарочного) машинисту остановившегося поезда разрешения на бланке формы ДУ-64.

На перегонах с автоблокировкой участок между остановившимся поездом и входным светофором железнодорожной станции (сигнальным знаком «Граница станции») должен быть свободен.

2. Если поезд не освободил первый блок-участок.

Осаживание до входного светофора или до сигнального знака «Граница станции» может быть произведено без закрытия перегона по разрешению ДСП:

Регламент переговоров: «Машинисту поезда № ... разрешаю осадить поезд до входного сигнала (или сигнального знака «Граница станции»). ДСП ... (фамилия)».

3. Если хвост поезда еще не вышел за границу станции.

Осаживание производится маневровым порядком по устному указанию ДСП.

! Во всех случаях **скорость осаживания** должна быть **не более 5 км/ч**.

На первой специальной подножке (на переходной площадке) вагона должен находиться работник локомотивной бригады, кондуктор или другой работник по указанию машиниста, а при отсутствии специальной подножки - работник на безопасном расстоянии может идти по обочине пути впереди состава, поддерживая постоянную связь с машинистом поезда через носимую радиостанцию.

Осаживание МВПС, ССПС и одиночных локомотивов производится со скоростью, обеспечивающей остановку в пределах видимости светофоров и железнодорожного подвижного состава.

Прием возвращаемых поездов производится по разрешающему показанию входного светофора или при запрещающем показании по одному из разрешений.

ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ОСТАНОВИВШЕМУСЯ НА ПЕРЕГОНЕ ПОЕЗДУ ЛОКОМОТИВОМ СЗАДИ ИДУЩЕГО ПОЕЗДА (ИДП прил. 7 пп. 18-26)

На участках с автоблокировкой и поездной радиосвязью, в условиях хорошей видимости для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду на основании регистрируемого приказа ДНЦ можно использовать:

1. одиночный локомотив, следующий за остановившимся поездом (приказ ДНЦ):
Регламент переговоров: «Машинисту локомотива поезда № Окажите помощь остановившемуся впереди поезду № ДНЦ ...»

2. локомотив, отцепленный от состава грузового поезда, следующего по перегону за остановившимся поездом (приказ ДНЦ):

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

! В обоих случаях разрешается проследовать на занятый блок-участок **не более 20 км/ч**.

Не доезжая до состава остановиться и лично проверить состояние автосцепки хвостового вагона, автосцепку локомотива закрепить в положении «на буфер» и подъехать к составу.

Толкание начинается по сигналу (указанию) машиниста первого поезда. Если помощь оказывалась одиночным локомотивом, после прекращения подталкивания он продолжает движение по сигналам автоблокировки.

Локомотив, отцепленный от сзади идущего поезда, после подталкивания возвращается к оставленному составу, прицепляется, заряжает ТМ, производится сокращенное опробование автотормозов, извлекаются тормозные башмаки и отпускаются ручные тормоза.

! Если локомотив при оказании помощи прибывает на станцию, возвращение его к оставленному на перегоне составу производится после закрытия перегона приказом ДНЦ с вручением разрешения на бланке формы ДУ-64.

3. Сзади идущий грузовой поезд без отцепки от него ведущего локомотива (если вес и длина поезда не превышает установленных норм).

4. Оказание помощи для соединения частей расцепившегося на перегоне состава грузового поезда производится только по просьбе машиниста поезда, в котором произошло разъединение.

Помощь может быть оказана одиночным локомотивом, следующим за расцепившимся поездом или идущим за ним грузовым поездом, без отцепки от него ведущего локомотива.

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

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

! Дальнейшие действия производятся по указанию машиниста первого поезда, при этом соединение может осуществляться или *путем осаживания головной части первого поезда, или путем надвига* отцепившихся вагонов до соединения их с головной частью первого поезда.

После соединения расцепленных частей помощник машиниста второго поезда отцепляет локомотив от последнего вагона и оба поезда продолжают движение самостоятельно, руководствуясь сигналами автоблокировки.

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

5. При оказании помощи одиночному локомотиву или ССПС сзади идущий поезд (локомотив) прицепляется по приказу ДНЦ. Скорость дальнейшего следования до ближайшей станции на железнодорожных путях общего пользования *не должна превышать 25 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – 15 км/ч.*

6. Грузовой поезд, остановившийся на подъеме перегона с автоблокировкой, может быть осаживаем на более легкий профиль только по регистрируемому приказу ДНЦ, при свободности от поездов участка железнодорожного пути от хвоста поезда до железнодорожной станции.

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

7. Остановившемуся МВПС помощь может оказать вслед идущий мотор-вагонный поезд для вывода с перегона до первой попутной железнодорожной станции сдвоенным составом. Автотормоза обоих поездов должны быть включены в общую магистраль (приказ ДНЦ).

Регламент переговоров: «*Машинисты поездов № ... и № ... соедините поезда и сдвоенным составом следуйте до станции ДНЦ ...*».

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

8. Пассажирскому поезду помощь может быть оказана с головы или хвоста вспомогательным локомотивом.

ДВИЖЕНИЕ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПОЕЗДОВ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ РАБОТ **(Приложение 8 ИДП)**

На производство работ, требующих закрытия перегона должно быть получено разрешение владельца инфраструктуры. Перед закрытием перегона руководитель работ обязан **оформить заявку** (согласовать с ДСП и ДНЦ), в которой указывается последовательность отправления на закрытый перегон хозяйственных поездов, с указанием для каждого поезда километра первоначальной остановки на закрытом перегоне, куда они должны следовать по окончании работ.

! **Приступить к работам можно только после приказа ДНЦ о закрытии перегона и ограждения места работ установленными сигналами.**

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ	РАЗРЕШЕНИЕ
Станция (штемпель)	Станция (штемпель)
« ____ » _____	« ____ » _____
20 ____ г.	20 ____ г.
Разрешаю поезду № _____	Разрешаю поезду № _____
с ло-	с ло-
комотивом № _____	комотивом № _____
от-	от-
правиться на перегон _____	правиться на перегон _____
по _____	по _____
пути до _____	пути до _____
км для _____	км для _____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
_____	_____
Настоящее разрешение дает право проезда выходного сигнала станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки.	Настоящее разрешение дает право проезда выходного сигнала станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки.
Дежурный по станции _____	Дежурный по станции _____
(подпись)	(подпись)
(бланк белого цвета с красной полосой по диагонали)	(бланк белого цвета с красной полосой по диагонали)

! На закрытом перегоне может работать одновременно несколько хозяйственных поездов под руководством одного работника - руководителя работ. Машинист каждого хозяйственного поезда должен следовать до места, указанного в разрешении на бланке формы ДУ-64.

- *Первый поезд следует с установленной скоростью,*
- *Последующие на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.*

! *Места первоначальной остановки хозяйственных поездов последовательно отправляемых на перегон должны находиться на расстоянии не менее 1 км друг от друга.*

• Если работы ведутся сразу за границей станции и невозможно выдержать расстояние 1 км между поездами, ДСП на бланке ДУ-64 должен указать каким по счету отправляется поезд: «отправление на перегон первым», а место остановки для поездов указывается одинаковое. В бланке ДУ-61 ДСП делает запись: «Отправление со станции на закрытый перегон разрешается только по указанию руководителя работ и доклада ДСП о готовности маршрута отправления». Руководитель работ должен обеспечить безопасность движения хозяйственных поездов и информировать машиниста о месте остановки (Горьк.-1/р от 09.01.2018 г раздел 9, п.4.3.5)

• При отправлении хозяйственных поездов на закрытый перегон с соседних раздельных пунктов навстречу друг другу ДСП станций по указанию ДНЦ в разрешениях на бланке формы ДУ-64 после записи о цели отправления вносят:

«На перегон отправлен встречный хозяйственный поезд №».

Хозяйственные поезда навстречу друг другу, должны следовать с особой бдительностью, со скоростью не более 20 км/ч, только до места, указанного в разрешении (приказе), где по указанию руководителя работ устанавливается переносной сигнал остановки, находящийся под охраной стоящего около него сигналиста с ручным красным сигналом.

Расстояние между пунктами остановки встречных поездов должно быть не менее 1 км.

! *Машинист хозяйственного поезда после остановки на указанном в разрешении месте сообщает по радиосвязи машинисту встречного хозяйственного поезда и машинистам хозяйственных поездов, движущимся вслед, о своем местонахождении.*

При отправлении хозяйственного поезда вслед за уже отправленным, ДСП в бланке ДУ-64 после записи о цели отправления вносит запись: «Впереди отправлен хозяйственный поезд №».

После остановки дальнейшее передвижение хозяйственных поездов по перегону осуществляется по указанию руководителя работ на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч с особой бдительностью. О своих последующих передвижениях до начала места производства работ машинисты встречных хозяйственных поездов уведомляют друг друга по радиосвязи.

ПОРЯДОК ОТПРАВЛЕНИЯ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПОЕЗДОВ НА ПЕРЕГОН С АВТОБЛОКИРОВКОЙ (ИДП прил.8 п.7)

На перегонах с автоблокировкой по согласованию с ДНЦ разрешается отправлять хозяйственные поезда к месту работ по сигналам автоблокировки, не ожидая закрытия перегона.

Машинисту каждого поезда выдается предупреждение об остановке на перегоне в месте, указанном в заявке руководителя работ.

! *Разрешение на бланке формы ДУ-64 вручается руководителю работ или уполномоченному им работнику, который передает его машинисту после остановки по-*

езда на перегоне в обусловленном месте и получения приказа ДНЦ о закрытии перегона. Перегон закрывается для работ приказом ДНЦ после освобождения от поездов, отправленных впереди хозяйственных поездов.

! При отправлении поезда по Путевой записке или разрешениям на бланках ДУ-64, ДУ-56 для замыкания маршрута отправления ДСП станции может открывать выходной светофор на разрешающее показание.

В этом случае перед открытием выходного светофора ДСП станции должен по радиосвязи или другим способом убедиться в наличии у машиниста письменного разрешения на право занятия перегона. (ИДП прил.9 п.24)

ПОРЯДОК ОТПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА ПЕРЕГОН НЕ ОБОРУДОВАННЫЙ АВТОБЛОКИРОВКОЙ (ПАБ) (ИДП прил.8 п.8)

На больших по времени хода перегонах с благоприятным планом и профилем пути, не оборудованных автоблокировкой, по указанию ДНЦ разрешается отправлять хозяйственные поезда к месту работы, не ожидая закрытия перегона, вслед за ранее отправленным грузовым поездом, но не менее чем через 5 мин. после его отправления.

В этом случае каждый хозяйственный поезд отправляется по разрешению на бланке формы ДУ-64.

! В разрешении указывается место (километр, пикет) первоначальной остановки каждого поезда на перегоне. Машинисту первого хозяйственного поезда вручается также предупреждение:

«Впереди Вас в ... ч ... мин. отправлен поезд № ..., сообщение о прибытии которого не получено».

! При отправлении нескольких хозяйственных поездов, соединенных друг с другом для последующей их работы на перегоне по указанию руководителя работ, машинисту каждого из них должно выдаваться отдельное разрешение на бланке формы ДУ-64 с присвоением каждому хозяйственному поезду отдельного номера.

При отсутствии ДУ-64, руководителю работ запрещается осуществлять расценку хозяйственных поездов на перегоне.

ПОРЯДОК ВОЗВРАЩЕНИЯ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПОЕЗДОВ С ПЕРЕГОНА (ИДП прил.8 пп.11-18)

Отправление хозяйственных поездов с перегона производится по указанию руководителя работ, согласованному предварительно с ДНЦ.

- Если на двухпутных перегонах с автоблокировкой, хозяйственные поезда после окончания работ отправляются на станцию по правильному пути, то их движение, независимо от наличия бланка ДУ-64, производится по сигналам автоблокировки с установленной скоростью.

- В остальных случаях скорость следования возвращаемых после работы на перегоне хозяйственных поездов (кроме первого) должна быть на железнодорожных путях общего пользования не более 20 км/ч, при расстоянии между ними не менее 1

км, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч., при расстоянии от впереди идущего поезда не менее длины тормозного пути.

Открытие перегона производится приказом ДНЦ после получения уведомления об окончании путевых работ и отсутствии на перегоне хозяйственных поездов.

! На двухпутных перегонах, оборудованных автоблокировкой, ДНЦ, получив уведомления об окончании работ, отсутствии препятствий для движения поездов, исправности автоблокировки и об отправлении с места работ хозяйственных поездов, может разрешить открыть перегон, не ожидая прибытия всех хозяйственных поездов.

! Хозяйственные поезда, следующие с перегона друг за другом, разрешается принимать на один и тот же железнодорожный путь железнодорожной станции или на свободный участок пути (при запрещающем показании входного светофора).

! Отправление хозяйственных поездов на перегоны, не требующих закрытия, осуществляется по устному указанию ДНЦ. Поезда отправляются на перегон по разрешениям, предусмотренным для соответствующих средств сигнализации и связи. Руководителю работ и машинисту выдается предупреждение о времени прибытия (возвращения) поезда на железнодорожную станцию.

Занимать перегон сверх времени, указанного в предупреждении, запрещается.

Логическая схема отправления хозяйственного поезда.

№	Условия отправления	Разрешение для отправления хозяйственного поезда.	Разрешение на возвращение обратно
1	На закрытый перегон	 ТЧМ - ДУ - 64 с указанием остановки локомотива.	 1 с уст-8 У, последний с 0 У ≥ 20 км/ч. Если при АБ - То согласно сигналам АБ.
2	При работе нескольких поездов отправляемых друг за другом	 ТЧМ - ДУ - 64, У - установленная,  ТЧМ - ДУ - 64, У ≥ 20 км/ч,  ТЧМ - ДУ - 64, У ≥ 20 км/ч, 	- // - // - // -
3	При отправлении навстречу друг другу	 ДУ - 64, У ≥ 20 км/ч,  ДУ - 64, У ≥ 20 км/ч. После отправки сообщения о своем местоположении	- // - // - // -
4	До закрытия перегона	АБ  ТЧМ, ДУ - 61: После закрытия перегона приказом ДНЦ вручает руководитель работ ТЧМ - ДУ64	- // - // - // -
		ПАБ  Через 5 минут после отправления  У ≥ 20 км/ч,  Разрешение ДСП с выдачей ТЧМ - ДУ - 64 и предупреждение впереди отправляется поезд.	- // - // - // -
5	Без закрытия перегона	 ТЧМ на отправление ДУ- 61  При отсутствии ключа жезла ТЧМ - ДУ- 50	руководитель работ выдает ключ жезла до входного светофора или границы станции ДУ - 50 до входного светофора или границы станции

ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ (Приложение 11)

Общие положения

Маневровая работа должна производиться в соответствии с технологическим процессом работы железнодорожной станции.

На железнодорожных станциях, железнодорожные *пути разделяются на маневровые районы. Границы маневровых районов* и порядок работы в каждом из них *устанавливаются в ТРА станции.*

! В каждом маневровом районе работает, как правило, один маневровый локомотив. Локомотивы, выдаваемые на маневровую работу, *должны быть исправны,*

иметь исправно действующие радиостанции, установленные сигналы и инвентарь.

! *Основным средством передачи указаний при маневровой работе должна быть радиосвязь, а в необходимых случаях – устройства двусторонней парковой связи. Подача сигналов при маневровой работе разрешается ручными сигнальными приборами.*

Составитель поездов должен иметь исправную носимую радиостанцию.

! *Маневровый маршрут без изменения направления движения готовится, как правило, на весь путь следования маневрового состава. При невозможности приготовления такого маршрута ДСП станции обязан предупредить машиниста (руководителя маневров) о том, на какой железнодорожный путь или до какого светофора будет приготовлена часть маршрута.*

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

Регламент переговоров:

ДСП: "Машинист ..., составитель ..., разрешаю выезжать с 5-го пути при запрещающем Н5 до М28, далее – по сигналам. Маршрут готов. ДСП ... (фамилия)».

ТЧМ: «Машинист ... (называет свою фамилию). Разрешаете выезжать с 5 пути при запрещающем Н5 до М28, далее – по сигналам, маршрут готов».

ДСП: «Верно, выполняйте».

При неблагоприятных условиях погоды (сильный ветер, туман, метель), а также на неосвещаемых железнодорожных путях маневровая работа должна производиться с особой бдительностью, а в необходимых случаях – с пониженной скоростью.

! *Разъединение и соединение тормозных рукавов при отцепке от состава и прицепке к составу поездного локомотива производит локомотивная бригада, а при обслуживании локомотива одним машинистом выполнение этих операций производится осмотрщиком вагонов.*

Руководство маневровой работой

Маневры на станционных железнодорожных путях, должны производиться по указанию только одного работника – ДСП станции, маневрового диспетчера, дежурного по сортировочной горке или парку, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, – ДНЦ.

Обслуживание одним машинистом маневрового локомотива может производиться по разрешению владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования в зависимости от типа локомотива и местных условий.

ОБЯЗАННОСТИ ЛОКОМОТИВНОЙ БРИГАДЫ (ИДП прил.11п.24)

Локомотивная бригада при производстве маневров обязана:

1. Точно и своевременно выполнять задания на маневровую работу;
2. Внимательно следить за подаваемыми сигналами, точно и своевременно выполнять сигналы и указания о передвижениях;
3. Внимательно следить за людьми, находящимися на железнодорожных путях, положением стрелок и расположением железнодорожного подвижного состава;
4. Обеспечивать безопасность производства маневров и сохранность железнодорожного подвижного состава.

! Машинист локомотива, ССПС, производящий маневры, не вправе приводить в движение локомотив или ССПС без получения указания руководителя маневров лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи или сигнала, подаваемого ручными сигнальными приборами.

! Машинист должен убедиться в наличии разрешающего показания маневрового светофора.

! Машинисту локомотива, производящего маневры, не разрешается приводить в движение локомотив для выезда с железнодорожного пути, на котором остаются вагоны, без получения сообщения от руководителя маневров об их закреплении.

! Машинист может доверять управление локомотивом помощнику машиниста, имеющему права управления локомотивом, или дублеру машиниста лишь под своим наблюдением.

Машинист одиночного локомотива при следовании по станционным железнодорожным путям руководствуется показаниями маневровых светофоров, сигналами или сообщениями ДСП станции.

Подаваемые сигналы, а также указания, получаемые по радиосвязи или устройствам двусторонней парковой связи, машинист обязан подтверждать свистком локомотива или кратким повторением переданного указания.

! Если машинист не уверен в правильности восприятия сигнала или указания или не знает плана маневровой работы, он должен остановиться и выяснить обстановку. (ИДП прил. 11 пп. 26-27)

ЗАКРЕПЛЕНИЕ ВАГОНОВ (ИДП прил. 11 пп.32-37)

! *Стоящие на станционных железнодорожных путях без локомотива составы поездов, вагоны и ССПС должны быть надежно закреплены от ухода тормозными башмаками, стационарными устройствами для закрепления вагонов, ручными тормозами или иными средствами закрепления.*

Порядок закрепления вагонов и составов, в зависимости от местных условий, указывается в ТРА станции.

Составы поездов, группы или отдельные вагоны, оставляемые на станционных железнодорожных путях, во всех случаях должны закрепляться тормозными башмаками или другими установленными средствами закрепления до отцепки локомотива.

Регламент переговоров:

ДСП: "Машинист ... (поезда) состав (... вагонов) закреплен ... башмаками с ... стороны. Отцепляйтесь (при маневрах говорится составителю: «Разрешаю отцепить локомотив»)).

Машинист: «Вас понял, состав (... вагонов) закреплен ... башмаками со стороны ..., отцепляюсь (при маневрах говорится: «Разрешите отцепляться»)).»

Составитель при маневрах: «Понятно, отцепляю локомотив (... вагонов)».

! На железнодорожных путях с уклонами, не превышающими 0,0025, разрешается при смене локомотивов пассажирских поездов использовать для закрепления состава автоматические тормоза поезда в течение не более 15 минут. В случае невозможности смены локомотивов в течение указанного времени состав должен быть закреплен тормозными башмаками по установленной норме.

(На ГЖД в любом случае состав пассажирского поезда должен быть закреплен: «Машинисту локомотива запрещается отцепляться от состава пассажирского поезда до личного или по докладу помощника машиниста убеждения в укладке тормозных башмаков со стороны локомотива и переданного дежурным по станции сообщения о закреплении состава», кроме:

«Допускается не производить закрепление состава пассажирского поезда тормозными башмаками в случае, когда до отцепки поездного локомотива к составу поезда прицепляется другой локомотив. Отцепка локомотива в этом случае производится после объединения тормозной магистрали прицепившегося локомотива с тормозной магистралью пассажирского поезда и приведением в действие автоматических тормозов, о чём машинист прицепившегося локомотива докладывает дежурному по станции, а тот, в свою очередь, передаёт сообщение машинисту отцепляющегося локомотива с разрешением на отцепку». (Горьк.1/р раздел 9 п.1.2).

! Машинистам поездов, прибывающих на железнодорожную станцию, запрещается отцеплять локомотив от состава, не получив сообщения о его закреплении.

! Перед отцепкой локомотива от поезда машинист во всех случаях обязан затормозить состав автоматическими тормозами.

Вагоны, прибывшие на железнодорожную станцию для длительной (более 24 часов) стоянки, должны быть поставлены на железнодорожные пути с уклоном, не превышающим 0,0025, изолированные от маршрутов следования поездов. Закрепление таких вагонов должно производиться с накатом вагонных колес на тормозные башмаки.

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

Маневры на станционных железнодорожных путях, расположенных на уклонах, где создается опасность ухода железнодорожного подвижного состава на перегон и маршруты следования поездов, производятся с постановкой локомотива со стороны спуска с включением и опробованием автотормозов вагонов. При невозможности постановки локомотива со стороны спуска маневры на таких железнодорожных путях

должны производиться путем осаживания, а автотормоза вагонов должны быть включены и опробованы.

НОРМЫ И ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА ЗАКРЕПЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ТОРМОЗНЫМИ БАШМАКАМИ (ИДП прил. 17, Распоряжение ОАО «РЖД» №2737р)

Для закрепления вагонов на станционных железнодорожных путях необходимо руководствоваться следующими минимальными нормами:

1) на *горизонтальных железнодорожных путях* и *железнодорожных путях с уклонами до 0,0005 включительно* – по одному тормозному башмаку для закрепления любого количества вагонов с обеих сторон (состава, группы вагонов или одиночного вагона);

2) на железнодорожных путях *с уклонами более 0,0005* нормы закрепления определяются *по следующим расчетным формулам*:

$$1. K = n * (1,5i + 1) / 200$$

где:

- **K** – необходимое количество тормозных башмаков, шт;
- **n** – количество осей в составе (группе), шт;
- **i** – средняя величина уклона пути или отрезка железнодорожного пути в тысячных;
(1,5i + 1) – количество тормозных башмаков на каждые 200 осей.

✓ при закреплении одиночных вагонов, а также составов или групп, состоящих из однородного по весу (брутто) железнодорожного подвижного состава:

- грузовых груженых или порожних вагонов независимо от их рода,
- пассажирских вагонов,
- МВПС;
- рефрижераторных вагонов при условии, что в группе (секции) все вагоны груженые или все порожние (в том числе порожняя секция с машинным отделением);
- сплотов локомотивов в недействующем состоянии.

✓ *при закреплении смешанных (разнородных по весу) составов или групп, состоящих из груженых и порожних вагонов или груженых вагонов различного веса, при условии, что тормозные башмаки укладываются под вагоны с нагрузкой на ось не менее 15 т (брутто), а при отсутствии таких вагонов – под вагоны с меньшей нагрузкой на ось, но максимальной для закрепляемой группы.*

$$2. K = n * (4i + 1) / 200$$

✓ *при закреплении смешанных составов или групп, состоящих из разнородных по весу вагонов, если тормозные башмаки укладываются под порожние вагоны, вагоны с нагрузкой менее 15 т на ось брутто, не являющиеся самыми тяжелыми вагонами в группе, или под вагоны с неизвестной нагрузкой на ось.*

! *Нормы закрепления, рассчитанные по данным формулам, указываются в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.*

! При получении дробного значения количество тормозных башмаков округляется до большего целого числа.

! На станционных железнодорожных путях *с сильно замасленными поверхностями рельсов* (железнодорожные пути погрузки наливных грузов, очистки и промывки цистерн и т.п.) указанные в пункте 1 настоящего приложения нормы закрепления увеличиваются в 1,5 раза.

На железнодорожных путях с ломаным профилем нормы закрепления составов поездов или групп вагонов, располагающихся в пределах всей длины железнодорожных путей, исчисляются по средней величине уклона для всей длины железнодорожного пути.

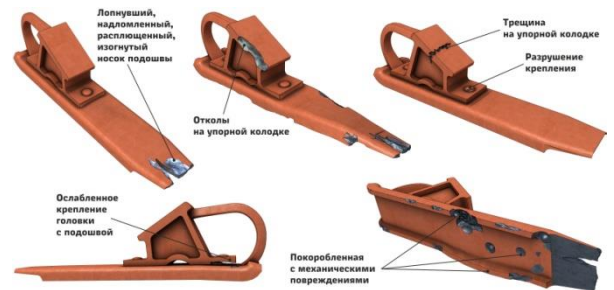
Тормозные башмаки должны быть исправными и укладываться под разные оси состава таким образом, чтобы носок полоза башмака касался обода колеса.

! *В местах постоянной укладки тормозных башмаков должны быть установлены ящики с песком, который применяется, например, в случаях образования наледи, инея. Если закрепление производится двумя и более башмаками, то нельзя их укладывать под одну и ту же вагонную ось.*

Запрещается использовать для закрепления вагонов тормозные башмаки с обледеневшим или замасленным полозом.

! Запрещается использовать для закрепления подвижного состава тормозные башмаки, у которых:

- Отсутствует маркировка (клеймение) тормозного башмака;
- Лопнувшая головка;
- Покоробленная и изогнутая подошва;
- Лопнувший, надломленный, расплюснутый или изогнутый носок подошвы;
- Ослаблено крепление головки с подошвой;
- Отсутствует, изогнута или надломлена ручка;
- Повреждены или значительно изношены борта подошвы.



На железнодорожных путях с уклонами башмаки укладываются со стороны спуска. На уклонах более 0,0005 до 0,001 включительно вагоны закрепляются дополнительно одним тормозным башмаком и со стороны, противоположной спуску.

Если тормозной башмак укладывается не под крайний вагон со стороны возможного ухода закрепляемой группы, то должна быть дополнительно проверена надежность сцепления с этим вагоном всех других вагонов этой группы.



! При сильном (более 15 м/с) ветре, направление которого совпадает с направлением возможного ухода вагонов, исчисленная норма закрепления увеличивается укладкой под колеса вагонов трех дополнительных тормозных башмаков (на каждые 200 осей закрепляе-



мой группы), а *при очень сильном (штормовом) ветре – семи тормозных башмаков.*

При закреплении МВПС, локомотивов в недействующем состоянии, а в исключительных случаях другого железнодорожного подвижного состава, при отсутствии достаточного количества тормозных башмаков, могут быть использованы ручные тормоза железнодорожного подвижного состава из расчета: 5 тормозных осей заменяют 1 тормозной башмак.

! *На горизонтальных железнодорожных путях или железнодорожных путях с уклоном 0,0005 и менее допускается приводить в действие ручной тормоз одного вагона (локомотива) в любой части сцепленной группы железнодорожного подвижного состава взамен тормозных башмаков с обеих ее сторон.*

СКОРОСТИ ПРИ МАНЕВРАХ (ИДП прил.11 п.42)

Маневры производятся со скоростью не более:

- 1) 60 км/ч – при следовании по свободным железнодорожным путям одиночных локомотивов и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади, с включенными и опробованными автотормозами;
 - 2) 40 км/ч – при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, а также при следовании одиночного ССПС по свободным железнодорожным путям;
 - 3) 25 км/ч – при движении вагонами вперед по свободным железнодорожным путям, а также восстановительных и пожарных поездов;
 - 4) 15 км/ч – при движении с вагонами, занятыми людьми, проводниками и командами, сопровождающими грузы, а также с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й и 6-й степеней;
 - 5) 5 км/ч – при подходе отцепя вагонов к другому отцепу при маневрах толчками и в подгорочном парке;
 - 6) 3 км/ч – при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам, на железнодорожных путях необщего пользования при проследовании вагонами вперед негабаритных мест и опасных зон и при постановке вагонов на опрокидыватель.
- Скорость передвижения железнодорожного подвижного состава по вагонным весам, в зависимости от конструкции весов, устанавливается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.*

! *Движение маневровых составов и одиночных локомотивов со скоростями 60, 40 и 25 км/ч может производиться только в тех случаях, когда машинист предупрежден о свободности железнодорожного пути.*

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

Дополнительные ограничения скоростей при маневрах на ГЖД Для маневровых локомотивов (№ Горьк ДТ-28/р от 01.02.2018 г.)

1. Скорость следования к маневровому светофору с запрещающим показанием по станционным путям одиночного маневрового локомотива или маневрового локомотива с вагонами прицепленными сзади не должна превышать за 100 метров 10

км/ч, с обязательной остановкой за 15 метров перед маневровым светофором с запрещающим показанием.

В случае если длина участка ограниченного светофорами, на который заезжает локомотив не позволяет остановиться за 15 метров до светофора с запрещающим сигналом, необходимо произвести остановку на расстоянии не менее 15 метров до светофора с последующим подтягиванием к нему со скоростью не более 3-5 км/ч. После доведения плана работы и открытия сигнала светофора, перед началом маневровых передвижений машинист обязан лично убедиться в показании светофора путем выхода из кабины, с соблюдением требований техники безопасности, при этом убедиться по манометру в полном наполнении тормозных цилиндров, нахождении ручки крана вспомогательного тормоза в крайнем 6-м положении с фиксацией на скобу, изъять реверсивную рукоятку (локомотив находится в рабочем состоянии), отключить приборы безопасности с записью о причинах отключения на сопроводительном документе (скоростемерной ленте), при наличии прицепленных вагонов сзади с включенными тормозами дополнительно провести ступень торможения краном машиниста с разрядкой тормозной магистрали на 0,6-0,7 кг/см²;

2. При получения от дежурной по станции плана маневровой работы на следование с пути (от светофора) за встречный маневровый светофор обеспечить остановку за данным светофором на расстоянии не менее 15 метров.

В случаях отсутствия возможности остановки локомотива за маневровым сигналом на расстоянии не менее 15 метров (занятость пути подвижным составом, наличие тупикового упора и т.п., которые не позволяют выполнить данный регламент) производить остановку локомотива за светофором.

При готовности движения в обратном направлении и отсутствия видимости показания маневрового светофора с рабочего места (остановка на расстоянии менее 15 метров), машинист обязан лично убедиться в показании светофора путем выхода из кабины, с соблюдением требований техники безопасности, при этом убедиться по манометру в полном наполнении тормозных цилиндров, нахождении ручки крана вспомогательного тормоза в крайнем 6-м положении с фиксацией на скобу, изъять реверсивную рукоятку (локомотив находится в рабочем состоянии), отключить приборы безопасности с записью о причинах отключения на сопроводительном документе (скоростемерной ленте), при наличии прицепленных вагонов сзади с включенными тормозами дополнительно провести ступень торможения краном машиниста с разрядкой тормозной магистрали на 0,6-0,7 кг/см².

3. При следовании на тупиковые пути станции локомотивом вперед одиночного маневрового локомотива или маневрового локомотива с вагонами прицепленными сзади производить остановку за 15 метров перед тупиковым упором.

Для поездных локомотивов (№ Горьк ДТ-29/р от 01.02.2018 г.)

1. Скорость следования по станционным путям к маневровому светофору с запрещающим показанием поездного локомотива маневровым порядком не должна превышать за 100 метров 10 км/ч и за 50 метров не более 5 км/ч;

2. При следовании на тупиковые пути станции поездного локомотива маневровым порядком, производить остановку за 15 метров перед тупиковым упором;
3. Скорость следования для прицепки к вагонам поездного локомотива маневровым порядком не должна превышать за 100 метров 10 км/ч, с последующей остановкой за 10-15 метров до состава.
4. На станциях, после выполнения технологической операции по отцепке от состава поезда, а также в случаях отсутствия возможности приведения локомотива в движение при разрешающем показании маневрового светофора после доведенного плана работы (устранение неисправности локомотива и т.п.) после полной готовности на маневровые передвижения запрашивать повторно по радиостанции у дежурной по станции план маневровой работы.
5. При стоянках у маневровых светофоров и отсутствии видимости показания сигнала светофора с рабочего места машиниста, перед началом маневровых передвижений машинист обязан лично убедиться в показании светофора путем выхода из кабины, с соблюдением требований техники безопасности, при этом убедиться по манометру в полном наполнении тормозных цилиндров, нахождении ручки крана вспомогательного тормоза в крайнем 6-м положении с фиксацией на скобу, изъять реверсивную рукоятку (локомотив находится в рабочем состоянии), отключить приборы безопасности с записью о причинах отключения на сопроводительном документе (скоростемерной ленте).

Маневры на сортировочных горках и вытяжных железнодорожных путях
Не допускается производить маневры толчками и распускать с горки: (ИДП прил.11 п.47)

- Вагоны, занятые людьми, кроме вагонов с проводниками (командами), сопровождающими грузы;
- Вагоны с грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте и правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных советом по железнодорожному транспорту государств - участников содружества, протокол от 05.04.1996 № 15 (с изменениями и дополнениями);
- Платформы и полувагоны, загруженные грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й, 6-й степеней и грузами с верхней негабаритностью 3-й степени;
- Груженные транспортеры;
- Локомотивы в недействующем состоянии, МВПС, составы рефрижераторных поездов, пассажирские вагоны, краны на железнодорожном ходу;
- Вагоны и специальный железнодорожный подвижной состав, имеющий трафарет «с горки не спускать»;
- Сцепы из двух платформ, загруженных рельсами длиной 25 м и другими длинномерными грузами, думпкары.

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

- !** **Не допускается пропускать через сортировочные горки:**
- Груженные и порожние транспортеры, имеющие 12 и более осей;

- Грузенные транспортёры сцепного типа грузоподъёмностью 120 т при наличии в сцепе одной или двух промежуточных платформ;
- Железнодорожный подвижной состав, имеющий трафарет «через горку не пропускать».

! *Скорость роспуска вагонов на сортировочных горках при различных показаниях горочных светофоров, устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.*

Скорость подхода отцепа вагонов к другому отцепу в подгорочном парке должна быть не более 5 км/ч.

Скорость соединения вагонов с трафаретом «С горки не спускать», «Через горку не пропускать» и ССПС при их сцеплении с другими вагонами или с локомотивом не должна превышать 3 км/ч. Пропуск их через сортировочную горку должен производиться только с локомотивом.

Роспуск рефрижераторных секций, а также автономных вагонов должен производиться под желтый огонь горочного светофора.

Регламент переговоров между машинистом и составителем поездов (ИДП, прил. 20 пп.41-42)

! *В процессе маневровой работы переговоры по маневровой радиосвязи могут вестись и по другим вопросам в нерегламентированной форме.*

! В целях предотвращения случаев столкновений при осаживании маневровых составов вперед вагонами на занятые железнодорожные пути, «Регламент переговоров по радиосвязи при маневровой работе» должен соблюдаться следующий порядок производства маневров:

1. При заезде на занятый железнодорожный путь руководитель маневров, следующий на передней по ходу движения специальной подножке (переходной площадке, в тамбуре, лестнице цистерны) первого по направлению движения вагона или пешком по междупутью (обочине железнодорожного пути), обязан:

а) При вступлении на железнодорожный путь первого вагона немедленно сообщить об этом по радиосвязи машинисту маневрового локомотива с указанием остающегося расстояния до стоящих на этом железнодорожном пути вагонов.

! *При отсутствии такого сообщения машинист обязан вызвать составителя поездов по радиосвязи, а в случае отсутствия ответа – немедленно остановить состав;*

б) В процессе сближения состава со стоящими вагонами с интервалами времени в зависимости от остающегося до них расстояния и скорости движения информировать машиниста, указывая расстояние в вагонах, например: «места на 10 вагонов», а затем подавать команды: «тише» и, непосредственно перед соединением вагонов, «остановка!»;

в) Машинист маневрового локомотива обязан повторять сообщения руководителя маневров и регулировать соответственно скорость осаживания состава, а после получения команды «ТИШЕ» уменьшить скорость до 3 км/ч.

! В случае отсутствия такой команды самостоятельно снизить скорость до 3 км/ч и запросить руководителя маневров по радиосвязи, при отсутствии ответа – немедленно остановить состав.

2. Руководитель маневров в случае неподтверждения машинистом восприятия сообщения (команды) на любом этапе движения **обязан принять меры к остановке состава:**

- По радиосвязи через ДСП станции;
- Ручными сигналами с привлечением работников, находящихся на железнодорожных путях;
- При нахождении в тамбуре пассажирского вагона применить стоп-кран;
- При угрозе столкновения сойти с вагона в наиболее безопасном месте, войти в зону видимости локомотивной бригады и подавать сигнал остановки.

Выписка из Распоряжения Горьк.-1/р Раздел 9 от 09.01.2018 г.

Маневровая работа производится *при обслуживании локомотива машинистом в одно лицо* и руководителем манёвров в одно лицо, *при наличии у последнего исправной носимой радиостанции.*

8.2.1. **В случае нарушения нормальной работы радиосвязи** между машинистом и руководителем манёвров, маневровая работа может быть продолжена по ручным сигналам составительской бригады в два лица.

8.2.2. В качестве второго лица составительской бригады, для передачи сигналов при манёврах, **привлекаются:**

- сигналисты,
- дежурные стрелочных постов,
- операторы постов централизации,
- второй составитель поездов,
- ДСП, ДС (ДСЗ).

8.2.3. *При движении маневрового состава вагонами вперед, руководитель маневров и машинист маневрового локомотива проверяют исправность радиосвязи путем переговоров:*

- *Перед началом движения;*
- *О показании маневровых и входящих в маршрут **всех светофоров**;*
- *О положении стрелочных переводов по маршруту;*
- *При подаче сигналов с путей (сигналистами, дежурными стрелочных постов, работниками пути и т.д.);*
- *При заезде на путь;*
- *При приближении к вагонам, стоящим на пути;*
- Через каждые 20-30 секунд.

8.2.4. При маневровой работе в случае потери видимости сигналов, подаваемых руководителем манёвров, или неполучения ответа по радиосвязи, **машинист обязан немедленно остановить маневровый состав и выяснить обстановку.**

8.2.5. В месте, указанном в распоряжении (команде) дежурного по станции или руководителя манёвров, машинист локомотива обязан остановить маневровый состав и выяснить достаточность выполненного передвижения и необходимость его продолжения.

8.2.6. На переездах, расположенных в пределах железнодорожной станции и путях необщего пользования перед выездом маневрового состава вперед вагонами на регу-

лируемые и нерегулируемые переезды, в том числе необорудованные световой и звуковой сигнализацией, руководитель маневров обязан:

- *Дать команду для остановки состава и сойти с него;*
- *Определить возможность безопасного движения через переезд;*
- *Убедиться в исправной работе переездной сигнализации;*
- *Пройти пешком переезд и из безопасного места дать команду машинисту на дальнейшее движение;*
- *За переездом остановить маневровый состав, сесть на подножку локомотива или первого по ходу движения вагона и продолжить маневровую работу.*

№ п/п	Кто передает	Кому передает	Когда (где), в каких случаях передает	Что передает (наименование передаваемого текста)	Форма передачи текста (команды, указания, сообщения) и действия работников
1	2	3	4	5	6
1	Перестановка вагонов с железнодорожного пути на железнодорожный путь				
1.1	Составитель	ДСП	По готовности состава к маневровому передвижению	Запрос ДСП о приготовлении маршрутов для маневровых передвижений	«Дежурный, с 5-го на 12 путь 10 вагонов».
1.2	ДСП	Составителю		Подтверждение восприятия запроса составителя	«Понятно, с 5-го на 12 путь 10 вагонов». Готовит маршрут с 5-го пути на вытяжку и открывает попутные маневровые светофоры (<u>первый полуреис - вытягивание</u>).
1.3	Составитель	ТЧМ	После открытия маневрового светофора для выезда с 5-го пути	Команда на движение	«Машинист ... (фамилия или номер локомотива), поехали вперед на вытяжку за М22, Н5 белый». Если составителю не видно сигнала (находится на хвостовом вагоне), он дает команду на движение, а <u>машинист докладывает ему показание светофора</u> .
1.4	ТЧМ	Составителю	После убеждения в открытии светофора	Подтверждение восприятия команды составителя	«Понятно, еду на вытяжку за М22, «Вижу» Н5 белый». Подает один длинный свисток, приводит состав в движение.
1.5	Составитель	ТЧМ	После заезда состава хвостом за светофор М22	Команда на остановку	«Машинист ... (фамилия или номер локомотива), остановка».
1.6	ТЧМ	Составителю	По команде составителя	Подтверждение восприятия и исполнения команды	Подает три коротких свистка, останавливает состав.
1.7	ДСП				Готовит маршрут с вытяжки на 12 путь, открывает попутные маневровые светофоры (<u>второй полуреис - осаживание</u>).
1.8	Составитель	ТЧМ	После открытия светофора М22 для обратного движения состава	Команда на движение вагонами вперед	«Машинист ... (фамилия или номер локомотива), поехали назад на 12 путь на вагоны. М22 белый, я на подножке справа».
1.9	ТЧМ	Составителю	По получении команды составителя	Подтверждение восприятия команды составителя	«Понятно, осаживаю на 12 путь на вагоны, М22 белый». Подает два длинных свистка, начинается движение состава вагонами вперед.
1.10	Составитель	ТЧМ	После проезда головой состава светофора М22 (первого по ходу движения)	Сообщение о положении следующего попутного маневрового светофора	«Машинист ... (фамилия или номер локомотива), М24 белый».
1.11	ТЧМ	Составителю	Немедленно по получении сообщения составителя	Подтверждение восприятия	«Понятно, М24 белый».
1.12	Составитель	ТЧМ	После проезда головой состава светофора М24	Сообщение о положении следующего попутного маневрового светофора	«Машинист ... (фамилия или номер локомотива), М26 белый».
1.13	ТЧМ	Составителю	Немедленно по получении сообщения составителя	Подтверждение восприятия	«Понятно, М26 белый».
1.14	Составитель	ТЧМ	При вступлении головы состава на путь назначения	Сообщение	«Машинист ... (фамилия или номер локомотива), заезжаем на 12 путь, места на 20 вагонов».
1.15	ТЧМ	Составителю	Немедленно по получении сообщения составителя	Подтверждение восприятия	«Заезжаем на 12 путь, места на 20 вагонов».
1.16	Составитель	ТЧМ	При уменьшении расстояния до стоящих вагонов	Сообщение	«Машинист ... (фамилия или номер локомотива), места на 10 вагонов».
1.17	ТЧМ	Составителю	Немедленно по получении сообщения	Подтверждение восприятия	«Места на 10 вагонов».

			составителя		
1.18	Составитель	ТЧМ	При подходе к стоящим вагонам	Сообщение	«Машинист ... (фамилия или номер локомотива), места на 5 вагонов, тише».
1.19	ТЧМ	Составителю	Немедленно по получении сообщения составителя	Подтверждение восприятия	«Места на 5 вагонов». Подает два коротких свистка, снижает скорость движения до 3 км/час.
1.20	Составитель	ТЧМ	Непосредственно перед соединением вагонов	Команда	«Машинист ... (фамилия или номер локомотива), остановка».
1.21	ТЧМ	Составителю	Немедленно по получении сообщения составителя	Подтверждение восприятия	Подает три коротких свистка, останавливает состав.
2	Выезд маневрового состава с железнодорожного пути при запрещающем показании светофора				
2.1	ДСП	ТЧМ, составителю	При выезде с пути маневрового состава при запрещающем показании светофора	Указание	Готовит маршрут для выезда с пути порядком, установленным ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, до первого попутного светофора, далее открывает последующие попутные маневровые сигналы. По готовности маршрута передает указание: "Машинист ..., составитель ..., разрешаю выезжать с 5-го пути при запрещающем Н5 до М28, далее – по сигналам. Маршрут готов. ДСП ... (фамилия)».
2.2	ТЧМ	ДСП станции	По получении указания ДСП станции	Подтверждение восприятия указания ДСП станции	«Машинист ... (называет свою фамилию). Разрешаю выезжать с 5 пути при запрещающем Н5 до М28, далее – по сигналам, маршрут готов».
2.3	Составитель	ДСП станции	После подтверждения восприятия указания машинистом	Подтверждение восприятия указания ДСП станции	«Верно. Составитель ...» (или полное повторение указания ДСП станции).
2.4	ДСП	ТЧМ, составителю	Выслушав повторение своего указания машинистом и составителем	Подтверждение указания	«Верно, выполняйте».
2.5	Составитель	ТЧМ	После подтверждения ДСП станции своего указания	Команда на движение	«Машинист ... (фамилия или номер локомотива), поехали вперед на вытяжку под запрещающий Н5 до М28 – по разрешению дежурного, далее – по сигналам».
2.6	ТЧМ	Составителю	По получении команды составителя на движение	Подтверждение восприятия и исполнения команды	Понятно, еду на вытяжку под запрещающий Н5 до М28 – по разрешению дежурного, далее – по сигналам». Подает один длинный свисток, приводит состав в движение.
3	Движение по маршруту, подготовленному не на весь маневровый полурейс (вагонами вперед)				
3.1	ДСП	ТЧМ, составителю	До открытия первого по ходу светофора для начала движения	Предупреждение	«Машинист ..., составитель ..., открываю Вам светофор М22 до М24, с 10 пути выпускаю тепловоз. М24 синий. ДСП ... (фамилия)».
3.2	Составитель	ДСП	По получении предупреждения ДСП станции	Подтверждение восприятия	«Понятно, светофор М22 открываете до М24 с синим огнем. С 10 пути выпускаете тепловоз. Составитель ... (фамилия)».
3.3	ДСП	Составителю		Подтверждение предупреждения	«Верно. ДСП ... (фамилия)». Открывает светофор М22 до М24.
3.4	Составитель	ТЧМ	После открытия светофора для начала движения	Команда на движение	«Машинист ... (фамилия или номер локомотива), поехали назад до светофора М24 запрещающего, М22 белый, я на подножке справа».
3.5	ТЧМ	Составителю	По получении команды на движение	Повторение команды и ее исполнение	«Понятно, еду назад до М24 запрещающего, вагонами вперед, М22 белый". Подает два длинных свистка, приводит состав в движение вагонами вперед.
3.6	Составитель	ТЧМ	При подходе головного вагона состава к светофору М24	Команда на остановку	«Машинист ... (фамилия или номер локомотива), остановка».
3.7	ТЧМ	Составителю	По получении команды на остановку	Подтверждение восприятия команды и ее исполнение	Подает три коротких свистка, останавливает состав.
4	Прекращение маневров перед приемом или отправлением поезда				
4.1	ДСП	ТЧМ, составителю	До открытия сигнала поезду	Распоряжение	«Машинист ..., составитель ..., на 5 пути прекратите маневры, на 6 путь принимаю поезд. ДСП ... (фамилия)».
4.2	Составитель	ТЧМ	Немедленно по получении распоряжения ДСП станции	Команда	«Машинист ... (фамилия или номер локомотива), остановка».
4.3	Составитель и ТЧМ	ДСП	После остановки маневрового состава	Доклад о прекращении маневров	«Дежурный! На 5 пути маневры прекращены, стоим. Составитель ... (фамилия)". «На 5 пути маневры прекращены, стоим. Машинист ... (фамилия)».

Регламент переговоров при выполнении операций по закреплению железнодорожного подвижного состава на станционных железнодорожных путях

№ п/п	Указание ДСП станции о закреплении железнодорожного подвижного состава, изъятии тормозных башмаков. Подтверждение правильности восприятия и исполнения	Подтверждение восприятия распоряжения исполнителем и доклад об исполнении	Доклад ТЧМ о прицепке локомотива к составу (вагонам)	Сообщение ТЧМ о произведенном закреплении и передача разрешения на отцепку локомотива
1	2	3	4	5
1	Закрепление железнодорожного подвижного состава и отцепка локомотива			
1.1	«Составитель ... (или другой работник согласно ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования), на ... пути закрепите состав (... вагонов) ... тормозными башмаками со стороны ДСП ... (фамилия)»	«Понятно, на ... пути закрепить состав (... вагонов) ... башмаками со стороны Составитель (или другой работник) ... (фамилия)».		
1.2	«Верно, выполняйте»			
1.3		«Дежурный, на ... пути состав (... вагонов) закрепил ... башмаками со стороны Составитель (или другой работник) ... (фамилия)».		
1.4	«Понятно, на ... пути состав (... вагонов) закреплён ... башмаками со стороны ДСП ... (фамилия)».			
1.5				ДСП: "Машинист ... (поезда) состав (... вагонов) закреплён ... башмаками с ... стороны. Отцепляйтесь (при маневрах говорится составителю: «Разрешаю отцепить локомотив»)). Машинист: «Вас понял, состав (... вагонов) закреплён ... башмаками со стороны отцепляюсь (при маневрах говорится: «Разрешите отцепляться»))». Составитель при маневрах: «Понятно, отцепляю локомотив (... вагонов)».
2	Прицепка локомотива и изъятие тормозных башмаков			
2.1			«Дежурный (при поездной работе указывается наименование станции) на ... пути (при поездной работе указывается также номер локомотива) к составу (вагонам) прицепился, автотормоза включены. Машинист ... (фамилия)».	
2.2	ДСП станции: "Понятно, на ... пути к составу (вагонам) прицепились, автотормоза включены, машинист ... (фамилия)". "Составитель ... (или другой работник). На ... пути снимите ... башмака(ков) со ... стороны. ДСП ... (фамилия)».	«Понятно, на ... пути снять ... башмака(ков) со стороны Составитель (или другой работник) ... (фамилия)».		
2.3	«Верно, выполняйте»			
2.4		"Дежурный, на ... пути ... башмака(ков) со стороны ... сняты. Составитель (или другой работник) ... (фамилия)».		
2.5	«Понятно, на ... пути ... башмака(ков) со стороны ... сняты. ДСП ... (фамилия)»			

Примечание. При закреплении железнодорожного подвижного состава (вагонов) с накатом колес на тормозные башмаки или укладке тормозных башмаков под определенные вагоны (в соответствии с приложением № 17 к настоящей Инструкции) в содержание указания и ответ исполнителя добавляются слова: «с накатом» или соответ-

ственно: «башмаки уложить (уложены) под вагоны ...» (указывается инвентарный или порядковый номер вагона).

Из распоряжения ОАО «РЖД» №1258р от «4» июля 2017 г.

3.1. При производстве маневров **ПО РАЗРЕШАЮЩИМ ПОКАЗАНИЯМ** соответствующих маневровых светофоров и при доведенном в установленном порядке плане маневровой работы до руководителя маневров (составителя поездов, кондуктора грузовых поездов (включая главного) или иного работника, на которого возложены обязанности руководителя маневров) и машиниста, дополнительные УКАЗАНИЯ О РАЗРЕШЕНИИ НА ДВИЖЕНИЕ распорядителем маневров (ДНЦ, ДСП, диспетчером маневровым, дежурным по сортировочной горке или парку, дежурным станционного поста централизации, оператором поста централизации) по радиосвязи **НЕ ПЕРЕДАЮТСЯ.**

3.2. Перед началом производства маневровых передвижений распорядитель маневров доводит до машиниста локомотива (МВПС, ССПС) и руководителя маневров (при его наличии), обслуживающего локомотив (МВПС, ССПС), задание на выполнение маневровой работы. При выполнении маневровых передвижений локомотивом без вагонов (МВПС, ССПС), план маневровой работы доводится до ТЧМ.

В задании и плане маневровой работы должна быть в обязательном порядке отражена следующая информация:

1. участники, до которых доводится задание или план маневровой работы; операции, которые требуется выполнить;
2. путь (маршрут), по которому будут выполняться маневровые передвижения (в направлении какого пути будут производиться маневровые полурейсы, при необходимости);
3. информация о средствах или работнике по указанию, которого будут производиться маневровые передвижения;
4. должность и фамилия распорядителя маневров - ДСП или ДНЦ (другой работник, определенный ТРА станции).

ПЛАН ИЛИ ЗАДАНИЕ на маневровую работу НЕ ДАЕТ ПРАВО МАШИНИСТУ ПРИВОДИТЬ ЛОКОМОТИВ (МВПС, ССПС), маневровый состав В ДВИЖЕНИЕ.

МАНЕВРОВЫЙ СОСТАВ ПРИВОДИТСЯ В ДВИЖЕНИЕ МАШИНИСТОМ ТОЛЬКО ПО УКАЗАНИЮ РУКОВОДИТЕЛЯ МАНЕВРОВ, А ТАКЖЕ ПРИ НАЛИЧИИ РАЗРЕШАЮЩЕГО ПОКАЗАНИЯ СВЕТОФОРА (наличии разрешения на движение от ДСП, ДНЦ или другого работника, определенного ТРА станции при отсутствии маневровых светофоров или необходимости проезда светофора с запрещающим показанием).

Перед приведением маневрового состава в движение машинист обязан получить от руководителя маневров сообщение о готовности состава к движению (об уборке из-под колес вагонов средств закрепления, об опробовании автотормозов у маневрового состава (при необходимости), о месте нахождении руководителя маневров и т.д.).

Одиночный локомотив, ССПС при отсутствии руководителя маневров приводится в движение машинистом ПРИ ДОВЕДЕННОМ ДО НЕГО ПЛАНЕ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ И НАЛИЧИИ РАЗРЕШАЮЩЕГО ПОКАЗАНИЯ СВЕТОФОРА.

План маневровой работы, который доводится до машиниста, управляющего локомотивом без вагонов (МВПС, ССПС), должен включать не более двух полурейсов.

План маневровой работы, который доводится до машиниста маневрового состава, должен включать не более пяти полурейсов.

! при производстве маневров одиночным локомотивом без составительской бригады, план маневровой работы должен включать не более 2-ух полурейсов. (Тел. ЦД № 16077)

Выписка из телеграммы ЦД № 16077 от 31.07.2018 г. (ЗЦД Райзер, ЗЦТ Колотов)
При производстве маневров локомотив приводится в движение только при выполнении трех условий:

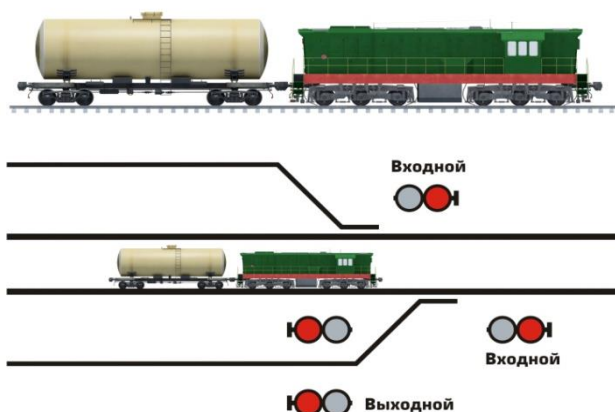
- наличии доведенного плана маневровой работы,
- разрешающем показании маневрового светофора,
- а также полученном указании на начало движения от руководителя маневров.

Регламент переговоров при маневрах (№ Горьк ДТ-30/р от 01.02.2018 г.)

1. Машинисту, после получения плана маневровой работы и открытия маневрового светофора на разрешающее показание, перед приведением локомотива в движение производить доклад по радиосвязи словами: «Машинист (фамилия) или номер локомотива на ... пути, ВИЖУ маневровый (литер) белый, еду согласно плана маневровой работы».
2. Перед выполнением второго полурейса, машинисту, после открытия маневрового светофора на разрешающее показание, перед приведением локомотива в движение также производить доклад по радиосвязи словами: «Машинист (фамилия) или номер локомотива на ... пути, ВИЖУ маневровый (литер) белый, еду согласно плана маневровой работы».
3. Подтверждение со стороны дежурной по станции, переданной по радиосвязи машинистом информации по видимости сигнала, не требуется.

МАНЕВРЫ С ВЫЕЗДОМ ЗА ГРАНИЦУ СТАНЦИИ

Не допускаются маневры с выходом состава за границу станции на перегон на однопутных и по неправильному пути на двухпутных участках без согласия ДНЦ и ДСП соседней станции и без установленного разрешения, выдаваемого машинисту.



Маневры с выходом состава за границу станции **по правильному пути на двухпутных участках** допускаются с согласия ДНЦ по устному разрешению ДСП станции.

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

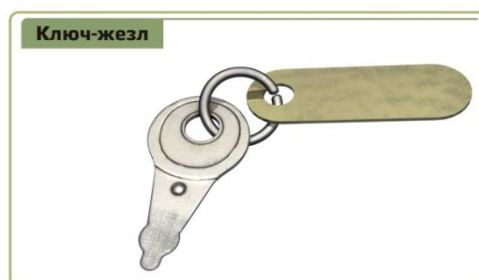
при автоблокировке – ключ-жезл, выдаваемый машинисту маневрового локомотива перед открытием выходного светофора.

После первого выезда маневрового состава за границу станции по открытому выходному светофору и ключу-жезлу повторные выезды на перегон при наличии у машиниста ключа-жезла осуществляются без открытия выходного светофора.

На участках, где на станциях имеются специальные маневровые светофоры, связанные с путевыми светофорами автоблокировки, выезд маневрового состава за границу станций производится при разрешающем показании этого маневрового светофора.

При отсутствии ключа-жезла или специального маневрового светофора для маневров с выездом за границу станции машинисту маневрового локомотива выдается Путевая записка (ДУ-50).

Маневры с выездом за границу станции	
КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ Станция (штампель) _____ « _____ » 20 ____ г. _____ ч. _____ мин. Выдана на поезд № _____ (толкнул. № _____) Дежурный по станции _____ (белого цвета)	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА Станция (штампель) _____ « _____ » 20 ____ г. _____ ч. _____ мин. Разрешаю поезду (толк. у поезда) № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути и следовать до входного сигнала станции _____ (до _____ км) с возвращением обратно. Блокировка не действует. Дежурный по станции _____ (ненужное зачеркнуть) (белого цвета)



При полуавтоматической блокировке – ключ-жезл данного перегона, а при его отсутствии – Путевая записка ДУ-50.

При электрожезловой системе – жезл или ключ-жезл данного перегона.

При телефонных средствах связи – Путевая записка ДУ-50.

Во всех случаях выезд маневрового состава за границу станции на однопутный перегон может осуществляться **только по разрешению ДНЦ**, передаваемому одновременно ДСП станций, ограничивающих перегон, без закрытия основных средств сигнализации и связи при движении поездов.

В Путевой записке, наверху от руки делается отметка **«маневры с выездом за границу станции»**.

При необходимости выезда маневрового состава за границу станции по неправильному пути перегона, не оборудованного двусторонней путевой блокировкой, действие блокировки по этому пути перегона закрывается.

После закрытия блокировки выезд маневрового состава за границу станции осуществляется по Путевой записке, при этом в отметке, производимой наверху бланка Путевой записки, добавляются слова **«по неправильному пути»**.

При двусторонней АБ 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.

Входной светофор, оборудованный маневровой головкой



ПОРЯДОК ВЫДАЧИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЙ (Приложение 12)

Когда при следовании поездов необходимо обеспечить особую бдительность локомотивных бригад и предупредить их о производстве работ, на поезда выдаются письменные предупреждения. (ИДП прил. 12 пп.1-2)

Предупреждения выдаются:

- **При неисправности** железнодорожного пути, устройств СЦБ, контактной сети, переездной сигнализации, искусственных и других сооружений, а также при производстве ремонтных и строительных работ, требующих уменьшения скорости или остановки в пути;
- **При вводе в действие** новых видов средств сигнализации и связи, а также при включении новых, перемещении или упразднении существующих светофоров;
- **При неисправности** путевых устройств АЛСН;
- **При отправлении поезда** с грузами, выходящими за пределы габарита погрузки, когда при следовании этого поезда необходимо снижать скорость или соблюдать особые условия;
- **При работе на двухпутном перегоне** снегоочистителя, балластера, путеукладчика, подъемного крана, щебнеочистительной и других машин;
- При постановке в поезд железнодорожного подвижного состава, который **не может следовать со скоростью, установленной для данного участка**;
- **При работе съемных подвижных единиц**, а также при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов;
- **Во всех других случаях, когда требуется уменьшение скорости или остановка** поезда в пути, а также когда необходимо предупредить локомотивные бригады об особых условиях следования поезда.

Классификация

Предупреждения:

1. **Действующие с момента установления до отмены**, когда соответствующий руководитель по условиям производства работ не может определить точного срока их окончания;
2. **Действующие в течение определенного устанавливаемого руководителем работ срока**, указываемого в заявке на выдачу предупреждения;
3. **Устанавливаемые для отдельных поездов** при необходимости соблюдения особых условий их пропуска (например, при наличии в поезде груза или железнодорожного подвижного состава, который не может следовать с установленной скоростью, при назначении не предусмотренных расписанием остановок).
 - дорожными мастерами, начальниками и электромеханиками районов контактной сети, старшими электромеханиками, начальниками участков и диспетчерами подразделений СЦБ и связи – на время производства работ, но **не более чем на 12 часов**;
 - начальниками подразделений пути, СЦБ, электроснабжения и связи или их заместителями – **на срок до 5 суток**;

- уполномоченными представителями владельца инфраструктуры или *владельца железнодорожных путей необщего пользования* – на срок до 10 суток.

! Не предусмотренные графиком движения поездов предупреждения на более длительные сроки устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, при этом владелец инфраструктуры или владелец железнодорожных путей необщего пользования может предоставить соответствующим работникам право отмены предупреждения после выполнения необходимых работ и восстановления нормальной скорости.

ПОРЯДОК ПЕРЕДАЧИ НЕПРЕДВИДЕННО ВОЗНИКШИХ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЙ (ИДП прил.12 п.7)

ДСП станции обязан, в первую очередь, сообщить по радиосвязи машинистам поездов, находящихся в движении на перегоне в направлении опасного места, километр (пикет) и меры предосторожности при его проследовании, убедиться, что сообщение понято ими правильно, и доложить об этом ДНЦ.

! При наличии поезда этого направления на приближении к железнодорожной станции или на железнодорожной станции, в случае невозможности передать предупреждение по радиосвязи, – остановить его у выходного (маршрутного) светофора для выдачи письменного предупреждения.

! Может быть предусмотрен порядок передачи машинистам поездов, находящихся в движении, сообщений о непредвиденно возникших предупреждениях по радиосвязи без остановки поезда для выдачи письменного предупреждения. Такие сообщения должны передаваться машинисту ДСП станции, а на участках с диспетчерской централизацией – ДНЦ при подходе поезда к железнодорожной станции, ограничивающей перегон, до открытия выходного сигнала.

Предупреждение пишется на бланке ДУ-61 и вручается машинисту поезда или его помощнику под расписку лично ДСП станции (парка) или по его поручению оператором, работниками станционного технологического центра, дежурным стрелочного поста, сигналистом или другим работником. (ИДП прил.12 п.10)

! 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.

- ✓ При оборудовании локомотивов, МВПС, ССПС электронными носителями информации и бортовыми компьютерами, которые обеспечивают прочтение предупреждений локомотивными бригадами в кабине, порядок выдачи предупреждений в электронном виде на данные устройства устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Номер отправляемого поезда проставляется в бланке предупреждения перед выдачей машинисту или его помощнику.

! При получении ДСП заявления (от машиниста поезда или другого лица) свидетельствует о наличии препятствий для безопасного движения поездов, то он обязан принять меры к передаче указанного заявления машинистам поездов, следующих по перегону, а когда характер заявления свидетельствует о невозможности движения поездов – запретить им дальнейшее движение впредь до получения уведомления об устранении препятствия. Не ожидая приказа о закрытии перегона (железно-

[illegible]

дорожного пути), ДСП станции обязан также передать ДСП соседней станции указание о запрещении отправления на перегон других поездов.

! *Машинисты поездов, находящихся на перегоне, в зависимости от полученного сообщения обязаны проследовать опасное место с особой бдительностью, при необходимости с пониженной скоростью и готовностью остановиться, или же остановить поезд и возобновить движение лишь после получения уведомления об устранении препятствия.*

Первый поезд на перегон, с которого получено заявление о наличии препятствия для безопасного движения поездов, может быть отправлен в сопровождении дорожного мастера или при его отсутствии – бригадира подразделения пути, а при повреждениях контактной сети – работника подразделения электроснабжения.

! При нахождении дорожного мастера или бригадира подразделения пути на перегоне, когда местонахождение их известно, машинисту поезда выдается предупреждение об остановке и посадке этих работников для сопровождения поезда к опасному месту.

В предупреждении указывается об остановке в пределах километра, предшествующего тому, на котором обнаружена неисправность, и о дальнейшем следовании по указанию работника, сопровождающего поезд или находящегося в районе опасного места.

Сопровождающий поезд работник устанавливает порядок пропуска последующих поездов, а при необходимости в установленном настоящим приложением порядке дает заявку о выдаче на поезда предупреждений.

! Независимо от наличия предупреждения и сигналов на железнодорожном пути при следовании *во время ливневых дождей по опасным местам, указанным в приказе владельца инфраструктуры* или владельца железнодорожных путей необщего пользования, локомотивные бригады должны проявлять особую бдительность и при необходимости снижать скорость.

ОПАСНЫЕ ГРУЗЫ

К опасным грузам относятся вещества, материалы, изделия, отходы производства и иной деятельности, которые в силу присущих им свойств и особенностей при наличии определенных факторов в процессе транспортирования, при производстве погрузочно-разгрузочных работ и хранения могут нанести вред окружающей природной среде, послужить причиной взрыва, пожара или повреждения транспортных средств, устройств, зданий, а также гибели, травмирования или заболевания людей, животных и птиц.

Классы и подклассы опасных грузов.

	Класс	Подкласс	Наименование подкласса
1	1 (ВМ)	1.1	Взрывчатые материалы, с опасностью взрыва массой.
		1.2	Взрывчатые материалы, не взрывающиеся массой.
		1.3	Взрывчатые материалы пожароопасные, не взрывающиеся массой.
		1.4	Взрывчатые материалы, не представляющие значительной опасности.
		1.5	Очень чувствительные взрывчатые материалы.
		1.6	Изделия чрезвычайно низкой чувствительности.
2	2 (ГАЗЫ)	2.1	Невоспламеняющиеся неядовитые газы
		2.2	Ядовитые газы
		2.3	Воспламеняющиеся (горючие) газы
		2.4	Ядовитые и воспламеняющиеся газы
3	3 (ЛВЖ)	3.1	Легковоспламеняющиеся жидкости с температурой вспышки менее -18С в закрытом помещении
		3.2	Легковоспламеняющиеся жидкости с температурой вспышки не менее -18С, но менее 23С в закрытом помещении
		3.3	Легковоспламеняющиеся жидкости с температурой вспышки не менее 23С, но не более 61С в закрытом тигле
4	4.1 (ЛВТ)		Легковоспламеняющиеся твердые вещества
5	4.2 (ЛВТ)		Самовозгорающиеся вещества
6	4.3 (ЛВТ)		Вещества, выделяющие воспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой
7	5.1 (ОВ)		Окисляющиеся вещества
8	5.2 (ОП)		Органические пероксиды
9	6.1 (ЯВ)		Ядовитые вещества
10	6.2 (ИВ)		Инфекционные вещества
11	7 (РМ)		Радиоактивные материалы
12	8 (ЕК);	8.1	Едкие и (или) коррозионные вещества, обладающие кислотными свойствами
		8.2	Едкие и (или) коррозионные вещества, обладающие основными свойствами
		8.3	Разные едкие и (или) коррозионные вещества
13	9	9.1	Грузы, не отнесенные к классам 1-8

Знаки опасности.

В системе знаков опасности использованы **форма, цвет и символы** опасности, указания классов и подклассов опасности.

Цвет:

- **оранжевый** – взрывоопасность;
- **красный** – воспламеняемость;
- **зеленый** – опасность, присущая газу;
- **желтый** – опасность воздействия окислителей или органических пероксидов (также радиоактивные материалы).
- **белый в сочетании с черным** – токсичность, заразность, едкость.

Символы:

- *черная взрывающаяся бомба* – взрывоопасность;
- *черное (белое) пламя* – пожароопасность;
- *черное пламя над черным кругом* – окисляющие свойства;
- *череп и скрещенные кости* – токсичность;
- *трилистник* – радиоактивность;
- *три черных полумесяца, наложенные на черный круг* – инфекционные вещества;
- *черный (белый) опрокидывающийся баллон* – газ;
- *семь черных вертикальных полос* – малоопасные вещества;

Образцы знаков опасности

КЛАСС 1

Взрывчатые материалы (ВМ)



КЛАСС 2

Газы



КЛАСС 3

Легковоспламеняющиеся жидкости (ЛВЖ)



КЛАСС 4.1

Легковоспламеняющиеся твердые вещества (ЛВТ)



КЛАСС 4.2

Легковоспламеняющиеся твердые вещества (ЛВТ)



КЛАСС 4.3

Легковоспламеняющиеся твердые вещества (ЛВТ)



КЛАСС 5.1

Окисляющие вещества

(ОВ)

КЛАСС 5.2

Органические пероксиды

(ОП)

КЛАСС 6.1

Ядовитые (токсичные) вещества

(ЯВ)



КЛАСС 6.2

Инфекционные вещества

(ИВ)



КЛАСС 7

Радиоактивные материалы (РМ)



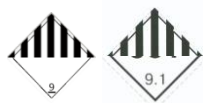
КЛАСС 8

Едкие коррозионные вещества (ЕК)



КЛАСС 9

Прочие опасные вещества и изделия

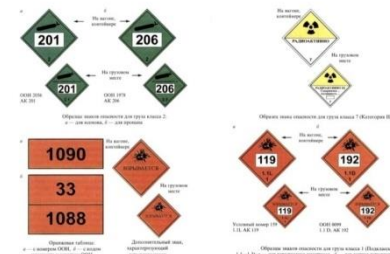


! *Знаки опасности имеют форму квадрата, повернутого на угол.*

В верхнем треугольнике наносят символ опасности, в нижнем углу треугольника – номер подкласса, между символом опасности и номером подкласса – надпись о степени опасности (кроме основных знаков).

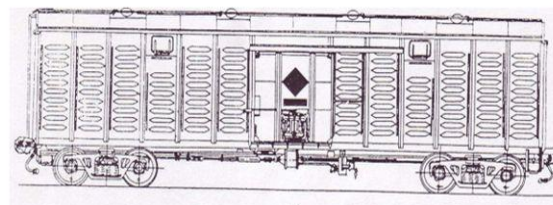
В центре, в белом прямоугольнике – номер аварийной карточки (кроме радиоактивных материалов).

! *Под основным знаком опасности или рядом с ним на оранжевой прямоугольной табличке указывается номер ООН.*

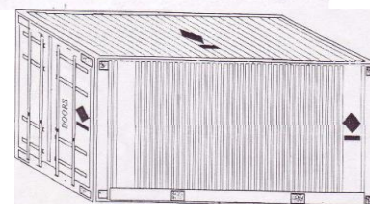


Знаки располагают:

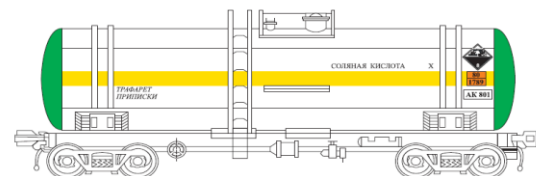
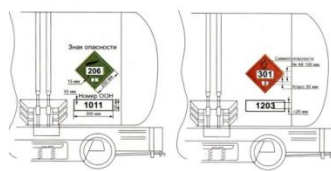
- на крытых вагонах – в центре двери с обеих сторон вагона;



- на контейнерах и контейнерах-цистернах – с четырех сторон и сверху;



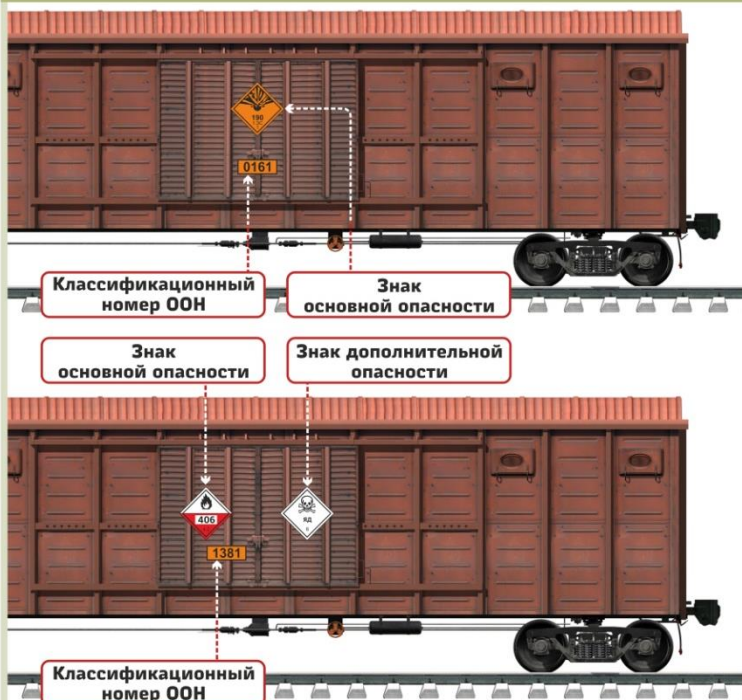
- на цистернах – с обеих сторон правой нижней части котла, между его торцевым днищем и хомутом.



Знаки опасности должен прикреплять на транспортные средства грузоотправитель.

МАРКИРОВКА ВАГОНОВ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Крытые вагоны и контейнеры

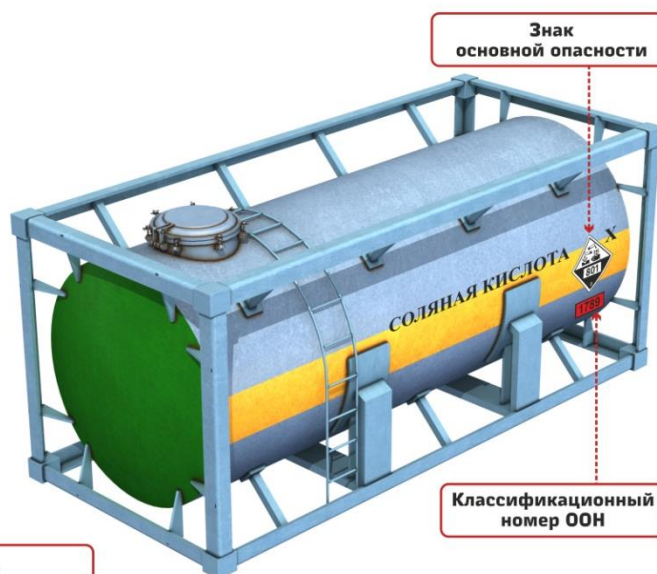
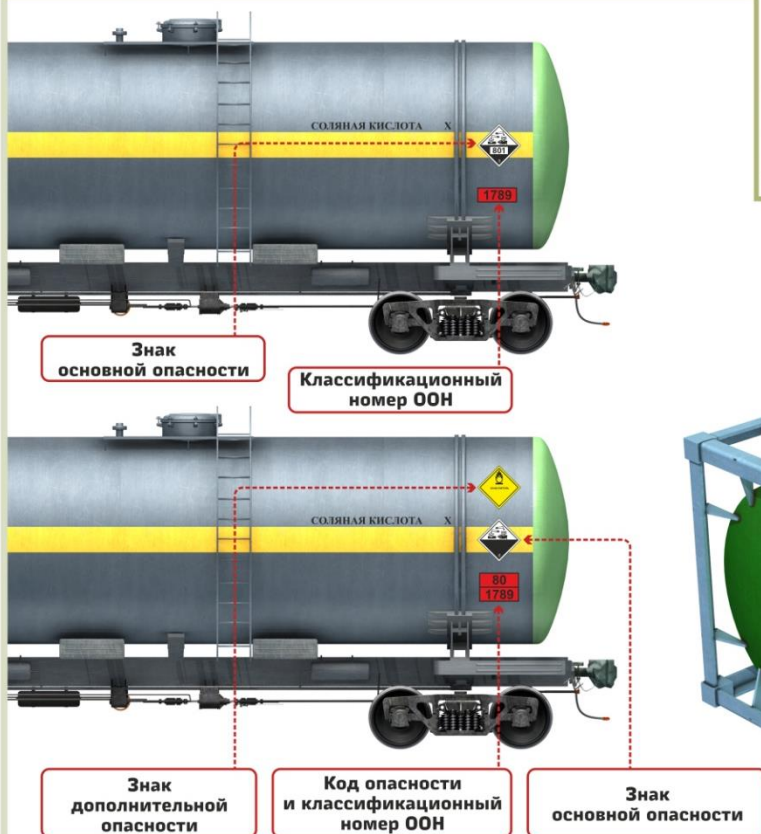


Транспортная маркировка состоит из:

- 1 – основных надписей;
- 2 – дополнительных надписей;
- 3 – информационных надписей;
- 4 – манипуляционных знаков;
- 5 – знаков основной опасности;
- 6 – знаков дополнительной опасности;
- 7 – информационных табличек;
- 8 – специальной маркировки

Все маркировочные надписи и знаки опасности на вагонах, цистернах и контейнерах должны быть способны выдерживать воздействия любых погодных условий без снижения качества

Цистерны и контейнеры



АВАРИЙНАЯ КАРТОЧКА.

! Это документ, регламентирующий первичные действия работников железнодорожного транспорта и спецформирований по ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при их перевозке.

Аварийная карточка содержит на лицевой стороне номер, перечень опасных грузов, их основные свойства, описания видов опасности и средств индивидуальной защиты. На оборотной стороне - необходимые указания по действиям при аварийной ситуации общего характера в случаях утечки, разлива и россыпи, при пожаре, а также указания по нейтрализации и мерам первой помощи.

Условный номер опасного груза (номер ООН)	Наименование груза	Степень опасности	
		по ГОСТ 19433-88 «Группы опасные. Классификация и маркировка»	по ГОСТ 12.1.007-76 «Вредные вещества. Классификация и общие требования безопасности»
Взрывчатый материал			
ОСНОВНЫЕ СВОЙСТВА И ВИДЫ ОПАСНОСТИ			
Основные свойства			
Вспыльчивость и пожароопасность			
Опасность для человека			
СРЕДСТВА ИНДИВИДУАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ			

Оборотная сторона аварийной карточки

НЕОБХОДИМЫЕ ДЕЙСТВИЯ ПРИ АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ	
Общего характера	
При разливе и россыпи (разливе)	
При возгорании и пожаре	
МЕРЫ ЭКСТРЕННОЙ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ	

Порядок производства маневровой работы, формирования и пропуска поездов с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1 (ВМ) (ИДП прил. 15)

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ (ИДП прил. 15 пп.4-5)

! Вагоны с ВМ на железнодорожных станциях вне поездов, за исключением вагонов, находящихся под накоплением на железнодорожных путях сортировочных парков, должны устанавливаться на особых железнодорожных путях, указанных в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, где стоянка их наиболее безопасна. Такие вагоны должны быть сцеплены, надежно закреплены от ухода и ограждены переносными сигналами остановки.

! Стрелки, ведущие на железнодорожные пути стоянки таких вагонов, устанавливаются в положение, исключающее возможность заезда на эти железнодорожные пути, и запираются.

! Вагоны с нарядами охраны или со специалистами грузоотправителя (грузополучателя), ставятся на том же или смежном железнодорожном пути на расстоянии не более 50 м от сопровождаемых ими вагонов с ВМ.

Порожние вагоны должны быть очищены от остатков грузов и мусора, двери и люки закрыты. Порожние цистерны должны быть очищены от остатков груза, крышки люков закрыты. Не допускается использовать в качестве прикрытия специальные цистерны, а также цистерны, специализированные для перевозки опасных грузов. Порожние и груженные платформы (в т. ч. указанные в пункте 10 приложения № 16 к настоящей Инструкции), а также транспортеры ставятся в качестве прикрытия, кроме первого вагона, непосредственно прицепляемого к вагону с ВМ.

ФОРМИРОВАНИЕ ПОЕЗДОВ (ИДП прил. 15 пп.8;10)

Опасные грузы класса 1 (ВМ) перевозятся в грузовых поездах одиночными вагонами, группами вагонов с постановкой во всех случаях соответствующего прикрытия.

Запрещается ставить вагоны с ВМ в поезда:

1. **Пассажирские и почтово-багажные** (кроме перевозок табельного оружия и боеприпасов к нему, воинских караулов и команд Министерства обороны Российской Федерации и Министерства внутренних дел Российской Федерации, других государственных военизированных организаций и нарядов военизированной охраны железнодорожного транспорта);
2. **Людские**, а также имеющие в составе (кроме воинских эшелонов) отдельные вагоны с людьми (кроме вагонов, занятых личным составом эшелона);
3. **Соединенные**;
4. **С негабаритными грузами** верхней третьей, нижней третьей и больших степеней, боковой четвертой и больших степеней негабаритности;
5. **Превышающие длину**, установленную графиком движения поездов.

! Кроме того, запрещается ставить вагоны с ВМ с условными номерами, указанными в пункте 2 прил. 15 ИДП, в грузовые поезда, имеющие в своем составе вагоны с опасными грузами:

1. Со сжатыми и сжиженными газами (класс 2);
2. Легковоспламеняющимися жидкостями (класс 3);
3. Легковоспламеняющимися твердыми веществами, самовозгорающимися веществами и веществами, выделяющими воспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой, а также влагой воздуха (класс 4);
4. Окисляющимися веществами и органическими пероксидами (класс 5);
5. Ядовитыми веществами (класс 6.1).

! Для сопровождения вагонов с ВМ ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, не далее чем за 5 вагонов от этих вагонов, должен ставиться вагон с тормозной площадкой или специально выделенный порожний крытый вагон.

! Если группа вагонов, охраняемая ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, расположена в головной части поезда не далее, чем через 5 вагонов от электровоза или тепловоза, при отсутствии вагонов с тормозными площадками, **разрешается проезд стрелков военизированной охраны в кабине локомотива поезда с предварительным их инструктажем машинистом о порядке проезда на локомотиве.**

СЛЕДОВАНИЕ ПОЕЗДОВ С ВЗРЫВЧАТЫМИ МАТЕРИАЛАМИ

Поезда, в составе которых имеются вагоны с ВМ, при следовании по участкам должны находиться под постоянным контролем ДНЦ, ДСП станций.

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

! В исключительных случаях (при возникновении аварийной ситуации) состав поезда с ВМ может быть временно оставлен на промежуточной железнодорожной станции без локомотива по письменному приказу владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Действия в аварийных ситуациях

В случае опасности, угрожающей поезду с ВМ (горение букс, излом оси, сход железнодорожного подвижного состава, возгорание вагона или груза и другое), локомотивные бригады, обязаны принять все зависящие от них меры к его остановке и ликвидации опасности.

! Следование поезда с вагонами, имеющими неисправности, выявленные средствами автоматического контроля технического состояния железнодорожного подвижного состава и его ходовых частей, запрещается.

! Машинист поезда или главный кондуктор, если он сопровождает поезд, обязаны немедленно сообщить об этом ДНЦ или ДСП ближайшей станции для принятия мер.

! При этом, в случае аварии (сходе железнодорожного подвижного состава и тому подобное), грузами, передать номера аварийных карточек (указанных на оборотной пожарной – сообщить об их обстоятельствах, наличии и расположении в составе поезда вагонов с ВМ и другими опасными стороне дорожной ведомости) или содержание аварийных карточек (в случае, когда они приложены к перевозочным документам). На электрифицированных участках ДНЦ, получив это сообщение, при необходимости должен дать указание энергодиспетчеру о снятии напряжения с контактной сети.

! Машинист поезда или главный кондуктор обязаны исходя из создавшейся обстановки осуществлять возможные меры по ликвидации аварийной ситуации и ее последствий, руководствуясь командами ДНЦ, требованиями должностной инструкции, аварийных карточек, указаниями специалистов, сопровождающих ВМ и другие опасные грузы.

! При обнаружении в движущемся поезде с ВМ возгорания какого-либо груза или железнодорожного подвижного состава поезд должен быть остановлен.

! Место остановки поезда выбирается с учетом наименьших последствий, представляющих угрозу поражения людей и загрязнения окружающей среды, повреждения тоннелей, мостов, жилых и станционных зданий, складов, находящегося на путях железнодорожного подвижного состава.

После остановки поезда локомотивная бригада совместно с лицами, сопровождающими или охраняющими ВМ, обязаны немедленно произвести отцепку горящих вагонов и отвод их от другого железнодорожного подвижного состава.

! В случае возникновения пожара в вагоне, не загруженном ВМ, или в рядом расположенном здании, сооружении, обустройстве вагоны с ВМ должны быть удалены из зоны пожара на безопасное расстояние, но не менее чем на 100 м.

(Из Распоряжения 2580р п.19.5 – 19.9)

Локомотивной бригаде необходимо при пожаре:

- **Вагонов с горючими грузами** - расцепить поезд, отведя горящие вагоны от состава **на расстояние 200 м** и где **в радиусе 200 м** нет пожароопасных объектов;
- **Цистерн с легковоспламеняющимися (ЛВЖ) и горючими (ГЖ) жидкостями** горящие цистерны отвести от поезда на расстояние, **где в радиусе 200 м** отсутствуют пожароопасные объекты;
- **Вагонов со сжатыми и сжиженными газами в баллонах** - отцепить и отвести горящий вагон **от поезда на 200 м**, закрепить его и одновременно приступить к его тушению имеющимися в её распоряжении средствами пожаротушения;
- **Цистерн со сжиженным, сжатым под давлением газом** и возникновении опасности его взрыва, горящую цистерну отвести на безопасное расстояние;
- **Вагона со взрывчатыми материалами (ВМ)** немедленно расцепить поезд, отвести горящий вагон на безопасное расстояние, указанное в аварийной карточке, **но не менее 800 м**.

! *В вагонах пассажирского поезда на перегоне, тушение пожара до прибытия пожарных подразделений осуществляется поездной и локомотивной бригадой.*

! Во всех случаях расцепления вагонов их закрепление производится согласно установленным нормам.

Минимальные нормы прикрытия в поездах и при маневрах для вагонов, загруженных опасными грузами класса 1 (ВМ) (ИДП прил. 16)

! Вагоны с ВМ в поездах и при маневрах, а также при подаче (уборке) на подъездные железнодорожные пути предприятий и организаций должны иметь прикрытия. В качестве прикрытия в поездах, в которых следуют вагоны с ВМ, должны ставиться порожние вагоны или вагоны, загруженные неопасными грузами. **(ИДП, прил. 15 п.5)**

Условия, при которых требуется прикрытие	Число вагонов прикрытия	
	по схеме А	по схеме Б
От ведущего локомотива:		
1. <u>всех крытых специализированных вагонов с ВМ</u> (независимо от вида тяги и топлива)	<u>3</u>	<u>3</u>
2. <u>платформ и полувагонов с ВМ:</u>		
— от паровоза на <u>твердом топливе</u>	5	3
— <u>от других видов локомотивов</u>	<u>3</u>	<u>3</u>
— <u>от хвоста поезда</u> с учетом последнего вагона, в том <u>числе с толкачом</u>	3	3
— <u>от вагонов, занятых личным составом эшелона</u>	3	3
— <u>от подвижного состава</u> (вагонов, локомотивов в недействующем состоянии, кранов и других механизмов на железнодорожном ходу) с проводниками, специально выделенными работниками для сопровождения грузов, караулами, нарядами охраны	3	1
— <u>от вагонов с опасными грузами</u> (кроме вагонов с опасными грузами классов 2, 3, 4, 5 и подкласса 6.1)	3	3
— <u>от вагонов с опасными грузами</u> классов 2, 3, 4, 5 и подкласса 6.1.....	Запрещается	3
— <u>от порожних цистерн</u> , предназначенных <u>для перевозки опасных грузов</u>	1	1
— <u>от вагонов с ВМ с условными номерами:</u> 115, 119, 121, 126, 128, 130, 134, 137, 141, 143, 148, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 182, 199	3	3
— <u>от вагонов с прочими ВМ</u>	3	0
— <u>от платформ и полувагонов с лесоматериалами, стальными и железобетонными балками, рельсами, трубами и тому подобными грузами</u> , погруженными с выходом за пределы концевой балки и транспортеров	1	1
— <u>от паровоза на твердом топливе, тепловоза (паровоза) при маневрах</u> и при подаче (уборке) вагонов с ВМ на подъездные пути	1	1

НОРМЫ ПРИКРЫТИЯ ВАГОНОВ С ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ



От поездного локомотива на твердом топливе

Прикрытие **3/1** - 2 - 2 - 1



От электровагона или тепловоза

В качестве прикрытия вагонов с опасными грузами следует ставить вагоны с неопасными грузами или порожние, кроме порожних специализированных вагонов-цистерн.

Запрещается в качестве прикрытия использовать (первым от вагона с опасными грузами) открытый подвижной состав, как порожний (платформы), так и загруженный длинномерными грузами.

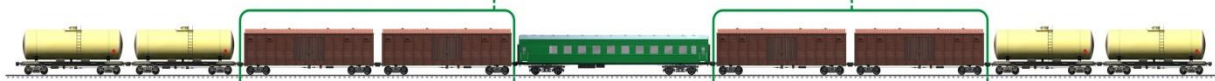
От хвоста поезда с учетом последнего вагона, в том числе при подталкивании



От паровоза на твердом топливе, тепловоза при маневрах и при подаче (уборке) вагонов с ВМ на подъездные пути



Прикрытие **3/1** - 2 - 2 - 1



От вагонов с людьми

- «ПРИКРЫТИЕ» - число физических вагонов прикрытия от вагонов с опасными грузами
- Цифра «0» в любой позиции условного обозначения означает, что прикрытия не требуется
- Знаком «*» обозначается количество физических вагонов прикрытия от всех типов подталкивающих локомотивов

Во втором знаке (код прикрытия) одной цифрой отмечаются:

Вагон с людьми - 1;

Вагон с проводником (командой), сопровождающим груз - 2;

Вагон со взрывчатыми материалами (ВМ), кроме ВМ с условными номерами 115, 119, 121, 126, 128, 130, 134, 137, 141, 143, 148, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 182, 199 - 3;

Вагон с ядовитыми веществами (грузы подкласса 6.1) - 4;

Вагон со сжатым или сжиженным газом (груженный или порожний) - 5;

Вагон с легковоспламеняющимся, самовозгорающимся веществом (грузы класса 4), с окислителями и органическими пероксидами (грузы класса 5), цистерна с легковоспламеняющейся жидкостью (грузы класса 3) или кислотой (грузы подкласса 8.1) - 6;

Вагоны с другими опасными грузами, а также вагоны с легковоспламеняющейся жидкостью (грузы класса 3) или кислотой (грузы подкласса 8.1), кроме перевозимых в цистернах - 8;

Вагоны со взрывчатыми материалами (ВМ) с условными номерами 115, 119, 121, 126, 128, 130, 134, 137, 141, 143, 148, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 182, 199 - 9

Классификация транспортных происшествий и событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации ЖДТ.

(утв. приказом Минтранса РФ от 18 декабря 2014 г. N 344)

I. Транспортные происшествия

(требующие незамедлительного оповещения) по телефонным, телеграфным или электронным средствам связи Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор), ее территориальных органов, органов прокуратуры, органов внутренних дел, территориальных органов МЧС России, органов местного самоуправления, владельцев железнодорожного подвижного состава)

КРУШЕНИЕ

Столкновение железнодорожного подвижного состава с другим железнодорожным подвижным составом, автотракторной техникой, транспортным средством, сход железнодорожного подвижного состава на перегоне и железнодорожной станции, при поездной или маневровой работе, экипировке или других передвижениях, в результате которых:

1. Погиб один и более человек (за исключением несчастных случаев, которые расследуются согласно ст. 227 ТК РФ);
2. Причинен тяжкий вред здоровью пяти и более человек;
3. Возникла чрезвычайная ситуация, при которой пострадало десять и более человек;
4. Поврежден железнодорожный подвижной состав до степени исключения из инвентаря;
5. Нарушены условия жизнедеятельности 100 и более человек.

АВАРИИ

1. Столкновение железнодорожного подвижного состава с другим железнодорожным подвижным составом, автотракторной техникой, транспортным средством, сход железнодорожного подвижного состава на перегоне или железнодорожной станции, при поездной или маневровой работе, экипировке или других передвижениях, в результате которых:
 1. Причинен тяжкий вред здоровью менее пяти человек (за исключением несчастных случаев, которые расследуются согласно ст. 227 ТК РФ);
 2. Возникла чрезвычайная ситуация, при которой пострадало менее десяти человек;
 3. Нарушены условия жизнедеятельности менее 100 человек;
 4. Поврежден железнодорожный подвижной состав и для восстановления его исправного состояния требуется проведение капитального ремонта);
 5. Происшествия при перевозке (транспортировке) опасных грузов (связанные с просыпанием (проливом) опасных грузов, возникшим вследствие повреждения вагона или контейнера, повреждения упаковки, неплотно закрытых люков вагона, дефекта (повреждения) котла вагона-цистерны, дефекта (повреждения) арматуры котла вагона-цистерны, дефекта (повреждения) сливного прибора вагона-цистерны, нанесшего ущерб жизни и здоровью людей, имуществу физических или юридических лиц, окружающей природной среде, приведшие к чрезвычайным ситуациям межрегионального и федерального характера, определяемым в соответствии с положением правительства российской федерации

II. События

(требующие оповещения не позднее 3 часов с момента случившегося, по телефонным, телеграфным или электронным средствам связи Ространснадзор, его территориальные органы, владельцев железнодорожного подвижного состава)

1. Столкновение железнодорожного подвижного состава с другим железнодорожным подвижным составом;
2. Сход железнодорожного подвижного состава на перегоне и железнодорожной станции, при поездной или маневровой работе, экипировке или других передвижениях, не имеющих последствий, указанных в пункте I;
3. Затопление, пожар, нарушение целостности конструкций сооружений инфраструктуры, вызвавшие полный перерыв движения поездов хотя бы по одному из железнодорожных путей на перегоне на один час и более;
4. Происшествие, связанное с несанкционированным движением по железнодорожным путям автотракторной техники или столкновение железнодорожного подвижного состава с автотракторной техникой вне установленного железнодорожного переезда, не имеющие последствий, указанных в пункте I;
5. Столкновение железнодорожного подвижного состава с транспортным средством на железнодорожном переезде, не имеющее последствий, указанных в пункте I;
6. Происшествия при перевозке (транспортировке) опасных грузов (связанные с просыпанием (проливом) опасных грузов, возникшим вследствие повреждения вагона или контейнера, повреждения упаковки, неплотно закрытых люков вагона, дефекта (повреждения) котла вагона-цистерны, дефекта (повреждения) арматуры котла вагона-цистерны, дефекта (повреждения) сливного прибора вагона-цистерны, нанесшего ущерб жизни и здоровью людей, имуществу физических или юридических лиц, окружающей природной среде, приведшие к чрезвычайным ситуациям локального, муниципального, межмуниципального и регионального характера.

III. События

(требующие ежемесячной информации Ространснадзор и его территориальные органы об их количестве)

1. Прием или отправление поезда по неготовому маршруту;
2. Перевод стрелки под железнодорожным подвижным составом;
3. Отцепка вагона от пассажирского или пригородного поезда в пути следования;
4. Отмена отправления пассажирского поезда с железнодорожной станции отправления или высадка пассажиров из поезда на промежуточной железнодорожной станции из-за технической неисправности железнодорожного подвижного состава;
5. Повреждение или отказ локомотива, вызвавшие вынужденную остановку пассажирского поезда на перегоне или промежуточной железнодорожной станции, если дальнейшее движение поезда продолжено с помощью вспомогательного локомотива;
6. Отправление поезда с перекрытыми концевыми кранами;
7. Излом рельса под железнодорожным подвижным составом;
8. Саморасцеп автосцепок в поездах;
9. Отцепка вагона от грузового поезда в пути следования на перегонах или промежуточных железнодорожных станциях из-за нагрева букс;

10. **Отцепка вагона от поезда на промежуточной железнодорожной станции** из-за нарушения технических условий погрузки грузов, багажа или грузобагажа;
11. **Обрыв автосцепки** железнодорожного подвижного состава;
12. **Падение на железнодорожный путь деталей** железнодорожного подвижного состава;
13. **Наезд железнодорожного подвижного состава на механизмы**, оборудование и посторонние предметы (объекты);
14. **Несанкционированное движение железнодорожного подвижного состава** на маршрут приема, отправления поезда или на перегон;
15. **Проезд железнодорожным подвижным составом запрещающего сигнала** светофора или предельного столбика;
16. **Прием поезда на занятый железнодорожный путь;**
17. **Отправление поезда на занятый перегон;**
18. **Развал груза** в пути следования, который может угрожать безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;
19. **Излом (обрыв) литых деталей** железнодорожного подвижного состава (оси, осевой шейки или колеса, боковой рамы, надрессорной балки, хребтовой балки);
20. **Ложное появление на напольном светофоре разрешающего показания** сигнала вместо запрещающего или появление более разрешающего показания сигнала вместо показания, требующего продолжения следования поезда с уменьшенной скоростью.