УДК 622.331 : 625.31.656.05 (083.96)

Утверждено
Министерством топливной
промышленности РСФСР
25 октября 1984 г.

ИНСТРУКЦИЯ ПО ДВИЖЕНИЮ ПОЕЗДОВ НА УЗКОКОЛЕЙНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ ТОРФЯНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ

1. Основой организации движения поездов на железнодорожном транспорте торфяной промышленности является график движения, составленный в соответствии с утвержденным планом поставки торфа, а также с учетом движения пассажирских поездов и поездов с прочими грузами.

График утверждается начальником транспорта (Правила технической эксплуатации, п. 4.4.1).

2. Приемом, отправлением и пропуском поездов на каждом раздельном пункте может распоряжаться только один работник — дежурный по раздельному пункту, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, — дежурный поездной диспетчер.

3. Все операции по приему, отправлению и пропуску поездов, а также при производстве маневровой работы должны производиться четко, быстро, с точным выполнением Правил технической эксплуатации, Инструкции по сигнализации, настоящей Инструкции и техническо-распорядительного акта станции.

Все распоряжения по движению поездов и маневровой работе должны даваться кратко и ясно. Работник, давший распоряжение, должен каждый раз выслушать краткое повторение распоряжения и убедиться в том, что оно понято правильно.

4. Управление приборами сигнализации, централизации и блокировки, а также открытие и закрытие сигналов производится дежурным по раздельному пункту, а при диспетчерской централизации — дежурным поездным диспетчером.

5. Разрешение на занятие перегона там, где нет выходных сигналов, а также в случае отправления поезда при запрещающем показании выходного сигнала, вручается машинисту ведущего локомотива лично дежурным по раздельному пункту или через одного из работников, связанных с движением поездов, в порядке, установленном начальником транспорта и указанном в техническо-распорядительном акте станции.

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

6. О прибытии, отправлении или проследовании поезда дежурный

gost.e-ecolog.ru

по раздельному пункту обязан немедленно сообщить дежурному по соседнему раздельному пункту и поездному диспетчеру.

Об отправлении (проследовании) поезда сообщается по следующей форме:

Поезд № _____ отправился (проследовал) в _____ ч _____ мин.

При отправлении поездов с подталкивающими локомотивами (толкачами), длинносоставных и поездов, в составе которых имеются вагоны с людьми, негабаритными и опасными грузами, об этом сообщается в уведомлении.

О прибытии поезда сообщается по форме:

Поезд № _____ прибыл в _____ ч _____ мин.

Если поезд следовал с подталкивающим локомотивом, то в уведомлении добавляется — "с толкачом".

Время фактического отправления, прибытия или проследования каждого поезда дежурный по раздельному пункту должен отметить в настольном Журнале движения поездов.

7. О всех случаях неисправности путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи (в том числе обнаруженных при приеме дежурства) дежурный по раздельному пункту должен сделать запись в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ и связи и немедленно известить поездного диспетчера и работника, обслуживающего эти пути и устройства.

Об устранении неисправностей соответствующим работником делается отметка в журнале осмотра СЦБ, которая удостоверяется его подписью и подписью дежурного по раздельному пункту. Последний сообщает диспетчеру об устранении неисправностей.

При диспетчерской централизации порядок осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи устанавливается начальником транспорта.

8. Закрытие и открытие перегонов или путей, а также переход с одних средств сигнализации и связи на другие производятся на основании приказа дежурного поездного диспетчера.

9. Дежурный поездной диспетчер — единственный руководитель движения поездов, который отвечает за выполнение графика движения поездов на обслуживаемом им участке. Его приказы подлежат безоговорочному выполнению работниками, непосредственно связанными с движением поездов.

Указания по использованию технических средств для обеспечения заданных размеров движения дежурному поездному диспетчеру могут давать старший диспетчер, начальник отдела эксплуатации (его заместители), а в отдельных случаях — руководители транспорта.

Запрещается давать оперативные указания по движению поездов помимо дежурного поездного диспетчера.

10. Движение поездов производится с использованием устройств СЦБ и средств связи:

автоматической блокировки;

полуавтоматической блокировки;

диспетчерской централизации;

электрожезлового способа;

системы телефонной связи с выдачей и без выдачи путевых телефонограмм;

системы поездных приказов диспетчера;

системы письменных извещений.

1. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКЕ

1.1. При автоматической блокировке:

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

если после остановки поезда перед проходным светофором с красным огнем, а также с непонятным показанием или погасшими огнями машинист видит или знает, что впереди лежащий блок-участок занят поездом, ему запрещается продолжать движение до тех пор, пока блок-участок не освободится. Если же машинист не знает о нахождении на впереди лежащем блок-участке поезда, он должен после остановки отпустить автотормоза и, если за это время на светофоре не появится разрешающего сигнала, продолжать движение с особой бдительностью до следующего светофора со скоростью не более 15 км/ч и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие;

если следующий проходной светофор будет в таком же положении, движение поезда после остановки продолжается в том же порядке;

при погасших сигналах на двух светофорах перегона и более, при прекращении действия автоблокировки и при отправлении поезда по неправильному пути на двухпутных участках пользование автоблокировкой на этом пути должно быть прекращено и отправление поезда производится по системе телефонных сношений;

при перерыве действия связи, но при исправном действии автоблокировки на двухпутных участках движение производится по сигналам автоблокировки;

отправление со станции пассажирских поездов и за ними грузовых поездов при одном свободном блок-участке (наличие желтого огня на выходном светофоре) запрещается.

Прием и отправление поездов

1.2. Перед приемом поезда дежурный по раздельному пункту заблаговременно приготовляет маршрут для его приема и открывает входной светофор.

При проходе поездом входного светофора последний автоматически закрывается, и дежурный по раздельному пункту ставит сигнальную рукоятку в нормальное положение.

1.3. Перед отправлением поезда дежурный по раздельному пункту приготовляет маршрут для его следования и открывает выходной светофор.

На однопутных участках перед отправлением поезда дежурный по раздельному пункту обязан согласовать отправление поезда с дежурным поездным диспетчером и получить согласие дежурного по соседнему раздельному пункту.

При проходе отправившимся поездом выходного светофора последний автоматически закрывается, и дежурный по раздельному пункту переводит в нормальное положение сигнальную рукоятку.

1.4. Отправление поезда для выполнения работ на перегоне производится обычным порядком по сигналам автоматической блокировки. Об остановке этого поезда на перегоне машинисту выдается письменное предупреждение с указанием места производства работ (километра) и времени возвращения на раздельный пункт.

Обратное следование поезда производится по ключу-жезлу, который вручается кондуктору перед отправлением поезда с раздельного пункта для передачи машинисту по окончании работ на перегоне.

1.5. Отправление и следование поезда с подталкивающим локомотивом на протяжении всего перегона производится по сигналам автоматической блокировки.

Если подталкивающий локомотив возвращается на раздельный пункт отправления, следование поезда производится по сигналам автоматической блокировки, а для возвращения локомотива машинисту вручается ключ-жезл.

Прием на раздельный пункт возвращающегося с перегона подталкивающего локомотива или поезда после окончания работ производится по разрешающему показанию ручного сигнала дежурного по раздельному пункту в порядке, установленном начальником транспорта.

1.6. При наличии на раздельном пункте аппаратов управления, не оборудованных ключом-жезлом, отправление поезда для выполнения работ на перегоне или поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся с перегона на раздельный пункт, производится по системе телефонной связи с закрытием перегона.

1.7. Отправление на перегон автодрезин несъемного типа производится по сигналам автоблокировки на общих основаниях.

Съемные подвижные единицы (дрезины и путевые вагончики), работающие на участках, оборудованных автоблокировкой, должны иметь изоляцию колесных пар, чтобы не нарушать автоблокировки.

Порядок действий при неисправности автоматической блокировки

1.8. При неисправности выходного светофора на двухпутном участке дежурный по раздельному пункту, выждав время, необходимое для прохода поездом двух блок-участков, отправляет поезд при запрещаю-

щем показании выходного светофора с выдачей машинисту разрешения на бланке зеленого цвета (с заполнением пункта I разрешения). Это разрешение дает право на отправление поезда при закрытом выходном светофоре и следование его до первого проходного светофора со скоростью не более 15 км/ч, а далее — по сигналам автоматической блокировки.

Отправление поездов с путей, не имеющих выходных светофоров, производится так же, как и при неисправности выходного светофора с выдачей машинисту разрешения на бланке зеленого цвета (с заполнением пункта I разрешения).

Таким же порядком производится отправление с раздельного пункта поезда, голова которого перекрывает выходной сигнал.

1.9. Если на выходном светофоре вместо зеленого огня зажигается разрешающий желтый огонь, то дежурный по раздельному пункту отправляет поезд по желтому огню с выдачей машинисту разрешения на бланке зеленого цвета (с заполнением пункта I разрешения), дающего право следования до первого проходного светофора со скоростью не более 15 км/ч, а далее — по сигналам автоматической блокировки.

1.10. При исправном действии автоматической блокировки, но неисправности контрольных приборов (повторителей светофора и др.) дежурный по раздельному пункту впредь до их исправления производит движение по автоматической блокировке.

1.11. К неисправностям, при которых действие автоматической блокировки должно быть прекращено, относятся:

погасшие сигналы на двух светофорах на перегоне или более;

наличие разрешающего огня на проходном светофоре при занятом блок-участке;

невозможность смены направления на однопутном участке.

Во всех указанных случаях приказом дежурного поездного диспетчера действие автоблокировки прекращается и движение поездов устанавливается по системе телефонной связи.

1.12. При неисправности автоматической блокировки и диспетчерской связи переход на систему телефонной связи производится в следующем порядке.

Дежурный по раздельному пункту, обнаружив неисправность автоматической блокировки или получив об этом сообщение от дежурного по соседнему раздельному пункту, требует от него поездной телефонограммы-извещения о прибытии последнего отправленного по автоблокировке поезда и, получив его, подает на этот раздельный пункт телефонограмму следующего содержания:

Автоблокировка (в каком-то направлении не действует). Движение поездов устанавливается по системе телефонной связи (подпись).

1.13. После прекращения пользования автоматической блокировкой и перехода на систему телефонной связи машинистам локомотивов выдаются разрешения на бланке зеленого цвета (с заполнением пункта II разрешения).

Корешок разрешения № _____

Станция (штемпель)

I

Разрешаю поезду № _____ отправиться со станции _____ по _____ пути при запрещающем показании (или желтом огне) выходного светофора и следовать до первого проходного (выходного) светофора со скоростью не более 15 км/ч и далее — по сигналам автоблокировки.

II

Разрешаю поезду № _____ отправиться со станции _____ по _____ пути при закрытом выходном светофоре и следовать до станции _____ _____ до _____ км с возвращением обратно (ненужное зачеркнуть)

Разрешение № _____

"____" _____ 19 ____ г

I

Разрешаю поезду _____ отправиться со станции _____ по _____ пути при запрещающем показании (или желтом огне) выходного светофора и следовать до первого проходного (выходного) светофора со скоростью не более 15 км/ч и далее — по сигналам автоблокировки.

II

Разрешаю поезду № _____ отправиться со станции _____ по _____ пути при закрытом выходном светофоре и следовать до станции _____ _____ до _____ км с возвращением обратно (ненужное зачеркнуть).

1.14. При неисправности автоматической блокировки и переходе на систему телефонной связи допускается отправление поездов с разграничением времени. Перечень перегонов и порядок движения поездов при неисправности автоблокировки с разграничением времени устанавливается начальником транспорта.

1.15. Движение поездов по автоматической блокировке при неисправности диспетчерской связи возобновляется приведенным ниже порядком.

Дежурный по раздельному пункту на основании записи об устранении неисправности или соответствующего извещения, полученного от соседнего раздельного пункта, при свободном перегоне подает телефонограмму следующего содержания:

Неисправность автоблокировки (по такому-то пути) устранена в _____ ч _____ мин Движение поездов восстановлено по автоматической блокировке (подпись).

1.16. При перерыве всех видов связи и неисправности автоматической блокировки движение поездов производится по системе письменных извещений.

2. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ ПОЛУАВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКЕ

Прием и отправление поездов

2.1. При полуавтоматической блокировке:

разрешение на занятие поездом перегона служит разрешающее показание выходного светофора;

на однопутных участках для открытия выходного светофора необходимо предварительно получить по блок-аппарату от дежурного по соседнему раздельному пункту, на который отправляется поезд, блокировочный сигнал "Согласие" или переключить блок-систему на соответствующее направление движения.

2.2. Перед приемом поезда дежурный по раздельному пункту заблаговременно приготовляет маршрут приема и открывает входной сигнал.

Убедившись в прибытии поезда в полном составе, дежурный закрывает входной сигнал (ставит сигнальный рычаг или рукоятку в нормальное положение), подает на раздельный пункт отправления звонковый сигнал "Внимание", а по блок-аппарату — сигнал "Прибытие".

2.3. О прибытии поезда, следовавшего с подталкивающим локомотивом, дежурный подает блокировочный сигнал "Прибытие" только после прибытия подталкивающего локомотива.

Если поезд прибыл без подталкивающего локомотива (отстал от поезда), дежурный закрывает входной сигнал, но сигнала "Прибытие" не подает до прибытия подталкивающего локомотива.

2.4. В случае приема поезда при запрещающем показании входного сигнала дежурный по раздельному пункту после входа поезда на путь приема открывает и снова закрывает входной сигнал, снимает пломбу с педальной замычки, освобождает ее вручную и подает сигнал "Прибытие".

При релейной полуавтоматической блокировке сигнал "Прибытие" подается после предварительного срыва пломб и нажатия кнопки реле прибытия; при этом не требуется открывать и закрывать входной сигнал. О срыве пломбы с педальной замычки или кнопки делается запись в журнале осмотра СЦБ.

На аппаратах, оборудованных счетчиками искусственного срабатывания педальных замычек или искусственного срабатывания реле прибытия (при релейной полуавтоматической блокировке), последние не пломбируются. Каждый случай искусственного срабатывания педальной замычки или реле регистрируется счетчиком.

2.5. Независимо от действия педальной замычки или других устройств, контролирующих прибытие поездов, дежурный по раздельному пункту обязан перед подачей блокировочного сигнала "Прибытие" убедиться в фактическом прибытии или проследовании поезда в полном составе.

О прибытии поезда в полном составе дежурный по раздельному

пункту убеждается по наличию поездного сигнала на последнем хвостовом вагоне — лично или по докладу дежурного стрелочного поста и других работников в порядке, установленном начальником транспорта и указанном в техническо-распорядительном акте данного раздельного пункта.

2.6. Перед отправлением поезда дежурный по раздельному пункту, приготовив маршрут отправления, открывает выходной сигнал; после выхода поезда со станции закрывает выходной сигнал (ставит сигнальный рычаг или рукоятку в нормальное положение), подает на соседний раздельный пункт звонковый сигнал "Внимание" и затем блокировочный сигнал "Отправление" (при релейной полуавтоматической блокировке сигнал отправления подается автоматически при открытии выходного сигнала).

На станциях, имеющих исполнительные посты, дежурный по раздельному пункту дает сигнал "Отправление" по блок-аппарату и одновременно блокировочный сигнал, разрешающий исполнительному посту открывать выходной сигнал.

Независимо от наличия блокировочного сигнала "Прибытие" при исправном действии телефонной блокировочной связи дежурный по раздельному пункту открывает выходной сигнал и отправляет поезд лишь после получения от дежурного по соседнему раздельному пункту уведомления по телефону о прибытии ранее отправленного поезда.

2.7. Если после открытия выходного сигнала поезд почему-либо не будет отправлен, дежурный по раздельному пункту обязан закрыть выходной сигнал, сделать об этом запись в настольном журнале движения поездов и сообщить на соседний раздельный пункт о задержке поезда.

Отправление задержанного или другого поезда того же направления дежурный производит при закрытом выходном сигнале по разрешению на бланке зеленого цвета (с заполнением пункта I разрешения) с подачей сигнала "Отправление" по блок-аппарату (на станциях без исполнительных постов) и уведомлением соседнего раздельного пункта об отправлении поезда. Следующие поезда отправляются по сигналам блокировки.

Разрешение на бланке зеленого цвета (с заполнением пункта I разрешения) выдается машинисту ведущего локомотива также при самопроизвольном перекрытии выходного сигнала (вследствие ложного показания занятости изолированной секции, перегорания электролампочки и др.) при исправном действии блокировки.

2.8. Если после открытия выходного сигнала на станции однопутного участка появится необходимость задержать поезд и отправить на перегон поезд встречного направления, выходной сигнал закрывается, пользование полуавтоматической блокировкой прекращается и движение поездов устанавливается по системе телефонной связи. В этом случае машинистам поездов, следующих во встречном направлении, выдаются путевые телефонограммы на право занятия перегона с отметкой о прекращении действия блокировки.

Действие полуавтоматической блокировки восстанавливается при последующем отправлении на перегон ранее задержанного или другого поезда, следующего в том же направлении, причем этот поезд отправляется по разрешению на бланке зеленого цвета (с заполнением пункта I разрешения).

2.9. Отправление поездов с путей, не имеющих выходных сигналов, на станциях, где нет зависимости между стрелками и сигналами, производится по открытому выходному сигналу главного пути с выдачей машинисту разрешения на бланке зеленого цвета (с заполнением пункта II разрешения). В этих случаях одновременно принимать поезд, следующий в том же направлении, на главный путь запрещается, а при стоянке поезда на главном пути машинист этого поезда перед открытием выходного сигнала должен быть предупрежден о предстоящем отправлении поезда с бокового пути.

2.10. Отправление поездов на однопутных и двухпутных участках (по правильному пути) с возвращением с перегона на станцию отправления производится при закрытом выходном сигнале с выдачей машинисту ключа-жезла на право проезда закрытого выходного сигнала и возвращения на станцию отправления.

На однопутных участках перед отправлением поезда на перегон с возвращением на станцию, кроме того, должен быть установленным порядком получен по блок-аппарату блокировочный сигнал "Согласие", от станции, в сторону которой отправляется поезд, или блок-система должна быть переключена на соответствующее направление движения.

2.11. Об остановке поезда на перегоне машинисту выдается письменное предупреждение с указанием места производства работ и времени возвращения на станцию.

По прибытии поезда на станцию машинист возвращает ключ-жезл дежурному, который вкладывает его в аппарат, и по телефону уведомляет дежурного по соседнему раздельному пункту о возвращении поезда.

2.12. Если блок-аппарат не оборудован ключом-жезлом, то для отправления поезда с возвращением на станцию отправления пользование блокировкой прекращается и движение поездов устанавливается по системе телефонной связи. В этом случае поезда отправляются при закрытом выходном сигнале с выдачей машинисту на двухпутных участках разрешения на бланке зеленого цвета (с заполнением пункта I разрешения), а на однопутных участках — путевой телефонограммы.

Действие блокировки восстанавливается после возвращения поезда с перегона.

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

2.14. Если блок-аппарат не оборудован ключом-жезлом, отправление поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся на стан-

цию отправления, производится по системе телефонной связи с прекращением действия блокировки.

Для возвращения с перегона на станцию отправления машинисту подталкивающего локомотива выдается: на двухпутных участках — разрешение зеленого цвета (с заполнением пункта I разрешения), а на однопутных — путевая телефонограмма.

Действие блокировки восстанавливается после получения уведомления о прибытии поезда на соседнюю станцию и возвращения подталкивающего локомотива.

2.15. При необходимости отправления поездов вслед действие полуавтоматической блокировки прекращается и поезда отправляются по системе телефонной связи с выдачей машинистам путевых телефонограмм как на двухпутных, так и однопутных участках.

2.16. Порядок следования поездов по перегонам, имеющим путевые посты (блок-посты), устанавливается начальником транспорта в зависимости от системы устройства и взаимозависимости между стрелками и сигналами.

Движение поездов при неисправности полуавтоматической блокировки

2.17. К неисправностям, при которых действие полуавтоматической блокировки прекращается, относятся:

невозможность закрытия выходного или проходного сигналов;

невозможность открытия сигнала (установки в соответствующее положение сигнального рычага или рукоятки) при свободном перегоне;

самопроизвольное получение блокировочных сигналов;

невозможность подачи или получения блокировочных сигналов;

отсутствие пломб на блок-аппарате (за исключением пломб на педальной замычке или кнопке реле прибытия).

Во всех указанных случаях, а также при выполнении работ по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене блокировочных устройств и других работ, вызывающих временное прекращение действия устройств, блокировка закрывается и движение поездов устанавливается по системе телефонной связи.

При осмотре блок-аппарата электромонтером СЦБ действие блокировки не прекращается. В течение времени, пока блок-аппарат открыт, дежурный по раздельному пункту и электромонтер СЦБ тщательно следят и проверяют правильность работы блок-аппаратов.

Перед вскрытием блок-аппарата для осмотра, а также после окончания осмотра и опломбирования электромонтер СЦБ делает соответствующую запись в журнале осмотра СЦБ.

Перед закрытием блок-аппарата и его опломбированием после окончания осмотра, регулировки и смазки электромонтер СЦБ совместно с дежурным по раздельному пункту сверяют по журналу движения поездов и по телефону с дежурными по соседним раздельным пунктам соот-

ветствие показаний на блок-аппарате состоянию перегонов и после этого пломбируют блок-аппарат.

2.18. Переход на систему телефонной связи, а также восстановление движения поездов по блокировке осуществляются по приказу дежурного поездного диспетчера после предварительной проверки через дежурных по раздельным пунктам, свободен ли перегон.

При неисправности диспетчерской связи переход на систему телефонной связи при движении поездов и восстановление действия блокировки производятся в порядке, указанном в п п. 1.12 и 1.15 настоящей Инструкции.

2.19. После прекращения действия блокировки и перехода на систему телефонной связи машинистам поездов выдаются для следования до соседнего раздельного пункта: на двухпутных участках — разрешение на бланке зеленого цвета (с заполнением пункта I разрешения), а на однопутных — путевая телефонограмма с отметкой вверху бланка: "Блокировка не действует".

2.20. При неисправности педальной замычки (или других устройств, контролирующих прибытие поезда) движение поездов производится по блок-системе. В этих случаях дежурный по раздельному пункту, убедившись в прибытии поезда в полном составе, искусственно приводит в действие педальную замычку или кнопку реле прибытия и после этого подает блокировочный сигнал "Прибытие" или "Отправление".

О всех случаях искусственного приведения в действие замычки (или кнопки) дежурный по раздельному пункту обязан известить поездного диспетчера и сделать запись в настольном журнале СЦБ. О срыве пломбы и прекращении нормального действия педальной замычки или реле прибытия дежурный по раздельному пункту, кроме того, должен сделать запись в журнале осмотра СЦБ и вызвать электромонтера СЦБ для исправления педали и наложения пломбы.

При наличии счетчиков, регистрирующих искусственное срабатывание педальных замычек или кнопок реле прибытия, дежурные по раздельным пунктам во время приема и сдачи дежурств обязаны проставлять в настольном поездном журнале показания этих счетчиков.

2.21. При неисправности блокировочной телефонной связи дежурный по раздельному пункту обязан внимательно следить за показаниями контрольных ламп релейной полуавтоматической блокировки. В этом случае уведомления о движении поездов производятся через диспетчера или по другим средствам связи, находящимся в распоряжении дежурного по раздельному пункту.

2.22. При неисправности блокировки и телефонной блокировочной связи движение поездов производится с помощью поездной диспетчерской связи. В этих случаях машинистам поездов на двухпутных участках выдаются разрешения на бланке зеленого цвета (с заполнением пункта I разрешения) на право следования при закрытом выходном сигнале до соседнего раздельного пункта, оборудованного поездной диспетчерской связью. На однопутных участках машинистам поездов выдаются путевые телефонограммы.

Корешок разрешения № _____

Станция (штемпель)

"_____" _____ 19 ____ г.

Разрешение выдано на поезд № _____ с заполнением пункта _____

Дежурный по $\frac{\text{блок-посту}}{\text{станции}}$

Разрешение № _____

Станция (штемпель)

"_____" _____ 19 _____ г.

I

Разрешаю $\frac{\text{поезду}}{\text{толкачу поезда}}$ № _____ отправиться с _____ пути станции _____ блок-поста _____ по _____ пути при закрытом $\frac{\text{выходном}}{\text{проходном}}$ сигнале и следовать до входного (проходного) сигнала $\frac{\text{блок-поста}}{\text{станции}}$ _____ до _____ км с возвращением обратно.

Прибытие последнему поезду № _____ получено.

II

Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути станции по открытому выходному (групповому) сигналу _____ с _____ пути.

Дежурный по $\frac{\text{блок-посту}}{\text{станции}}$ (ненужное зачеркнуть)

(Бланк зеленого цвета)

2.23. Движение поездов по неправильному пути производится по приказу дежурного поездного диспетчера с переходом на систему телефонной связи согласно правилам однопутного движения.

2.24. При необходимости перекрытия одного из путей двухпутного перегона с установлением однопутного движения по оставшемуся свободному пути пользование блок-системой прекращается и движение поездов осуществляется по системе телефонной связи с выдачей машинистам поездов путевых телефонограмм.

При установлении на оставшемся пути одностороннего движения в правильном направлении действие полуавтоматической блокировки на этом пути сохраняется.

3. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИЕЙ

3.1. При движении поездов на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, средством сигнализации и связи является автоматическая блокировка.

У входных и выходных сигналов раздельных пунктов устанавливаются телефоны диспетчерской связи для передачи распоряжений дежурного поездного диспетчера машинисту или кондуктору поезда.

Управление всеми станционными сигналами и стрелками на участках осуществляется дежурным поездным диспетчером. Положение стрелок и сигналов, а также состояние изолированных путей, стрелочных участков и перегонов контролируется дежурным поездным диспетчером по табло на аппарате управления.

Все распоряжения, касающиеся движения поездов и маневровой работы, дежурный поездной диспетчер передает по телефону или радиосвязи непосредственно машинисту или кондуктору.

Маневровая работа на промежуточных раздельных пунктах производится под руководством кондуктора (помощника машиниста).

3.2. Для производства маневров отдельные стрелки могут быть переданы дежурным поездным диспетчером на местное управление. Перевод таких стрелок осуществляется кондуктором или лицом, его заменяющим.

Прием и отправление поездов

3.3. Перед приемом поезда на станцию дежурный поездной диспетчер, убедившись по показаниям световой схемы в том, что пути приема и стрелочные участки свободны, устанавливает маршруты приема. Фактический перевод стрелок и открытие входного сигнала проверяются по соответствующим контрольным приборам на табло центрального аппарата.

3.4. Перед отправлением поезда дежурный поездной диспетчер, убедившись по показаниям в том, что стрелочные участки и перегон свободны, устанавливает маршрут отправления.

Фактический перевод стрелок и открытие выходного сигнала проверяются по соответствующим контрольным приборам.

3.5. Отправление хозяйственных поездов для выполнения работ на перегоне и прибытия на соседнюю станцию, а также поездов с подталкивающими локомотивами, следующими на протяжении всего перегона, производится обычным порядком по сигналам автоблокировки. Машинисту хозяйственного поезда выдается регистрируемый приказ дежурного поездного диспетчера с указанием места производства работ и времени прибытия на соседнюю станцию.

3.6. Отправление на перегон хозяйственного поезда или поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся на станцию отправления, производится по сигналам автоблокировки с выдачей машинисту подталкивающего локомотива ключа-жезла на право обратного следования с перегона. Если станционные аппараты не оборудованы ключом-жезлом, пользование автоблокировкой должно быть прекращено, а движение поездов установлено по системе поездных приказов диспетчера.

3.7. Если после открытия входного или выходного сигнала возникнет необходимость изменения маршрута, дежурный поездной диспетчер, закрыв соответствующий сигнал и сообщив об этом машинисту, может приступить к изменению маршрута и вторично открыть сигнал,

лишь убедившись в том, что поезд задержан у входного сигнала или на пути отправления.

Производство маневров

3.8. Перевод стрелок, переданных диспетчером на местное управление, при маневрах производится кондуктором или другим работником в порядке, установленном начальником транспорта.

Работник, переводящий стрелки, после каждого перевода должен по контрольным лампочкам на щитке местного управления или по положению остряков убедиться в правильности перевода.

3.9. Запрещается переводить стрелку со щитка местного управления до полного освобождения стрелочного изолированного участка, а там, где не включена в зависимость изоляция стрелки, — до фактического освобождения стрелочных остряков от подвижного состава.

3.10. По окончании маневров стрелочные и маневровые рукоятки, а также ключ местного управления устанавливаются в нормальное положение. Руководитель маневров докладывает об окончании работы дежурному поездному диспетчеру, который вновь принимает стрелки на централизованное управление.

3.11. Щитки местного управления должны быть постоянно заперты.

Перечень работников, которым разрешается открывать щитки местного управления для использования или осмотра, а также порядок выдачи и хранения ключей от щитков устанавливаются начальником транспорта.

Порядок действий при неисправности устройств диспетчерской централизации

3.12. При неисправности входного светофора поезд вводится на станцию при запрещающем показании сигналов по регистрируемому приказу дежурного поездного диспетчера, который передается машинисту по радиосвязи или телефону по форме:

Входной светофор не открывается Разрешаю ввести поезд № _____ на станцию _____ на _____ путь при запрещающем показании входного светофора.
Диспетчер (подпись) _____

При приеме поезда на станцию по приказу дежурного поездного диспетчера машинист должен следовать со скоростью не более 10 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

3.13. При неисправности выходного светофора и при отсутствии на перегоне встречных поездов отправление поезда производится по регистрируемому приказу дежурного поездного диспетчера, передаваемому машинисту по радиосвязи или телефону по форме:

Разрешаю поезду № _____ отправиться со станции _____ с _____ пути при запрещающем показании выходного светофора.
Диспетчер (подпись) _____

При наличии приказа машинист имеет право отправиться со станции и следовать со скоростью не более 15 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие, до первого проходного светофора, а далее следовать по сигналам автоблокировки.

3.14. При невозможности перевода стрелки с центрального аппарата неисправная стрелка выключается из централизации и переводится на ручное управление. Выключение стрелки и перевод ее на ручное управление оформляются приказом дужурного поездного диспетчера.

3.15. При неисправности стрелочных изолированных участков, рельсовых цепей, кодового управления одной или нескольких станций, автоматической блокировки движение поездов на участках переводится на систему поездных приказов диспетчера, что оформляется регистрируемым приказом.

3.16. При перерыве действия всех установленных средств сигнализации и связи движение поездов на однопутных участках производится по системе письменных извещений, а на двухпутных — с разграничением времени, необходимым для проследования поездом перегона между станциями. Порядок обеспечения дежурств по приему и отправлению поездов при перерыве всех видов связи устанавливается начальником транспорта.

3.17. Для конкретного участка начальником транспорта положения настоящей Инструкции могут быть уточнены и дополнены применительно к местным условиям.

4. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ ЭЛЕКТРОЖЕЗЛОВОЙ СИСТЕМЕ

4.1. При электрожезловой системе:

разрешением на занятие перегона служит жезл данного перегона, вручаемый дежурным по раздельному пункту машинисту поезда;

все переговоры по телефону, связанные с движением поездов, а также извлечение и вложение жезлов, выдача и получение их производятся дежурным по раздельному пункту.

При установке жезловых аппаратов в помещениях стрелочных постов извлечение и вложение жезлов, выдача и получение их могут производиться дежурным стрелочного поста с разрешения дежурного по раздельному пункту;

машинист, получив жезл, обязан убедиться в принадлежности его к перегону, на который отправляется поезд.

4.2. Запрещается:

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

хранить действующие жезлы не вложенными в жезловой аппарат;

провозить жезл на соседний перегон;

передавать жезл без пропуска через жезловой аппарат на перегонах, где жезловые аппараты имеют ключи-жезлы.

4.3. Обмен жезлов производится со стороны помещения дежурного по раздельному пункту. При передаче жезлов вручную они должны быть вложены в специальные жезлоподаватели.

На поезда, пропускаемые безостановочно, вручение жезлов должно производиться на входном посту или у оси пассажирского здания.

4.4. Дежурному по раздельному пункту разрешается передавать без пропуска через жезловой аппарат жезл, полученный на путях с прибывшего поезда, отправляемому на тот же перегон поезду с предварительного согласия дежурного по раздельному пункту, на который отправляется поезд.

4.5. При прекращении действия жезловой системы движение поездов производится по системе телефонной связи; при неисправности линии телефонной связи, но при исправном действии диспетчерской селекторной связи — по селекторной связи, а при перерыве всех видов связи — по системе письменных извещений.

4.6. Каждый жезл должен иметь порядковый номер, серию и наименование раздельных пунктов, ограничивающих перегон. Жезловому аппарату каждого перегона должна соответствовать своя серия жезлов, которые не могут быть вложены в аппараты соседних перегонов.

4.7. В обоих жезловых аппаратах раздельных пунктов, ограничивающих перегон, при отсутствии на перегоне поездов должно быть в сумме четное число жезлов (обычно от 20 до 40).

4.8. Жезлы применяются как неразвинчивающиеся, так и развинчивающиеся на две части. Развинчивающимися жезлами должны снабжаться раздельные пункты, на которых разрешается отправление поездов вслед и поездов с подталкивающим локомотивом на протяжении всего перегона. Одна часть развинчивающегося жезла должна иметь надпись "жезл", а другая — "билет".

4.9. Из обоих жезловых аппаратов одного перегона можно извлечь одновременно только один жезл при условии разрешения дежурного по соседнему раздельному пункту и при наличии в обоих аппаратах в сумме четного числа жезлов.

4.10. Если число жезлов в аппарате одного раздельного пункта станет менее четверти общего числа их в обоих аппаратах перегона, то дежурный этого раздельного пункта лично или через дежурного поездного диспетчера уведомляет электромонтера СЦБ о необходимости регулировки числа жезлов.

Электромонтер СЦБ обязан явиться к дежурному по соседнему раздельному пункту и в его присутствии распломбировать, вскрыть жезловой аппарат и изъять соответствующее (обязательно четное) число жезлов; электромонтер СЦБ совместно с дежурным по раздельному пункту делают соответствующую запись в журнале осмотра СЦБ.

4.11. Изъятые жезлы доставляются электромонтером СЦБ дежурному по раздельному пункту, сделавшему уведомление о необходимости регулировки числа жезлов. В присутствии дежурного по раздельному

пункту они должны быть вложены в аппарат. О вложении жезлов в аппарат электромонтер СЦБ совместно с дежурным по раздельному пункту делают соответствующую запись в журнале осмотра СЦБ.

Отправление поезда

4.12. Для отправления поезда дежурный по раздельному пункту запрашивает по телефону согласие дежурного по соседнему раздельному пункту, на который отправляется поезд, по форме:

Могу ли отправить поезд № _____.

Если препятствий нет, дежурный раздельного пункта приема дает по телефону согласие по форме:

Ожидаю поезд № _____ , и разрешает вынуть жезл, дежурный по раздельному пункту отправления обязан записать его номер в настольный журнал движения поездов и вручить жезл машинисту отправляемого поезда.

4.13. Если после выдачи жезла на отправление поезда последний по каким-либо причинам отправлен не будет, дежурный по раздельному пункту отправления обязан отобрать выданный жезл, вложить его в аппарат, уведомить об этом по телефону дежурного по соседнему раздельному пункту и сделать отметку в журнале движения поездов:

Поезд № _____ задержан.

4.14. При отправлении поезда или одиночного локомотива с последующим возвращением на раздельный пункт отправления машинисту поезда или локомотива вручается жезл обычным порядком с письменным предупреждением о месте остановки и времени возвращения. Дежурный по соседнему раздельному пункту уведомляется по телефону как об отправлении, так и возвращении поезда на раздельный пункт отправления.

4.15. При необходимости отправления поезда на перегон для перевода состава на ответвление, не обслуживаемое постом, с последующим возвращением поезда или локомотива на раздельный пункт отправления или с дальнейшим следованием до соседней станции машинисту или кондуктору поезда вручается жезл обычным порядком с выдачей предупреждения о месте и продолжительности остановки на ответвлении. Дежурный по соседнему раздельному пункту извещается по телефону как об отправлении, так и возвращении поезда (или локомотива) на раздельный пункт отправления.

4.16. При необходимости отправления поезда для выполнения работы на ответвлении и в случае выхода поезда с ответвления на перегон, оборудованный электрожезловой системой, действие электрожезловой системы прекращается и движение поездов производится в соответствии с п.п. 5.30 и 5.31 настоящей Инструкции.

4.17. При отправлении поезда вслед, а также подталкивающего локомотива на протяжении всего перегона дежурный по раздельному

пункту, получив на это согласие дежурного раздельного пункта приема и вынув из аппарата жезл, обязан передать часть жезла с надписью "билет" машинисту первого отправляемого поезда, а машинисту поезда, идущего вслед, — вторую часть жезла с надписью "жезл". Об отправлении как первого, так и второго поезда дежурный по раздельному пункту уведомляет дежурного по соседнему раздельному пункту.

4.18. Если отправление второго поезда почему-либо не состоится, то действие жезловой системы прекращается и движение поездов устанавливается по системе телефонной связи. В этом случае одна часть жезла пересылается машинистом первого отправляемого поезда дежурному по соседнему раздельному пункту для соединения со второй частью и вложения в аппарат, о чем делается запись в настольном журнале.

Прием поездов

4.19. Перед прибытием поезда дежурный по раздельному пункту приготовляет маршрут приема и открывает входной сигнал.

4.20. Дежурный по раздельному пункту встречает каждый прибывающий поезд и лично получает жезл от машиниста, если это не поручено стрелочному посту.

4.21. Дежурный по раздельному пункту, получив от машиниста жезл, должен убедиться в прибытии поезда в полном составе, проверить принадлежность жезла к перегону, с которого прибыл поезд, записать номер жезла в настольный журнал движения поезда, а затем вложить жезл в аппарат.

4.22. По прибытии на раздельный пункт поезда, за которым вслед идет другой поезд, дежурный, приняв первую часть жезла ("билет"), сообщает дежурному по раздельному пункту отправления о прибытии первого поезда; по прибытии второго поезда он соединяет вторую часть жезла с первой, вкладывает жезл в аппарат и уведомляет дежурного по раздельному пункту отправления о прибытии второго поезда.

Движение поездов при неисправности жезловой системы

4.23. Неисправностями жезловой системы считаются:

отсутствие возможности вложить жезл в аппарат или вынуть его из аппарата;

недостача в обоих аппаратах перегона одного жезла вследствие его утери;

отсутствие пломб на жезловом аппарате или индукторе;

возможность вращения ручки индуктора в обратную сторону вместе с якорем;

отклонение стрелки амперметра жезлового аппарата или получение звонка в то время, когда соседняя станция не посылает ток.

4.24. Во всех указанных случаях неисправности жезловой системы, а также при ремонте, проведении работ по переустройству, переносе и замене жезловых аппаратов пользование жезловой системой прекращается и движение поездов устанавливается по системе телефонной связи.

Переход на другой способ связи, а также восстановление основного способа связи по движению поездов осуществляются согласно приказу дежурного поездного диспетчера после предварительной проверки через дежурных по раздельным пунктам свободности перегона и наличия жезлов в аппаратах.

4.25. При неисправности жезловой телефонной связи, но исправном действии жезловых аппаратов движение поездов производится по электрожезловой системе с переговорами по поездной диспетчерской связи.

4.26. При неисправности поездной диспетчерской связи дежурный по раздельному пункту, обнаружив неисправность жезловой системы, делает об этом запись в журнале осмотра СЦБ и передает дежурному по соседнему раздельному пункту телефонограмму следующего содержания:

Жезловая система неисправна. Последним отправлен к Вам поезд № _____ жезлов имею _____ штук. Последним прибыл поезд № _____. Прошу перейти на систему телефонной связи (подпись).

Дежурный по соседнему раздельному пункту проверяет по сообщенным и своим данным число жезлов и, если в обоих аппаратах их сумма будет четной, отвечает телефонограммой следующего содержания:

Последним прибыл от Вас поезд № _____, жезлов имею _____ штук. Перегон свободен. Устанавливаю движение по системе телефонной связи (подпись).

4.27. После исправления жезловой системы, но при неисправной диспетчерской поездной связи дежурный по раздельному пункту передает на соседний раздельный пункт поездную телефонограмму:

Действие жезловой системы восстановлено в _____ ч _____ мин. Последним прибыл поезд № _____, последним отправлен к Вам поезд № _____, прошу перейти на движение по жезлам (подпись).

Дежурный по соседнему раздельному пункту, убедившись в отсутствии на перегоне поездов, отвечает:

Последним прибыл от Вас поезд № _____. Последним отправлен к Вам поезд № _____. Перегон свободен. Движение восстанавливается по жезлам (подпись).

О восстановлении работы жезловых аппаратов делается отметка в журнале осмотра СЦБ.

4.28. Если с соседнего раздельного пункта нет ответа на вызов по всем видам связи в течение 15 мин, движение поездов устанавливается по системе письменных извещений.

Утеря жезла

4.29. Дежурный по раздельному пункту, обнаружив утерю жезла, делает запись в журнале осмотра СЦБ и докладывает дежурному поездному диспетчеру. Проверив свободность перегона и фактическое наличие жезлов в аппаратах раздельных пунктов, ограничивающих его, последний дает приказ о переходе на телефонную связь.

4.30. Для восстановления действия жезловой системы дежурный по раздельному пункту обязан лично или через поездного диспетчера потребовать от электромонтера СЦБ изъятия из аппарата еще одного жезла. Вынутый из аппарата жезл должен храниться у дежурного электромонтера СЦБ. Об изъятии жезла электромонтер СЦБ и дежурный по раздельному пункту обязаны сделать запись в журнале осмотра СЦБ.

4.31. Если утерянный жезл будет найден, дежурный по раздельному пункту должен известить об этом электромонтера СЦБ, а жезл хранить у себя до тех пор, пока электромонтер СЦБ не вложит его в соответствующий жезловой аппарат вместе с жезлом, изъятым ранее, о чем делает отметку в журнале осмотра СЦБ.

5. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ ТЕЛЕФОННЫХ СРЕДСТВАХ СВЯЗИ С ВЫДАЧЕЙ И БЕЗ ВЫДАЧИ ПУТЕВЫХ ЗАПИСОК И ТЕЛЕФОНОГРАММ

5.1. При системе телефонной связи на однопутных линиях, а также на двухпутных при движении по неправильному пути разрешением на занятие перегона служит:

путевая телефонограмма, вручаемая машинисту поезда;

сигнал дежурного по раздельному пункту без выдачи путевой телефонограммы.

До выдачи путевой телефонограммы дежурный по раздельному пункту должен получить согласие дежурного по соседнему раздельному пункту на отправление поезда.

5.2. Разрешением на занятие перегона на двухпутных линиях при отправлении поезда по правильному пути служит путевая записка, врученная машинисту, или сигнал дежурного по раздельному пункту (при отправлении поездов без выдачи путевых записок).

Выдача путевой записки или подача сигнала на отправление поезда (без выдачи путевой записки) производится после получения извещения о прибытии на соседний раздельный пункт ранее отправленного поезда.

Порядок передачи поездных телефонограмм

5.3. Обмен поездными телефонограммами осуществляется между раздельными пунктами лично дежурными по раздельным пунктам.

Во время приема и сдачи дежурств при системе телефонной связи работник, принимающий дежурство по раздельному пункту, сообщает свою фамилию дежурным по соседним раздельным пунктам.

5.4. После передачи поездной телефонограммы должна производиться ее проверка путем дословного повторения. Если обратная передача в точности соответствует переданной телефонограмме, то дежурный, передавший телефонограмму, подтверждает это словом "верно", после чего дежурные обоих раздельных пунктов отмечают в журнале движения поездов номер поезда, время запроса и получения согласия на его отправление.

Формы путевых телефонограмм и путевых записок приведены ниже.

Корешок путевой телефонограммы

(для нечетных поездов)
Станция (штемпель)

"____" _____ 19 ____ г.

Из _____ № _____ в _____ ч _____ мин ожидаю поезд № _____

Дежурный по $\frac{\text{блок-посту}}{\text{станции}}$

(подпись)

Путевая телефонограмма

(для нечетных поездов)
Станция (штемпель)

"____" _____ 19 ____ г.

Из _____ № _____ в _____ ч _____ мин ожидаю поезд № _____

Дежурный по $\frac{\text{блок-посту}}{\text{станции}}$

(подпись)

Корешок путевой записки

(для четных поездов)
Станция (штемпель)

Последний поезд № _____ прибыл на станцию _____ в _____ ч _____ мин Поезду № _____ предлагаю отправиться до станции _____

Дежурный по $\frac{\text{блок-посту}}{\text{станции}}$

(подпись)

Путевая записка

(для четных поездов)
Станция (штемпель)

Последний поезд № _____ прибыл на станцию _____ в _____ ч _____ мин.
Поезду № _____ предлагаю отправиться до станции _____

Дежурный по $\frac{\text{блок-посту}}{\text{станции}}$

(подпись)

5.5. Все переговоры о движении поездов необходимо вести по телефонам, установленным в помещении дежурного по раздельному пункту, или по диспетчерской поездной связи.

Бланк путевой телефонограммы заполняется лично дежурным по раздельному пункту.

5.6. Заполнение бланка путевой телефонограммы дежурный по раздельному пункту обязан производить в точном соответствии с записью

в журнале поездных телефонограмм, по которому также обязан проверить, имеется ли отметка о прибытии ранее отправленного поезда.

Бланки путевой записки и путевой телефонограммы подписываются дежурным по раздельному пункту и имеют штемпель раздельного пункта.

Дежурному по раздельному пункту запрещается:

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

заблаговременно заполнять бланки путевых телефонограмм и путевых записок до получения с соседнего раздельного пункта согласия на прием поезда (на однопутных линиях) или извещения о прибытии ранее отправленного поезда (на двухпутных линиях).

5.7. Путевая записка или путевая телефонограмма вручается машинисту дежурным по раздельному пункту перед отправлением поезда. Машинист лично проверяет ее содержание.

5.8. При безостановочном проходе поезда через раздельный пункт или при стоянке по расписанию не более 5 мин путевая телефонограмма или путевая записка вручается поездному машинисту дежурным по раздельному пункту на специальном подавателе со стороны помещения дежурного по раздельному пункту.

5.9. При отправлении поезда вслед как на однопутных, так и двухпутных участках путевая телефонограмма выдается машинистам обоих поездов, а машинисту второго поезда, кроме того, — предупреждение об отправлении вслед.

5.10. При следовании поезда двойной тягой путевая телефонограмма или путевая записка вручается машинисту первого локомотива, а машинист второго локомотива должен быть ознакомлен с содержанием путевой телефонограммы (путевой записки).

5.11. При следовании поезда с толкачом путевая телефонограмма или путевая записка (в копии) вручается также и машинисту толкача.

5.12. При подаче вагонов на ответвление на перегоне или выдаче вагонов с ответвления на главный путь (при наличии на ответвлении поста) как на однопутных, так и двухпутных участках машинистам выдаются путевые телефонограммы. При отсутствии на ответвлении поста движение поездов на однопутных и двухпутных участках производится в соответствии с п п. 5.30, 5.31 настоящей Инструкции.

5.13. При движении поездов по системе телефонной связи на каждом раздельном пункте ведется журнал поездных телефонограмм.

Из журнала поездных телефонограмм на каждый данный момент должно быть ясно видно, свободен или занят соответствующий перегон.

5.14. На раздельных пунктах, ограничивающих однопутные перегоны, ведется один журнал. На левых страницах журнала записываются телефонограммы, относящиеся к одному перегону, а на правых — относящиеся к другому перегону.

На тупиковых раздельных пунктах, ограничивающих однопутные

перегоны, поездные телефонограммы записываются в последовательном порядке без подразделения страниц.

5.15. На раздельных пунктах, ограничивающих двухпутные перегоны, ведутся два журнала поездных телефонограмм отдельно для каждого перегона; на левых страницах каждого журнала записываются телефонограммы для нечетных поездов, на правых — для четных поездов.

При отправлении поезда на двухпутном перегоне по неправильному пути телефонограммы для нечетных поездов записываются на правых страницах журнала, а для четных поездов — на левых страницах журнала.

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

5.16. Все поездные телефонограммы записываются в журнале лично дежурным по раздельному пункту.

5.17. Нумерация исходящих поездных телефонограмм ведется посуточно, отдельно по каждому перегону.

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

5.18. В поездных телефонограммах не допускается никаких исправлений, добавлений или помарок. Неправильно написанная поездная телефонограмма перечеркивается накрест и под ней делается надпись: "Недействительна". Эта телефонограмма не нумеруется.

5.19. При приеме и сдаче дежурств дежурные по раздельному пункту расписываются в журнале поездных телефонограмм и указывают число, месяц, часы, минуты приема и сдачи дежурства.

Фамилия дежурного по раздельному пункту, вступающего на дежурство, сообщается на соседние раздельные пункты, где записывается в журнал поездных телефонограмм ниже записи о приеме и сдаче дежурств.

5.20. Перед передачей поездной телефонограммы дежурные по раздельным пунктам обязаны сообщить один другому свою фамилию.

Передачу и прием телефонограмм допускается производить только при соответствии фамилий ранее записанным в журнале поездных телефонограмм.

5.21. После передачи поездной телефонограммы должна производиться ее проверка путем дословного повторения текста принявшим телефонограмму работником. Если повторная передача текста соответствует переданной телефонограмме, то дежурный по раздельному пункту, передавший телефонограмму, подтверждает это словом "Верно", после чего в журнале поездных телефонограмм обоих раздельных пунктов отмечается время передачи и приема телефонограммы и заверяется подписью дежурного по раздельному пункту.

Формы телефонных переговоров о движении поездов на однопутных участках

5.22. На однопутных перегонах при отправлении и приеме поездов применяются следующие формы телефонных переговоров:

Станция отправления

Форма 1. Могу ли отправить поезд № _____ .

Об отправлении поезда дежурный по раздельному пункту отправления уведомляет дежурного по раздельному пункту приема.

Форма 3. Поезд № _____ отправился в _____ ч _____ мин

Станция приема

Форма 2. Ожидаю поезд № _____.

С этого времени вплоть до прибытия поезда на соседний раздельный пункт перегон считается занятым.

О прибытии поезда в полном составе дежурный по раздельному пункту приема уведомляет дежурного по раздельному пункту отправления.

Форма 4. Поезд № _____ прибыл в _____ ч _____ мин.

При наличии препятствий к приему поезда дежурный по раздельному пункту приема на запрос по форме 1 отвечает:

Форма 5. Ввиду (указать причину) задержите у себя поезд № _____ .

После устранения препятствий к приему поезда дежурный по раздельному пункту приема, не ожидая повторного запроса, задержанному поезду разрешает отправление поезда по форме 2.

Если поезд, на отправление которого получено разрешение по форме 2, почему-либо не может быть отправлен, то дежурный по раздельному пункту отправления сообщает по форме:

Форма 6. Поезд № _____ задержан.

5.23. О поездах, проходящих раздельный пункт без остановки, телефонные переговоры производятся по формам 1 и 2, а уведомления о прибытии и отправлении поезда — одним сообщением по форме:

Форма 7. Поезд № _____ проследовал в _____ ч _____ мин.

5.24. При скрещении поездов дежурный по раздельному пункту, имея готовый к отправлению поезд встречного направления, уведомляет дежурного по соседнему раздельному пункту о прибытии от него поезда и одновременно делает запрос на отправление к нему встречного поезда, совмещая текст форм 4 и 1:

Поезд № _____ прибыл в _____ ч _____ мин; могу ли отправить поезд № _____ .

5.25. При отправлении поезда с толкачом, следующим до соседнего раздельного пункта, телефонные переговоры производятся по формам 1, 2 и 3, 4 с добавлением слова "с толкачом".

При следовании толкача до определенного участка перегона с возвращением на раздельный пункт отправления телефонные переговоры производятся по формам 1 и 2 с добавлением слов:

С толкачом, возвращающимся с _____ км обратно.

Уведомление об отправлении поезда подается по форме 3 с добавлением слов:

С толкачом, возвращающимся с _____ км обратно,

а о возвращении толкача по форме:

Форма 8. Толкач поезда № _____ возвратился в _____ ч _____ мин.

Уведомление о прибытии поезда подается по форме 4.

5.26. При отправлении поезда до соседнего раздельного пункта с остановкой на перегоне телефонные переговоры между раздельными пунктами производятся по формам 1 и 2 с добавлением слов:

С остановкой _____ км на _____ мин.

При отправлении поезда с остановками на перегоне и с возвращением его на раздельный пункт отправления телефонные переговоры производятся по форме 1 с добавлением слов:

До _____ км и обратно с остановкой на _____ км на _____ мин,

а дежурный по соседнему раздельному пункту отвечает по форме:

Форма 9. Можете отправить поезд № _____ до _____ км с возвращением обратно к Вам.

Уведомление об отправлении поезда подается по форме 3, а о возвращении его — по форме 4.

5.27. Обмен телефонограммами при движении поездов вслед с разграничением их временем производится по формам:

Форма 10. Могу ли отправить поезд № _____ , вслед за ним через _____ мин поезд № _____ .

Форма 11. Ожидаю поезд № _____ и вслед за ним через _____ мин поезд № _____ .

Если дежурный по раздельному пункту приема не может принять второй поезд, идущий вслед за первым, то он отвечает:

Форма 12. Ожидаю поезд № _____ . Второй поезд № _____ ввиду (указать причину) принять не могу

Уведомления об отправлении и прибытии поезда подаются по формам 3 и 4.

5.28. При открытии на перегоне временного телефонного поста для обслуживания ответвления с главного пути (точка погрузки, карьер и другие тупики) этот пост участвует в переговорах по движению поездов, как и постоянные раздельные пункты.

При отправлении поезда на ответвление с одного из соседних раздельных пунктов дежурный по раздельному пункту отправления запрашивает разрешение от дежурного по посту ответвления и дежурного впереди лежащего раздельного пункта по форме:

Форма 13. Могу ли отправить поезд № _____ на пост _____ км.

Дежурный по впереди лежащему раздельному пункту отвечает дежурному по раздельному пункту отправления и посту по форме:

Форма 14. Можете отправить поезд № _____ на пост _____ км.

Получив это разрешение, дежурный по временному посту дает согласие дежурному по раздельному пункту отправления на прием по форме 2.

Об отправлении поезда на временный пост дежурный по раздельному пункту отправления уведомляет по форме 3 дежурных по временному посту и соседнему раздельному пункту.

О прибытии поезда на ответвление после установки стрелки примыкания по главному пути дежурный по временному посту уведомляет дежурных обоих раздельных пунктов.

При отправлении поезда с ответвления на один из раздельных пунктов дежурный по посту запрашивает разрешение от дежурных обоих раздельных пунктов по форме:

Форма 15. Могу ли отправить поезд № _____ на раздельный пункт _____.

Дежурный позади лежащего раздельного пункта отвечает дежурным по временному посту и впереди лежащему раздельному пункту по форме:

Форма 16. Можете отправить поезд № _____ на раздельный пункт _____.

Получив это разрешение, дежурный по раздельному пункту, на который отправляется поезд, дает согласие дежурному по временному посту на прием поезда по форме 2.

Получив согласие, дежурный по посту подготавливает маршрут, отправляет поезд, устанавливает стрелку примыкания по главному пути и уведомляет об этом дежурных по обоим раздельным пунктам по форме 3.

О прибытии поезда дежурный по раздельному пункту приема уведомляет дежурных по посту и соседнему раздельному пункту по форме 4.

5.29. Открытие и закрытие временного телефонного поста, обслуживающего ответвление с главного пути на перегоне, производится согласно приказу поездного диспетчера с уведомлением об этом дежурных по обоим раздельным пунктам и посту по следующей форме:

Действие поста _____ км в _____ ч _____ мин $\frac{\text{открыто}}{\text{закрыто}}$ (подпись).

5.30. Для отправления поезда на ответвление, не обслуживаемое постом, дежурный поездной диспетчер, убедившись в том, что перегон свободен, отдает приказ о закрытии этого перегона, а машинисту выдается разрешение на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали.

По прибытии поезда на ответвление кондуктор (помощник машиниста) или машинист (при отсутствии второго лица) докладывает

дежурному поездному диспетчеру о прибытии поезда в полном составе, остановке его в границах предельных столбиков, установке стрелочного перевода по главному пути и о том, что он заперт. На основании этого доклада дежурный поездной диспетчер отдает приказ об открытии перегона и дежурные по раздельным пунктам приступают к пропуску поездов обычным порядком.

5.31. Для отправления поезда с ответвления, не обслуживаемого постом, дежурный поездной диспетчер, убедившись в том, что перегон свободен, отдает приказ о закрытии этого перегона.

Устным распоряжением кондуктору (помощнику машиниста) или машинисту поезда (при отсутствии второго лица) дежурный поездной диспетчер разрешает отправиться с ответвления, присваивая поезду номер и указывая время отправления.

По прибытии поезда на раздельный пункт дежурный поездной диспетчер, получив сообщение, что стрелка ответвления установлена по главному пути и заперта, отдает приказ об открытии перегона.

5.32. Учитывая, что примыкание на перегонах допускается лишь в исключительных случаях (ПТЭ, п. 2.2.40), место примыкания обязательно оборудуется средствами телефонной связи.

5.33. Порядок отправления и приема поездов с раздельных пунктов на тупиковые подъездные пути (полевые базы, лесоучастки и др.) устанавливается начальником транспорта в технико-распорядительном акте раздельного пункта примыкания.

Формы телефонных переговоров о движении поездов на двухпутных участках

5.34. На двухпутных участках переговоры о движении поездов производятся по формам 3 и 4, причем уведомление, полученное от дежурного по раздельному пункту приема по форме 4, дает право на отправление следующего поезда того же направления.

5.35. Если дежурный по раздельному пункту по каким-либо причинам не может принимать поезд данного направления, то он уведомляет об этом дежурного по соседнему раздельному пункту по форме:

Форма 17. Ввиду (указывается причина) прошу поезда не отправлять.

Уведомление об устранении препятствий и возобновлении приема поездов производится по форме:

Форма 18. Сообщение № _____ отменяется, прием поездов восстановлен.

5.36. Телефонные переговоры о движении поездов на двухпутных участках производятся:

при безостановочном пропуске через раздельный пункт — по форме 7;

при отправлении вслед — по формам 10, 11, 3 и 4;

при отправлении поезда на соседний раздельный пункт с остановкой на перегоне — по форме 3 с добавлением слов:

с остановкой на _____ км на _____ мин;

при отправлении поезда с толкачом до соседнего раздельного пункта — по формам 3 и 4 с добавлением слова "С толкачом";

при отправлении поезда с толкачом и возвращении последнего с перегона на раздельный пункт отправления — по форме 3 с добавлением слов:

С толкачом, возвращающимся с _____ км обратно.

О возвращении толкача на раздельный пункт отправления передается уведомление по форме 8.

5.37. При обслуживании ответвления временным постом этот пост участвует в переговорах по движению только тех поездов, которые следуют на ответвление или с ответвления порядком, установленным для однопутного движения.

5.38. При отправлении поезда по неправильному пути до соседнего раздельного пункта телефонные переговоры производятся по форме:

Форма 19. Могу ли отправить поезд № _____ по неправильному пути. Последним по этому пути прибыл поезд № _____.

Если препятствий к приему поезда не имеется, дежурный по раздельному пункту приема дает согласие по форме:

Форма 20. Ожидаю поезд № _____ по неправильному пути.

Порядок закрытия и открытия перегонов или отдельных путей на перегонах

5.39. Закрытие и открытие перегонов или отдельных путей на перегонах производится по приказу дежурного поездного диспетчера, а при неисправности диспетчерской поездной связи — дежурным по раздельному пункту, ограничивающему данный перегон.

5.40. На однопутном участке при неисправности диспетчерской поездной связи закрытие и открытие перегона для движения производит дежурный по раздельному пункту (преимущественно грузового направления) по следующим формам.

Форма 21. Ввиду (указать причину) перегон между раздельными пунктами _____ закрываю с _____ ч _____ мин (подпись).

Дежурный по соседнему раздельному пункту отвечает по следующим формам:

Форма 22. Перегон между раздельными пунктами _____ считаю закрытым с _____ ч _____ мин (подпись)

Форма 23. Перегон между раздельными пунктами _____ с _____ ч _____ мин открыт (подпись)

Дежурный по соседнему раздельному пункту отвечает по форме 22 с заменой слова "закрытым" словом "открытым".

Записи производятся в журнале диспетчерских приказов.

В тех случаях, когда требование о закрытии или открытии перегона поступит к дежурному по раздельному пункту направления, противо-

положного преимущественному, он подает дежурному по раздельному пункту преимущественного направления телефонограмму с просьбой о закрытии или открытии перегона по форме:

Форма 24. Ввиду (указать причину) перегон между раздельными пунктами _____ с _____ ч _____ мин прошу закрыть (или открыть) (подпись).

В этом случае дежурный по раздельному пункту преимущественного направления закрывает перегон по форме 21 и открывает его по форме 23.

5.41. При закрытии одного из путей на двухпутном участке дороги и установлении однопутного движения по незакрытому пути движение производится в порядке, установленном для однопутных участков.

5.42. При отсутствии диспетчерской связи закрытие одного из путей с установлением по другому пути однопутного движения и восстановление по этому пути одностороннего движения производится дежурным по раздельному пункту, для которого этот путь является правильным, после предварительного выяснения, свободен ли правильный для него путь.

Формы поездных телефонограмм в этом случае принимаются такие же, как для однопутного движения, но с указанием, какой путь закрывается и по какому пути устанавливается однопутное движение.

Если сообщение о необходимости закрытия или возможности открытия перегона или одного из путей перегона получит дежурный по раздельному пункту, для которого путь является неправильным, то он подает телефонограмму с просьбой о закрытии или открытии пути дежурному по раздельному пункту, для которого этот путь является преимущественным.

Порядок перехода с одной системы поездной связи на другую

5.43. Переход с одной системы поездной связи на другую при неисправности диспетчерской поездной связи производится:

на однопутных участках — раздельным пунктом, обнаружившим неисправность связи;

на двухпутных участках — каждым раздельным пунктом по правильному для них пути.

5.44. При перерыве действия межстанционной телефонной связи, но при действующей селекторной связи дежурные по раздельным пунктам обмениваются телефонограммами о движении поездов через дежурного поездного диспетчера, который контролирует их переговоры.

6. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПО СИСТЕМЕ ПОЕЗДНЫХ ПРИКАЗОВ ДИСПЕТЧЕРА И ПО НАРЯДУ-ГРАФИКУ

6.1. Движением поездов по системе поездных приказов руководит только один работник — дежурный поездной диспетчер, который является единственным распорядителем приема, отправления и проследования поездов по раздельным пунктам и перегонам.

Точное выполнение кондуктором (а если поезд следует без кондуктора, то машинистом или водителем самоходной единицы) распоряжений дежурного поездного диспетчера по отправлению и приему поездов, проследованию их по перегонам и раздельным пунктам, а также производству маневровой работы имеет решающее значение в обеспечении безопасности движения поездов и нормальной эксплуатационной работы.

6.2. Разрешением на занятие перегона служит поездной приказ диспетчера, переданный по телефону или радиосвязи кондуктору, а при его отсутствии — машинисту поезда. Кондуктор выписывает на бланке поездной приказ, подписывает его и вручает машинисту поезда.

При отсутствии в поезде кондуктора поездной приказ получает машинист локомотива или самодвижущейся единицы в устной форме.

6.3. При движении поездов по системе поездных приказов раздельные пункты не принимают участия в движении поездов и не имеют штата дежурных по раздельным пунктам.

Отдельные раздельные пункты, имеющие обслуживающий персонал, принимают участие в движении поездов, выполняя приказы дежурного поездного диспетчера. Список обслуживаемых раздельных пунктов устанавливается приказом начальника транспорта.

Ответственность за содержание в чистоте и технической исправности, а также за охрану путевого и стрелочного хозяйства на раздельных пунктах, не имеющих обслуживающего персонала, возлагается на работников пути.

Движение поездов

6.4. Приказ на право занятия перегона дежурный поездной диспетчер выдает:

при отсутствии поездов — на весь участок;

при наличии на участке встречных поездов — одному поезду на весь участок, другому — до первого раздельного пункта скрещения.

Форма поездного приказа и предупреждения приводится ниже.

Машинисту поезда № _____

Раздельный пункт _____
(место нахождения поезда)

Поездной приказ № _____ число _____ часы _____

Приказываю поезду № _____ отправиться с раздельного пункта _____ и следовать до ст. _____

Скрещение с поездом № _____ назначаю / переношу на ст. _____

Ваш поезд должен быть принят на _____ путь

Скрещение с поездом № _____ назначаю / переношу на ст. _____

Окончание формы поездного приказа и предупреждения.

Ваш поезд должен быть принят на _____ путь

Обгон / пропуск поезда № _____, назначаю / переношу на ст. _____

Ваш поезд должен быть принят на _____ путь

Следуйте за поездом № _____ за Вами следует поезд № _____.

Доложить о прибытии поезда со ст. _____

Предупреждение

Путь № _____ на раздельном пункте _____ занят _____ вагонами.

После остановки у сигнального знака "Граница станции" следовать на раздельный пункт _____ маневровым порядком с особой осторожностью.

ДНЦ _____ приказ принят кондуктор / машинист

6.5. До выдачи поездного приказа диспетчер должен убедиться в отсутствии на перегоне поездов.

При отправлении поезда со станции, где находится дежурный поездной диспетчер, приказ может быть вручен кондуктору или машинисту непосредственно дежурным поездным диспетчером.

6.6. При движении поездов на участке по системе поездных приказов запрещается:

кондуктору или машинисту — заполнять бланк поездного приказа до получения приказа дежурного поездного диспетчера;

кондуктору или машинисту — запрашивать разрешение на отправление поезда до его готовности к отправлению или до прибытия встречного поезда с перегона, на который отправляется поезд;

дежурному поездному диспетчеру — передавать по телефону кондуктору или машинисту поездной приказ, не записав его в журнал диспетчерских поездных приказов.

Движение поездов по системе поездных приказов может быть организовано с письменным оформлением приказов или по устным приказам дежурного диспетчера.

6.7. Движение поездов по необслуживаемым стрелочным переводам должно производиться с обязательной остановкой для проверки поездной бригадой положения и состояния стрелки.

Отправление поездов

6.8. При наличии готового к отправлению поезда кондуктор или машинист докладывает об этом дежурному поездному диспетчеру и запрашивает путь общим порядком.

Дежурный поездной диспетчер, не имея препятствий к отправлению поезда, записывает в книгу поездных приказов, передает по установленной форме приказ на отправление поезда кондуктору или машинисту и указывает название станции, с которой кондуктор или машинист обязан доложить о прибытии поезда.

6.9. До вручения машинисту поездного приказа на отправление поезда и подачи сигнала отправления кондуктор (помощник машиниста) обязан приготовить маршрут и проверить правильность положения стрелок, входящих в маршрут отправления поезда. При отсутствии второго лица эти операции производятся машинистом.

При отправлении поезда с бокового пути после прохода хвостом поезда выходной стрелки по сигналу кондуктора (помощника машиниста) поезд останавливается, кондуктор (помощник машиниста), а при их отсутствии — машинист (водитель самодвижущейся единицы) разделывает маршрут отправления и запирает стрелки в нормальном положении; после этого дается сигнал отправления.

6.10. При возникновении препятствий к отправлению поезда после получения поездного приказа кондуктор, получив указание об отмене приказа, отбирает приказ у машиниста, перечеркивает его накрест и хранит у себя, докладывая дежурному поездному диспетчеру:

"Поезд № _____ задержан на ст. _____ , поездной приказ № _____ у машиниста отобран".

Прием поездов

6.11. Прием поезда на раздельный пункт производится, как правило, на свободный от подвижного состава путь:

при приеме поезда на главный путь машинист снижает скорость поезда перед сигнальным знаком "Необслуживаемая стрелка" и вводит его на раздельный пункт со скоростью не более 10 км/ч с последующей остановкой в границах, обозначенных предельными столбиками, или проследованием через раздельный пункт в зависимости от диспетчерского приказа;

при приеме на один из боковых приемо-отправочных путей поезд останавливается перед стрелками; после остановки кондуктор поезда (помощник машиниста) приготовляет маршрут приема на путь, указанный в диспетчерском приказе, запирает стрелки или закрывает их стрелочными закладками, проверяет прилегание остряков к рамному рельсу и подает сигнал машинисту для следования на станцию (при отсутствии второго лица эти обязанности исполняет машинист).

6.12. При скрещении и обгоне поезда во всех случаях останавливаются перед стрелками для проверки кондуктором или машинистом правильности приготовленного маршрута.

6.13. На обслуживаемых раздельных пунктах операции по приему и отправлению поездов выполняют дежурные по раздельному пункту или дежурные стрелочных постов.

7. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ ПЕРЕРЫВЕ ДЕЙСТВИЯ ВСЕХ УСТАНОВЛЕННЫХ СРЕДСТВ СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ

7.1. При перерыве действия всех установленных средств сигнализации и связи движение поездов на однопутных участках производится по письменным извещениям, а на двухпутных — с разграничением време-

ни, положенного для прохода поездом перегона между раздельными пунктами.

7.2. Для установления между соседними раздельными пунктами движения поездов по письменным извещениям отправление на перегон первого поезда на однопутных участках, а также на двухпутных в случае закрытия одного из путей разрешается только дежурному по раздельному пункту преимущественного (грузового) направления.

На отправление первого поезда преимущественного направления разрешения дежурного соседнего раздельного пункта не требуется.

Правом на занятия поездом перегона служит разрешение, выдаваемое дежурным по раздельному пункту на бланке красного цвета.

Корешок разрешения № _____

"____" _____ 19 ____ г.

Станция (штемпель). Разрешаю поезду № _____ отправиться со станции (поста) _____, следовать до станции (поста) _____. Все виды связи прерваны.

Разрешение № _____

"____" _____ 19 ____ г

Станция (штемпель). Разрешаю поезду № _____

отправиться со станции (поста) _____

Следовать до станции (поста) _____

Все виды связи прерваны

Корешок предупреждения

Впереди Вас в _____ ч _____ мин отправлен поезд, о прибытии которого сведения $\frac{\text{имеются}}{\text{не имеются}}$

Дежурный по _____ (подпись)

Предупреждение

Впереди Вас в _____ ч _____ мин отправлен поезд, о прибытии которого сведения $\frac{\text{имеются}}{\text{не имеются}}$

Дежурный по _____
(подпись)

Порядок движения поездов на однопутных участках

7.3. Если дежурный по раздельному пункту отправления преимущественного направления до перерыва действия всех видов связи дал дежурному по соседнему раздельному пункту разрешение на отправление поезда, то перегон считается занятым до прибытия этого поезда (двух поездов при отправлении вслед) или до получения уведомления от дежурного по соседнему раздельному пункту, что поезд отправлен не будет и выданное разрешение считается отмененным.

7.4. Ни один из поездов направления, противоположного преимущественному, не может быть отправлен на перегон до установления движения по письменным извещениям, за исключением того поезда, на отправление которого было получено разрешение до перерыва связи.

7.5. Восстановительные поезда разрешается отправлять на перегон, с которого затребована помощь как в преимущественном, так и противоположном направлениях.

При перерыве всех видов связи запрещается:

отправлять поезда с остановкой для проведения работы на перегоне, кроме восстановительного поезда;

отправлять поезд вслед за другим поездом;

отправлять поезд, следующий на примыкающую к перегону ветвь, не обслуживаемую постом.

Подталкивающие локомотивы должны следовать по всему перегону до соседнего раздельного пункта.

7.6. При перерыве действия всех видов связи отправление поездов, следующих в одном направлении, должно производиться через промежуток времени, необходимый для проследования данного перегона впереди отправленным поездом по расписанию с прибавлением 3 мин.

7.7. Движение поездов по письменным извещениям между раздельными пунктами устанавливается с первым поездом, отправленным на перегон, при перерыве всех видов связи или через нарочных следующим порядком.

Дежурный по раздельному пункту отправляет поезд преимущественного направления на соседний раздельный пункт с выдачей машинисту разрешения на бланке красного цвета на право занятия перегона; одновременно с машинистом этого поезда посылается на соседний раздельный пункт письменное извещение по форме А:

Отправил к Вам в _____ ч _____ мин поезд № _____ . По прибытии его ожидаю от Вас поезд _____ (подпись).

Или по форме Б:

"Отправил к Вам в _____ ч _____ мин поезд № _____, после которого в _____ ч _____ мин отправляю еще поезд № _____ (подпись)

Если при перерыве действия связи раздельный пункт преимущественного направления поездов к отправлению не имеет, а дежурному известно о наличии поезда на раздельном пункте, противоположного преимущественному направлению, то он посылает на этот раздельный пункт с нарочным письменное извещение по форме В:

Ожидаю от Вас поезд № _____ (подпись).

В свою очередь, дежурный по раздельному пункту направления, противоположного преимущественному, имея готовый к отправлению поезд, должен позаботиться о скорейшем получении разрешения на от-

правление поезда, для чего посылает с нарочным на соседний раздельный пункт письменный запрос по форме Г:

Могу ли отправить поезд № _____ (подпись)

Для пересылки письменных извещений, кроме нарочного, разрешается использовать дрезины съемного типа (в преимущественном направлении — дрезины несъемного типа или одиночный локомотив).

После прибытия на раздельный пункт поезда преимущественного направления с извещением по форме А или после получения извещения по форме В движение поездов по системе письменных извещений считается установленным.

7.8. Чтобы не допускать перерыва связи, дежурные по раздельным пунктам впредь до восстановления действия устройств обязаны пересылать с машинистом каждого поезда в том и другом направлениях письменные извещения на бланке белого цвета о дальнейшем отправлении поездов по следующей форме:

Корешок извещения № ———

Станция (штемпель)

"____" _____ 19 ____ г.

О движении поезда на однопутных перегонах при перерыве всех видов связи _____

Дежурному по станции _____
Дежурный по станции _____
Вручается лично машинисту _____

Извещение № _____

Станция (штемпель)

"____" _____ 19 ____ г.

О движении поезда на однопутных перегонах при перерыве всех видов связи _____

Дежурному по станции _____
Дежурный по станции _____

Письменное извещение на бланке белого цвета заполняется по формам А и Б и вручается машинисту или нарочному под расписку для доставки на соседний раздельный пункт.

7.9. Извещения, составленные по формам А, Б, В, Г, записываются в настольный журнал движения поездов дежурными по обоим раздельным пунктам.

7.10. Если дежурному по раздельному пункту преимущественного направления, получившему разрешение на отправление поезда, станет известно о перерыве действия связи, он, отправляя поезд по этому разрешению, обязан одновременно установить движение поездов по письменным извещениям, отправив с машинистом этого поезда письменное извещение на бланке белого цвета о дальнейшем движении поездов по формам А, Б, В и Г дежурному по соседнему раздельному пункту.

7.11. При перерыве действия всех видов связи, когда не будет получено уведомление о прибытии на соседний раздельный пункт ранее отправленного поезда, следующий поезд преимущественного направления разрешается отправить только по истечении времени, необходимого на проследование поездом данного перегона по расписанию с прибавлением 3 мин. В дальнейшем отправлять лишь по письменным извещениям.

7.12. Восстановление действия средств сигнализации и связи оформляется приказом дежурного поездного диспетчера после того, как он убедится, что перегон свободен.

7.13. При отсутствии диспетчерской связи восстановление действия средств сигнализации и связи производит дежурный по раздельному пункту преимущественного направления путем подачи дежурному по соседнему раздельному пункту телефонограммы следующего содержания.

Восстанавливаю на перегоне между раздельными пунктами _____ движение поездов по _____ (такой-то) связи. Последним прибыл от Вас поезд № _____. Отправлен к Вам поезд № _____ (подпись).

Дежурный по соседнему раздельному пункту, убедившись в том, что перегон свободен, отвечает:

Последним прибыл от Вас поезд № _____. Отправлен к Вам поезд № _____ Перегон свободен (подпись)

После обмена этими телефонограммами дежурные обеих станций переходят к основным средствам сигнализации и связи.

Порядок движения поездов на двухпутных участках

7.14. На двухпутных участках при перерыве действия всех видов связи поезда отправляются в соответствующем направлении с разграничением их временем, предусмотренным расписанием для проследования поездом перегона, с прибавлением 3 мин.

Посты, действовавшие до перерыва связи как раздельные пункты, продолжают действовать и при перерыве связи. В этом случае при отправлении поезда дежурный по раздельному пункту выжидает время, положенное для проследования поездом до первого поста, с прибавлением 3 мин и выдает разрешение на следование поезда только до этого поста.

7.15. Восстановление действия соответствующих средств сигнализации и связи оформляется приказом дежурного поездного диспетчера, а при отсутствии диспетчерской связи — дежурным по каждому раздельному пункту по правильному для него пути.

8. ДВИЖЕНИЕ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ ПОЕЗДОВ (ДРЕЗИН), ПОЖАРНЫХ ПОЕЗДОВ И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ЛОКОМОТИВОВ

8.1. Восстановительные поезда (дрезины) и вспомогательные локомотивы назначаются для быстрейшего восстановления нормального движения, а пожарные поезда — для тушения пожаров.

Получив от работников, связанных с движением поездов, требование о высылке восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива, дежурный по раздельному пункту немедленно докладывает об этом дежурному поездному диспетчеру.

При наличии радиосвязи дежурному поездному диспетчеру докладывает сам машинист.

8.2. Дежурный поездной диспетчер закрывает установленным порядком перегон, а на двухпутных перегонах — соответствующий путь, докладывает о происшедшем начальнику транспорта и устанавливает, с какой из технических станций будет оказываться помощь с целью своевременной подготовки вспомогательного локомотива.

8.3. Восстановительные, пожарные поезда и вспомогательные локомотивы во всех случаях отправляются на закрытый для движения перегон или путь по разрешению на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали и следуют по перегону согласно этому разрешению.

Корешок разрешения № _____

Станция _____ (штемпель)

" ____ " _____ 19 ____ г

Разрешаю локомотиву № _____ поезду № _____ отправиться по _____ пути до _____ км для _____

Настоящее разрешение дает право проследовать закрытый выходной сигнал станции _____ и все проходные сигналы независимо от их показания.

Дежурный по станции (подпись)

(ненужное зачеркнуть)

Разрешение № _____

Станция _____ (штемпель)

" ____ " _____ 19 _____ г.

Разрешаю локомотиву № _____ поезду № _____ отправиться по _____ пути до _____ км для _____

Настоящее разрешение дает право проследовать закрытый выходной сигнал станции _____ и все проходные сигналы независимо от их показания.

Дежурный по станции _____
(подпись)

(ненужное зачеркнуть)

(Бланк белого цвета с красной полосой по диагонали)

8.4. По прибытии к месту назначения восстановительный, пожарный поезд или вспомогательный локомотив должен остановиться у сигналов ограждения. Дальнейшее движение производится по указаниям лица, руководящего восстановительными работами.

8.5. О каждом отправлении восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива на перегон — к месту назначения и о возвращении его должен быть уведомлен дежурный по соседнему раздельному пункту, ограничивающему перегон.

8.6. Если у места препятствия для движения открывается временный пост, то движение восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива на этом участке должно производиться по предварительному согласованию дежурных по раздельным пунктам, ограничивающих перегон с дежурным по посту.

8.7. Если восстановительный, пожарный поезд или вспомогательный локомотив уже затребован, то поезду, запросившему помощь, продолжать движение или возвращаться на раздельный пункт отправления запрещается.

8.8. Кондуктор (помощник машиниста) поезда, потерпевшего аварию и остановившегося на перегоне, принимает следующие меры:

если локомотив с частью вагонов может следовать далее, на раздельный пункт, то кондуктор дает разрешение (сигнал) машинисту отправиться с этой частью вагонов до первого раздельного пункта, откуда машинист должен известить о прибытии поезда не в полном составе и затребовать помощь;

если локомотив далее следовать не может, то кондуктор, оградив вместе с локомотивной бригадой поезд или место аварии, отправляется до первого раздельного пункта, имеющего телефонную связь, для затребования помощи, а при наличии радиосвязи вызывает помощь по радиостанции.

Как при выводе вагонов по частям, так и в случае, если локомотив далее следовать не может, кондуктор отбирает у машиниста документ на право занятия перегона (жезл), хранит его у себя до полного освобождения перегона и, прибыв с последней частью поезда, сдает документ дежурному по раздельному пункту.

8.9. Открытие перегона или соответствующего пути для движения поездов производится по приказу дежурного поездного диспетчера на основании уведомления старшего работника пути (не ниже дорожного мастера), участвовавшего в восстановлении нормального движения.

8.10. При вынужденной остановке на перегоне одиночной самодвижущейся единицы и при отсутствии у машиниста возможности известить дежурного по ближайшему раздельному пункту или дежурного поездного диспетчера по любому виду связи, дежурному поездному диспетчеру разрешается, как исключение, отправить в попутном направлении вспомогательный локомотив или другую самодвижущуюся единицу с разграничением во времени, превосходящим в 2—3 раза время, необходимое для проследования перегона.

8.11. Время отправления восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива (дрезины) на перегон, а также время возвращения с перегона дежурный по раздельному пункту обязан отметить в журнале движения поездов и немедленно сообщить дежурному по соседнему раздельному пункту, ограничивающему перегон, и дежурному поездному диспетчеру.

9. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ РАБОТ ПО РЕМОНТУ ПУТИ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СООРУЖЕНИЙ И УСТРОЙСТВ

9.1. Закрытие перегона или пути для производства работ может выполняться только по распоряжению начальника транспорта с предварительным (за сутки) уведомлением заинтересованных предприятий, а также пассажиров о предстоящем закрытии пути.

9.2. С наступлением срока закрытия перегона или пути, указанного в распоряжении, дежурный поездной диспетчер, установив, что перегон (или путь на двухпутном участке) свободен, отдает дежурным по раздельным пунктам, ограничивающим перегон (или путь), и руководителю работ приказ о закрытии.

9.3. Приказ руководителю работ о закрытии перегона (или пути) при наличии связи с местом работ передается непосредственно дежурным поездным диспетчером.

При отсутствии связи с местом работ копию приказа в виде телефонограммы о фактическом времени закрытия перегона (или пути) дежурный ближайшего к месту работы раздельного пункта передает руководителю работ по телефону, радиосвязи или с нарочным, направленным с места работ.

Дежурный поездной диспетчер отдает приказ дежурным по раздельным пунктам, ограничивающим перегон, по форме:

Приказ № _____

Для производства _____ (таких-то работ) участок на _____ км _____ пути перегона от ст. _____ до ст _____ для движения всех поездов с _____ ч _____ мин до _____ ч _____ мин закрывается.

Диспетчер _____ (подпись).

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

9.4. В светлое время суток на закрытом перегоне при комплексном производстве работ по выгрузке и уборке путевых материалов может быть допущена работа одновременно нескольких хозяйственных поездов, машин и агрегатов, находящихся под общим руководством. Хозяйственные поезда, машины и агрегаты, отправляемые вслед, должны следовать к месту работ на расстоянии один от другого не менее тормозного пути, в строгом соответствии с Правилами технической эксплуатации узкоколейных железных дорог торфяной промышленности.

9.5. Отправление путевых машин или хозяйственных поездов с перегона на раздельные пункты, ограничивающие перегон, производится

по указанию руководителя работ с предварительным уведомлением дежурных по раздельным пунктам.

9.6. По окончании работ руководитель обязан лично или через подчиненных работников осмотреть путь на всем протяжении, где производились работы, устранить обнаруженные неисправности, а выгруженные или подготовленные к погрузке грузы уложить за пределами габарита приближения строений.

9.7. Открытие перегона (или пути) производится только после получения письменного уведомления или телефонограммы руководителя работ об окончании работ на перегоне и отсутствии препятствий для безопасного движения поездов.

При производстве работ по ремонту устройств СЦБ и связи без нарушения целостности пути и искусственных сооружений открытие перегона (или пути) производится после получения уведомления от мастера или электромонтера СЦБ и связи.

Уведомление передается поездному диспетчеру непосредственно или через дежурного ближайшего раздельного пункта.

Полученное уведомление дежурный поездной диспетчер записывает в журнал диспетчерских распоряжений, после чего отдает приказ дежурным по раздельным пунктам, ограничивающим закрытый перегон (или путь), об открытии его для движения поездов.

Открытие перегона оформляется приказом:

Приказ № _____

Приказ № _____ от _____ (дата) отменяется

Движение поездов по пути перегона с _____ ч _____ мин восстанавливается по _____ (такой-то) связи.

Диспетчер _____ (подпись).

9.8. Работы на перегоне без его закрытия производятся в заранее выбранные перерывы между поездами в графике движения и согласуются руководителем работ с дежурным поездным диспетчером по телефону с места работ или с ближайшего раздельного пункта, ограничивающего перегон.

В необходимых случаях о производстве работ на перегоне выдается предупреждение.

К моменту окончания согласованного перерыва для производства работ путь, сооружения и устройства должны быть приведены в состояние, допускающее движение поездов, сигналы остановки сняты; однако, если это необходимо, могут быть сохранены сигналы уменьшения скорости.

9.9. Отправление на перегон путевых машин или хозяйственных поездов для разгрузки или уборки путевых материалов (на закрытый перегон и в заранее выбранные перерывы между поездами в графике) производится по приказу дежурного поездного диспетчера, адресованному дежурным по раздельным пунктам, ограничивающим данный перегон, с соответствующим оформлением права на занятие перегона.

9.10. Хозяйственные поезда, отправляемые для работы на перегонах и станциях, должны сопровождаться ответственными руководителями работ.

Путевые машины, при их работе, кондукторами не сопровождаются и следуют по перегону на правах одиночного локомотива; обязанности кондуктора выполняет назначенный руководителем работник, сдавший испытание на знание Правил технической эксплуатации узкоколейных дорог торфяной промышленности, а также инструкций по движению и сигнализации.

9.11. Хозяйственные поезда, отправленные на перегон с различных раздельных пунктов навстречу друг другу, могут следовать только до указанного в приказе дежурного поездного диспетчера километра, где выставляется сигнал остановки.

Дальнейшее движение этих поездов производится по указанию руководителя работ.

9.12. Все путевые машины и хозяйственные поезда могут находиться на перегоне не более разрешенного дежурным поездным диспетчером времени, указанного дежурным по раздельному пункту в письменном предупреждении.

9.13. При работе путевых машин на перегоне двухпутного участка с выходом частей машин за пределы габарита подвижного состава место работы их по соседнему пути ограждается с обеих сторон сигналами остановки.

Всем поездам, следующим по соседнему пути, выдаются предупреждения:

На _____ км _____ пути перегона _____ работает (наименование машины, работы), нарушающая габаритность. Обеспечить особую бдительность к сигналам

При работе снегоочистителей соседний путь сигналами не ограждается, но всем поездам, следующим по соседнему пути, выдаются предупреждения.

Ко времени прохода поезда работа снегоочистителя прекращается и крылья его закрываются.

9.14. Производить работы на станционных путях с передвижением вагончиков, если это связано с безопасностью движения и маневров, без разрешения дежурного по раздельному пункту и без ограждения места работ сигналами запрещается.

О производстве работ на станционных путях руководитель работ должен предварительно сделать соответствующую запись в журнале осмотра пути и устройств СЦБ, какие пути и стрелки и на какое время закрываются для движения. Под этой записью расписывается дежурный по раздельному пункту и дает соответствующее указание дежурным стрелочных постов.

Ввод в действие указанных устройств производится по распоряже-

нию дежурного по раздельному пункту после соответствующей записи руководителя работ в журнале об окончании ремонта и исправном действии устройств.

10. ПРИЕМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ

10.1. Безопасный и беспрепятственный прием, отправление и проследование поездов по станции (раздельному пункту), а также безопасность внутристанционной маневровой работы регламентируются технико-распорядительным актом станции (раздельного пункта).

Порядок, установленный технико-распорядительным актом, является обязательным для работников всех отделов и служб.

10.2. Прием поездов на раздельный пункт должен производиться на свободные от подвижного состава пути. Запрещается открывать входной сигнал или давать разрешение на открытие его, не убедившись в готовности маршрута и наличии свободного пути для приема поезда.

Пассажирские поезда должны приниматься только на пути, предусмотренные технико-распорядительным актом.

Перед отправлением поезда дежурный по раздельному пункту обязан убедиться, что перегон, на который следует поезд, свободен.

10.3. Обеспечение беспрепятственного и безопасного приема и отправления поездов возлагается на дежурного по раздельному пункту, который лично или через дежурных стрелочных постов (где они имеются) перед приемом и отправлением поезда обязан:

прекратить маневры с выходом на путь (маршрут) приема или отправления поезда;

дать распоряжение дежурным стрелочных постов (где они имеются) или лично приготовить маршрут и запереть стрелки;

проверить, свободен ли путь приема, и убедиться лично или через дежурных стрелочных постов в правильности приготовления маршрута.

10.4. Распоряжение о приготовлении маршрута для приема или отправления поезда дежурный по раздельному пункту дает одновременно всем участвующим в приготовлении маршрута дежурным стрелочных постов заблаговременно, чтобы не допустить снижения скорости поезда.

10.5. При приготовлении маршрута для приема или отправления поезда дежурные стрелочных постов обязаны:

внимательно выслушать распоряжение дежурного по раздельному пункту о приготовлении маршрута, повторить полученное распоряжение и получить подтверждение, что распоряжение понято правильно;

прекратить маневровую работу с выходом на маршрут приема или отправления, предупредив руководителя маневров о предстоящем приеме или отправлении поезда;

установить стрелки в требуемое положение и запереть их;

убедиться в том, что путь приема свободен и маршрут приготовлен правильно;

доложить дежурному по раздельному пункту о готовности заданного маршрута.

10.6. Входной или выходной сигнал может быть открыт только после доклада всех дежурных стрелочных постов о том, что путь свободен и маршрут приготовлен правильно.

10.7. Запрещается изменять маршрут приема, если сигнал уже открыт.

Маршрут может быть изменен дежурным по раздельному пункту только после предварительного закрытия входного сигнала.

10.8. Порядок приготовления и проверки маршрута при сквозном пропуске поездов через раздельный пункт сохраняется таким же, как при приеме и отправлении поездов.

10.9. Грузовой поезд на стоянке, преграждающий переезд или проход, должен быть расцеплен, чтобы обеспечить проход для пассажиров или проезд для автогужевого транспорта.

10.10. О времени отправления, прибытия и проследования поездов, а также о всех отклонениях от графика движения при их следовании дежурный по раздельному пункту уведомляет дежурного поездного диспетчера.

10.11. Одновременный прием на раздельный пункт поездов противоположных направлений, не имеющих по расписанию остановки, не разрешается.

10.12. Дежурные стрелочных постов встречают прибывающий поезд, находясь возле стрелок, указанных в выписках из технически-распорядительного акта, проверяют по наличию хвостовых сигналов прибытие поезда в полном составе и, убедившись, что поезд остановился в границах предельных столбиков, докладывают дежурному по раздельному пункту, что поезд прибыл в полном составе и установлен в границах предельных столбиков.

После прибытия или отправления поезда дежурные стрелочных постов должны поставить стрелки в нормальное положение в соответствии с технически-распорядительным актом или на свободный путь, не ожидая указаний дежурного по раздельному пункту.

10.13. Дежурные стрелочных постов провожают поезд, находясь возле стрелок, указанных в выписках из технически-распорядительного акта раздельного пункта.

Дежурный стрелочного поста, в который входит последняя стрелка маршрута, докладывает дежурному по раздельному пункту, что поезд отправился в полном составе.

10.14. Запрещается дежурным по раздельным пунктам и дежурным стрелочных постов передавать дежурство до полного окончания начатой операции по приему или отправлению поездов:

при приеме — от момента открытия входного сигнала до момента прибытия или проследования поездом данного раздельного пункта;

при отправлении — от момента приготовления маршрута до выхода поезда с раздельного пункта.

10.15. На раздельных пунктах, которые оборудованы электрическими или механическими устройствами, позволяющими контролировать правильность приготовления маршрута, порядок действия дежурного

по раздельному пункту и дежурных стрелочных постов по приготовлению маршрута для приема и отправления поездов устанавливается техническо-распорядительным актом.

10.16. Прием поезда при запрещающем показании или погасших основных огнях входного сигнала допускается при:

невозможности открытия входного сигнала (из-за неисправности);

приеме поезда на путь, не предусмотренный техническо-распорядительным актом, и при невозможности открытия входного сигнала;

необходимости приема подталкивающих локомотивов на определенные пути;

приеме восстановительных и пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, снегоочистителей, автодрезин несъемного типа, а также хозяйственных поездов и путевых машин (при производстве работ с закрытием перегона) на свободные станционные пути.

В этих случаях прием поезда на раздельный пункт производится по:

пригласительному сигналу (лунно-белый огонь);

специальному разрешению дежурного по раздельному пункту;

приказу дежурного поездного диспетчера (при диспетчерской централизации), переданному по радиосвязи.

По специальному разрешению дежурного по раздельному пункту производится также прием поездов, следующих на раздельный пункт по неправильному пути (при отсутствии входного сигнала на этом пути).

Форма специального разрешения и конкретный порядок действий работников при приеме поездов по запрещающему показанию входного сигнала и по неправильному пути указываются в техническо-распорядительном акте каждого раздельного пункта.

10.17. Скорость следования поезда при приеме на раздельный пункт по пригласительному сигналу или по специальному разрешению дежурного должна быть не более 10 км/ч; при этом машинист обязан вести поезд с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

11. РАБОТА ДЕЖУРНОГО ПОЕЗДНОГО ДИСПЕТЧЕРА

11.1. Дежурный поездной диспетчер обязан:

максимально использовать имеющиеся технические средства для обеспечения заданных размеров движения в соответствии с утвержденным графиком движения поездов; сокращения времени обработки на станциях и точках погрузки; более эффективно использовать вагонный парк, локомотивы и пропускную способность железной дороги;

осуществлять контроль за работой технических станций, точек погрузки, промежуточных раздельных пунктов и принимать меры к обеспечению выполнения заданного объема погрузочно-разгрузочных работ в соответствии с графиком работы точек погрузки торфопредприятий, графиком подачи торфа на электростанции, графиком работы перегрузочных средств;

своевременно давать указания о движении поездов дежурным по раздельным пунктам, а при необходимости — непосредственно машинистам поездных локомотивов или кондукторам;

следить за приемом и отправлением поездов раздельными пунктами, а также за проследованием поездов по перегонам, принимая все меры для обеспечения безопасности движения и выполнения графика движения.

11.2. Дежурный поездной диспетчер при вступлении на дежурство обязан ознакомиться с поездным положением на обслуживаемых участках, вызвать по селектору дежурных по раздельным пунктам своего участка, проверить вступление их на дежурство, произвести сверку времени, уточнить положение на раздельных пунктах, действующие предупреждения на участках и дать необходимые указания о предстоящей работе.

11.3. Дежурный поездной диспетчер ведет график исполненного движения поездов, получая по селектору от дежурных по раздельным пунктам доклады о движении поездов и всех отклонениях от заданного графика движения.

На графике исполненного движения указывается:

номера поездов и поездных локомотивов, число вагонов в поездах, фамилии машиниста, кондуктора и дежурных по раздельным пунктам;

время отправления, прибытия и проследования поездов по раздельным пунктам участка;

данные о работе точек погрузки, перегрузки и выгрузки на электростанциях или станциях перегрузки;

наличие действующих предупреждений;

закрытие перегонов, путей и устройств, обслуживающих движение.

11.4. Все распоряжения по движению поездов на участке диспетчер передает дежурным по раздельным пунктам в форме устного приказа.

Диспетчерские приказы регистрируются в журнале и содержат указания:

об открытии и закрытии перегона или отдельных путей перегона;

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

о движении поездов с разграничением времени и по неправильному пути;

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

об отправлении поездов с остановкой для работы на перегоне;

о пропуске длинносоставных поездов и с негабаритными грузами;

о других операциях, связанных с организацией безопасного движения поездов на участке, по усмотрению диспетчера.

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

11.5. Дежурный поездной диспетчер передает приказ дежурному по

раздельному пункту, который записывает его в журнале диспетчерских приказов по форме:

Число, месяц	Время, ч — мин	№ приказа	Кому адресован	Содержание приказа	Кто передал	Кто принял
1	2	3	4	5	6	7

11.6. После записи диспетчерского приказа дежурный по раздельному пункту дословно повторяет дежурному поездному диспетчеру содержание приказа и называет свою фамилию.

Убедившись в правильности приема приказа, дежурный поездной диспетчер подтверждает его словом "исполняйте".

Если приказ дежурного поездного диспетчера адресуется нескольким раздельным пунктам, его содержание повторяет один из дежурных по раздельным пунктам по указанию диспетчера, а дежурные остальных раздельных пунктов обязаны внимательно следить за проверкой. Затем по требованию дежурного поездного диспетчера в порядке, им установленном, все дежурные по раздельным пунктам отвечают: " Верно и понятно" и называют свои фамилии.

Время передачи приказа отмечается в журналах дежурного поездного диспетчера и дежурного по раздельному пункту.

11.7. О всех случаях неисправности или неправильного действия блокировки и электрожезловой системы дежурный по раздельному пункту сообщает дежурному поездному диспетчеру, который, убедившись через дежурных в отсутствии на перегоне поездов, отдает приказ о переходе на другой вид связи по форме:

Приказ № _____

Ввиду неисправности _____ на перегоне _____ с _____ ч _____ мин движение всех поездов устанавливается по _____ (такой-то) связи

Диспетчер _____ (подпись).

С указанного в приказе дежурного поездного диспетчера времени раздельные пункты переходят на соответствующий вид связи.

Находящиеся на перегоне посты (если они имеют селекторную связь с диспетчером) остаются действовать как раздельные пункты.

Если после перерыва действия основных средств связи приказом дежурного поездного диспетчера будет установлена система поездных извещений по диспетчерской связи, то телефонные переговоры между дежурными по раздельным пунктам должны производиться по диспетчерской связи с участием дежурного поездного диспетчера.

11.8. О восстановлении поврежденной межстанционной поездной связи дежурный по раздельному пункту уведомляет дежурного поездного диспетчера, который, убедившись через дежурных по раздельным

пунктам в отсутствии на перегоне поездов, отдает приказ раздельным пунктам, ограничивающим перегон.

Приказ № ____

_____ (такая-то) связь на перегоне _____ восстановлена. Приказ № _____ отменяется с _____ ч _____ мин. Движение поездов восстанавливается по _____ (такой-то) связи.

Диспетчер _____ (подпись).

С указанного в приказе времени раздельные пункты переходят на соответствующий вид связи.

11.9. При отправлении с раздельного пункта поезда с остановкой на перегоне дежурный поездной диспетчер отдает приказ дежурному по раздельному пункту, отправляющему поезд, а копию приказа — дежурному по соседнему раздельному пункту данного перегона.

В приказе указываются: время отправления поезда на перегон, участок (километр), на котором назначена остановка поезда, цель и продолжительность остановки, а также на какой раздельный пункт, ограничивающий перегон, и в какое время должен прибыть поезд после работы на перегоне.

11.10. Получив извещение с раздельного пункта перегона, полевой производственной базы или пункта погрузки торфа на полях добычи о необходимости отправления восстановительного или пожарного поезда, дежурный поездной диспетчер вызывает работников, обслуживающих эти поезда, а также оповещает начальников отделов и начальника транспорта. После получения извещения соответствующих работников о готовности поезда дежурный поездной диспетчер немедленно отдает приказ о его отправлении. О маршруте следования восстановительного поезда передается приказ по участку.

Таким же порядком организуется движение санитарных дрезин для оказания скорой медицинской помощи.

11.11. При неисправности диспетчерской связи движение поездов производится без участия дежурного поездного диспетчера — на основании поездной связи между дежурными по раздельным пунктам.

12. МАНЕВРОВАЯ РАБОТА НА РАЗДЕЛЬНЫХ ПУНКТАХ

12.1. Маневровая работа должна производиться в соответствии с технологическим процессом работы раздельного пункта и по плану, обеспечивающему:

своевременное формирование и отправление поездов;

бесперебойный прием поездов;

своевременную подачу вагонов для выполнения погрузочно-разгрузочных операций и уборку вагонов после окончания этих операций;

наименьшие затраты времени на переработку вагонов;

наилучшее использование всех маневровых средств и технических устройств;

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

12.2. Поезда, группы вагонов и отдельные вагоны должны устанавливаться на станционных путях в границах, обозначенных предельными столбиками. Стоящие на станциях вагоны, не участвующие в производстве маневров, должны быть сцеплены и надежно закреплены ручными тормозами, тормозными башмаками или вагонными подкладками для предотвращения угона.

12.3. Маневровые работы на станциях, расположенных на уклонах, а также имеющих неблагоприятный профиль подхода (спуск в сторону перегона) и при отсутствии вытяжного тупика могут проводиться только при условии постановки локомотива со стороны спуска и в необходимых случаях с включением автотормозов вагонов.

При маневрах запрещается превышать скорость:

20 км/ч — при передвижениях локомотивов с вагонами, прицепленными сзади, по свободным путям;

10 км/ч — при движении вагонами вперед по свободным путям и при движении по стрелочным переводам на боковые пути независимо от того, с какой стороны находится локомотив;

5 км/ч — при передвижениях локомотивов с вагонами, занятыми людьми, цистернами с горючим и аммиачной водой, а также негабаритными и прочими опасными грузами;

3 км/ч — при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам и при передвижении подвижного состава по вагонным весам.

12.4. Маневровые передвижения на ремонтных путях вагонных и локомотивных депо, подъездных путях других предприятий во время работы должны производиться под наблюдением ответственного работника депо или соответствующего предприятия.

12.5. Передвижение отдельных вагонов вручную под непосредственным руководством ответственного лица допускается в исключительных случаях и только на путях, расположенных на площадках или на уклоне не круче 2,5 ‰; передвижение вагонов, оборудованных роликовыми подшипниками, производится только на горизонтальных путях.

Запрещается передвижение вагонов вручную на главных и приемо-отправочных путях станций.

При передвижениях вручную запрещается:

передвигать вагоны со скоростью более 3 км/ч;

передвигать вагоны за предельные столбики;

подкладывать под колеса для торможения вагонов шпалы, камни, ломы и другие предметы;

передвигать вагоны, занятые людьми, а также вагоны с опасными грузами.

12.6. Маневры на станционных путях должны производиться только по распоряжению дежурного по раздельному пункту, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, — дежурного поездного диспетчера.

12.7. Поездная бригада, производящая сцепку, расцепку вагонов и формирование поездов, должна состоять из двух человек.

12.8. Движением локомотива при маневрах должен распоряжаться только один работник — руководитель маневров (кондуктор).

12.9. Кондуктор (или заменяющее его лицо) обязан:

обеспечить правильную расстановку и согласованность действий всех работников, участвующих в производстве маневров в соответствии с планом и способами выполнения предстоящей маневровой работы;

своевременно и точно выполнять задания на маневровую работу;

организовывать маневровую работу так, чтобы были обеспечены безопасность движения, личная безопасность работников, занятых на маневрах, и сохранность подвижного состава; с особой осторожностью производить маневры локомотивов с вагонами, занятыми людьми, или вагонов с опасными грузами;

следить за своевременной подготовкой стрелок для маневровых передвижений, своевременной и правильной подачей сигналов дежурными стрелочных постов и машинистом локомотива;

убедиться в отсутствии сигналов ограждения при необходимости заезда на пути, занятые поездами или составами поездов;

проверять, сцеплены ли между собой вагоны, которые предстоит передвигать, и нет ли препятствий для их передвижения (тормозные башмаки, вагонные подкладки);

убедиться в отсутствии препятствий при передвижении маневрового состава в местах погрузки и выгрузки навалочных грузов (торф, дрова, лесные материалы, кирпич и т.д.); в этих случаях при движении вагонами вперед кондуктор должен находиться впереди передвигаемых вагонов или на первой по движению тормозной площадке;

проверять перед началом автоматического сцепления вагонов правильность положения рукояток расцепных рычагов у обоих вагонов, а после расцепки переводить эти рукоятки в вертикальное положение;

не допускать выхода подвижного состава за предельные столбики противоположного конца пути.

12.10. Локомотивная бригада, производящая маневры, обязана:

своевременно и точно выполнять задания на маневровую работу;

внимательно следить за сигналами, сигнальными указателями и знаками, своевременно, точно их выполнять;

внимательно следить за людьми, находящимися на путях, а также за положением стрелок и расположением подвижного состава;

обеспечивать безопасность производства маневров и сохранность подвижного состава.

Машинист обязан повторять сигналы свистком локомотива.

Если машинисту не понятен или не виден подаваемый сигнал, он должен остановиться и выяснить обстановку.

12.11. Машинисту локомотива, производящего маневры, запрещается приводить в движение локомотив без ознакомления с планом предстоящей работы и без получения сигнала руководителя маневров,

а перед выездом на стрелки — без получения сигнала дежурного стрелочного поста.

12.12. Дежурные стрелочных постов при производстве маневров обязаны:

перед подачей сигнала о начале передвижения маневрового состава проверять правильность положения стрелок в маневровом маршруте;

внимательно следить за передвижением маневрового состава и подаваемыми сигналами;

своевременно и четко передавать машинисту и кондуктору (руководителю работ) необходимые сигналы.

12.13. Маневры на главных путях или с пересечением их, а также с выходом за входные стрелки могут допускаться в каждом случае только с разрешения дежурного по раздельному пункту при закрытых входных сигналах, ограждающих вход на пути и стрелки, на которых производятся маневры.

12.14. Запрещается выход маневрового состава за границу станции на перегон на однопутных линиях и по неправильному пути на двухпутных участках без согласия дежурного поездного диспетчера и дежурного по соседнему раздельному пункту и без установленного разрешения, выдаваемого машинисту. Выход маневрового состава за границу станции по правильному пути на двухпутных участках допускается с согласия дежурного поездного диспетчера по устному разрешению дежурного по станции.

В приемо-отправочных парках станции маневровый локомотив может работать только на тех путях и стрелках, которые будут указаны дежурным по станции при выдаче кондуктору задания на маневровую работу.

12.15. Разрешением на выезд маневрового состава за границу станции на однопутном перегоне служат:

при автоматической блокировке — ключ-жезл, выдаваемый машинисту маневрового локомотива после открытия соответствующего выходного светофора; после первого выезда маневрового состава за границу раздельного пункта по открытому выходному светофору и ключу-жезлу дальнейшее производство маневров с выходом на перегон при наличии у машиниста ключа-жезла осуществляется без открытия выходных светофоров; при отсутствии ключа-жезла выход разрешается при прекращении действия автоблокировки и переходе на телефонную связь с выдачей машинисту маневрового локомотива путевой телефонограммы;

при полуавтоматической блокировке — ключ-жезл данного перегона, а при отсутствии его — путевая телефонограмма;

при электрожезловой системе — жезл или ключ-жезл данного перегона;

при телефонной связи — путевая телефонограмма, в которой записывается согласие дежурного по соседнему раздельному пункту на производство маневров с выходом на перегон по форме:

Разрешаю производство маневров с выходом за границу станции (подпись).

В верхней части бланка путевой телефонограммы, выдаваемой машинисту маневрового локомотива при выезде за границу станции, дежурным по раздельному пункту делается пометка "Маневры".

12.16. Разрешением на выезд маневрового состава за границу станции по неправильному пути на двухпутном перегоне служат:

при автоматической и полуавтоматической блокировке — путевая телефонограмма, выдаваемая после прекращения действия блокировки на соответствующем пути перегона и установления телефонного способа связи;

при телефонном способе связи — путевая телефонограмма.

12.17. Временное занятие вагонами приемо-отправочных путей при производстве маневров может быть допущено кондуктором в каждом отдельном случае только с разрешения дежурного по раздельному пункту.

На промежуточных раздельных пунктах временное занятие приемо-отправочных путей дежурный по раздельному пункту может допустить только по разрешению дежурного поездного диспетчера.

Запрещается занимать предохранительные и улавливающие тупики подвижным составом.

12.18. Распоряжение о прекращении маневров в связи с приготовлением маршрута приема или отправления поезда должно быть заблаговременно передано дежурным по раздельному пункту кондуктору, производящему маневры, в порядке, установленном технически-распорядительным актом.

12.19. Маневры по обмену составов на точке погрузки производятся по распоряжению дежурного ближайшего раздельного пункта, а при диспетчерской централизации — по указанию дежурного поездного диспетчера.

12.20. Маневровая работа по обмену составов производится кондуктором или заменяющим его лицом.

Порядок производства маневров на точке погрузки устанавливается начальником транспорта, и запись о нем является неотъемлемой частью технически-распорядительного акта ближайшего раздельного пункта.

12.21. При маневровой работе радиоустановка на локомотиве, у дежурного по раздельному пункту, дежурного поездного диспетчера должна быть включена на непрерывное действие, выключение ее не допускается.

13. ПОРЯДОК ВЫДАЧИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЙ

13.1. Предупреждения машинисту поезда выдаются при:

неисправности пути, искусственных сооружений и производстве ремонтных работ, требующих уменьшения скорости или остановки поезда в пути;

неисправности приборов сигнализации; в этом случае указывается и порядок движения поездов;

необходимости расцепки локомотивов у мостов, не допускающих их прохода двойной тягой;

отправлении поезда с вагонами или грузами, выходящими за пределы габарита, с указанием порядка следования такого поезда;

работе на перегоне двухпутного участка снегоочистителя или другой путевой машины;

работе съемных подвижных единиц в условиях плохой видимости, а также при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов;

отправлении хозяйственного поезда для производства работ на перегоне;

включении в состав поезда подвижных единиц, которые не могут следовать со скоростью, установленной для данного участка;

если через путь, по которому идет данный поезд, производится погрузка и выгрузка из вагонов поезда, стоящего на соседнем пути, или когда на соседнем пути произошла авария поезда;

в других случаях, когда требуется уменьшение скорости или остановка поезда в пути, а также когда необходимо предупредить поездную бригаду об особых условиях и особой бдительности при следовании поезда.

13.2. При выполнении намеченных работ заявки на выдачу предупреждений и ограничение скорости, а также на остановку поезда на перегоне подаются:

начальником транспорта — сроком действия более трех суток;

руководителями отделов (служб) — сроком до трех суток;

мастерами отделов — на период работ, но не более суток.

13.3. Заявки на выдачу непредвиденных предупреждений могут подаваться любым работником железнодорожного транспорта, а также посторонним лицом, заметившим опасность для движения поездов.

13.4. Запрещается приступать к ремонтно-путевым работам или ремонту искусственных сооружений до тех пор, пока руководитель работ не получил подтверждения дежурного по раздельному пункту о том, что заявка на выдачу предупреждения им получена.

13.5. Заявка на выдачу предупреждения, переданная по телефону или селектору, должна быть подтверждена письменно с занесением ее содержания в журнал предупреждений. Выдачу по такой заявке предупреждений машинисту поезда дежурный по раздельному пункту обязан начать, не ожидая получения письменного подтверждения.

13.6. В заявках на выдачу предупреждений должны указываться:

точное обозначение места пути, к которому относится предупреждение;

причины, вызывающие выдачу предупреждения:

меры предосторожности при движении поездов;

начало и срок действия предупреждения.

13.7. Дежурный по раздельному пункту, получив заявку или ознакомившись с записью в журнале о выдаче предупреждения, немедленно передает ее содержание по телефону или селектору дежурным по раздельным пунктам, ограничивающим перегон, и дежурному поездному

диспетчеру, а последний в зависимости от характера предупреждения передает ее руководителям соответствующих отделов (служб), ревизору по безопасности движения поездов и начальнику транспорта.

13.8. Выдача предупреждений машинистом поездов производится на раздельных пунктах, на которых согласно расписанию поезд имеет последнюю остановку по технической причине (осмотр поезда, набор топлива и т.п.), перед перегоном, к которому относится предупреждение.

Выдача предупреждений машинистам пассажирских поездов производится дежурным конечных раздельных пунктов данного участка.

13.9. Предупреждение пишется на бланке белого цвета с желтой полосой по диагонали, состоящем из корешка и отрезного талона, который вручается машинисту под расписку.

Корешок предупреждения

Станция (штемпель)
"____" _____ 19 ____ г
Машинисту поезда № _____
Предупреждение № _____
На _____ км вследствие _____ остановиться на _____ мин
с дальнейшим следованием на раздельный пункт _____
со скоростью на участке (км) _____ не более _____ км/ч
Остановиться у сигнала для _____
ДСП _____
Предупреждение получил машинист _____
ДСП _____ (подпись)

Предупреждение

Станция (штемпель)
"____" _____ 19 ____ г.
Машинисту поезда № _____
Предупреждение № _____
На _____ км вследствие _____ остановиться на _____ мин
с дальнейшим следованием на раздельный пункт _____
со скоростью на участке (км) _____ не более _____ км/ч.
Остановиться у сигнала для _____
ДСП _____
Вручается лично машинисту _____
ДСП _____ (подпись).

Предупреждение передается машинисту через кондуктора (помощника машиниста) в следующих случаях:

при необходимости остановки поезда на перегоне;

при отправлении поезда с вагонами или грузами, выходящими за пределы габарита подвижного состава, с указанием порядка следования данного поезда;

во всех других случаях, когда необходимо предупредить поездную бригаду об особых условиях следования поезда.

13.10. При следовании поезда двойной тягой предупреждение выдается только машинисту ведущего локомотива, а другой машинист ставится с известность о содержании предупреждения. При следовании поезда с подталкивающим локомотивом предупреждение выдается также машинисту толкача.

13.11. Предупреждения, устанавливаемые до отмены, выдаются на поезда впредь до получения извещения об отмене.

Предупреждения, устанавливаемые на определенный срок, выдаются на поезда только в течение этого срока. Заявки об отмене таких предупреждений не даются и выдача их на поезда прекращается, если от руководителя работ не будет получено извещение о необходимости продлить срок действия предупреждения.

Когда руководитель работ по каким-либо причинам не может закончить в срок, указанный в заявке, работы, вызвавшие предупреждение, он обязан до окончания этого срока выслать к выставленным переносным сигналам уменьшения скорости сигналистов и известить дежурных по раздельным пунктам, ограничивающих перегон, о продлении действия предупреждения, указав новый срок окончания работ.

Дежурный по раздельному пункту, получивший такую заявку, обязан выяснить, на какие поезда не выданы предупреждения, и до истечения указанного в дополнительной заявке срока установленным порядком выдать их на поезда.

13.12. Отменить предупреждение имеет право лишь работник, который дал это предупреждение, или непосредственный его начальник.

13.13. Отмена предупреждений производится письменно, а также по телефону или селектору с отметкой в журнале предупреждений с подписью лица, заявившего об отмене, с указанием месяца, числа и времени. Извещение об отмене предупреждения заносится в журнал предупреждений против имеющейся ранее записи о выдаче предупреждения. Отмененное предупреждение перечеркивается накрест.

14. ДВИЖЕНИЕ ДРЕЗИН СЪЕМНОГО ТИПА

14.1. Движение дрезин съемного типа производится без выдачи разрешений на право занятия ими перегона.

Движение дрезин съемного типа не должно вызывать нарушения следования поездов по расписанию.

14.2. В темное время суток, а также при туманах, снегопадах, метелях, при температурах ниже -5°С и ливнях выезд дрезин съемного типа на перегон не разрешается. При необходимости дрезина в этом случае должна следовать как несъемная (на правах поезда), о чем старшим работником, сопровождающим дрезину, делается соответствующая заявка дежурному по раздельному пункту.

14.3. На двухпутных участках дрезины съемного типа должны сле-

довать только по правильному пути; следование дрезин по неправильному пути допускается только как несъемных (на правах поезда).

14.4. Дрезины съемного типа при нахождении на перегоне должны иметь сигналы в соответствии с Инструкцией по сигнализации на узкоколейных железных дорогах торфяной промышленности.

Запрещается ставить на путь дрезину без сигналов.

14.5. Все дрезины съемного типа, следующие по участку с автоблокировкой, должны иметь оси с изоляцией, чтобы наличие их на блок-участке не вызывало закрытия ограждающего этот блок-участок светофора.

При движении съемной дрезины по участкам с автоблокировкой на правах несъемной пользование автоблокировкой по этому пути следует прекратить и перейти на телефонную связь.

14.6. Порядок движения дрезин съемного типа по участкам, оборудованным диспетчерской централизацией, предусматривается особой инструкцией, утверждаемой начальником транспорта.

14.7. Число людей, сопровождающих дрезину съемного типа, должно быть достаточным для немедленного снятия дрезины с пути при приближении поезда.

Старшим, сопровождающим дрезину съемного типа, может быть работник по должности не ниже старшего монтера пути, электромеханика, а при отсутствии их старшим является водитель дрезины.

14.8. Запрещается оставлять на пути съемную дрезину или прицеп без рабочих, которые при необходимости могли бы быстро снять их с пути.

Снятая с пути дрезина должна быть установлена так, чтобы при этом не нарушала габарит приближения строений.

14.9. Водитель дрезины должен сдать экзамен по ПТЭ, Инструкции по сигнализации, Инструкции по движению поездов, Правилам по технике безопасности и всегда иметь при себе права на управление дрезиной.

Передача водителем управления съемной дрезиной лицам, не имеющим прав управления, запрещается.

14.10. Во время движения запрещается:

стоять на дрезине или прицепе;

сидеть на бортах;

переходить с прицепа на прицеп;

сходить и садиться на дрезину или прицеп до полной их остановки;

курить во время движения, а также на стоянках при заправке дрезины горючим.

14.11. Старший работник, сопровождающий дрезину съемного типа, является ответственным за безопасность движения дрезины и находящихся на ней людей.

14.12. Водитель дрезины при следовании через переезды (особенно неохраняемые) и по участкам, где производятся путевые работы, должен соблюдать особую осторожность.

14.13. Старший работник, сопровождающий дрезину, перед выез-

дом на перегон обязан сообщить дежурному по раздельному пункту о необходимости отправления дрезины с указанием пункта, до которого она следует, и времени, потребного для следования до соседнего раздельного пункта или до момента снятия ее с пути (при следовании на часть перегона).

14.14. Старший работник, сопровождающий дрезину, не имеет права передвигаться с дрезиной в пределах раздельного пункта без ведома работников раздельного пункта, а также выезжать на перегон без сигнала дежурного по раздельному пункту или дежурного стрелочного поста.

14.15. Дежурный по раздельному пункту, получив уведомление старшего работника, сопровождающего дрезину, о необходимости выезда ее на перегон и выяснив у дежурного поездного диспетчера фактическое и ожидаемое положение о движении поездов, и при наличии времени, достаточного для следования дрезины с соблюдением установленных требований, отправляет съемную дрезину на перегон.

14.16. Отправление съемной дрезины на перегон производится по разрешающему ручному сигналу дежурного по раздельному пункту или дежурного стрелочного поста.

14.17. Разрешается отправление съемной дрезины вслед за поездом на расстоянии от него не менее 800 м независимо от системы поездной связи при обязательном условии, что до отправления следующего попутного поезда интервал времени будет не менее 15 мин.

14.18. При выезде съемной дрезины на раздельный пункт водитель обязан руководствоваться указаниями дежурного по раздельному пункту или дежурного стрелочного поста.

14.19. Дежурный по раздельному пункту извещает об отправлении съемной дрезины дежурного по соседнему раздельному пункту, который, в свою очередь, обязан известить о прибытии дрезины дежурного по раздельному пункту отправления.

14.20. Старший работник, сопровождающий дрезину съемного типа, а также водитель дрезины после выезда с раздельного пункта во время следования по перегону должны быть бдительными, внимательно следить за перегоном и быть готовыми при появлении поезда остановиться и снять дрезину.

14.21. При необходимости возобновления следования дрезины, ранее снятой с пути, старший работник, сопровождающий дрезину, имеет право выехать на один из раздельных пунктов, ограничивающих перегон, или передвигаться на дрезине по перегону при соблюдении следующих условий:

при наличии телефонной связи — выезжать по согласованию с дежурным по раздельному пункту;

при отсутствии телефонной связи — следовать за попутным поездом на расстоянии не более 800 м (если вслед ему не отправлен другой поезд);

при отсутствии телефонной связи и попутного поезда — выезжать

только при хорошей видимости (не менее 1 км в каждую сторону) и следовать со скоростью не более 20 км/ч с готовностью при появлении поезда остановиться и снять дрезину.

14.22. В случае следования дрезины ТД-5У с прицепами или при наличии на дрезине менее четырех человек, а также при следовании дрезины в темное время суток и в светлое время при плохой видимости сигналов (туман, метель и другие неблагоприятные условия) дрезина ТД-5У выпускается на перегон как несъемная, т.е. как поезд.

14.23. Следование дрезины ТД-5У на правах несъемной с занятием перегона назначается поездным диспетчером по заявке ответственного работника службы пути не ниже старшего монтера пути или работников служб, в ведении которых находится дрезина.

14.24. Основным ходом дрезины является передний (фарой вперед); задний ход разрешается как исключение при маневрах, на станциях.

14.25. Скорость движения транспортной дрезины ТД-5У на перегонах не должна превышать 40 км/ч, по станционным путям — 20 км/ч, а по стрелкам — 10 км/ч.

При плохой видимости скорость движения не должна превышать 20 км/ч; при этом должно быть включено освещение (фара и задний красный сигнальный фонарь).

14.26. Сцепление дрезины с прицепом и прицепов между собой допускается только типовыми сцепными приборами и должно производиться в соответствии с Инструкцией по устройству, уходу и обслуживанию транспортной съемной автодрезины ДТ-5У; возможность саморасцепа при движении дрезин должна быть исключена.

Запрещается сцеплять дрезину с платформами и вагонами.

14.27. Число людей, которых можно одновременно перевозить, не должно превышать: шести — на дрезине: десяти — на незагруженном прицепе; одного — на груженом прицепе только для торможения прицепа.

Перевозка людей на открытых дрезинах и прицепах допускается только в теплое время года. Перевозка грузов непосредственно на дрезине не допускается.

14.28. При выезде дрезины ТД-5У с прицепами для перевозки рабочих или грузов общее руководство ее работой должно осуществляться работником, занимающим должность не ниже старшего монтера пути или электромеханика.

При перевозке на прицепах рабочих на каждом прицепе необходимо выделять ответственное лицо — опытного рабочего как старшего группы, который должен находиться на этом прицепе и наблюдать за порядком и безопасностью перевозимых на этом прицепе людей.

Запрещается следование дрезины с прицепами при отсутствии на них лиц, осуществляющих торможение.

После погрузки груза необходимо убедиться в свободном ходе тормозного рычага. Закладывать тормозной рычаг перевозимым грузом запрещается.

gost.e-ecolog.ru