

Контактные данные преподавателя:

e-mail: sergey_696921@mail.ru

WhatsApp: 89242689904

Лекция № 4.

ИНСТРУКЦИЯ

**по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте
Российской Федерации**

Изучить тему ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

Законспектировать выделенное тему ПРИЛОЖЕНИЕ № 5

**к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской
Федерации**

**ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к Инструкции по
движению
поездов и маневровой
работе на
железнодорожном
транспорте Российской
Федерации**

Движение поездов на участках, оборудованных диспетчерской централизацией

1. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, основными средствами сигнализации и связи при движении поездов являются автоблокировка, АЛСН, применяемая как самостоятельное

средство сигнализации и связи или полуавтоматическая блокировка с автоматическим контролем прибытия поезда в полном составе.

Управление всеми станционными светофорами и стрелками железнодорожных станций, находящихся на диспетчерском управлении, осуществляется непосредственно ДНЦ. Положение стрелок, открытое или закрытое состояние светофоров, свободность или занятость главных и приемо-отправочных железнодорожных путей, изолированных участков железнодорожных станций, блок-участков (при автоблокировке) или перегонов (при полуавтоматической блокировке) контролируется на аппарате управления ДНЦ.

Входные, маршрутные и выходные светофоры железнодорожных станций, находящиеся на диспетчерском управлении, могут переводиться ДНЦ на автоматическое действие для обеспечения безостановочного прохода поездов по железнодорожным станциям.

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

2. В необходимых случаях, предусмотренных настоящей Инструкцией, ДНЦ регистрируемым приказом передает железнодорожные станции на резервное управление, после чего прием и отправление поездов, маневровая работа, а также открытие и закрытие сигналов производятся работниками железнодорожных станций, на которых возложено выполнение этих операций. До передачи железнодорожной станции на резервное управление ДНЦ обязан проинформировать этого работника о поездах, находящихся на прилегающих перегонах.

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

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

Прием и отправление поездов

3. Перед приемом поезда на железнодорожную станцию ДНЦ, убедившись по показаниям индикации на аппарате управления в свободности пути приема и стрелочных участков, задает маршрут приема.

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

Фактический перевод стрелок и открытие входного светофора проверяются по индикации соответствующих аппаратов управления.

4. Перед отправлением поезда ДНЦ, убедившись по индикации на аппарате управления в свободности входящих в маршрут отправления изолированных участков, свободности перегона, при автоблокировке – в свободности первого участка удаления, а после смены направления движения – свободности перегона и установленного соответствующего направления движения, задает маршрут отправления.

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

Фактический перевод стрелок и открытие выходного светофора проверяются по индикации соответствующих аппаратов управления.

5. Если после открытия входного, маршрутного или выходного (на участках с автоблокировкой) светофора возникает необходимость изменить маршрут, задержать отправление поезда, ДНЦ, закрыв соответствующий светофор и сообщив об этом машинисту поезда, лишь после того, как убедится в том, что поезд остановлен у входного светофора или на железнодорожном пути отправления, может приступить к приготовлению нового маршрута и вторично открыть светофор.

На участках с полуавтоматической блокировкой в случае необходимости задержки отправления поезда, а также отправления поезда встречного направления, железнодорожные станции, ограничивающие перегон, переводятся на резервное управление с вступлением на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов при передаче железнодорожной станции на резервное управление. В таких случаях операции по отправлению поездов производятся в соответствии с пунктами 6 и 7 приложения № 3 к настоящей Инструкции.

6. Отправление хозяйственных поездов с работой на перегоне и прибытием на соседнюю железнодорожную станцию, а также поездов с подталкивающими локомотивами, следующими на весь перегон, производится по разрешающему показанию выходного светофора.

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

1) на участках с автоблокировкой – по разрешающему показанию выходного светофора;

2) на участках с полуавтоматической блокировкой – в соответствии с пунктами 10 и 11 приложения № 3 к настоящей Инструкции.

Железнодорожные станции отправления на участках с автоблокировкой и железнодорожные станции, ограничивающие перегон, на участках с полуавтоматической блокировкой, переводятся на резервное управление с вступлением на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов при передаче железнодорожной станции на резервное управление.

При невозможности изъять ключ-желез или в случае если аппарат управления не оборудован ключом-железом, для отправления хозяйственного поезда или поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся на железнодорожную станцию отправления, пользование автоблокировкой или полуавтоматической блокировкой должно быть прекращено и установлено движение поездов по телефонным средствам связи.

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

8. Отправление восстановительных, пожарных поездов и вспомогательных локомотивов с железнодорожных станций, ограничивающих перегон, на котором должны производиться восстановительные или другие подобные работы, осуществляется после вступления на этих железнодорожных станциях на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, и после закрытия перегона. В этих случаях машинистам выдаются разрешения формы ДУ-64. Вспомогательный локомотив может быть отправлен на перегон до вступления на дежурство соответствующих работников по регистрируемому приказу ДНЦ, передаваемому непосредственно машинисту поезда:

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

Производство маневров

9. Приготовление маневровых маршрутов и перевод стрелок при маневрах может осуществляться:

1) ДНЦ с центрального аппарата с передачей соответствующим работникам указаний о готовности маршрута для маневровых передвижений по радиосвязи или диспетчерской связи по телефонам, устанавливаемым в горловинах железнодорожных станций;

2) уполномоченным работником владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, на которого возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов при передаче железнодорожной станции на резервное управление.

Допускается передача отдельных стрелок на местное управление, при котором перевод стрелок осуществляется составителем поездов или другим работником железнодорожной станции в соответствии с ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

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

Работник, переводящий стрелки, после каждого перевода стрелки должен убедиться в правильности положения острия по индикации на пульте местного управления или по положению острия стрелки.

10. Запрещается переводить стрелку с пульта местного управления или ключом местного управления до освобождения стрелочного изолированного участка, а там, где не включена в зависимость изоляция стрелки, до освобождения стрелки от железнодорожного подвижного состава.

11. По окончании маневров стрелочные и маневровые рукоятки, а также ключ местного управления устанавливаются в нормальное положение, руководитель маневров докладывает об окончании работы ДНЦ, а последний посылает соответствующую управляющую команду на железнодорожную станцию.

12. Пульты местного управления должны быть постоянно заперты. Перечень работников, которым разрешается доступ к пультам местного управления для пользования или технического обслуживания, а также порядок выдачи и хранения ключей от пультов устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Порядок действий при неисправностях устройств диспетчерской централизации

13. Если при правильно установленном маршруте и свободном (по показаниям индикации аппаратов управления) железнодорожном пути приема входной светофор не открывается, поезд вводится на

железнодорожную станцию при его запрещающем показании по регистрируемому приказу ДНЦ, передаваемому машинисту поезда:

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

При следовании на железнодорожную станцию по приказу ДНЦ машинист должен вести поезд на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

Если железнодорожная станция находится на резервном управлении, прием поезда при неисправном входном светофоре производится в порядке, предусмотренном в пункте 30 приложения № 9 к настоящей Инструкции.

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

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

При наличии такого приказа машинист имеет право отправиться с железнодорожной станции и вести поезд на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, до первого проходного светофора, а далее по сигналам автоблокировки.

На двухпутных и многопутных перегонах с односторонней автоблокировкой, оборудованной временными устройствами, позволяющими в неправильном направлении (по неправильному железнодорожному пути) обеспечивать движение поездов по сигналам локомотивных светофоров, в случае если выходной светофор на неправильный железнодорожный путь не открывается или отсутствует, отправление поезда производится после прекращения действия автоблокировки.

На участках, оборудованных АЛСЧ, после вступления поезда на перегон машинист поезда действует в порядке, предусмотренном в пункте 19 приложения № 1 к настоящей Инструкции.

Если железнодорожная станция находится на резервном управлении, отправление поезда при неисправном выходном светофоре производится в порядке, предусмотренном в пунктах 14 и 15 приложения № 1 к настоящей Инструкции.

15. Если перевести стрелку с центрального пульта невозможно, ДНЦ обязан направить работника, производящего очистку стрелок, или другого работника железнодорожной станции для осмотра и по возможности устранения причины нарушения управления (например, убрать посторонний

предмет, попавший между остряком и рамным рельсом). Если соответствующий работник внешним осмотром не может обнаружить причину невозможности перевода стрелки и устранить ее, ДНЦ прекращает пропуск поездов по маршрутам, для которых стрелка должна переводиться в другое положение, вызывает работников подразделений СЦБ и железнодорожного пути для ее осмотра и ремонта. При необходимости перевод этой стрелки производится с пульта местного управления или же железнодорожная станция передается на резервное управление.

При невозможности перевода стрелки, в том числе с пульта местного управления или с пульта резервного управления, стрелка передается на ручное управление в порядке, установленном в пункте 9 приложения № 13 к настоящей Инструкции, на что оформляется приказ ДНЦ.

На отдельных пунктах, не обслуживаемых дежурными работниками, для осмотра, а при необходимости и перевода стрелок могут привлекаться локомотивные бригады проходящих поездов в порядке, установленном владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

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

17. В случае, если табло показывает ложную занятость железнодорожного пути приема, ДНЦ впредь до исправления повреждения не должен, как правило, принимать поезда на этот железнодорожный путь. В случае необходимости, прием поезда на указанный железнодорожный путь осуществляется при запрещающем показании входного светофора по регистрируемому приказу ДНЦ после проверки им через работника железнодорожной станции, на которого возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, проверки фактической свободности железнодорожного пути приема или же железнодорожная станция передается на резервное управление.

На отдельных пунктах, не обслуживаемых дежурными работниками, проверка свободности железнодорожного пути приема поезда может быть возложена на локомотивную бригаду в порядке, установленном владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

18. При неисправности диспетчерской централизации, когда управление одной или несколькими железнодорожными станциями невозможно, ДНЦ должен перевести эти железнодорожные станции на резервное управление. В этих случаях ДНЦ запрещается руководствоваться показаниями приборов, контролирующими положение железнодорожных путей, стрелок и светофоров этих железнодорожных станций.

19. При неисправности автоблокировки, по указанию ДНЦ на железнодорожных станциях, ограничивающих перегон, вступают на

дежурство работники железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов.

Приказом ДНЦ действие автоблокировки закрывается, и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи. До оформления перехода на телефонные средства связи ДНЦ должен установить свободу межстанционного перегона, а железнодорожные станции передать на резервное управление.

Если перегоны с неисправной автоблокировкой ограничиваются отдельными пунктами, на которых отсутствует штат дежурных работников, выполняющих операции по приему и отправлению поездов, то впредь до вызова соответствующих работников на железнодорожную станцию отдельные поезда, при наличии у ДНЦ поездного контроля положения железнодорожных путей и стрелок, могут быть отправлены на свободный перегон по регистрируемому приказу ДНЦ, передаваемому непосредственно машинисту поезда в соответствии с пунктом 27 приложения № 1 к настоящей Инструкции. Перегоны, где разрешается применять такой порядок, и требования обеспечения безопасности движения поездов устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

20. На однопутных перегонах, оборудованных автоблокировкой или АЛСН, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, если ДНЦ не может изменить направление движения и открыть выходной светофор вследствие показания занятости перегона при фактической его свободе, закрывать действие автоблокировки не требуется. В этом случае ДНЦ, установив свободу перегона, вызывает на ограничивающие отдельные пункты работников, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, и передает им регистрируемый приказ изменить направление автоблокировки при помощи вспомогательного режима

Вызванные работники изменяют направление автоблокировки и убеждаются по индикации на аппаратах управления в том, что изменение направления произошло. После этого отправление поездов производится ДНЦ по автоблокировке.

Если при использовании вспомогательного режима невозможно произвести смену направления движения, действие автоблокировки или АЛСН, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, прекращается, и движение на данном перегоне осуществляется по телефонным средствам связи.

Железнодорожные станции, ограничивающие перегон, переводятся на резервное управление с вступлением на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов.

На участках, оборудованных полуавтоматической блокировкой с автоматическим контролем прибытия поезда в полном составе, в случаях, когда приборы автоматического контроля прибытия поезда на

железнодорожную станцию на пульте ДНЦ не зафиксировали освобождение перегона, ДНЦ по радиосвязи должен вызвать машиниста поезда и сообщить ему регистрируемый приказ:

«Внимание! Машинист поезда № при проследовании Вашим поездом стрелочной горловины станции ... приборами автоматики не зафиксировано освобождение перегона ... в полном составе, немедленно остановитесь. ДНЦ ...».

Получив такой приказ, машинист должен немедленно остановить поезд, проверить показания приборов, характеризующих целостность тормозной магистрали и направить помощника машиниста для проверки номера хвостового вагона и наличие на нем поездного сигнала.

О результатах осмотра машинист сообщает по радиосвязи ДНЦ.

При сообщении машиниста, что поезд прибыл в полном составе, ДНЦ разрешает дальнейшее движение поезда. Убедившись в прибытии поезда на железнодорожную станцию в полном составе, ДНЦ при участии работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, с пульта управления передает команду «искусственное фактическое прибытие».

Если при осмотре состава обнаружена отцепка вагонов от поезда на перегоне, движение по перегону закрывается до вывода вагонов с перегона.

При управлении поезда машинистом в одно лицо (без помощника машиниста) ДНЦ вызывает на ограничивающие отдельные пункты работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, для проверки фактической свободности перегона и выполнения операций по изменению направления движения.

21. ДНЦ при поступлении информации о срабатывании Устройств контроля схода и о переключении входного или проходного светофора с разрешающего на запрещающее показание, обязан:

1) вызвать по радиосвязи машиниста поезда, при проходе которого сработало Устройство контроля схода, и сообщить ему регистрируемый приказ:

«Внимание! Машинист поезда № Вашим поездом вызвано срабатывание устройство контроля схода! Немедленно остановитесь! ДНЦ ...».

2) на двухпутных и многопутных участках исключить отправление на соседний железнодорожный путь поездов встречного или попутного направления.

В случае, если такой поезд был ранее отправлен на перегон, ДНЦ (ДСП станции) обязан сообщить машинисту отправленного поезда по радиосвязи о месте срабатывания Устройства контроля схода.

Машинист поезда встречного направления, получив по радиосвязи от ДНЦ (ДСП станции) сообщение об остановке поезда на соседнем железнодорожном пути должен снизить скорость до 20 км/час и проследовать состав стоящего поезда с особой бдительностью и готовностью

остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. После прохода стоящего на соседнем железнодорожном пути поезда и отсутствия препятствия для движения машинист сообщает об этом ДНЦ (ДСП станции) и ведет далее поезд по показаниям светофоров.

Машинист поезда, при проходе которого сработало Устройство контроля схода, после остановки поезда обязан направить помощника машиниста для осмотра поезда с обеих сторон с целью обнаружения волочения деталей или сошедших с рельсов колесных пар железнодорожного подвижного состава. О результатах осмотра и принятых мерах машинист докладывает ДНЦ.

При управлении поездом машинистом в одно лицо (без помощника машиниста) порядок осмотра поезда при срабатывании Устройства контроля схода устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

В случае устранения причин срабатывания или ложном срабатывании Устройства контроля схода машинист докладывает об этом ДНЦ, который при участии работника железнодорожной станции, на которого возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, посылает специальную команду на открытие входного светофора. В дальнейшем, до восстановления Устройства контроля схода, открытие входного светофора осуществляется по специальной команде работника железнодорожной станции, на которого возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов.

Проезд переключенного при срабатывании Устройства контроля схода проходного светофора с запрещающим показанием осуществляется в соответствии с пунктом 2 настоящего приложения.

22. Для каждого диспетчерского участка с учетом местных условий в соответствии с требованиями настоящего приложения разрабатывается порядок (местная инструкция), утверждаемые владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5
к Инструкции по
движению
поездов и маневровой
работе на
железнодорожном
транспорте Российской
Федерации

Движение поездов при телефонных средствах связи

1. При телефонных средствах связи разрешением на занятие поездом перегона служит Путевая записка, вручаемая машинисту поезда.

Перед выдачей Путевой записки ДСП станции должен:

1) на однопутных перегонах получить от ДСП соседней станции поездную телефонограмму о согласии на прием поезда;

2) на двухпутных – поездную телефонограмму о прибытии на соседнюю железнодорожную станцию ранее отправленного поезда.

2. Поездными телефонограммами между соседними железнодорожными станциями обмениваются лично ДСП этих станций или по их указаниям операторы при ДСП станции.

3. Обмен поездными телефонограммами о движении поездов должен вестись по телефонам поездной диспетчерской связи или поездной межстанционной связи.

В исключительных случаях при неисправности поездной межстанционной связи и поездной диспетчерской связи переговоры о движении поездов могут осуществляться и по другим, имеющимся в распоряжении ДСП станции, видам связи непосредственно с ДСП соседней станции.

4. Бланки Путевых записок заполняются лично ДСП станции или оператором при ДСП станции.

Заполнять бланк Путевой записки ДСП станции или оператор при ДСП станции имеют право лишь при наличии соответствующих записей в журнале поездных телефонограмм:

1) на однопутных перегонах – поездной телефонограммы о согласии соседней железнодорожной станции на прием поезда;

2) на двухпутных перегонах – поездной телефонограммы о прибытии на соседнюю железнодорожную станцию ранее отправленного поезда.

В Путевой записке указывается время ее заполнения.

Бланк Путевой записки, заполненный оператором при ДСП станции, ДСП станции обязан проверить по записям в журнале поездных телефонограмм и заверить штемпелем железнодорожной станции и своей подписью.

Для железнодорожных станций, где железнодорожные пути отправления удалены от ДСП станции, а служебные переговоры фиксируются системой документированной регистрации переговоров, право подписи и выдачи Путевой записки машинисту поезда может предоставляться дежурному по парку на основании приказа ДСП станции, регистрируемых в специальных журналах у ДСП станции и дежурного по парку, что указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

5. Не допускается:

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

2) заполнять бланки Путевых записок до получения с соседней железнодорожной станции поездной телефонограммы о согласии на прием поезда (на однопутных перегонах) или о прибытии ранее отправленного поезда (на двухпутных перегонах);

3) передавать исходящие телефонограммы ранее записи их в журнал поездных телефонограмм и без подписи ДСП станции.

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

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

7. При отправлении поезда с железнодорожного пути, на котором имеется выходной светофор, выдавать письменное разрешение на проезд запрещающего сигнала выходного светофора при наличии Путевой записки не требуется.

Отправление поездов в этом случае производится в порядке, предусмотренном в пункте 24 приложения № 9 к настоящей Инструкции.

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

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

Порядок ведения журнала поездных телефонограмм

9. При движении поездов с использованием телефонных средств связи на каждой железнодорожной станции ведется журнал поездных телефонограмм.

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

10. На железнодорожных станциях, ограничивающих однопутные перегоны, ведется один журнал. На левых страницах журнала записываются телефонограммы, относящиеся к одному перегону, а на правых – относящиеся к другому перегону.

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

11. На железнодорожных станциях, ограничивающих двухпутные перегоны, ведутся два журнала поездных телефонограмм отдельно для

каждого перегона: на левых страницах каждого журнала записываются телефонограммы для нечетных поездов, на правых – для четных поездов.

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

Все телефонограммы о поездах, следующих по одному из главных железнодорожных путей двухпутного перегона, во всех случаях записываются на одной странице журнала, относящейся к данному главному железнодорожному пути перегона.

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

12. Все поездные телефонограммы фиксируются в журнале обязательно чернилами или шариковой ручкой синего или черного цвета лично ДСП станции или оператором при ДСП станции.

Исходящие телефонограммы должны быть подписаны лично ДСП станции.

Оператор при ДСП станции после записи входящей телефонограммы обязан немедленно предъявить ее для прочтения и подписи ДСП станции.

Для сокращения времени на запись в журнал поездных телефонограмм по решению владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования могут применяться специальные штампы с текстом поездных телефонограмм.

13. Нумерация исходящих поездных телефонограмм ведется посуточно (с первого номера), начиная с 0 часов московского времени, отдельно по каждому перегону. При переходе на телефонные средства связи из-за перерыва действия основных средств сигнализации и связи нумерация исходящих телефонограмм начинается с первого номера в момент перехода на телефонные средства связи. При повторных в течение суток перерывах основных средств сигнализации и связи и переходе на телефонные средства связи сохраняется последовательная нумерация исходящих телефонограмм, начатая во время первого перехода.

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

14. В поездных телефонограммах не допускается исправлений, добавлений или помарок. Неправильно написанная исходящая поездная телефонограмма перечеркивается накрест, под ней делается надпись: «Недействительна». Эта телефонограмма не нумеруется и на соседнюю железнодорожную станцию не передается.

15. При приеме и сдаче дежурств ДСП станции и операторы при ДСП станции делают следующую запись в журнале поездных телефонограмм:

«Число, месяц, часы, минуты.

Дежурство принял ДСП (подпись)

Оператор (подпись)

Дежурство сдал ДСП (подпись)

Оператор (подпись)».

При переходе на телефонные средства связи в случаях нарушения действия основных средств сигнализации и связи и при их восстановлении записи в журнале о приеме и сдаче дежурства оформляются после получения об этом приказа ДНЦ:

«Число, месяц, часы, минуты.

Диспетчерским приказом № ... на перегоне ... по ... пути установлено движение поездов по телефонной связи.

Дежурство по телефонной связи принял:

ДСП (подпись)

Оператор (подпись)».

«Число, месяц, часы, минуты.

Диспетчерским приказом № ... на перегоне ... по ... пути восстановлено движение поездов по ... (указываются средства связи).

Дежурство по телефонной связи сдал:

ДСП (подпись)

Оператор (подпись)».

Фамилии ДСП станции и оператора при ДСП станции, вступивших на дежурство, сообщаются на соседнюю железнодорожную станцию, где их записывают в журнал поездных телефонограмм ниже записи о приеме и сдаче дежурств.

16. Если переход на телефонные средства связи осуществлен на перегоне, одна сторона которого ограничена отдельным пунктом, на котором нет ДСП станции, то в журнале поездных телефонограмм другой железнодорожной станции, где ДСП станции есть, регистрируются переговоры о движении поездов с ДНЦ, осуществляемые по формам, установленным для поездных телефонограмм в соответствии с пунктом 19 настоящего приложения, за исключением формы № 2, которая заменяется приказом ДНЦ в соответствии с пунктом 27 приложения № 1 к настоящей Инструкции, с заменой в тексте приказа слова «Автоблокировка» на слово «Блокировка».

17. Перед передачей поездной телефонограммы ДСП станций или операторы при ДСП станций обязаны сообщить один другому свою должность и фамилию.

Передачу и прием телефонограмм допускается производить только при соответствии фамилий, ранее записанных в журнале поездных телефонограмм при вступлении на дежурство, в соответствии с пунктом 15 настоящего приложения.

18. После передачи поездной телефонограммы должна производиться ее проверка путем дословного повторения текста принявшим телефонограмму работником. Если при повторении текст соответствует переданной телефонограмме, то ДСП станции или оператор при ДСП станции, передавший телефонограмму, подтверждает это словом «Верно», после чего в журналах поездных телефонограмм обеих железнодорожных

станций отмечается время передачи и приема телефонограммы и заверяется подписью ДСП станции или оператора при ДСП станции.

Формы телефонограмм при движении поездов на однопутных участках

19. При приеме и отправлении поездов на однопутных перегонах применяются следующие основные формы поездных телефонограмм:

«Станция из станции», например: «Пушкино из Софрино»	
Станция отправления Форма № 1	Станция приема Форма № 2
«Могу ли отправить поезд № ДСП (подпись)».	«Ожидаю поезд № ДСП (подпись)».
Форма № 3	Форма № 4
«Поезд № ... отправился в ... ч. ... мин. ДСП (подпись)».	«Поезд № ... прибыл в ... ч. ... мин. ДСП (подпись)».

20. При отправлении поездов, возвращающихся с перегона на железнодорожную станцию отправления, и поездов с подталкивающими локомотивами должна соблюдаться та же последовательность подачи поездных телефонограмм с соответствующим изменением их текста:

1) при возвращении поезда с перегона обратно:

Форма № 5	Форма № 6
«Могу ли отправить поезд № до ... км и обратно. ДСП (подпись)».	«Можете отправить поезд № ... до ... км с возвращением обратно к Вам. ДСП (подпись)».

Уведомление об отправлении поезда передается по форме № 3, а о возвращении его обратно – по форме 7:

Форма № 7
«Поезд № ... возвратился в ... ч. ... мин.
ДСП (подпись)».

По таким же формам производится отправление поездов на перегон для подачи вагонов на примыкание, не обслуживаемое вспомогательным постом;

2) при движении поездов с подталкивающим локомотивом:

Форма № 8

«Могу ли отправить поезд № ... с толкачом, возвращающимся с ... км обратно.

ДСП (подпись)».

Форма № 9

«Ожидаю поезд № ... с толкачом, возвращающимся с ... км обратно к Вам.

ДСП (подпись)».

Уведомление об отправлении поезда передается по форме 3 с добавлением слов «с толкачом, возвращающимся с ... км обратно». Уведомление о прибытии поезда передается по форме 4, а о возвращении толкача – по форме 10:

Форма № 10

«Толкач поезда № ... возвратился в ... ч. ... мин.

ДСП (подпись)».

При отправлении поезда с подталкивающим локомотивом, следующим до соседней железнодорожной станции, телефонограммы передаются по формам №№ 1, 2, 3 и 4 с добавлением слов «с толкачом».

21. Обмен телефонограммами о поездах, проходящих железнодорожную станцию без остановки, производится в обычном порядке по формам №№ 1 и 2, а уведомление о проследовании поезда (прибытии и отправлении) передается на соседние железнодорожные станции по форме № 11:

Форма № 11

«Поезд № ... проследовал в ... ч. ... мин.

ДСП (подпись)».

22. При скрещении поездов на железнодорожной станции ДСП станции, имея к отправлению поезд встречного направления, уведомляет ДСП соседней станции о прибытии поезда и одновременно делает запрос на отправление встречного поезда, совмещая текст форм №№ 4 и 1 или №№ 11 и 1.

23. При открытии на перегоне вспомогательного поста для обслуживания примыкания этот пост участвует в переговорах о движении только тех поездов, которые следуют по назначению на примыкание или обратно с примыкания.

24. Перед отправлением поезда на примыкание, обслуживаемое вспомогательным постом, с одной из соседних станций ДСП станции отправления запрашивает разрешение от дежурного по посту и ДСП впереди лежащей станции по форме 12:

Форма № 12

«Могу ли отправить поезд № ... на пост ... км.

ДСП (подпись)».

ДСП впереди лежащей станции отвечает ДСП станции отправления и посту по форме 13:

Форма № 13

«Можете отправить поезд № ... на пост ... км.

ДСП (подпись)».

Получив это разрешение, ДСП поста дает согласие ДСП станции отправления по форме № 2. Об отправлении поезда на пост ДСП станции отправления уведомляет по форме № 3 ДСП поста и ДСП соседней станции. После убытия поезда с перегона на примыкание и установки стрелки примыкания в нормальное положение ДСП поста уведомляет по форме № 4 ДСП обеих станций.

25. При отправлении поезда с примыкания на одну из соседних железнодорожных станций ДСП поста запрашивает разрешение от ДСП обеих станций по форме 14:

Форма № 14

«Могу ли отправить поезд № ... на станцию....

ДСП поста (подпись)».

ДСП позади лежащей станции отвечает ДСП поста и ДСП впереди лежащей станции по форме 15:

Форма № 15

«Можете отправить поезд № ... на станцию....

ДСП (подпись)».

Получив это разрешение, ДСП впереди лежащей станции дает ДСП поста согласие по форме № 2 на прием поезда. Получив согласие, ДСП поста отправляет поезд, устанавливает стрелку примыкания в нормальное положение и уведомляет по форме № 3 об отправлении поезда ДСП обеих станций.

О прибытии поезда ДСП станции приема уведомляет ДСП поста и ДСП соседней станции по форме № 4.

26. При необходимости выхода поезда с примыкания на главный железнодорожный путь перегон с последующим возвращением на примыкание перегон приказом ДНЦ закрывается для движения всех поездов.

После передачи приказа ДНЦ о закрытии перегона выезд поезда на главный железнодорожный путь производится по указанию ДСП поста.

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

**Формы телефонограмм при движении поездов
на двухпутных участках**

27. При приеме и отправлении поездов на двухпутных перегонах передача телефонограмм осуществляется по формам №№ 3 и 4, причем полученное от ДСП станции приема уведомление по форме № 4 дает право на отправление следующего поезда того же направления. При следовании поездов с подталкивающими локомотивами к формам №№ 3 и 4 добавляется текст, предусмотренный для этих случаев в пункте 20 настоящего приложения.

28. При безостановочном пропуске поезда через железнодорожную станцию уведомления о его прибытии и отправлении подаются соседним железнодорожным станциям по форме № 11.

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

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

После проследования поезда ДСП поста закрывает проходной сигнал и уведомляет по форме 11 ДСП соседних станций о проследовании поезда.

Если же впереди лежащий межпостовой перегон занят, то прибывающий поезд задерживается у проходного светофора с запрещающим показанием до освобождения перегона. Телефонограмма на позади лежащую железнодорожную станцию об отправлении этого поезда с поста подается только после отправления его с поста.

О прибытии поезда ДСП станции прибытия уведомляет ДСП поста по форме № 4.

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

30. Об отправлении поезда по правильному железнодорожному пути с возвращением обратно ДСП станции отправления извещает ДСП соседней станции (ДСП поста) телефонограммой по форме № 3 с добавлением слов «до ... км с возвращением обратно», а о возвращении поезда обратно уведомляет ДСП соседней станции (ДСП поста) по форме № 7.

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

Поезда, возвращающиеся обратно на железнодорожную станцию отправления, при наличии на перегоне путевых постов проследуют эти посты безостановочно. О проследовании возвращающегося поезда ДСП поста уведомляет ДСП впереди лежащего поста или ДСП станции по форме № 7.

31. При наличии примыкания на посту, являющемся отдельным пунктом межстанционного перегона, поезда по правильному пути с железнодорожной станции на примыкание и с примыкания на железнодорожную станцию отправляются в обычном порядке. Об

отправлении поезда ДСП станции или ДСП поста подает телефонограмму по форме № 3, о прибытии – по форме № 4.

Если примыкание обслуживается вспомогательным постом, то он участвует в переговорах о движении только тех поездов, которые следуют на примыкание или с примыкания. Об отправлении поезда на примыкание ДСП соседней станции и ДСП поста уведомляются по форме № 3 с добавлением слов «на пост ... км».

О прибытии поезда после установки стрелки примыкания в нормальное положение ДСП поста уведомляет ДСП обеих станций по форме № 4. Отправление поезда с примыкания, обслуживаемого вспомогательным постом, на одну из соседних железнодорожных станций производится в порядке, предусмотренном в пункте 25 настоящего приложения.

32. При отправлении поезда в порядке регулировки по неправильному железнодорожному пути (после получения приказа ДНЦ) обмен телефонограммами между ДСП станций производится по формам:

Форма № 16
«Могу ли отправить поезд № ... по ...
неправильному пути.
ДСП (подпись)».

Форма № 17
«Ожидаю поезд № ... по ...
неправильному пути.
ДСП (подпись)».

Уведомление об отправлении поезда подается по форме № 3, а о прибытии – по форме № 4 с добавлением в обоих случаях слов «по ... неправильному пути».

При отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути с возвращением обратно на железнодорожную станцию отправления к телефонограммам по формам №№ 16 и 17 добавляются слова «до ... км и обратно», а в форме № 17, кроме того, слово «ожидаю» заменяется словами «можете отправить».

Вверху бланка Путевой записки, выдаваемой машинисту, делается отметка: «По ... неправильному пути».

33. При закрытии на двухпутном участке одного из железнодорожных путей с установлением однопутного движения по незакрытому железнодорожному пути телефонограммы об отправлении и прибытии поездов передаются по формам №№ 1, 2, 3, 4 и другим, установленным для однопутных участков. Вверху бланка Путевой записки в этих случаях делается отметка: «... путь для движения закрыт».