

МІНІСТЕРСТВО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ
УКРЗАЛІЗНИЦЯ
ГОЛОВНЕ УПРАВЛІННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

ЦД
0048

РЕГЛАМЕНТ

дій працівників господарства перевезень,
пов'язаних з рухом поїздів,
в аварійних і нестандартних ситуаціях

Київ
Транспорт України
2003

ББК 39.28
Р-32

Розроблено: ТОВ “ПРОКОН” за участю фахівців
Головного управління перевезень

Внесено: Головним управлінням перевезень

Затверджено наказом Укрзалізниці № 661-Ц від
та введено в дію: 25.12.2002 р.

Регламент дій працівників господарства перевезень, пов’язаних з рухом поїздів, в аварійних і нестандартних ситуаціях./Розробники О.Ф.Вергун та ін. — К.: Транспорт України, 2003. — 28 с.

Регламент передбачає вимоги щодо забезпечення чіткої взаємодії працівників господарства перевезень у разі виникнення аварійної і нестандартної ситуації, організації приймання, відправлення та пропуску поїздів, а також виконання маневрової роботи при безумовному забезпеченні безпеки руху поїздів та охорони праці.

Регламент призначений для працівників залізничного транспорту.

ББК 39.28



МІНІСТЕРСТВО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ
УКРЗАЛІЗНИЦЯ

25 грудня 2002 р.

№ 661-Ц

Н А К А З

Про затвердження та введення
в дію Регламенту дій працівників
господарства перевезень
в аварійних і нестандартних
ситуаціях

З метою забезпечення чіткої взаємодії працівників господарства перевезень, пов'язаних з рухом поїздів, у разі виникнення аварійної і нестандартної ситуації під час приймання, відправлення, пропуску поїздів, виконання маневрової роботи і забезпечення при цьому безпеки руху та охорони праці

Н А К А З У Ю:

1. Затвердити та ввести в дію з 1 лютого 2003 року “Регламент дій працівників господарства перевезень, пов'язаних з рухом поїздів, в аварійних і нестандартних ситуаціях” (далі Регламент) (додається).

2. Головному управлінню перевезень (Ш.Д.Рустамов) визначити загальну кількість примірників Регламенту для розмноження.

3. Управлінню справами (І.М.Грущак) забезпечити розмноження необхідної кількості примірників Регламенту.

4. Начальникам залізниць до 1 лютого 2003 року організувати вивчення “Регламенту дій працівників господарства перевезень, пов'язаних з рухом поїздів, в аварійних і нестандартних ситуаціях” причетними працівниками з перевіркою знань та забезпечити безумовне виконання його вимог.

5. Контроль за виконанням наказу покласти на заступника Генерального директора Укрзалізниці М.В.Мостового.

Міністр транспорту України—
Генеральний директор Укрзалізниці

Г.М. Кірта

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1. Регламент дій працівників господарства перевезень, пов'язаних з рухом поїздів, в аварійних і нестандартних ситуаціях (далі Регламент) розроблений на основі вимог Правил технічної експлуатації залізниць України (ПТЕ), Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України (ІРП), Інструкції з організації відбудовних робіт при ліквідації наслідків транспортних подій на залізницях України, Інструкції з сигналізації на залізницях України (ІСИ).

1.2. Регламент передбачає вимоги щодо забезпечення чіткої взаємодії працівників господарства перевезень у разі виникнення аварійної і нестандартної ситуації, організації приймання, відправлення та пропуску поїздів, а також виконання маневрової роботи при безумовному забезпеченні безпеки руху згідно з Правилами технічної експлуатації залізниць України, Інструкцією з руху поїздів на залізницях України, Інструкцією з сигналізації на залізницях України.

1.3. Регламент поширюється на Головне управління перевезень Укрзалізниці, служби перевезень залізниць, відділи перевезень дирекції залізничних перевезень, залізничні станції.

1.4. Працівники господарства перевезень, пов'язані з рухом поїздів, крім викладених у цьому Регламенті заходів, можуть вживати й інші заходи залежно від обставин, що склалися, і які направлені на забезпечення безпеки руху, безпеки пасажирів та працівників залізничного транспорту.

1.5. У разі виникнення аварійної і нестандартної ситуації для прискорення передачі інформації застосовується єдиний сигнал: **“Увага! Слухайте всі!”**, який передається усіма засобами зв'язку (радіозв'язком, телефоном, селектором та іншими видами зв'язку). У випадках отримання такого сигналу всі переговори по вказаних засобах зв'язку припиняються.

1.6. Нестандартні та аварійні ситуації під час руху поїздів і виконання маневрової роботи виникають через різні причини, зокрема:

- порушення графіка руху поїздів;
- порушення роботи пристроїв СЦБ і зв'язку;
- роботи під час ліквідації наслідків транспортних подій;
- ускладнення поїзної обстановки;
- вихід рухомого складу за граничні стовпчики;
- рух поїзда, у якому втрачено управління автогальмами;
- зупинка поїзда на перегоні із загрозою самовільного його руху в напрямку станції відправлення;
- закриття пристроїв СЦБ для виконання ремонтних робіт;
- виконання будівельно-ремонтних робіт на коліях та інших пристроях станції або перегоні;
- раптове пошкодження пристроїв контактної мережі, відсутність струму в контактній мережі;
- пропуск пасажирських поїздів дільницями, не передбаченими розкладом руху поїздів;
- схід вагонів на перегоні з виходом за габарит;
- виявлення несправності (поштоуху) на шляху прямування поїзда;
- інші нестандартні, аварійні ситуації.

1.7. У Регламенті викладений порядок дій працівників господарства перевезень у найбільш скрутних нестандартних ситуаціях, що найчастіше повторюються на практиці.

2. ПОРЯДОК ДІЙ ПРАЦІВНИКІВ У РАЗІ ПОРУШЕННЯ ВСТАНОВЛЕНОГО ГРАФІКА РУХУ ПОЇЗДІВ

2.1. У разі порушення на дільниці графіка руху поїздів, що призвело до запізнення пасажирських поїздів, поїзний диспетчер (ДНЦ) повідомляє чергових по станції (ДСП) про порядок їх пропуску.

Черговий по станції у випадках запізнення пасажирських поїздів, що прямують на станцію із зупинкою більше ніж на 5 хв, або у випадках затримки їх біля вхідного, маршрутного, вихідного сигналу із заборонним показанням, під час появи поїзда на першій блок-ділянці наближення викликає машиніста через поїзний радіозв'язок і передає йому інформацію про порядок приймання, проходження через станцію і відправлення поїзда за такою формою:

“Машиніст поїзда №_____. Я черговий по станції _____ . Вхідний (маршрутний, вихідний) світлофор закритий по віддаленню поїзда №_____”.

Машиніст поїзда підтверджує отриману інформацію, повторюючи її.

2.2. Машиністи усіх поїздів перед підходом до станції, а також під час проходження поїздів через станцію, за умов порушення графіка руху поїздів, викликають чергового по станції через поїзний радіозв'язок і уточнюють подальший порядок проходження поїзда.

Черговий по станції відповідає машиністу на його виклик і надає необхідну інформацію про проходження поїзда за формою:

“Я черговий по станції _____, поїзд № _____ пропускаю по _____ колії _____ парку, вихідний світлофор відкритий”.

3. ПОРЯДОК ДІЙ ПРАЦІВНИКІВ У РАЗІ ПРОПУСКУ ЧЕРЕЗ ДІЛЬНИЦЮ ПАСАЖИРСЬКОГО ПОЇЗДА, ПРОПУСК ЯКОГО НЕ ПЕРЕДБАЧЕНИЙ РОЗКЛАДОМ РУХУ ПОЇЗДІВ

3.1. Отримавши повідомлення про пасажирський поїзд, пропуск якого на дільниці не передбачений розкладом руху поїздів, поїзний диспетчер намічає на графіку виконаного руху час проходження поїзда через станції дільниці та повідомляє про це чергових по станціях і машиніста поїзда.

Черговий по станції отриману інформацію доводить до відома причетних працівників станції, локомотивного і вагонного депо.

3.2. Черговий по локомотивному депо (у разі необхідності) виділяє провідника із числа машиністів, котрі мають відповідний висновок машиніста-інструктора про їх знання профілю та умови ведення поїздів на такій дільниці.

3.3. Машиніст пасажирського поїзда по радіозв'язку “Машиніст — начальник поїзда” повідомляє начальника поїзда (механіка-бригадира), а він, у свою чергу, провідників вагонів про зміну маршруту прямування поїзда. Якщо радіозв'язок не працює, то на станції, з якої починається маршрут прямування поїзда за зміненим маршрутом, помічник машиніста повідомляє провідника першого вагона, а той повідомляє інших провідників про зміну маршруту.

3.4. Черговий по станції, отримавши інформацію від поїзного диспетчера, доводить до відома причетних працівників станції (складачів поїздів та їхніх помічників, операторів постів централізації, працівників ПЧ, ШЧ, ЕЧ, ТЧ, ВЧД) необхідну інформацію за формою:

“Я черговий по станції _____ (прізвище). У _____ год _____ хв (на)по колію(ї) № _____ парка прибуде (прослідуює) поїзд № _____ зі станції _____ на станцію _____ із зупинкою (без зупинки)”.

Під час приймання поїзда на станцію черговий по станції викликає через радіозв'язок машиніста поїзда, повідомляє йому колію приймання і порядок пропуску через станцію за формою: **“Машиніст поїзда №_____ (прізвище). Маршрут поїзда готовий на колію №_____ парка. Маршрутний (вихідний) світлофор відкритий (закритий)”**.

Машиніст отриману інформацію підтверджує, повторюючи розпорядження.

4. ПОРЯДОК ДІЙ ПРАЦІВНИКІВ ГОСПОДАРСТВА ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ВИПАДКАХ, КОЛИ ПОЇЗД ПРЯМУЄ НА СТАНЦІЮ БЕЗ УПРАВЛІННЯ АВТОГАЛЬМАМИ,

У ТОМУ ЧИСЛІ З ПЕРЕГОНУ, ЩО МАЄ ЗАТЯЖНИЙ СПУСК

4.1. У випадках відмови автогальм локомотивна бригада повідомляє через радіозв'язок поїзного диспетчера, чергових по станціях, які обмежують перегін, машиністів зустрічних і попутних поїздів, які знаходяться на перегоні, а також начальника поїзда, якщо поїзд пасажирський, за формою: **“Увага! Увага! Слухайте всі! Я машиніст _____ (прізвище) поїзда №_____, що прямує перегonom _____ пк _____ км_____. Поїзд втратив управління автогальмами. Вжитте заходи безпеки !”**. Після чого подає сигнал загальної тривоги.

У разі наявності у складі поїзда небезпечних вантажів, у тому числі небезпечних вантажів I класу (вибухові матеріали), машиніст локомотива обов'язково доповідає про це черговим по станціях, які обмежують перегін, і поїзному диспетчеру.

4.2. До відповіді поїзного диспетчера і чергового по станції машиністу необхідно повторювати виклик.

4.3. Черговий по станції, отримавши повідомлення про прямування на станцію поїзда, що втратив управління автогальмами, зобов'язаний:

4.3.1. Залежно від поїзних обставин на станції негайно приготувати маршрут приймання поїзда на вільну колію;

4.3.2. За узгодженням з поїзним диспетчером прийняти одне із наступних рішень:

— організувати всіма наявними засобами зупинку поїзда (укладання гальмових башмаків, використання локомотива та інше).

— спрямувати поїзд у вловлюючий тупик або запобіжний тупик, на інші колії, на яких можна його зупинити і зменшити наслідки катастрофи;

— пропустити поїзд на вільний перегін (у разі відсутності на ньому зтяжного спуску).

Передача розпоряджень черговим по станції проводиться за формою:

“1. Оператори постів централізації №№ _____ (прізвища), на колію № _____ приймається вантажний поїзд зі станції _____ з несправними автогальмами. Укладіть _____ (кількість) гальмових башмаків на обидві рейки. Черговий по станції _____ (прізвище)”.

“2. Машиніст тепловоза (електровоза) № _____. Я черговий по станції _____. Зі станції _____ по колії _____ прямує поїзд, що втратив управління автогальмами. Для зупинки його на перегоні вам приготовлений маршрут і відкритий сигнал _____. Зупиніть його на перегоні до станції _____”.

Рішення щодо використання локомотива для зупинки некеро-ваного поїзда (вагонів) приймається з погодження машиніста за умови наявності інформації про швидкість руху поїзда (вагонів), його вагу, можливість зупинки поїзда (вагонів) гальмівними засобами локомотива.

4.3.3. Якщо неможливо зупинити поїзд, то черговий по станції повинен забезпечити його пропуск на наступний перегін, якщо на цьому перегоні немає пасажирського поїзда і поїздів із небезпечним вантажем I класу (вибухові матеріали).

4.3.4. За умови приймання поїзда на зайняту колію при наявності у поїзді небезпечних вантажів викликати аварійну бригаду.

4.4. Для пропуску поїзда на вільний перегін черговий по станції встановлює стрілки вихідної горловини станції по маршруту прямування і надає інформацію черговому по сусідній станції про те, що до неї прямує поїзд, який втратив управління автогальмами.

4.5. Якщо відсутні вільні колії, а також немає можливості зупинити поїзд за допомогою гальмових башмаків або локомотива, черговий по станції направляє поїзд на одну із зайнятих рухомим складом колію, крім колій, зайнятих вагонами з людьми, небезпечним вантажем I класу (вибухові матеріали), а також іншими небезпечними вантажами.

У таких випадках черговий по станції, використовуючи усі види зв'язку, повинен інформувати працівників, які знаходяться на коліях станції і особливо в зоні передбаченої небезпеки, пов'язаної із прийманням поїзда, що втратив управління автогальмами, за формою:

“Працівники станції, ВЧД, ПЧ, ШЧ, ЕЧ, ТЧ на колію №___ прямує поїзд без управління автогальмами. негайно вийдіть із небезпечної зони!”.

“Машиніст поїзда №___, що втратив управління автогальмами, приймаю поїзд на зайняту колію №_____. Вийте заходи особистої безпеки! Черговий по станції _____ (прізвище).”.

4.6. В усіх випадках для приймання поїзда, що втратив управління автогальмами, на вільну колію має бути приготовлений маршрут на прохід через станцію.

4.7. Якщо на перегоні знаходиться поїзд зустрічного напрямку, поїзний диспетчер, черговий по станції зобов'язаний через радіозв'язок довести до машиніста зустрічного поїзда ситуацію, що склалася.

У таких випадках машиніст повинен зупинити поїзд, загальмувати состав, відчепити від нього локомотив, від'їхати по можливості на більшу відстань, привести локомотив у неробочий стан, покинути його, а помічник машиніста — укласти якомога далі від локомотива гальмові башмаки на обидві рейки колії з дотриманням заходів особистої безпеки.

По можливості поїзд, що рухається назустріч некерованому поїзду, необхідно повернути на станцію відправлення.

4.8. Поїзний диспетчер контролює дії чергового по станції і приймає оптимальний варіант для зупинки поїзда, що втратив управління автогальмами (дозволяє пропуск до сусідньої станції, попереджує ДСП сусідньої станції, закриває перегін тощо), попереджає чергових по переїзду.

4.9. На двоколійних, багатоколійних перегонах поїзний диспетчер надає інформацію машиністам поїздів, які рухаються по сусідній колії і, по можливості, можуть зупинитися та укласти гальмові башмаки на колію прямування поїзда, що втратив управління автогальмами.

5. ПОРЯДОК ДІЙ ПРАЦІВНИКІВ У ВИПАДКАХ ВИХОДУ РУХОМОГО СКЛАДУ ЗІ СТАНЦІЇ НА ПЕРЕГІН

Працівники станцій, локомотивні бригади, чергові по переїздах і працівники інших служб, отримавши повідомлення про вихід вагонів (рухомого складу) на перегін, для затримання чи попередження зіткнення з поїздами повинні діяти оперативно, без затримки.

5.1. Черговий по станції, отримавши інформацію про вихід рухомого складу на перегін, повинен негайно:

5.1.1. Використовуючи усі наявні засоби зв'язку по сигналу аварійної ситуації повідомити машиністів поїздів, які знаходяться на перегоні, поїзного диспетчера, чергового по сусідніх станціях і перейздах, інших працівників з метою затримки зустрічних поїздів і вжиття заходів щодо зупинки рухомого складу, що вийшов на перегін, за формою: **“Увага! Увага! Слухайте всі! На перегін _____ самостійно вийшов і рухається некерований поїзд (вагони) зі станції _____. Чергові по станції _____ припиніть відправлення поїздів на перегін _____. Вживте заходи щодо зупинки поїзда (вагонів) на перегоні. ДСП _____ (прізвище)”**.

5.1.2 Терміново поінформувати усіх працівників станції та працівників суміжних служб, які працюють на коліях, за формою: **“Працівники станції (_____ парка, парної непарної горловини _____ парка) з _____ колії станції в сторону станції _____ самостійно вийшов (ли) і рухається поїзд (вагони). Покладіть гальмові башмаки на _____ колію. Черговий по станції _____ (прізвище)”**.

5.1.3. За узгодженням з поїзним диспетчером прийняти одне із наступних рішень:

5.1.3.1. Залежно від поїзної обстановки на станції підготувати маршрут прийому поїзда на вільну колію;

5.1.3.2. Організувати всіма наявними засобами зупинку поїзда (укладання гальмових башмаків, використання локомотива та інше).

За наявності на станції автотранспорту і паралельного розміщення автомобільних доріг з перегоном, направити працівника станції з гальмовими башмаками на автомобілі для зупинки рухомого складу, що вийшов на перегін;

5.1.3.3. Відправити встановленим Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України — ЦД-0001 порядком локомотив слідом за вагонами, що вийшли на перегін, або по сусідній колії на двоколійному перегоні для затримання рухомого складу і попередження зіткнення з іншим рухомим складом;

5.1.3.4. Викликати на станцію начальника станції, його заступника, ревізора руху (ДНЧ), а за їх відсутності — вільного від чергування чергового по станції для надання допомоги.

5.1.4. Черговий по сусідній станції, отримавши повідомлення про вихід рухомого складу на перегін, приймає одне із наступних рішень:

5.1.4.1. Вживає усі необхідні заходи, затримує відправлення поїздів на перегін або колію перегону, на яку допущено вихід рухомого складу.

5.1.4.2. Спрямовує вагони у вловлюючий тупик або запобіжний тупик (витяжну колію), на інші колії, на яких можна його зупинити і

зменшити тяжкість наслідків аварії, укладає гальмові башмаки для попередження сходу. Якщо маршрут приготовлений на вільну колію, то в одному створі необхідно укласти два гальмових башмака і на відстані 60 м підготувати для укладання ще два гальмових башмака на випадок, якщо вони будуть вибиті.

Гальмові башмаки повинні знаходитись під охороною працівників станції. Працівники станції після укладання гальмових башмаків мають відійти від них в сторону на безпечну відстань.

5.1.4.3. У разі відсутності вільної колії направити працівника станції з гальмовими башмаками назустріч рухомому складу, що вийшов на перегін, для його затримки. У таких випадках черговий по станції проводить працівнику інструктаж щодо дотримання заходів особистої безпеки.

5.1.5. Передача черговим по станції розпоряджень проводиться за формою: **1. “Оператори постів централізації №№ _____, на колію № _____ приймається поїзд (вагони), що самостійно вийшов (ли) на перегін зі станції _____ . Укладіть _____ (кількість) гальмових башмаків на обидві рейки колії. Черговий по станції _____ (прізвище)”.**

2. “Машиніст локомотива № _____. Я черговий по станції _____. Зі станції _____ прямує(ють) поїзд (вагони), що самостійно вийшов (ли) на перегін. Вживте заходи щодо його (їх) зупинки на перегоні. Вам приготовлений маршрут відправлення і відкритий сигнал _____. Зупиніть вагони (поїзд) на перегоні _____. Черговий по станції _____ (прізвище)”.

Рішення щодо використання локомотива для зупинки некерованого поїзда (вагонів) приймається з погодження машиніста і за умови наявності інформації про швидкість руху поїзда (вагонів), його вагу, можливість зупинки поїзда (вагонів) гальмівними засобами локомотива.

5.1.6. Якщо рухомий склад, що вийшов на перегін, затримати не вдалось, черговий по станції зобов’язаний терміново повідомити поїзного диспетчера, чергового по сусідній станції, у напрямку якої рухаються вагони, а також машиністів поїздів, які знаходяться на перегоні.

5.1.7. Крім зазначених заходів, перелічених у пп.5.1.1—5.1.6, черговий по станції зобов’язаний вжити усіх заходів щодо недопущення виходу рухомого складу на колії, які зайняті пасажирським поїздом, використовуючи при цьому всі наявні засоби, у тому числі відправлення назустріч рухомому складу одиночного локомотива або локомотива з порожніми вагонами чи з вагонами із безпечними вантажами (крім цистерн).

5.1.8. Машиніст вантажного поїзда, отримавши повідомлення про те, що йому назустріч рухаються вагони, які самостійно вийшли на перегін, терміново зупиняє поїзд і вживає заходи щодо закріплення состава, а також дає вказівку помічнику машиніста взяти гальмові башмаки, після чого направляє його для затримки вагонів, що рухаються. Після закріплення состава машиніст відчіплює локомотив від состава і виїжджає назустріч вагонам, які рухаються.

Якщо в полі зору з'явилися вагони, то локомотивна бригада має прийняти заходи щодо зупинки локомотива. Помічник машиніста іде назустріч вагонам і укладає гальмові башмаки. Машиніст локомотива встановленим порядком приводить локомотив у неробочий стан (опускає струмоприймач, вимикає двигун) і залишає його.

Машиніст пасажирського поїзда, якщо є зв'язок з бригадиром поїзда, дає вказівку про приведення в дію ручних гальм. В іншому — дії аналогічні вищевказаним.

У разі відсутності зв'язку помічник машиніста, відчепивши локомотив, залишається біля пасажирського поїзда для закріплення состава і контролю за приведенням у дію ручних гальм.

Машиніст з локомотивом прямує назустріч вагонам, що рухаються. За появи їх у полі зору зупиняється, приводить локомотив у неробочий стан, загальмовує і покидає його.

Машиніст моторвагонного рухомого складу терміново загальмовує состав і вживає заходи щодо безпечної евакуації пасажирів.

При можливості й у разі відсутності позаду поїздів, з дозволу поїзного диспетчера машиніст може осадити моторвагонний рухомий склад назад — для вирівнювання швидкості поїзда із некерованим составом, зчеплення та використання всіх засобів негайної зупинки.

На двокільних перегонах машиністи поїздів, які отримали повідомлення про вихід вагонів зі станції і рух їх по сусідній колії, терміново зупиняють поїзда, повідомляють машиніста поїзда, назустріч якому рухаються вагони, і направляють помічників машиністів з гальмовими башмаками для зупинки вагонів, що рухаються і для попередження зіткнення.

Помічник машиніста для затримання вагонів укладає два гальмових башмаки на рейки в одній стулці. Забороняється укладати гальмові башмаки безпосередньо перед рейковим стиком (не менше 1 м), на стику (якщо він не зварений) і на зовнішній рейці кривої.

Про зупинку рухомого складу, що вийшов, машиністи локомотива повинні терміново інформувати чергового по станції, який обмежує перегін та поїзного диспетчера для вирішення питання про звільнення перегону.

5.1.9. В усіх зазначених вище випадках машиніст локомотива

проводить інструктаж для помічника машиніста щодо дотримання заходів особистої безпеки.

5.1.10. Чергові по переїздах припиняють рух автотранспорту через переїзд, включають переїзну сигналізацію і автоматичні шлагбауми та надають інформацію черговим по станціях про місце знаходження вагонів, що вийшли на перегін, напрямок їх руху та приблизну швидкість, вживають заходи щодо їх затримання і попередження зіткнення.

6. ПОРЯДОК ДІЙ ПРАЦІВНИКІВ ГОСПОДАРСТВА ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПІД ЧАС НАДАННЯ ДОПОМОГИ ПОЇЗДУ, ЩО ЗУПИНИВСЯ НА ПЕРЕГОНІ

6.1. У разі вимушеної зупинки поїзда на перегоні черговий по станції, отримавши повідомлення машиніста поїзда, повинен відповісти машиністу, а потім доповісти поїзному диспетчеру про надання допомоги поїзду, який зупинився на перегоні.

Поїзний диспетчер терміново викликає через радіозв'язок машиністів поїздів, які прямують слідом, і додатково повідомляє їх про зупинку поїзда на перегоні.

У разі необхідності черговий по станції терміново припиняє відправлення поїздів на перегін, а також попереджає чергового по сусідній станції про припинення відправлення зустрічних поїздів по іншій колії.

Через машиніста локомотива поїзда, який зупинився на перегоні, черговий по станції повинен з'ясувати причини і можливість подальшого руху поїзда.

6.2. Якщо рух поїзда не може бути відновлений протягом 20 і більше хвилин, машиніст локомотива додатково сповіщає через поїзний радіозв'язок чергового по станції або поїзного диспетчера про причини зупинки та необхідні заходи щодо ліквідації перешкод для руху поїзда, які виникли, і вживає заходів для їх усунення, а у разі необхідності забезпечує огороження поїзда та суміжної колії порядком, встановленим Інструкцією з сигналізації на залізницях України.

6.3. Черговий по станції (поїзний диспетчер), отримавши повідомлення машиніста про надання допоміжного локомотива, зобов'язаний повторити це повідомлення, звернувши особливу увагу на точне місце зупинки голови поїзда, а локомотивна бригада — переконатися, що повідомлення зрозуміли правильно.

Текст із вимогою щодо надання допомоги, одержаний по радіо-

зв'язку чи телефону, розбірливо записується черговим по станції до Журналу руху поїздів ф. ДУ-3 (ДУ-2). Виправлення тексту не допускаються.

Якщо повідомлення машиніста прийняв поїзний диспетчер особисто (або через чергового по станції), то останній також повинен повторити і записати у Журнал ф. ДУ-58 це повідомлення, а ДСП — переконатися, що ДНЦ правильно зрозумів це повідомлення.

Після отримання заявки на виклик допоміжного локомотива поїзний диспетчер негайно доповідає про це черговому по дирекції залізничних перевезень. Черговий по дирекції залізничних перевезень та поїзний диспетчер спільно визначають з якої зі станцій, що обмежують перегін, має бути надана допомога і на яку буде виведений з перегону поїзд чи група вагонів.

Поїзний диспетчер (безпосередньо або через чергового по станції) повинен повідомити машиніста поїзда, що зупинився, про порядок та час надання допомоги і тільки після цього закрити перегін (відповідну колію перегону) для руху інших поїздів, а також забезпечити, у разі необхідності, якомога швидше проходження відбудовних, пожежних поїздів та допоміжних локомотивів. За наявності відповідних оперативних відомостей поїзний диспетчер, черговий по дирекції повинен оперативно інформувати начальників відбудовних (пожежних) поїздів, машиніста допоміжного локомотива про ситуацію події на місці та підготовку поїздів до роботи.

Черговий по станції видає машиністу допоміжного локомотива, який направляється для допомоги поїзду, що зупинився на перегоні, який закритий для руху всіх інших поїздів, дозвіл на бланку білого кольору з червоною смугою по діагоналі ф. ДУ-64. У ньому на підставі вимоги та залежно від того, з якої станції (з голови або хвоста поїзда) буде надаватися допомога, має бути вказано місце (кілометр та пікет до якого повинен прямувати відбудовний (пожежний) поїзд або допоміжний локомотив).

Якщо допомога надається з хвоста поїзда, то кілометр, вказаний у повідомленні про допомогу машиністу поїзда, який зупинився на перегоні, змінюється і тоді в дозволі на бланку білого кольору з червоною смугою по діагоналі ф. ДУ-64 вказується змінений кілометр з урахуванням довжини поїзда.

Вказаний дозвіл дає право машиністу допоміжного локомотива вирушити на перегін для надання допомоги при заборонному показанні вихідного світлофора та обов'язковому підтвердженні черговим по станції правильності приготування маршруту відправлення.

Під час відправлення допоміжного локомотива по неправильній колії і наявності переїздів на шляху його прямування, черговий по станції, крім дозволу ф. ДУ-64, видає машиністу допоміжного локо-

мотива попередження ф. ДУ-61 із зазначенням швидкості руху, в тому числі через переїзд.

Про час відправлення допоміжного локомотива на перегін, а також про час повернення з перегону черговий по станції відмічає в Журналі руху поїздів ф. ДУ-3 (ДУ-2), негайно повідомляє чергового по сусідній станції, який обмежує перегін і доповідає поїзному диспетчеру.

7. ПОРЯДОК ДІЙ ПРАЦІВНИКІВ ГОСПОДАРСТВА ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПІД ЧАС НАДАННЯ ДОПОМОГИ ПОЇЗДУ, ЩО ЗУПИНИВСЯ НА ПЕРЕГОНІ, ЛОКОМОТИВОМ ПОЇЗДА, ЯКИЙ ЙДЕ ПОЗАДУ

7.1. На ділянках, обладнаних автоблокуванням і поїзним радіозв'язком, за умови гарної видимості для надання допомоги поїзду, що зупинився на перегоні, можна використовувати:

— поодинокий локомотив, що прямує перегоном слідом за поїздом, який зупинився;

— локомотив, відчеплений від состава вантажного поїзда, який прямує по перегону за поїздом, що зупинився;

— вантажний поїзд, що йде позаду поїзда, який зупинився без відчеплення від нього ведучого локомотива.

Той чи інший спосіб надання допомоги здійснюється на підставі реєстрованого наказу поїзного диспетчера, який передається машиністам обох локомотивів після всебічної оцінки ним обставин, що склалися.

7.2. Забороняється для надання допомоги відчеплювати локомотив від людського поїзда та поїзда, в якому є небезпечні вантажі І класу (вибухові матеріали). Такі поїзди не можна також використовувати для надання допомоги без відчеплення локомотива від состава.

7.3. Коли допомога надається поодиноким локомотивом, який прямує перегоном слідом за поїздом, що зупинився, наказ передається за формою: **“Машиністу локомотива поїзда № _____. Надайте допомогу поїзду № _____, що зупинився попереду на _____ км пк ____ ДНЦ (прізвище)”**.

Під час надання допомоги поодиноким локомотивом, який відчеплюється від состава поїзда, що йде позаду, наказ передається за формою: **“Машиністу поїзда №. _____. Закріпіть состав поїзда, відчепіться від нього і надайте допомогу поїзду №. _____, що зупинився попереду на км _____ пк ____ ДНЦ (прізвище)”**.

До передачі такого наказу поїзний диспетчер зобов'язаний переконатися у тому, що состав поїзда, від якого потрібно відчепити локомотив, розташований на сприятливому профілі, його можна закріпити від самовільного виходу гальмовими башмаками і ручними гальмами у порядку, передбаченому в п.7.2 ІРП. Машиністу локомотива забороняється відчеплювати локомотив від состава поїзда без закріплення вагонів від самовільного виходу.

7.4. Надання допомоги поїзду, який зупинився на перегоні, поїздом, що йде позаду без відчеплення від нього ведучого локомотива, здійснюється у виняткових випадках і лише на ділянках, які встановлюються начальником залізниці та за умови, якщо вага та довжина поїзда, що використовується для надання допомоги, не перевищує встановлених норм. Водночас з установленням ділянок та перегонів, де такий спосіб надання допомоги дозволяється застосовувати, начальником залізниці має бути визначений порядок дій працівників (поїзних диспетчерів, машиністів поїзних локомотивів, чергових по станціях та інших) під час виконання вказаної операції.

Надання допомоги для з'єднання частин состава вантажного поїзда, який розчепився на перегоні, здійснюється у випадках, передбачених у п.7.10 ІРП тільки на прохання машиніста состава, в якому сталося роз'єднання. Допомога може бути надана поодиноким локомотивом, що прямує слідом за поїздом, що розчепився, або вантажним поїздом, який прямує за ним без відчеплення від нього ведучого локомотива.

7.5. Наказ диспетчера про надання допомоги передається у цих випадках за формою: **“Машиністу локомотива поїзда № _____. З'єднайтеся із хвостовими вагонами, що відчепилися від поїзда № _____, що зупинився попереду, та надайте допомогу під час з'єднання цих вагонів з головною частиною состава. ДНЦ_____”**.

7.6. Під час зупинки на перегоні, обладнаному автоблокуванням, поодиноким локомотива або дрезини незнімного типу, коли їхній подальший самостійний рух неможливий, забирання їх з перегону до найближчої станції може бути здійснене поїздом, що йде позаду, без відчеплювання локомотива від состава цього поїзда. Це здійснюється також за наказом поїзного диспетчера, який передається машиністам обох локомотивів та черговому по станції, розташованій попереду. В цьому випадку здійснюється зчеплення локомотива (дрезини), який зупинився, з локомотивом поїзда, що йде позаду. Швидкість подальшого прямування до найближчої станції не повинна перевищувати 25 км/год.

Можливість застосування такого порядку на ділянках встановлюється начальником залізниці залежно від плану та профілю колії.

7.7. Якщо вантажний поїзд, що прямував по перегону обладнаному автоблокуванням, зупинився на підйомі і для подальшого руху його необхідно осадити на більш пологий профіль, то це може бути здійснене тільки за реєстрованим наказом поїзного диспетчера, що передається машиністу локомотива та черговому по станції, який знаходиться позаду, за умови вільності від поїздів ділянки колії від хвоста поїзда до цієї станції за формою: **“Машиністу поїзда № _____ дозволяю осадити состав на більш пологий профіль, ділянка колії до вхідного сигналу (сигнального знака «Межа станції») станції _____ вільна від поїздів. ДНЦ _____ (прізвище)”**.

Черговому по станції, який отримав такий наказ, забороняється відправляти поїзди на перегін до вказівки поїзного диспетчера, яка передається після повідомлення машиніста про відновлення руху поїздів уперед.

7.8. Під час вимушеної зупинки моторвагонного поїзда на перегоні та коли його подальший самостійний рух неможливий, дозволяється причіплювати до нього моторвагонний поїзд, що йде позаду, для виведення з перегону до першої попутної станції здвоєним составом. Автогальма обох поїздів мають бути включені у спільну магістраль.

З'єднання составів здійснюється за реєстрованим наказом поїзного диспетчера, який передається машиністам обох поїздів (з використанням для цієї мети всіх наявних засобів зв'язку) за формою: **“Машиністи поїздів № _____ і № _____ з'єднайте поїзди та здвоєним составом прямуйте до станції _____ ДНЦ (прізвище)”**.

Порядок дії працівників господарства перевезень та локомотивних бригад обох поїздів під час з'єднання та прямування здвоєними составами встановлюється начальником залізниці відповідно до місцевих умов.

8. ПОРЯДОК ДІЙ ПРАЦІВНИКІВ У ВИПАДКАХ РАПТОВОГО ПОШКОДЖЕННЯ КОНТАКТНОЇ МЕРЕЖІ АБО ІНШИХ ПРИСТРОЇВ ЕЛЕКТРОПОСТАЧАННЯ

8.1. У разі вимушеної зупинки поїзда на перегоні через пошкодження контактної мережі або інших пристроїв електропостачання, черговий по станції, почувши повідомлення машиніста поїзда, повинен відповісти машиністу, доповісти поїзному диспетчеру, терміново припинити відправлення поїздів на перегін, а також попередити-

ти чергового по сусідній станції про припинення відправлення зустрічних поїздів та через машиніста локомотива поїзда, який зупинився на перегоні, з'ясувати причини і можливість подальшого руху поїзда.

Поїзний диспетчер повинен терміново викликати через радіозв'язок машиністів поїздів, які прямують слідом, і додатково повідомити про зупинку поїзда на перегоні.

8.2. Якщо рух поїзда не може бути відновлений протягом 20 хв і більше, машиніст локомотива додатково сповіщає через поїзний радіозв'язок чергового по станції або поїзного диспетчера про причини зупинки та необхідні заходи, які потрібно вжити з ліквідації перешкод для руху. Після цього самостійно вживає заходи щодо їх усунення, а у разі необхідності забезпечує огороження поїзда та суміжної колії порядком, встановленим Інструкцією з сигналізації на залізницях України.

Першим поїздом вслід тому, який виявив пошкодження, або з поїздом, що має прямувати по сусідній колії, черговий по станції відправляє на перегін, з якого отримане повідомлення про пошкодження контактної мережі, у супроводі працівника району контактної мережі з видачею попередження про порядок прямування. У цьому попередженні зазначається місце зупинки (кілометр, пікет) для висадки працівників району контактної мережі. Подальше проходження поїзда здійснюється за вказівкою працівників, які супроводжують поїзда.

Машиністи поїздів, які рухаються слідом за першим поїздом, відправленим на перегін у супроводі працівників району контактної мережі, отримавши повідомлення про пошкодження контактної мережі затримуються на станції до отримання від працівників району контактної мережі повідомлення про наступний порядок проходження поїздами небезпечного місця.

У разі необхідності виклику відбудовних кранів для усунення пошкодження на електрифікованих ділянках, першим до місця пошкодження направляється спеціальний рухомий склад району контактної мережі для відключення і заземлення контактної мережі.

8.3. У разі виявлення несправностей контактної мережі (провисання проводів, пошкодження ізоляторів, нахил фіксатора, обривання струни, нахил опори тощо), які не входять в габарит рухомого складу, працівники дистанції електропостачання, які виявили несправність, повинні огородити цю ділянку і подавати сигнал "Опустити струмоприймач" машиністам електрорухомого складу відповідно до вимог п.5.20 Інструкції з сигналізації на залізницях України.

8.4. Місце виявлення несправності контактної мережі (обрив проводу, падіння фіксатора, консолі, опори тощо) з порушенням га-

бариту рухомого складу необхідно огородити, як раптово виниклу перешкоду відповідно до Інструкції з сигналізації на залізницях України.

8.5. У випадках виявлення несправностей в лініях електропостачання (обрив проводу, нахил опори, загорання пристроїв тощо) огорожується місце перешкоди відповідно до Інструкції з сигналізації на залізницях України.

8.6. В усіх випадках виявлення несправностей в лініях електропостачання, контактній мережі необхідно повідомити про те, що сталося енергодиспетчера, поїзного диспетчера, чергового по станції, машиністів поїздів, які проходять через станцію чи перегін, зазначивши колію, кілометр, пікет, номер опори, характер пошкодження, вжиті заходи.

8.7. Працівник, який виявив пошкодження (крім локомотивних бригад), зобов'язаний залишатися на місці та забезпечувати огороження місця перешкоди до прибуття відбудовної бригади району електропостачання або контактної мережі.

Поїзний диспетчер або енергодиспетчер, отримавши повідомлення про пошкодження, терміново інформують один одного і чергового по дирекції залізничних перевезень та намічають порядок дій щодо ліквідації пошкодження, відновлення руху поїздів і організації відбудовних робіт.

8.8. Черговий по дирекції і поїзний диспетчер у випадку пошкодження контактної мережі зобов'язані:

- терміново установити порядок руху поїздів з урахуванням можливостей схеми живлення і секціонування контактної мережі;

- закрити перегін для руху поїздів залежно від характеру пошкодження — для всіх поїздів чи тільки тих, які прямують електротягою;

- організувати виведення поїзда з відключеної ділянки контактної мережі та звільнити перегін;

- у разі необхідності відправлення відбудовного спеціального рухомого складу району контактної мережі, видати наказ на їх прямування до місця пошкодження на правах відбудовного поїзда.

8.9. При одночасному відключенні електропостачання пристроїв контактної мережі та СЦБ на одному перегоні або станції енергодиспетчер повідомляє поїзного диспетчера і поновлює електропостачання в такій послідовності:

- електроживлення пристроїв СЦБ (основне або резервне, у тому числі ДГА);

- електропостачання пристроїв контактної мережі;

- електропостачання пристроїв СЦБ від другого джерела живлення (за затвердженою схемою).

8.10. Чергові по станції, поїзні диспетчери у разі пошкодження контактної мережі зобов'язані позачергово надавати всі види зв'язку для переговорів локомотивних бригад, енергодиспетчера та інших причетних працівників з метою з'ясування характеру пошкодження та особливостей пропуску поїздів.

9. ПОРЯДОК ДІЙ ПРАЦІВНИКІВ У ВИПАДКУ ВІЯВЛЕННЯ НЕСПРАВНОСТІ (ПОШТОВХУ) НА ШЛЯХУ ПРОХОДЖЕННЯ ПОЇЗДА

9.1. Черговий по станції після отримання повідомлення про виявлення поштовху на шляху проходження поїзда припиняє відправлення поїздів на цей перегін, робить запис у Журналі ф. ДУ-46 і терміново повідомляє про це поїзного диспетчера, чергового по сусідній станції, машиністів поїздів, які прямують слідом, а також працівників дистанції колії за формою: **“Я черговий по станції _____ . Машиніст поїзда № _____ на _____ км, пікеті _____ виявив “поштовх” (боковий, вертикальний або стук і т.д.) при швидкості _____ км/год”**.

9.2. Машиністи поїздів, які прямують слідом, отримавши повідомлення про наявність (факт) “поштовху”, повинні проїхати зазначене місце зі швидкістю не більше 25 км/год з особливою пильністю і готовністю одразу зупинити поїзд; про виявлені на місці перешкоди чи недоліки вони повинні повідомити через радіозв'язок машиністів поїздів, які прямують слідом і чергового по станції, а у разі виявлення несправностей, що загрожують безпеці руху, зупинити поїзд і поновити рух тільки після їх усунення.

9.3. Перший поїзд на перегін, з якого отримано повідомлення про “поштовх” на шляху проходження поїзда, черговий по станції відправляє в супроводі працівника дистанції колії (дорожнього майстра, а за його відсутності — бригадира колії) з видачею машиністу поїзда попередження. У цьому попередженні зазначається місце зупинки, орієнтовне тому місцю, де зафіксовано “поштовх”, для висадки працівників дистанції колії.

Подальше проходження поїзда здійснюється за вказівкою працівників, які супроводжують поїзд.

9.4. Поїзди, що прямують вслід першому поїзду, відправленому в супроводі працівників дистанції колії на перегін, після отримання повідомлення про “поштовх” затримуються на станції до отримання від працівників дистанції колії повідомлення про наступний порядок проходження поїздами небезпечного місця.

9.5. У разі необхідності черговий по станції відправлення видає попередження на поїзди, що відправляються на перегін, з якого отримана інформація про “поштовх”. У попередженні на основі зазначення (висновку) працівників дистанції колії зазначаються умови пропуску поїздів через це місце.

9.6. Якщо повідомлення надійшло в темну пору доби і після проведеної перевірки не виявлено несправностей, то обмеження швидкості руху поїздів діє до повторної перевірки в світлу пору доби.

10. ПОРЯДОК ДІЙ ПРАЦІВНИКІВ У ВИПАДКАХ СИЛЬНОГО (ШТОРМОВОГО) ВІТРУ

Черговий по станції (маневровий диспетчер), отримавши повідомлення про наближення сильного вітру або у випадках сильного (штормового) вітру, зобов'язаний:

— особисто або через виконавців перевірити надійність закріплення рухомого складу на коліях станції від їх виходу (самовільного руху);

— при сильному (більше 15 км/год) вітрі, напрямком якого співпадає з напрямком можливого виходу вагонів, норму закріплення вагонів укладанням під колеса вагонів збільшити на три гальмових башмаки, а при дуже сильному (штормовому) вітрі — на сім гальмових башмаків на кожні 200 осей закріпленої групи;

— провести інструктаж складачам поїздів та їхнім помічникам, черговим стрілочного поста, сигналістам та іншим причетним працівникам про збільшення норми закріплення вагонів гальмовими башмаками і проконтролювати виконання. За відсутності виконавців особисто виконати таку роботу;

— викликати начальника станції і доповісти про обставини, що склалися.

11. ПОРЯДОК ДІЙ ПРАЦІВНИКІВ У РАЗІ ВІЯВЛЕННЯ ЗАГРОЗИ БЕЗПЕЦІ РУХУ ПОЇЗДІВ

11.1. Чергові по станції, чергові стрілочних постів, оператори постів централізації, сигналісти під час зустрічі, провадження і пропуску локомотивів та составів вантажних і пасажирських поїздів повинні бути уважні та пильні, щоб не пропустити технічну або комерційну несправність у вагонах та локомотивах поїздів, що проходять через станцію, яка може створити загрозу життю людей і безпеці руху.

11.1.1. Зазначені вище та інші працівники, які виявили несправність в поїзді, або отримали повідомлення про це, повинні терміново зупинити поїзд всіма наявними засобами.

11.1.2. До несправностей вагонів (кріплення вантажів), які потребують термінової зупинки поїзда всіма наявними засобами відносяться:

- заклинення колісної пари;
- наявність повзуна більше 2 мм (наявність ударів колеса об рейку);
- горіння букс;
- обрив дверей критого вагона, бортів платформ або торцевих дверей напіввагонів;
- обрив або роз'єднання гальмівних тяг, запобіжних пристроїв і триангеля, опускання розчіпного важеля;
- руйнування роликової букси;
- відкриття або обрив кришки люка і зрушення візка вагона;
- злам надресорної балки і боковини візка;
- порушення кріплення вантажів;
- розвал вантажу і розширення кузова;
- витік наливних вантажів, або забруднення навколишнього середовища;
- злам частин локомотива, вагонів та інші несправності, які створюють загрозу безпеці руху поїзда.

11.1.3. Черговий по станції (поїзний диспетчер) терміново через радіозв'язок, а в разі непроходження виклику — закриттям вхідного, маршрутного або вихідного світлофора, доповіддю поїзному диспетчеру, повідомленням черговому по переїзду і черговому по сусідній станції дає вказівку машиністу поїзда про його зупинку для огляду несправного рухомого складу та усунення несправностей.

11.1.4. Машиніст поїзда, отримавши повідомлення про несправності у поїзді, терміново його зупиняє, разом з помічником оглядають поїзд і залежно від характеру несправностей приймає рішення про порядок подальшого його руху і повідомляє про це поїзному диспетчеру або черговому по станції (з якою швидкістю можливий прийом на станцію по стрілочних переводах, на пряму або бокову колію та інше).

11.1.5. Після доповіді машиніста про особливість виявленої несправності, поїзний диспетчер спільно з черговими по станції та машиністом повинні вирішити питання про подальший рух поїзда.

11.1.6. Якщо за допомогою апаратури ПОНАБ, ДИСК тощо виявлено несправні вагони у поїзді, то чергові по станції повинні, у разі необхідності, закрити вихідний сигнал, повідомити машиніста про наявність несправних вагонів, вид несправності та майбутню

зупинку поїзда, а також записати в Журнал руху поїздів ф. ДУ-3 (ДУ-2) номер несправного вагона і вид несправності.

Машиніст повинен зупинити поїзд і доповісти ДСП про зупинку згідно з регламентом.

11.1.7. Оглядачі вагонів після зупинки поїзда за показаннями пристроїв контролю, здійснюють огляд несправних вагонів і їх ремонт. У разі необхідності повідомляють черговому по станції про відчеплення несправних вагонів.

Якщо на станції відсутні оглядач вагонів або інші працівники, на яких наказом начальника залізниці покладено виконання обов'язків оглядача вагонів, то машиніст направляє помічника машиніста для огляду нагрітої букси, попереджуючи його про дотримання вимог особистої безпеки. У разі виявлення нагрітої букси машиніст поїзда спільно з черговим по станції і поїзним диспетчером вирішують питання про подальше прямування поїзда, або відчеплення вагона.

11.1.8. Відправлення поїздів, які були зупинені за показаннями пристроїв контролю, проводиться черговим по станції після доповіді оглядача вагонів або машиніста поїзда про проведення ремонту вагона і можливості подальшого руху поїзда.

12. ПОРЯДОК ДІЙ ПРАЦІВНИКІВ У ВИПАДКУ ПОРУШЕННЯ ЖИВЛЕННЯ ЕЛЕКТРОЕНЕРГІЄЮ ПРИСТРОЇВ ЕЛЕКТРИЧНОЇ ЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ

12.1. Причинами порушення живлення електроенергією пристроїв електричної централізації можуть бути несправності електричних ліній, пошкодження їх грозовими розрядами та іншим стихійним лихом.

Пристрої електричної централізації, крім основного і резервного живлення, можуть забезпечуватися електроенергією від ДГА або акумуляторів.

Зникнення електроенергії, що живить пристрої електричної централізації, може бути короточасним і довготривалим.

12.2. У випадку короточасного зникнення живлення черговий по станції повинен зробити запис у Журналі огляду колій, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ та зв'язку ф. ДУ-46 за формою: **“Відсутнє живлення пристроїв електричної централізації за I і II фідерах. ДСП (прізвище)”**.

12.3. У разі довготривалого припинення живлення електроенергією пристроїв електричної централізації (вхідні світлофори сигнала-

лізують заборонним вогнем, вихідні, маршрутні та маневрові світлофори погашені, за цих умов є можливість з пульта управління відкрити лише запрошувальний сигнал на вхідному світлофорі, живлення якого забезпечується від акумуляторів, при цьому пульт—табло не освітлюється, а горять лише лампочки червоного світла на повторювачах вхідних світлофорів і фідерах, ділянки віддалення і наближення показують зайнятість, відсутній також контроль положення стрілок, колій і стрілочних ізольованих ділянок, поїзний радіозв'язок не працює) черговий по станції зобов'язаний:

12.3.1. Вчинити запис у Журналі огляду колій, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ і зв'язку, контактної мережі ф.ДУ-46 за формою: **“Відсутнє живлення пристроїв, пульт—табло не освітлюється. Вилучені курбелі №___ для готування маршрутів приймання і відправлення поїздів. ДСП”** і повідомляє про це поїзному диспетчеру, енергодиспетчеру, електромеханіку, дорожньому майстру, бригадиру колії та викликає начальника станції, а у разі його відсутності — заступника начальника станції або вільного від чергування ДСП.

Зазначені вище працівники забезпечують, після прибуття на станцію, перевірку вільності колії, перевід стрілок курбелем для готування маршруту, а також повинні переконатися у правильності встановлення стрілок у маршруті за їх положенням та щільності прилягання гостряків до рамних рейок із замиканням їх на закладку і навісний замок. В електроприводах мають виключатися блок-контакти. Час прибуття начальника станції (заступника начальника станції або вільного від чергування ДСП) черговий по станції зазначає у Журналі руху поїздів ф. ДУ-2 (ДУ-3) і повідомляє про це поїзного диспетчера. За наявності рухомих сердечників хрестовини необхідно перевірити правильність їх установки в маршруті із замиканням їх навісними замками.

12.3.2. Перед прийманням чи відправленням поїзда за доповіддю вказаних вище працівників потрібно впевнитися у вільності колії приймання, стрілочних ізольованих ділянок, правильності приготовленого маршруту, замиканні всіх стрілок навісними замками, у тому числі з рухомих сердечником хрестовини, що входять до маршруту, або особисто виконати вказані операції, якщо не має можливості викликати вище перелічених працівників. Натиснути кнопку “Закриття переїзду” за його наявності на станції.

12.3.3. Впевнитися у вільності першої блок-ділянки або перегону.

12.3.4. Доповісти поїзному диспетчеру про готовність маршруту (замикання на навісні замки всіх стрілок у маршруті), про вільність колії приймання і першої блок-ділянки і отримати дозвіл поїзного диспетчера на приймання та відправлення поїзда; у разі приймання

поїзда здійснювати за запрошувальним сигналом, а у разі його несправності — за письмовим дозволом чергового по станції або наказом, переданим по телефону. Відправлення поїзда здійснювати за письмовим дозволом.

12.4. Під час відновлення живлення черговий по станції спільно з електромеханіком перевіряє роботу електричної централізації. Включення блок-контактів стрілок, які переводяться курбелем через відсутність живлення, виконує електромеханік. Електромеханік СЦБ або електромеханік дистанції електропостачання робить запис у Журналі ф. ДУ-46 про те, що живлення електроенергією пристроїв ЕЦ відновлено, курбелі опломбовані, пристрої перевірені та працюють нормально.

Про відновлення живлення і роботу пристроїв електричної централізації черговий по станції доповідає поїзному диспетчеру і енергодиспетчеру.

12.5. Поїзний диспетчер, отримавши повідомлення чергового по станції про відсутність живлення пристроїв, терміново доповідає про це черговому по дирекції і енергодиспетчеру, робить запис у Книзі обліку порушень роботи пристроїв СЦБ і зв'язку, встановлює рух поїздів по телефонних засобах зв'язку і спільно з черговим по дирекції здійснює контроль за виконанням усіх операцій працівниками станції з приймання і відправлення поїздів, особливо щодо дотримання ними регламенту часу на готування маршрутів.

12.6. За наявності живлення від акумуляторних батарей електричне переведення стрілок може виконуватись тільки за допомогою допоміжних кнопок. Контроль положення стрілок переходить на аварійне живлення. Після відновлення живлення черговий по станції повинен повністю закінчити раніше розпочаті операції з приймання, відправлення поїздів та маневрові пересування і лише після цього поновлювати на станції нормальну роботу за сигналами.

У деяких системах електричної централізації для поновлення нормальної роботи станції черговий по станції повинен виконати штучне розмикання всіх секцій станції шляхом натискання на всі кнопки штучного розмикання.

13. ПОРЯДОК ДІЙ ПРАЦІВНИКІВ ПІД ЧАС ВІДПРАВЛЕННЯ ПОЇЗДІВ НЕПРАВИЛЬНОЮ КОЛІЄЮ

13.1. Відправлення поїздів по неправильній колії проводиться для регулювання їх руху у випадках зупинки поїзда на одній із колій перегону, при несправності колії, контактної мережі та з інших причин.

13.2. Поїзному диспетчеру дозволяється відправляти по неправильній колії тільки вантажні поїзда. Відправлення пасажирських поїздів по неправильній колії дозволяється лише у виняткових випадках за наказом чергового по дирекції залізничних перевезень.

13.3. Підписаний поїзним диспетчером наказ передається на станції. Якщо необхідно відправити по неправильній колії один за одним кілька поїздів, то в наказі вказуються їх номери або робиться запис: **“До відміни непарні (парні) поїзда відправляти по неправильній колії”**. До передавання наказу про відправлення поїзда по неправильній колії необхідно перевірити чи вільна вона від зустрічних поїздів.

13.4. Обмін поїзними телефонограмами проводиться через диспетчерський зв'язок черговими по станції під контролем поїзного диспетчера. Поїзний диспетчер контролює роботу чергових по станції, отримує від них доповіді про наявність і видачу попереджень, що діють під час руху поїздів по неправильній колії, про вільність колії на перегоні, готовність маршруту відправлення і його перевірки та дає дозвіл на відправлення поїзда.

13.5. На двоколійних електрифікованих дільницях з одностороннім колійним блокуванням, на яких застосовується одностороннє огороження знімних рухомих одиниць, відправлення поїзда для регулювання руху по неправильній колії поїзний диспетчер попередньо узгоджує з енергодиспетчером.

13.6. Відправлення поїздів по неправильній колії на двоколійних перегонах, обладнаних двостороннім блокуванням, а також постійними пристроями, що забезпечують рух поїздів по неправильній колії за сигналами локомотивних світлофорів, здійснюється за усним розпорядженням поїзного диспетчера і після переключення блокування на відповідний напрямок руху.

13.7. За наявності тимчасових пристроїв автоматичної локомотивної сигналізації для руху по неправильній колії, їх введення в дію проводиться за наказом поїзного диспетчера після попередньої перевірки роботи пристроїв працівниками дистанції сигналізації і зв'язку і вставлення в пульт управління ключа-жезла, який зберігається у начальника станції. Після отримання зі станції повідомлення про прибуття останнього поїзда по неправильній колії поїзний диспетчер реєстрованим наказом поновлює на перегоні нормальний рух поїздів.

Начальник Головного
управління перевезень

Ш.Д. Рустаєв

Нормативне виробничо-практичне видання

РЕГЛАМЕНТ **дій працівників господарства перевезень,** **пов'язаних з рухом поїздів,** **в аварійних і нестандартних ситуаціях**

Відповідальна за випуск
начальник технічного управління Головного управління перевезень
Н.ЛИПОВЕЦЬ

Комп'ютерна верстка *В.ПЕТРЕНКО*

Коректор *О.КАРПЕНКО*

Художник

Технологічне забезпечення видання

Ю.САЛИВОН

Підписано до друку 15.01.2003. Формат 60x84/16.
Папір офсетний. Гарнітура "Прагматика". Друк офсетний.
Умовн. друк. арк. 1,62. Умовн. фарбо-відб. 2,06.
Обл.-вид. арк. 1,88. Тираж 9200 прим. Зам. №

Комп'ютерна верстка
видавництва "Транспорт України".
01034, Київ-34, вул. Лисенка, 6.

Надруковано на ВПЦ «Київський університет»
01033, м. Київ-33, вул. Т.Шевченко, 14