

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к Инструкции по организации
движения поездов и маневровой работы
на железнодорожном транспорте
Российской Федерации

**Порядок организации движения поездов на участках, оборудованных
полуавтоматической блокировкой**

I. Прием и отправление поездов

1. При полуавтоматической блокировке разрешением на занятие поездом перегона служит разрешающее показание выходного или проходного светофора.

На однопутных участках для открытия выходного светофора необходимо получить с аппарата управления дежурного смежной железнодорожной станции, на которую отправляется поезд, блокировочный сигнал согласия на отправление поезда.

Перед приемом поезда дежурный по железнодорожной станции приготавливает маршрут приема и открывает входной светофор или дает распоряжение о его открытии на исполнительный пост.

После проследования входного светофора прибывающим поездом, светофор автоматически закрывается. На железнодорожных станциях, не имеющих электрической изоляции железнодорожных путей и стрелок, после проследования поездом входного светофора, дежурный по железнодорожной станции устанавливает сигнальную кнопку (рукоятку) в положение закрытия сигнала.

Убедившись в прибытии поезда на железнодорожную станцию в полном составе, дежурный по железнодорожной станции подает с аппарата управления на железнодорожную станцию отправления блокировочный сигнал прибытия, а также по устройствам технологической железнодорожной электросвязи извещает дежурного по железнодорожной станции отправления о времени прибытия поезда. Если поезд следовал с подталкивающим локомотивом, то уведомление о прибытии и блокировочный сигнал прибытия дежурный по железнодорожной станции подает на железнодорожную станцию отправления после того, как убедится в прибытии подталкивающего локомотива.

2. Дежурному по железнодорожной станции запрещается передавать на железнодорожную станцию отправления уведомление о прибытии поезда и блокировочный сигнал прибытия, если он не убедится в том, что поезд с перегона прибыл в полном составе.

При наличии устройств автоматического контроля прибытия поезда

на железнодорожную станцию в полном составе дежурный по железнодорожной станции после прибытия поезда убеждается в свободности перегона по индикации на аппаратах управления этих устройств, блокировочный сигнал прибытия в этом случае подается автоматически.

При отсутствии устройств автоматического контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию в полном составе дежурный по железнодорожной станции убеждается по наличию поездного сигнала на хвостовом вагоне поезда – лично или по докладу дежурного стрелочного поста, а на железнодорожных станциях с централизацией стрелок, где нет дежурных стрелочного поста – по докладам работников железнодорожной станции, связанных с движением поездов, или дежурных по железнодорожным переездам в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 21 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция), а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования в соответствии с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Если прибывающий на железнодорожную станцию поезд имел непредвиденную остановку на перегоне из-за самоторможения и (или) срабатывания сигнализации разрыва тормозной магистрали, машинист поезда, помимо соблюдения требований, предусмотренных в приложении № 9 к Инструкции, должен сообщить дежурному по железнодорожной станции о такой остановке по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, а при невозможности передачи такого сообщения с перегона – остановиться на железнодорожной станции для личной передачи этого сообщения дежурному по железнодорожной станции. Контроль за следованием поезда в полном составе в этих случаях возлагается на работников железнодорожной станции и на локомотивную бригаду.

3. Если после приема поезда не сработают устройства автоматического контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию в полном составе, дежурный по железнодорожной станции, убедившись, что поезд прибыл в полном составе, докладывает об этом диспетчеру поездному. Диспетчер поездной, убедившись путем переговоров с дежурными смежных железнодорожных станций, ограничивающих перегон, в его свободности, дает одновременно на обе железнодорожные станции разрешение на подачу блок-сигнала прибытия следующего содержания:

«ДСП станции ... разрешаю подать на станцию ... блокировочный сигнал

прибытия поезду № ... посредством вспомогательной кнопки (искусственного срабатывания pedalной замычки). ДНЦ (фамилия)».

Дежурный по железнодорожной станции, получив такое разрешение, производит подачу блок-сигнала прибытия посредством вспомогательного режима, а при электромеханической блокировке – путем искусственного срабатывания pedalной замычки. Дежурный по железнодорожной станции делает запись в журнале осмотра об использовании ответственной команды искусственного прибытия, о срыве пломбы с вспомогательной кнопки прибытия или с pedalной замычки.

При приеме поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора применяется порядок действий, указанный в абзацах первом – третьем настоящего пункта.

Если аппараты управления устройствами путевой блокировки оборудованы счетчиками, фиксирующими нажатие вспомогательных кнопок прибытия, то указанные кнопки не пломбируются. В этих случаях при искусственной подаче блокировочного сигнала прибытия дежурным по железнодорожной станции в журнале движения поездов¹ против номера соответствующего поезда записывается показание счетчика.

Если искусственное срабатывание вызвано неисправностью устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, то об этой неисправности дежурный по железнодорожной станции делает запись в журнале осмотра.

4. На участках с диспетчерской централизацией, оборудованных полуавтоматической блокировкой с автоматическим контролем прибытия поезда в полном составе, в случаях, когда приборы автоматического контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию на пульте диспетчера поезда не зафиксировали освобождение перегона, диспетчер поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи должен вызвать машиниста поезда и передать команду на остановку:

«Внимание! Машинист поезда №... Немедленно остановитесь! Нет контроля прибытия в полном составе. ДНЦ (фамилия)».

¹ Подпункт 1.6 пункта 1, абзац третий подпункта 2.1, абзац второй подпункта 2.6 пункта 2 Инструкции по составлению натурального листа поезда, утвержденной Протоколом тридцать четвертого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 12 февраля 2003 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: <https://sovnetgt.org/>, 12 февраля 2003 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, <https://cis.minsk.by>, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

Получив такую команду, 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.

По указанию диспетчера поездного к проверке целостности состава поезда привлекаются работники железнодорожного транспорта, связанные с движением поездов. Порядок проверки целостности состава при управлении поездом машинистом без помощника машиниста устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

О результатах осмотра машинист сообщает по устройствам технологической железнодорожной электросвязи диспетчеру поездному.

При сообщении машиниста, что поезд прибыл в полном составе, диспетчер поездной разрешает дальнейшее движение поезда. Убедившись в прибытии поезда на железнодорожную станцию в полном составе, диспетчер поездной с пульта управления передает ответственную команду «искусственное прибытие». В случае невозможности передачи такой команды диспетчером поездным, соответствующая железнодорожная станция переводится на резервное управление со вступлением на дежурство работника железнодорожной станции, на которого возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов. Подача блокировочного сигнала прибытия вспомогательного режима производится в соответствии с пунктом 3 настоящего Порядка. Если при осмотре состава обнаружена отцепка вагонов от поезда на перегоне, движение по перегону закрывается до вывода вагонов с перегона.

5. Перед отправлением поезда дежурный по железнодорожной станции, подготовив маршрут отправления, открывает выходной светофор.

Одновременно с открытием выходного светофора на смежную железнодорожную станцию автоматически подается блокировочный сигнал об отправлении поезда (при электромеханической блокировке без исполнительных постов блокировочный сигнал об отправлении поезда подается на смежную железнодорожную станцию отдельно после закрытия выходного светофора).

После проследования поездом выходного светофора дежурный по железнодорожной станции осуществляет закрытие выходного светофора и по устройствам технологической железнодорожной электросвязи извещает дежурного смежной железнодорожной станции о времени фактического отправления поезда. Независимо от наличия блокировочного сигнала прибытия дежурному по железнодорожной станции разрешается открыть выходной светофор и отправить поезд только после получения от дежурного смежной железнодорожной

станции по устройствам технологической железнодорожной электросвязи уведомления о прибытии ранее отправленного поезда.

Не получив от дежурного смежной железнодорожной станции уведомления по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи о прибытии ранее отправленного поезда, дежурному по железнодорожной станции на однопутных перегонах запрещается давать блокировочный сигнал согласия на прием поезда встречного направления.

6. Если при свободном перегоне и правильно установленном маршруте отправления выходной светофор не открывается из-за ложной занятости изолированного стрелочного участка, дежурному по железнодорожной станции после проверки фактической свободности этого участка с согласия диспетчера поездного разрешается открыть выходной светофор после предварительного нажатия кнопки «Выключение контроля свободности стрелочных изолированных участков в маршрутах отправления» (при ее наличии).

7. Если после открытия выходного светофора поезд не будет отправлен, дежурный по железнодорожной станции обязан закрыть выходной светофор, сделать об этом запись в журнале движения поездов и сообщить о задержке поезда на смежный раздельный пункт и диспетчеру поездному.

Отправление задержанного поезда или поезда того же направления движения производится при закрытом выходном светофоре по разрешению дежурного по железнодорожной станции на бланке ДУ-52, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 23 к Инструкции. Смежный раздельный пункт о времени фактического отправления поезда уведомляется по устройствам технологической железнодорожной электросвязи. При электромеханической блокировке без исполнительных постов после фактического отправления задержанного или поезда того же направления, на смежный раздельный пункт подается блокировочный сигнал. Следующие поезда отправляются по блокировке в порядке, установленном в приложении № 3 к Инструкции.

Разрешение на бланке ДУ-52 передается машинисту ведущего локомотива также в случаях самопроизвольного закрытия выходного светофора (вследствие ложной занятости изолированной секции, перегорания светофорной лампы или ошибочного закрытия выходного светофора) при исправном действии блокировки.

На железнодорожных станциях, где средства связи оборудованы системой автоматической регистрации переговоров, вместо передачи разрешения на бланке ДУ-52, машинисту поезда допускается передача по устройствам технологической железнодорожной электросвязи фиксируемый на регистраторе переговоров локальный акт (далее – приказ) об отправлении в соответствии с приложением № 20 к Инструкции.

На железнодорожных станциях, имеющих устройства, которые при свободном

перегоне позволяют повторно открыть² выходной светофор, отправление поезда производится по вновь открытому выходному светофору. Воспользоваться устройствами для повторного открытия выходного светофора дежурному по железнодорожной станции допускается с разрешения диспетчера поездного.

8. Если на железнодорожной станции, ограничивающей однопутный перегон, после открытия выходного светофора появится необходимость задержать поезд и отправить на этот перегон со смежной железнодорожной станции поезд встречного направления, выходной светофор закрывается, пользование полуавтоматической блокировкой прекращается и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи. В этом случае машинистам поездов, следующим во встречном направлении, на право занятия перегона передаются бланки ДУ-50, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 22 к Инструкции.

Действие полуавтоматической блокировки возобновляется при последующем отправлении на перегон ранее задержанного или поезда, следующего в том же направлении, причем этот поезд отправляется по одному из разрешений, предусмотренных в пункте 7 приложения № 3 к Инструкции.

9. На участках с диспетчерской централизацией, оборудованных 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 7 и 8 приложения № 3 к Инструкции.

10. Отправление поездов при наличии групповых выходных светофоров производится по разрешающему показанию выходного светофора и маршрутному указателю на нем с цифрой зеленого цвета, соответствующей номеру того железнодорожного пути, с которого разрешается отправление поезда.

В случаях неисправности маршрутных указателей групповых выходных светофоров отправление поездов с железнодорожной станции производится при открытом групповом выходном светофоре с передачей машинисту поезда приказа дежурного по железнодорожной станции в соответствии с приложением № 20 к Инструкции или с вручением машинисту поезда разрешения на бланке ДУ-52 с заполнением пункта II данного бланка.

² Подпункт 186 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009 «Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 27 ноября 2009 г. № 523-ст (М., «Стандартинформ», 2010), с изменением ГОСТ Р 53431-2009 «Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения» (М., «Стандартинформ», 2012).

При неисправности на групповом выходном светофоре маршрутного указателя направления (белого цвета) отправление поездов производится в соответствии с приложением № 1 к Инструкции.

11. Если ведущий локомотив готового к отправлению поезда находится за выходным светофором с разрешающим показанием и машинисту не видно его показания, отправление поезда производится по приказу дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или по разрешению на бланке ДУ-52 с заполнением пункта II данного бланка:

«Приказ № ... время ... (час, минуты). Машинист поезда № ... на ... пути станции... Выходной (маршрутный) светофор ... литер Вам открыт. Разрешаю отправиться. ДСП ... (фамилия)».

В случаях неисправности изолированного стрелочного участка или его занятости головой отправляющегося поезда для открытия выходного светофора допускается использовать кнопку «Выключение контроля свободности стрелочных изолированных участков в маршрутах отправления» (при ее наличии).

Если голова отправляемого поезда находится за выходным светофором и последний открыть невозможно, действие блокировки прекращается; отправление поезда производится по телефонным средствам связи с передачей машинисту бланка ДУ-50.

Отправление поездов с железнодорожных путей, не имеющих выходных светофоров выполняется в соответствии с требованиями настоящего пункта.

12. Отправление поездов на однопутных и двухпутных перегонах (по правильному железнодорожному пути) с возвращением с перегона на железнодорожную станцию отправления производится при запрещающем показании выходного светофора с выдачей машинисту ключа-жезла на право проследования выходного светофора с запрещающим показанием и обратного следования по перегону до границы станции.

При этом на однопутных перегонах перед отправлением поезда на перегон с последующим возвращением должно быть получено от смежной железнодорожной станции по блок-аппарату согласие на отправление поезда или блок-система переключена на соответствующее направление движения.

Отправление двух и более единиц специального самоходного подвижного состава в сцепе в случае, когда предусмотрено их разъединение на перегоне, по ключу-жезлу запрещается.

13. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, отправление хозяйственных поездов с работой на перегоне и прибытием на смежную железнодорожную станцию, а также поездов с подталкивающими локомотивами,

следующими на весь перегон, производится по разрешающему показанию выходного светофора.

14. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, отправление на перегон хозяйственного поезда с возвращением обратно или поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся на железнодорожную станцию отправления с выдачей лицу, ответственному за выполнение работ, или машинисту подталкивающего локомотива ключа-жезла на право обратного следования по перегону производится в соответствии с пунктом 12 приложения № 3 к Инструкции.

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.

15. При невозможности изъять ключ-жезл или в случае, если аппарат управления не оборудован ключом-жезлом, для отправления хозяйственного поезда или поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся на железнодорожную станцию отправления, пользование полуавтоматической блокировкой прекращается и устанавливается 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.

16. По прибытии поезда на железнодорожную станцию ключ-жезл возвращается дежурному по железнодорожной станции, который вкладывает его в аппарат и по устройствам технологической железнодорожной электросвязи уведомляет дежурного по смежному разделному пункту о возвращении поезда.

17. Отправление поезда с подталкивающим локомотивом, следующим до смежной железнодорожной станции, производится по путевой блокировке с уведомлением дежурного этой железнодорожной станции по устройствам технологической железнодорожной электросвязи об отправлении поезда с подталкивающим локомотивом.

Отправление поезда с подталкивающим локомотивом, когда последний возвращается с перегона на железнодорожную станцию отправления, производится по блокировке (при разрешающем показании выходного светофора). Машинисту подталкивающего локомотива на железнодорожной станции отправления вручается ключ-жезл на право обратного следования.

18. При невозможности изъятия ключа-жезла, а также в случаях, когда блок-аппарат не оборудован ключом-жезлом для подталкивающего локомотива, отправление поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся

на железнодорожную станцию отправления, производится по телефонным средствам связи с прекращением действия блокировки. Машинистам ведущего и подталкивающего локомотивов в этом случае передаются бланки ДУ-50.

19 Порядок организации движения поездов по перегонам, имеющим путевые посты (блок-посты), в том числе автоматические и без проходных светофоров, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

II. Движение поездов при неисправности полуавтоматической блокировки

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

- 1) невозможность закрытия выходного или проходного светофора;
- 2) невозможность открытия выходного или проходного светофора при свободном перегоне (в том числе с возможностью выключения контроля свободности изолированных участков);
- 3) произвольное получение блокировочных сигналов;
- 4) невозможность подачи или получения блокировочных сигналов;
- 5) отсутствие пломб на аппарате управления электромеханической блокировки (за исключением пломб на pedalной замычке или вспомогательной кнопке).

Во всех указанных случаях, а также при работах по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене блокировочных устройств и работах, вызывающих временное прекращение действия устройств, движение поездов по блокировке прекращается и устанавливается по телефонным средствам связи.

21. Во время технического обслуживания аппаратуры полуавтоматической блокировки действие блокировки не прекращается, при этом дежурный по железнодорожной станции и работник, проводящий техническое обслуживание, обязаны уделить внимание правильной работе блокировки.

Перед опломбированием, после окончания технического обслуживания аппаратуры полуавтоматической блокировки работник, проводящий техническое обслуживание, совместно с дежурным по железнодорожной станции по индикации на аппаратах управления проверяют соответствие показаний на блок-аппарате состоянию перегонов (по записям в журнале движения поездов и путем переговоров с дежурными по смежным отдельным пунктам).

О каждом случае технического обслуживания, а также об окончании этой работы работником, проводящим техническое обслуживание, делается соответствующая запись в журнале осмотра.

22. Переход на телефонные средства связи, а также возобновление движения поездов по полуавтоматической блокировке осуществляются приказом диспетчера

поездного после проверки через дежурных смежных железнодорожных станций свободы перегона.

При неисправности диспетчерской связи переход на телефонные средства связи при движении поездов и восстановление действия полуавтоматической блокировки производятся в порядке, указанном в приложении № 1 к Инструкции, с заменой в тексте телефонограмм слова «автоблокировка» на слово «полуавтоматическая блокировка».

23. После прекращения действия полуавтоматической блокировки и перехода на телефонные средства связи машинистам поездов для следования до смежного раздельного пункта передается бланк ДУ-50.

24. Проследование поездами маршрутного светофора с запрещающим показанием (до выходного светофора) осуществляется:

1) по пригласительному сигналу;

2) по приказу дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи;

3) по разрешению на бланке ДУ-52 с заполнением пункта I данного бланка при соответствующем изменении текста от руки.

25. При следовании поезда с использованием двойной тяги или с подталкивающим локомотивом на весь перегон разрешение на право занятия перегона вручается только машинисту ведущего локомотива. Машинисты второго (при двойной тяге) и подталкивающего локомотивов должны руководствоваться сигналами или передаваемыми по устройствам технологической железнодорожной электросвязи сообщениями машиниста ведущего локомотива.

26. При неисправности поездной и межстанционной телефонной связи дежурный по железнодорожной станции обязан внимательно следить за изменением индикации на аппаратах управления.

Уведомления о движении поездов в этом случае осуществляются через диспетчера поездного или по средствам связи, находящимся в распоряжении дежурного по железнодорожной станции.

27. На двухпутных (многопутных) перегонах, оборудованных полуавтоматической блокировкой для движения в одном направлении, отправление поездов (в порядке регулировки) по неправильному железнодорожному пути производится по приказу диспетчера поездного с переходом на телефонные средства связи по правилам однопутного движения.

28. В зависимости от системы полуавтоматической блокировки и конкретных условий работы на участке, порядок пользования устройствами, а также порядок действий работников при приеме, отправлении и пропуске поездов устанавливаются

локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).