

ОДОБРЯВАМ: *Заличено на основание
Регламент (ЕС) 2016/679*

инж. Красимир Папукчийски
*Генерален директор на Държавно предприятие
„Национална компания железопътна инфраструктура”*

П Р А В И Л А
за
движението на влаковете и маневрената работа
в Железопътния транспорт

2019 год.

ДЯЛ ПЪРВИ

ПРАВИЛА ЗА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И МАНЕВРЕНАТА РАБОТА – ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 1. С тези правила се регламентират основните правила за движение на влаковете и маневрената работа и основните правила, които трябва да изпълнява персоналът, осигуряващ безопасността на превозите.

Чл. 2. Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ (ДП НКЖИ) разработва графици за движение на влаковете съгласувано с превозвачите, а за пътническите превози - и с общините, управлява влаковата работа при спазване на изискванията за безопасност, надеждност и сигурност и документираща движението на влаковете.

Чл. 3. Превозвачите изготвят задание за разработване на график за движение на влаковете и оперативното му изменение. Заданието включва плана за композиране на влаковете, необходимите трасета и планираните маневри в гарите.

ДЯЛ ВТОРИ

ОБЩИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ И ИЗИСКВАНИЯ КЪМ РАБОТНИЦИТЕ И СЛУЖИТЕЛИТЕ, СВЪРЗАНИ С ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И МАНЕВРЕНАТА РАБОТА ПО ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Чл. 4. На длъжности, свързани с безопасността на движението на влаковете и маневрената работа, се назначават лица, навършили 18 години, притежаващи необходимата квалификация и документ за правоспособност и отговарящи на изискванията за медицинска и психологическа годност към персонала, който осъществява железопътни превози на пътници и товари и съпътстващите ги дейности.

Чл. 5. (1) Лицата, постъпващи на работа на длъжност по чл. 4, в случай че не са започнали работа в срок до 6 месеца след придобиване на правоспособност за длъжността са длъжни в едномесечен срок след назначаването да положат успешно изпит по:

1. правилата за движението на влаковете и маневрената работа и сигналите, подавани в железопътния транспорт;
2. безопасността и техническата експлоатация на железопътната инфраструктура;
3. осигурителната техника и съобщителните връзки в железопътния транспорт;
4. експлоатацията на железопътните прелези.

(2) На изпит се явяват и работниците и служителите, назначени на

длъжност по чл. 4, в случаите когато не са работили повече от 6 месеца на длъжността или не са започнали работа на тази длъжност в срок до 6 месеца след полагане на изпита по ал. 1.

(3) Длъжностите, за които се полага изпит по смисъла на ал. 1, се определят по списък от работодателя, утвърден от Изпълнителна агенция “Железопътна администрация” (ИА “ЖА”).

(4) Обемът на знанията за всяка длъжност и редът за провеждане на изпита по ал. 1 се определят от ИА ЖА.

Чл. 6. На всеки работник и служител, издържал предвидения в чл. 5 изпит, работодателят издава документ за заемане на определена длъжност.

Чл. 7. (1) В служебния подвижен железопътен състав, при сигналните средства, стрелките, апаратите, механизмите и другите устройства на железопътната инфраструктура, свързани с осигуряване на движението на влаковете, а така също в служебните помещения, откъдето се управляват сигналните средства и другите устройства, е забранено да се допускат лица, които нямат право за това, не са на работа и присъствието им не се налага по служебни причини.

(2) В кабините за управление на собствените или наетите возила на превозвачите и в служебните помещения на персонала на превозвачите, свързан с безопасността на движението на влаковете и маневрената работа, е забранено да се допускат лица, които нямат право за това, не са на работа и присъствието им не се налага по служебни причини.

(3) Привеждане в действие на сигнални средства, стрелки, апарати, механизми и други устройства, свързани с осигуряване движението на влаковете, се извършва само от лица, притежаващи документ за заемане на определена длъжност, на които е възложено това, само през време на дежурството им.

(4) Управляване на собствени или наети возила на превозвачите се извършва само от лица, притежаващи документ за правоспособност, които са включени в списъка на лицата от персонала, заети пряко с управление на возилата, на които е възложено това, само през време на дежурството им.

Чл. 8. (1) Работници от железопътния транспорт в период на обучение или преквалификация и обучаеми от учебните заведения по железопътен транспорт, по време на практическо обучение, се допускат да привеждат в действие, да управляват и обслужват локомотиви, сигнални средства, стрелки, апарати, съобщителни средства и механизми само под личната отговорност и контрол на дежурните работници, които непосредствено обслужват тези устройства и отговарят за тях.

(2) През време на полагането на практически изпит на работниците и обучаемите по ал. 1 се възлага самостоятелна работа в присъствието и под личната отговорност на дежурните работници.

(3) Локомотивни машинисти – втори лица и помощник-локомотивни машинисти, притежаващи правоспособност за локомотивен машинист, се допускат да управляват собствени или наети возила с цел поддържане на квалификацията само под прекия контрол и отговорност на локомотивния

машинист.

Чл. 9. Основно задължение на всички работници и служители от ДП НКЖИ и железопътните предприятия е извършването на превоз на пътници и товари при безусловно осигуряване безопасност на движението на влаковете и маневрената дейност, опазване живота и здравето на пътниците, създаване на необходимите удобства за пътниците и културното им обслужване през времепрестоя в гарите и при пътуване във влаковете и опазване целостта и качествата на товарите.

Чл. 10. (1) Работниците и служителите на ДП НКЖИ, на железопътните превозвачи, индустриалните ж.п. клонове и всички лица, извършващи ремонт на железопътна инфраструктура, чиято работа е свързана с движението на влаковете и маневрената дейност, са длъжни:

1. да носят свидетелство за заемане на длъжност, удостоверение за издържан изпит по чл. 5, ал.1, удостоверение за работа с устройствата на осигурителната техника /за длъжности свързани с управление на движението/, свидетелство за управление на локомотив и допълнително удостоверение /за длъжности свързани с управление на тягов подвижен състав/ и определените им сигнални принадлежности по време на работа;

2. да познават сигналите и указателите, свързани с работата им;

3. правилно да подават установените сигнали и правилно да сигнализируют влаковете и возилата, местата, устройствата и съоръженията, за които отговарят;

4. точно да изпълняват подаваните сигнали и указанията на указателите;

5. да изпълняват точно дадените им устни и писмени заповеди от дежурен влаков диспечер или ръководител-движение;

6. да не употребяват алкохол или други упойващи вещества през работно време и да не работят под влияние на такива.

(2) Работник или служител от железопътния транспорт, установил неизправност на пътя, сигналните средства по пътя и на други железопътни съоръжения, която застрашава движението на влаковете и маневрената работа, е длъжен незабавно с всички възможни средства да вземе мерки за спиране на движението и уведомяване на съседните гари и при възможност – за сигнализиране на опасното място и отстраняване на повредата.

(3) Дежурните работници и служители, отговорни за безопасността на превозите и на фирми (извършващи ремонт на железопътна инфраструктура), през време на дежурството си нямат право да отвличат вниманието си от основната си дейност. Служителите на управителя на железопътната инфраструктура на железопътните предприятия и индустриалните ж.п. клонове изпълняващи дейности, свързани с безопасността на превозите в железопътния транспорт, нямат право по време на дежурство да извършват други дейности освен вменените им задължения в съответствие със заеманата длъжност.

Чл. 11. (1) Всеки работник преди всяко дежурство (смяна, пътуване) е длъжен да се яви на инструктаж.

(2) Всеки началник на поделение или звено от ДП НКЖИ и на железопътните превозвачи, на индустриалните ж.п. клонове, ведомства и

фирми, извършващи ремонт на железопътна инфраструктура е длъжен да организира и осигурява инструктирането на работниците, когато тези работници извършват дейности по железопътната инфраструктура.

(3) Провеждането на инструктажа се регистрира с подписите на инструктирания и инструктирания в книга за инструктаж.

Чл. 12. За неизпълнение на служебните си задължения всеки работник и служител носи лична отговорност.

Чл. 13. При нарушаване на изискванията на тези правила работниците и служителите от ДП НКЖИ и превозвачите, които ползват железопътната инфраструктура, в зависимост от степента и характера на нарушението подлежат на административно-наказателна санкция съгласно разпоредбите на Закона за железопътния транспорт и на дисциплинарна санкция съгласно Кодекса на труда.

ДЯЛ ТРЕТИ ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ПУНКТОВЕ

Чл. 14. (1) Експлоатационни пунктове са железопътните гари с гаровите райони към тях, разделните постове, маневрените райони и спирките.

(2) Районът на железопътната гара включва коловозното и стрелково развитие със съоръжения и устройствата на осигурителната техника (ОТ) и на съобщенията за осъществяване и регулиране движението на влаковете и извършване на маневрената дейност. В този район се намират и съоръженията за обслужване на пътниците.

(3) Спирките са предназначени само за обслужване на пътници.

(4) Разделните постове разделят текущия път на междугария, а ако имат и стрелково развитие служат за отклоняване движението на влаковете. Те са съоръжени с необходимите устройства на ОТ и съобщения. Разделните постове са с дежурен ръководител движение или с автоматично действие.

(5) Маневреният район е обособена част от железопътната инфраструктура, в която се извършва маневрена дейност.

Чл. 15. (1) Гарите имат наименование, което е написано върху приемното здание с български и латински букви както на фасадата, така и от двете страни по посоката на движение, с едър и ясно виждащ се шрифт.

(2) Спирките имат наименование, което е написано с български букви върху фасадата им. Разделните постове имат наименование или номер, написани по същия начин.

Чл. 16. Граници на гарите и разделните постове откъм междугарията са входните светофори (семафори) или указател "Граница на гарата".

Чл. 17. Гарите, разделните постове, маневрените райони и спирките се откриват и закриват от Генералния директор. Спирките се откриват и закриват след съгласуване с превозвачите, лицензирани за превоз на пътници.

Чл. 18. (1) Закриване и откриване на гари и разделни постове за службата по движението за определен период от време или част от

денонощието се извършва със заповед издадена от Генералния директор.

(2) В заповедта по ал. 1 се определят реда и условията, при които се закриват и откриват гарите за службата по движението.

Чл. 19. (1) Организацията и редът за ползване на техническите средства в гарите и разделните постове се установяват с технология и инструкции към нея. Тя определя условията за осигуряване на безопасно и редовно приемане, изпращане и преминаване на влаковете и безопасно извършване на маневрата.

(2) Редът и организацията на работата, установени в технологията, са задължителни за работниците от всички служби в района на експлоатационния пункт.

Чл. 20. Технологията на експлоатационния пункт се съставя от началника на гарата в съответствие с инструкция на Генералния директор.

Чл. 21. Технологията на експлоатационния пункт и приложенията и извлеченията към нея се пресъставят или допълват, при необходимост, при влизане в сила на нови нормативни документи, регламентиращи безопасността на движението и маневрената работа, при изменение на графика за движението на влаковете, при преустройства на гаровите коловози, устройствата на ОТ, съобщителните връзки, контактната мрежа и др.

Чл. 22. (1) Към технологията за работа се прилагат:

1. схема на гарата - изготвена и заверена от съответното регионално поделение по поддържане на железния път и съоръженията;

2. схема на секциониране на контактната мрежа и разединителите - одобрена от директор поделение Енергоразпределение в ДП НКЖИ;

3. план за приемане и изпращане на влаковете, изготвен от началника на експлоатационния пункт и одобрен от ръководителя на съответното регионално поделение по движението;

4. график за извършване на маневрена работа, представен от превозвачите, съгласуван с началника на експлоатационния пункт и одобрен от ръководителя на съответното регионално поделение по движението, където е необходимо;

5. технологични процеси на експлоатационния пункт;

6. инструкции за:

а) работа с устройствата на ОТ в експлоатационния пункт и прилежащите междугария;

б) приемане и изпращане на влакове и возила;

в) извършване на маневрената работа, взаимоотношенията с железопътните предприятия, относно техническите прегледи, пробите на влаковете, реда и начина за влизане и излизане от индустриалните клонове прилежащи към гарата;

г) работа с другите служби на ДП НКЖИ в района на експлоатационния пункт и собствениците на прилежащи към него линии трета категория със собствен железопътен транспорт;

д) прелезите;

е) работа със спирателните обувки и дървените клинове в експлоатационния пункт;

ж) съвместна работа с превозвачите за безопасно извършване на маневра, технически прегледи на влаковете, обслужване на специални коловози и др. (в гари, където превозвачите имат постоянно представителство или самостоятелна маневра);

з) работа с ВДРВ/GSM-R;

и) работа с гаров концентратор;

й) за превключване на разединителите с дистанционно управление в електрифициран участък.

(2) 1. Приложенията по т. 5 и т. 6 от ал. 1 се изготвят от началника на гарата, съгласуват се и се заверяват с печат от съответните регионални подразделения, превозвачи и/или собственици на индустриални жп. клонове и прилежащи линии трета категория. Проверяват се от участъков инспектор ОТ и ГД, съгласуват се от главен инспектор РИБП и се одобряват от директора на отделение УДВК на ДП НКЖИ.

2. Типова инструкция за превключване на разединителите с дистанционно и ръчно управление се изготвя от ръководител регионално отделение енергосекция (РП ЕНС) и се заверява от директор отделение „Електроразпределение“.

(3) Екземпляри от технологията на експлоатационния пункт и приложенията към нея на хартиен носител се съхраняват при началника на гарата и в отделение УДВК на ДП НКЖИ. В съответното регионално отделение по движението и РИБП, в чийто състав влиза гарата, се поддържат електронни досиета на технологиите и приложенията им в PDF формат (Portable Document Format).

(4) В случаите по чл. 21, ръководителя на съответното регионално отделение по движението в срок до три дни след одобрение на съответните изменения ги предоставя на съответното РИБП в PDF формат.

Чл. 23. Извлечения от технологията, заверени от началника на гарата, се намират на работните места на служителите от ДП НКЖИ и превозвачите, чиято дейност е свързана с движението на влаковете и маневрената работа.

Чл. 24. На новоназначен или преместен (командирован) работник в определена гара (разделен пост) на длъжност, свързана с движението на влаковете и маневрената работа, се възлага самостоятелна работа след запознаване с технологията на експлоатационния пункт и подпис в нея. С технологията за работа в експлоатационния пункт се запознават срещу подпис и стажантите, изпратени на практическо обучение.

Чл. 25. **(1)** Коловозите в гаровите райони се делят на експлоатационни и коловози със специално предназначение.

(2) Експлоатационни коловози са:

1. главните коловози, които са продължение на текущия път от съответните направления към гарата, същите са и приемно-отправни;
2. приемно-отправните;
3. страничните коловози за гарирание
4. маневрените;
5. изтеглителните;

6. други, назначението на които се определя в зависимост от операциите, които се извършват в тях.

(3) Специални коловози са:

1. предпазните и спасителните;

2. служебните коловози на поделенията на ДП НКЖИ и превозвачите.

(4) Експлоатационните коловози в зависимост от характера на работата се групират в отделни паркове.

Чл. 26. (1) Предпазните коловози охраняват от други возила маршрута, по който преминава или ще премине влак.

(2) Спасителните коловози предпазват заето междугарие или гаров маршрут от влизане в тях на влак, който при движението си по голямо надолнище е изпуснат.

(3) Забранява се заемането на предпазните и спасителните коловози от подвижен железопътен състав (освен при изпълнение на функциите, за които са предназначени).

Чл. 27. (1) Всеки коловоз носи пореден номер. Номерирането започва от най-близкия до приемното здание коловоз.

(2) Член 64 от Наредба № 58, не се прилага за гарите в участъците София – Пловдив и София – Карлово, като за тези участъци се запазва съществуващата номерация на коловозите, до обновяването или модернизацията им и последващото им въвеждане в експлоатация.

(3) Глухите коловози носят отделна поредна номерация с индекс „Г“.

(4) Не се разрешава един и същ номер на коловозите в един гаров район, а в големите гарови райони - в пределите на един парк.

Чл. 28. Всички експлоатационни коловози, а също и стрелките, граничещи с коловозите, предоставени за ползване на други служби, се намират под разпореждане на началника на гарата.

Чл. 29. Във всеки експлоатационен пункт и стрелкови пост на видно място се поставя схема на коловозното и стрелковото развитие, в която съевременно се нанасят всички изменения от началника на гарата.

Чл. 30. При двойни жп линии и на междугария с повече жп линии текущите пътища имат отделни номера, като крайният десен текущ път по направление на километража носи номер 1, а намиращите се вляво от него - следващите поредни номера с арабски цифри.

Чл. 31. (1) Стрелките на междугарието, на главните и приемно-отправните коловози и стрелките, които ги охраняват, задължително се поставят в основно положение.

(2) В основно положение задължително се поставят и стрелките на коловозите, в които се оставят възстановителните и противопожарните влакове и вагоните с опасни товари, на коловози, в които се извършва ремонт на вагони, както и други стрелки, определени от началника на гарата.

(3) В гари с електрически централизации (ЕЦ), маршрутно-релейни централизации (МРЦ) и маршрутно-компютърни централизации (МКЦ) стрелките не се привеждат в основно положение. В основно положение се поставят само определени в таблицата на маршрутните зависимости стрелки.

Чл. 32. (1) Едно от положенията на всяка стрелка се определя за основно в зависимост от местоположението ѝ, както следва:

1. на стрелките на текущия път - към междугарието;
2. на входните стрелки на главния коловоз в гари без централизация на единични жп линии - от двете страни на гарата към различни коловози;
3. на входните стрелки на главния коловоз на гари, закрити за службата по движението за цялото или част от денонощието, както и в гари, определени от Подделение УДВК в ДП НКЖИ, в които по щат се работи на смяна само с един стрелочник - от двете страни на гарите за главния коловоз;
4. на входните и изходните стрелки на главните коловози в гари при двойни жп линии - от двете страни на гарата за направлението на съответния текущ път;
5. на всички останали стрелки на главните коловози - за главния коловоз;
6. на стрелките, които отклоняват за предпазните, спасителните и изтеглителните коловози - за направлението към тях;
7. на стрелките, които отклоняват от приемно-отправните коловози - към коловоза, по-близък до главния коловоз;
8. на стрелките, ограждащи коловозите, в които се оставят възстановителни и противопожарни влакове и вагони с опасни товари и в които се извършва ремонт на вагони или товаро-разтоварна дейност - за съседните коловози;
9. на останалите стрелки основното положение се определя от началника на гарата.

(2) Основното положение на стрелките се отразява в технологията за работа на експлоатационния пункт и в извлеченията от нея и се означава върху противовеса или диска, а където няма такива - върху стрелковия апарат. При централизираните стрелки в гари с ЕМЦ основното положение на стрелките се означава и върху стрелковите ръчки.

(3) Таблиците на маршрутните зависимости (ТМЗ) се изготвят съгласно инструкция одобрена от Генерален директор и в съответствие с изискванията на ал.ал. 1 и 2, като основното положение на стрелките в таблиците на маршрутните зависимости, в схемите на коловозното развитие и в други схеми се означава със знака „+“ (плюс).

(4) Основното положение на вагоноизхвъргачката е затвореното (когато плочата е върху релсата). То също се означава със знака „+“ (плюс).

Чл. 33. (1) Всяка стрелка има определен номер, който се изписва с арабска цифра (върху противовеса, диска или върху капака на ЕСОА). Стрелките се номерират по посоката на километража с поредни четни номера, а срещу километража - с поредни нечетни номера. Номерацията започва от входната стрелка и стига последователно до оста на приемното здание.

(2) Всяка вагоноизхвъргачка има определен номер, който се изписва с римски цифри. Номерирането им се извършва както това на стрелките.

(3) Когато тези условия не могат да бъдат спазени, се постъпва по начин, утвърден от Генералния директор.

(4) Стрелките по железопътните линии III-та категория и по линии на

промишлени и други предприятия със собствен железопътен транспорт с технологична и приемно-предавателна дейност трябва да имат определени последователни трицифрени номера, различни от номерата на стрелките в прилежащата гара

Чл. 34. (1) Полагането на стрелки на междугарие се разрешава от Генералния директор и се уведомява ИА „ЖА”.

(2) За полагане на стрелки на междугарие се прави мотивирано писмено искане от заинтересуваните.

(3) Стрелките по ал. 1 се съоръжават с устройства на ОТ. Допуска се тези стрелки да не се съоръжават с ОТ, ако срокът на експлоатацията им е до 6 месеца, с разрешение на Генералния директор.

Чл. 35. Работата в стрелковите постове в гарите се извършва съгласно утвърдената технология на съответният експлоатационен пункт.

Чл. 36. (1) В гари без ОТ и в такива с ключова зависимост всички стрелки (включително и тези, съоръжени с електрически стрелкови обръщателен апарат) на приемно-отправни коловози и охраняващи влакови маршрути се съоръжават с ръчни стрелкови ключалки.

(2) Ключовете от заключените стрелки с ръчни ключалки, които не са поставени в зависимост с гаровата централизация, се съхраняват на специално табло от дежурния ръководител движение, а там, където има постоянно обслужвани стрелкови постове, – от постовите стрелочници.

(3) В гари с ключова зависимост между положението на входния светофор (семафор) и стрелките и в гари с релейна уредба за ключова зависимост (РУКЗ) ключовете от стрелките се поставят в бравите на изпълнителните апарати или на стрелковите колонки, намиращи се в района на поста.

(4) Ключовете от заключени стрелки с ръчни ключалки, поставени в зависимост с гаровата централизация, се поставят в бравите на електрическа стрелкова ключалка в постове или при дежурния ръководител движение.

(5) При заемане за повече от 6 часа, повреда или ремонт на приемно-отправен коловоз стрелките му се заключват за съседен коловоз и ключовете се съхраняват при дежурния ръководител движение.

(6) Редът за съхраняване на ключовете от стрелките на специалните коловози в района на гарата се определя в технологията на експлоатационния пункт.

Чл. 37. (1) Когато по стрелка се появи неизправност, застрашаваща безопасното движение на влаковете и маневрите, незабавно се преустановява движението по стрелката до отстраняване на неизправността.

(2) След отстраняване на неизправността на стрелката, движението по нея се разрешава от дежурния ръководител движение само след вписване в дневника за диспечерските заповеди при него от ръководителя на ремонта.

Чл. 38. С ръчните стрелки на приемно-отправните коловози и със стрелките, включени в маневрен пулт или маневрен шкаф, при разрешена местна маневра манипулират дежурните постови стрелочници и/или други работници, имащи правоспособност за това.

Чл. 39. Стрелките се почистват и смазват от стрелочници или от други работници, определени със заповед на началника на гарата.

ДЯЛ ЧЕТВЪРТИ УПРАВЛЕНИЕ НА ВЛАКОВАТА РАБОТА

Глава първа ГРАФИК ЗА ДВИЖЕНИЕ НА ВЛАКОВЕТЕ

Раздел I Общи положения

Чл. 40. (1) Влак е състав от подредени и скачени вагони с един или повече локомотиви в работно състояние, снабден със сигнали и влакови документи.

(2) Параметрите на влаковия състав са: брой оси, дължина в метри (включително и тази на локомотивите), брутна маса в тонове, брой и серия на локомотивите в работно състояние. В брутната маса на влака не се включват данните за локомотивите в работно състояние.

(3) Влакът е цял, когато е редовно сигнализиран и на последното му возило винтовият спряг е прикачен на тракционната кука, спирачните съединителни (кнорови) ръкави са на стойките и задните буфери (автосцепката) са налице

(4) Локомотиви, мотрисни влакове, мотриси, моторни дрезини и други моторни возила, несваляеми от пътя, отправени на междугарие, се считат за влакове.

Чл. 41. Категорията на влаковете се определя съгласно Наредба № 45 от 11 Декември 2001 г. за правилата за номериране на международните и на вътрешните пътнически и товарни влакове.

Чл. 42. (1) Движението на влаковете се извършва по източноевропейско време в 24-часово изчисление.

(2) Движението на влаковете се извършва по график в определените за влаково движение елементи на железопътната инфраструктура.

(3) Графикът се изготвя веднъж за всяка календарна година.

(4) Промяната на графика се извършва в полунощ на втората събота на декември или в срокове, определени съгласувано с европейските администрации.

(5) Движението на влаковете се извършва на междугарово разстояние или на блок-участъци.

Чл. 43. Графикът за движение на влаковете (ГДВ) обединява технологичните процеси на всички поделения на железопътната инфраструктура и превозвачите в единен технологичен процес и осигурява:

1. безопасност на превозите;
2. бързо и удобно превозване на пътниците и товарите;

3. ефективно използване на подвижния състав;
4. съгласуваност в работата на гарите и прилежащите им участъци;
5. спазване установената продължителност на работното време на влаковите бригади;
6. технологично време (прозорци) за поддържане и ремонт на елементите на железопътната инфраструктура.

Чл. 44. (1) Графиците за движение на влаковете се изобразяват в графична и таблична форма.

(2) Графичното изобразяване представлява координатна система, в която с различни цветове са показани трасетата на различните категории влакове за даден участък в 24-часово изчисление, както следва:

1. червен - за всички категории пътнически влакове;
2. зелен - за всички категории товарни влакове;

(3) Табличната форма на ГДВ съдържа:

1. категория и номер на влака;
2. нормативната брутна маса, спирачния процент и вида на тягата, за които е направено разписанието;
3. разстояние и времепътуване между експлоатационните пунктове, максимално допустими скорости в междугарията, престои в експлоатационните пунктове, срещи и надминавания с други влакове по график;
4. трасетата на изолираните локомотиви (маневрени, влакови и помощни);
5. забележки по ГДВ;
6. план за композиране на влаковете, период на движение и връзки във възелни гари, гари за извършване на попътен технически преглед; задължителни връзки във възелните гари се посочват, само когато са налице следните условия:

а) минимален интервал между пристигащ и заминаващ влак 5 минути, ако двата влака по план за приемане и изпращане на влаковете са на един перон;

б) минимален интервал между пристигащ и заминаващ влак 8 минути, ако двата влака по план за приемане и изпращане на влаковете са на различни перони;

в) минимален интервал между пристигащ и заминаващ влак 12 минути, ако двата влака по план за приемане и изпращане на влаковете са на различни перони и се налага преминаване през пешеходен подлез;

7. километрично положение на гарите и полезната дължина на най-дългия приемно-отправен коловоз в тях;

8. допустими скорости за движение по отношение на железния път;

9. постоянни намаления на скоростта по отношение на железния път и осигурителната техника;

10. допустими максимални скорости за движение при преминаване през стрелки, гари и разделни постове;

11. спирачни пътища и необходими спирачни проценти;

12. минимален спирачен процент на локалните товарни влакове и на маневрените влакове;

13. теглителни норми на локомотивите във влаково движение;
14. максимално допустими скорости за движение на влаковете по неправилен или необичаен път в удвоените участъци;
15. наличието и типа на влаковете диспечерски радиовръзки и номерата на честотните групи;
16. гари и разделни постове с особености по приемане и изпращане на влаковете;
17. местоположение на аварийни телефонни колонки.
18. местоположението на неутралните вставки на контактната мрежа;
19. местата по контактна мрежа, които трябва постоянно да се преминават със свалени пантографи.

(4) Извлечения от ГДВ се поставят на всички работни места, свързани с движението на влаковете. С необходимия комплект книжки-разписания и таблици с технически параметри и нормативи се снабдяват всички длъжностни лица, на които същите са необходими при изпълнение на служебните им задължения.

(5) Разписанията на пътническите и смесените влакове и измененията им се обявяват за сведение на гражданите най-малко 6 денонощия преди влизането им в сила. Разписанията се поставят в подходящ вид и на определено място в чакалните на гарите и спирките.

Чл. 45. (1) При регулиране на движението влаковете имат предимство по категории, както следва:

1. възстановителни и противопожарни влакове, релсови самоходни специализирани машини за ремонт и поддържане на железния път и контактната мрежа (РССМ), снегорини, изолирани локомотиви, мотриси и моторни дрезини, когато се назначават за оказване на помощ при авария или катастрофа, за възстановяване на железния път, жп съоръженията, съобщенията и контактната мрежа, както и за гасене на пожари и при тежки трудови злополуки;

2. международните пътнически влакове;

3. експресните пътнически влакове;

4. бързите пътнически влакове;

5. крайградски пътнически влакове;

6. обикновени пътнически и трудово-служебни влакове;

7. смесени влакове;

8. възстановителни и противопожарни влакове и РССМ при завръщане в гарите на домуването им, когато са били назначени по условията на т. 1, помощни локомотиви за бързи и пътнически влакове, пътеизмерителна вагон-лаборатория, вагон-лаборатория за контактната мрежа; те се назначават с номера на директни товарни влакове;

9. международни товарни влакове за комбинирани превози;

10. експресни товарни влакове;

11. директни товарни влакове и помощни локомотиви за товарни влакове;

12. локални товарни влакове;

13. работни влакове;

14. маневрени влакове, изолирани локомотиви и всички други возила.

(2) При регулиране на движението за влакове на един и същ железопътен превозвач по ал. 1, т. 2 – 7 и помощните локомотиви за бързи и пътнически влакове по т. 8 предимството по категории може да се променя по предложение на превозвача, съгласувано с управителя на железопътната инфраструктура

(3) Категорията на военните влакове се определя при назначаването им.

(4) При разминаване на два влака от една категория при равни други условия влаковете се пропускат по преценка на влаковия диспечер.

Раздел II

Номериране на железопътните линии

Чл. 46. Съгласно “Наредба за категоризация на железопътните линии в Република България, включени в железопътната инфраструктура, и закриване на отделни линии или участъци от линии” (приета с ПМС № 293 от 20.12.2001 год., обн. ДВ бр.112/2001 год., изм. ПМС № 324 от 23.12.2003 год., обн. ДВ бр. 2/2004) железопътните линии, включени в железопътната инфраструктура, се делят на основни железопътни линии и отклонения от основните железопътни линии и се номерират, както следва:

1. основни:

№ 1 – Калотина-запад (държавна граница с Република Сърбия) – София – Пловдив – Димитровград – Свиленград (държавните граници с Република Гърция и Република Турция);

№ 2 – София – Мездра – Горна Оряховица – Каспичан – Синдел – Варна;

№ 3 – Илиянци – Карлово – Тулово – Дъбово – Зимница и Карнобат – Комунари – Синдел – Варна фериботна;

№ 4 – Русе (държавната граница с Република Румъния) – Горна Оряховица – Дъбово и Тулово – Стара Загора и Михайлово – Димитровград – Подкова;

№ 5 – София – Владая – Радомир – Дупница – Кулата (държавната граница с Република Гърция);

№ 6 – Волюяк – Разменна – Батановци и Радомир – Гюешево;

№ 7 – Мездра-юг – Руска Бяла и Мездра – Видин товарно/Видин пътническа – държавна граница с Румъния;

№ 8 – Пловдив – Филипово – Скуtare и Пловдив-разпределителна-изток – Стара Загора – Зимница – Карнобат – Бургас;

№ 9 – Русе-разпределителна – Каспичан.

2. отклонения от основните:

№ 13 – Волюяк – Банкя;

№ 16 – Септември – Варвара – Добринище;

№ 19 – Крумово – Асеновград;

№ 23 – Ясен – Черквица;

№ 24 – Троян – Левски – Свищов и Ореш – Белене;

- № 26 – Шумен – Комунари;
- № 28 – Разделна – Кардам (държавната граница с Румъния);
- № 31 – Световрачане – Курило;
- № 32 – Мусачево – Яна – Обединена – Кремиковци;
- № 33 – Казичене – Мусачево – Столник;
- № 42 – Царева ливада – Габрово;
- № 51 – Дупница – Бобов дол;
- № 52 – Генерал Тодоров – Петрич;
- № 71 – Монтана – Берковица;
- № 72 – Брусарци – Лом;
- № 73 – Капитановци – Видин фериботна (държавна граница с Румъния);
- № 81 – Филипово – Панагюрище
- № 82 – Филипово – Карлово;
- № 83 – Нова Загора – Симеоновград;
- № 86 – Владимир Павлов – Сарафово;
- № 91 – Самуил – Силистра;
- № 10 – всички останали железопътни линии.

Раздел III

Влакови и гарови документи

Чл. 47. (1) Влакови документи са:

1. пътен лист на тягов подвижен състав:

а) за тягов подвижен състав на превозвачите - Пътен лист на локомотива – Приложение № 8 към чл. 216, ал. 1, т. 1 от Наредба № 58 издава се и се попълва по ред и начин, определени от железопътното предприятие;

б) за несваляеми от пътя релсови самоходни специализирани машини на ДП НКЖИ – Приложение № 1 от настоящите Правила, издава се и се попълва по ред и начин, определен от Генералния директор, съгласно чл. 216, ал. 5 от Наредба № 58;

2. придружителен лист:

а) за подвижен състав на превозвачите - издава се и се попълва по ред и начин, определени от превозвача; Приложение № 9 към чл. 216, ал. 1, т. 2 от Наредба № 58;

3. натурен лист - Приложение № 10 към чл. 216, ал. 1, т. 3 от Наредба № 58; издава се и се попълва по ред и начин, определени от превозвача. Преди заминаване на влак от влакообразуваща гара железопътното предприятие предоставя на дежурния ръководител движение копие от натурния лист на влака на хартиен/ електронен носител.

а) промените в състава на влак в посредни гари, когато няма превозна бригада или представител на превозвача, се вписват от дежурния ръководител движение; за определяне брутната маса на влака в натурния лист се вписват тарата на вагоните и тежината на товарите;

б) тарите на вагоните са означени върху рамата на вагона и при

вписването им в натурния лист се окръгляват на цели тонове, като половин тон и повече се окръглява на цял тон, а по-малко от половин тон не се взема под внимание; тежината на товарите, която се взема от превозните документи на натоварените вагони, също се окръглява на цели тонове по начина, указан за тарите на вагоните;

4. удостоверение за спирачната маса съгласно Приложение № 11 или № 11а към чл. 216, ал. 1. т. 4 от Наредба № 58 - удостоверява осигурен ли е влакът със спирачна маса по време на движението си.

(2) лицата, които попълват документите по т. 1 – 4 по ал. 1, и правилата за попълването им се определят от железопътното предприятие.

(3) железопътното предприятие уведомява управителя на железопътната инфраструктура коя форма на удостоверение по ал. 1, т. 4 от Наредба № 58 използва и уведомява ИА „ЖА“ по реда на чл. 11 от Наредба № 59 от 2006 г. за управление на безопасността в железопътния транспорт

Чл. 48. (1) Гарови документи са:

1. заповед по образец, утвърден от Генералния директор, за регламентиране движението на влак или други жп возила при специални условия, съгласно чл. 264 от Наредба № 58;

2. заповед по образец, утвърден от Генералния директор – регламентира подготовката на влаков маршрут в гари без централизация и без телефонна връзка с постовите стрелочници;

3. план за маневра по образец, утвърден от Генералния директор – регламентира реда и начина за извършване на маневра в гари, спирки и линии трета категория с влаков локомотив;

4. дневник по образец, утвърден от Генералния директор, за задължително записване на разменяните телефонограми и диспечерските заповеди, регламентиращи движението на влаковете и возилата;

5. дневника за движението на влаковете в гари и Разделни постове по образец, утвърден от Генералния директор- служи за задължително документиране на движението на влаковете и возилата; води се от дежурния ръководител движение;

6. Акт за събитие по безопасността на превозите в гара (разделен пост) по образец, утвърден от Генералния директор – служи за документиране на събитие по безопасността на превозите – подписва се от комисия от служители на ДП НКЖИ и превозвачи;

7. план за приемане на влаковете по образец, утвърден от Генералния директор – регламентира реда за приемане и изпращане на влаковете по коловозите за влаково движение в гарата.

8. придружителен лист обр. II-B на сваляемо от железния път возило на ДП НКЖИ – Приложение № 2, издава се и се попълва по ред и начин, определени от Генералния директор.

(2) Всички изброени гарови дневници и образци се прономероват, прошнуроват, подписват и подпечатват с гаровия печат.

(3) Срокът на съхранение на гаровите документите се регламентира със заповед на Генералния директор.

Раздел IV

Назначаване и отменяне на влакове

Чл. 49. (1) Отменяне и изменение на направлението или разписанието на редовно движещи се по график пътнически влакове за определен период от време се извършва от Генералния директор след задължително съгласуване с превозвачите. Заинтересуваните служби се уведомяват с телеграма най-малко шест денонощия предварително.

(2) Отменяне и изменение на направлението или разписанието на редовно движещи се по график товарни влакове за определен период от време се извършва от Генералния директор по предложение на превозвачите или след съгласуване с тях. Заинтересуваните служби се уведомяват с телеграма най-малко едно денонощие предварително.

(3) Назначаване или отменяне на вече назначени влакове, непредвидени в ГДВ, се извършва от подделение УДВК по искане на превозвачите.

(4) Назначаване или отменяне на специални влакове с особено назначение и условия за превоз се извършва от Генералния директор.

(5) Отмяна, изменение на направлението или разписанието за целия или за част от маршрута на редовно назначен влак, в случай на възникнало събитие непосредствено преди заминаването или по време на движението на влака и довело до невъзможност за извършване на услугата за осъществяване на превоз на пътници или товари, се извършва от управителя на железопътната инфраструктура по предложение на железопътното предприятие или след съгласуване с него, без да се спазват сроковете по ал. 1 и ал.2.

(6) При превоз на опасни товари, най-късно до 10:00 ч на предното денонощие железопътните предприятия, опериращи по железопътната мрежа следва да представят писмена информация за влаковете, които ще превозват такива товари (или в състава им е включена група вагони с такива товари) през следващото денонощие както следва:

- номерата на влаковете;
- началните и крайните им гари;
- маршрутите за движение;
- брой вагони;
- брутните маси;
- клас на опасния товар.

(7) На основа получената информация, тези номера влакове с горните реквизити се включват в ежедневно издаваната заповед „Редовно окръжно”;

(8) Преди заминаване на влака от влакообразуващата гара железопътното предприятие е необходимо да представи информация за:

1. подреждането на вагоните в състава на влака, като се включват номерът на всеки вагон и неговата серия;

2. номерата по ООН за превозваните опасни товари така, както са посочени в транспортния документ, или информация за превоз на опасни товари, пакетирани в ограничени количества съгласно Глава 3.4 от RID. „Номер

по ООН“ е четирицифрено число, използвано като номер за обозначаване на вещества или изделия съгласно Примерните разпоредби на ООН.

(9) За целта железопътните предприятия следва да предоставят копие от натурния лист на влака обр. ДП-1 на хартиен или на електронен носител на дежурния ръководител движение във влакообразуващата гара, който по служебен път следва да го предостави на дежурния влаков диспечер за участъка.

Чл. 50. (1) Искания за назначаване на извънредни влакове се правят писмено от превозвачите или от заинтересувани поделения на ДП НКЖИ до поделение УДВК в ДП НКЖИ в следните срокове:

1. за пътнически и смесени влакове - не по-късно от 48 часа преди искания час за тръгване;

2. за товарни и работни влакове, мотриси и изолирани локомотиви - не по-късно от 24 часа преди искания час за тръгване на влака, но най-късно до 10:00 ч. на предния ден; по този ред се правят искания за назначаване и на локомотивите и локомотивните и маневрените бригади за извършване на гарова маневра.

(2) За възстановителен или противопожарен влак, помощен локомотив, работен влак, мотриса и други моторни возила, когато се изпращат, за да се окаже помощ при произшествия, при тежки злополуки, за отвозване на влак от междугарие при повреда на влаковия локомотив, както и за снегорини при заснежаване на пътя, искане се прави веднага при възникване на необходимост до дежурния влаков диспечер в поделение УДВК. За движението на тези влакове се изготвя разписание и заинтересуваните служби се уведомяват с телефонограма не по-късно от 10 мин. преди часа на тръгването им.

(3) Без да се спазват посочените срокове, могат да се правят искания до ДП НКЖИ за назначаване на пътнически влакове със специално предназначение, като заинтересуваните служби се уведомяват с телефонограма за движението им не по-късно от 30 мин. преди заминаването им.

(4) За специални влакове с повредени вагони и возила, които ще се движат със скорост, по-малка от 60 км/ч, исканията за назначаването им се правят по реда на товарните влакове, като се посочват условията и скоростта на движението им. Наредданията за движението им се дават с телефонограма не по-късно от 2 часа преди тръгването им, като се указва само началният час. Влаковете се придружават от техническо лице и се движат под диспечерско ръководство.

(5) В искането за назначаване на извънреден влак се посочват категорията на влака, спиращен процент, серия на локомотива, началният час на тръгване и особеностите по време на превоза, ако има такива.

(6) За всички извънредни влакове (без тези по ал. 4) се изготвя разписание за движението им, което своевременно се съобщава на експлоатационните пунктове и заинтересуваните служби. Те се назначават с редовното окръжно или с диспечерска заповед. Препис от разписанието се връчва на началника на влака (старши кондуктора, маневриста) и на машиниста. При назначаване на влака по редовно окръжно, преписа на разписанието се връчва по ред,

определен от работодателя, а при назначаване с диспечерска заповед, от дежурния ръководител в началната гара от маршрута на влака.

(7) За извънредни пътнически влакове, които спират на спирките, билетопродавачите на обслужваните спирки се уведомяват от гарите с телефонограма.

(8) При възникнала необходимост от аварийно-възстановителни работи по контактната мрежа и съоръженията към нея, искане за назначаване на релсовите самоходни специализирани машини (РССМ) се прави веднага от дежурния енергодиспечер или координатор в отдел „Координация и контрол“ до старши влаковия диспечер в съответното Звено оперативно-диспечерско (ОД), с попълване на „Бланка – искане“, който я предава на влаковия диспечер на участъка. Дежурният влаков диспечер, получил искането организира движението на машината под диспечерско ръководство.

(9) В случаите когато РССМ ще се движи в района на две регионални поделения за управление движението на влаковете, искането се прави от дежурния енергодиспечер или координатор в отдел „Координация и контрол“ на участъка, в който е възникнала необходимостта за аварийно-възстановителни работи до старшия влаков диспечер. Старшият влаков диспечер уведомява за постъпилото искане старшия влаков диспечер в централно диспечерско ръководство (ЦДР) при поделение УДВК. Старшият влаков диспечер при ЦДР уведомява Звено „ОД“ в съседните регионални поделения за управление движението на влаковете и назначава с диспечерска заповед движението на РССМ под диспечерско ръководство.

Чл. 51. (1) Назначени извънредни влакове се отменят от службата, която ги е назначила, или от висшестояща на нея.

(2) За отменяне на извънредни влакове, които возят пътници, заинтересуваните служби се уведомяват не по-късно от 24 часа преди часа, определен за тръгването им. За отменяне на другите влакове заинтересуваните служби се информират с телефонограма не по-късно от 2 часа преди часа, определен за тръгването им .

Чл. 52. Изменение на направлението на товарен влак и изпращането му по друго направление се извършва с разрешение на поделение УДВК след задължително съгласуване с превозвача.

Чл. 53. (1) За движението на отклонен влак по чл. 52 се изготвя ново разписание. Гарите се уведомяват от влаковия диспечер с диспечерска заповед не по-късно от 30 мин. преди тръгването от гарата на отклонението.

(2) Дежурните ръководители движение, след като получат диспечерската заповед за изменение на направлението на влака, с телефонограма уведомяват прелезопазачите.

(3) Дежурните ръководители движение, след като получат диспечерската заповед за изменение на направлението на влака, предоставят измененото разписание срещу подпис на локомотивната и превозната бригада.

Чл. 54. (1) “Намален влак” е този, който е оставен в гара без локомотив или с локомотив в неработно състояние повече от един час и вагоните не са предназначени за тази гара.

(2) Със заповед на директора на поделение УДВК се извършва “намаляване” на влакове в посредни гари, по искане на превозвача или по искане на ДП НКЖИ, след писмено разрешение от превозвача. В разрешението се дава периодът, през който влакът може да бъде “намален”.

(3) При извозването на влак, “намален” по искане на ДП НКЖИ, той се назначава със заповед на директора на поделение УДВК след писмено разрешение от превозвача.

(4) При извозване на влак, “намален” по искане на превозвача, той се назначава със заповед на директора на поделение УДВК след писмено искане на превозвача. При извозването му в рамките на същото денонощие, той се назначава отново под друг номер. „Намален“ влак, който ще се извози в рамките на друго денонощие може да се назначи със същия номер, ако преди това не е назначен влак с този номер.

(5) В натурния лист на влака номерът, с който е пристигнал влакът, се зачертава така, че да може да се чете и под него се записват новият номер на влака (ако това се налага), номерът на телеграмата и номерът на заповедта, с която поделение УДВК го е назначила.

(6) Направените промени в натурния лист, номерата на телеграмата и дадената заповед се заверяват с подпис на дежурния ръководител движение.

(7) При “намаляване” на влака натурният лист с документите на вагоните и удостоверението за спирачната маса се предават от началник влака (маневриста), а за влакове без превозна бригада – от локомотивната бригада на дежурния ръководител в гарата. След записване на данните за състава на влака в дневника за движение на влаковете дежурният ръководител движение предава влаковите документи на представител на превозвача за съхранение. Ако в гарата няма представител на превозвача, тези документи се съхраняват от дежурния ръководител движение. При отвозване на влака от гарата влаковите документи се предават на локомотивната бригада от лицето, което ги съхранява, след подписването им от дежурния ръководител движение.

(8) Осигуряването на “намаления” състав против самопридвижване се извършва от постовия стрелочник в гарата по разпореждане на дежурния ръководител движение.

Чл. 55. (1) За всички случаи на изменения на ГДВ за предстоящото денонощие, в т. ч. и за назначаване или отменяне на извънредни влакове, както и влакове и локомотиви с предварително изготвено разписание без определен период на движение, ежедневно се изготвя заповед, наречена „Редовно окръжно”.

(2) Редовно окръжно се изготвя от поделение УДВК на ДП НКЖИ и се издава от Генералния директор, а от директора на съответното регионално поделение за движението - за района му.

Чл. 56. (1) Всеки влак от начална до крайна гара се движи под определен номер, установен с графика за движение на влаковете или при назначаването му.

(2) Принципите за номерирането на международните и на вътрешните пътнически и товарни влакове са регламентирани в Наредба № 45 от 2001 г. за

правилата за номериране на международните и на вътрешните пътнически и товарни влакове (ДВ, бр. 107 от 2001 г.).

Глава втора ПЛАН ЗА КОМПОЗИРАНЕ НА ВЛАКОВЕТЕ

Раздел I Общи положения

Чл. 57. (1) Планът за композиране на влаковете (ПКВ) определя с какви вагони се формира всеки влак (състава на влака) и реда за подреждане на вагоните във влака.

(2) Планът за композиране на влаковете се разработва от железопътния превозвач.

(3) При изменение в ПКВ, когато не се променя разписанието на влака, превозвача е длъжен да уведоми за това ДП НКЖИ.

Раздел II Включване на вагоните в пътническите влакове

Чл. 58. Съставът на редовните пътнически влакове е даден в табличната форма на ГДВ, а на извънредните се определя с документа за назначаването им.

Чл. 59. В пътническите влакове вагон-отоплителите, които се захранват с електрическа енергия от локомотива, се прикачват след влаковия локомотив. Вагон-отоплителите, които работят автономно или са в неработно състояние, може да се прикачват и накрая на влака.

Чл. 60. В случаите, когато в състава на влака няма багажен вагон, първото купе (първите седалки на безкупейните вагони) от страна на локомотива на първия пътнически вагон със седящи места се запазва за служебно ползване от превозната бригада.

Чл. 61. Местата за служебно ползване в международните пътнически влакове се определят в табличната форма на графика за движение на влаковете или с документа за назначаването им.

Чл. 62. (1) На всички пътнически влакове на края и в началото на влака преходните мостчета на пътническите вагони трябва да бъдат вдигнати, а вратите им заключени.

(2) Последният вагон задължително е с изправна автоматична и ръчна спирачка.

(3) Когато към пътнически влак се разреши да се прикачат товарни вагони, те трябва да отговарят на следните условия:

1. да имат знака "S" или "SS" и изправни автоматични спирачки, като:

а) при включване на вагон със знак "S" скоростта на влака се ограничава до 100 км/ч;

б) при включване на вагон със знак "SS" скоростта на влака се ограничава до 120 км/ч;

2. колоосите им да отговарят на изискванията за пътническите вагони.

(4) Когато пътническият влак се движи със скорост до 80 км/ч, по искане на превозвача на него може да се прикачват товарни вагони и без знак "S", но с разрешение на Генералния директор”.

(5) Товарните вагони се прикачват в края на пътническия влак и са до 8 оси, като последният вагон е с изправна автоматична спирачка.

Чл. 63. (1) Към състава на пътнически влак за ползване на трасе, ако не се намалява скоростта на влака, предвидена по разписание, може да се прикачва в неработно състояние мотриса с изправна и включена автоматична спирачка.

(2) Разрешава се към състава на обикновен пътнически влак да се прикачват на края на влака, без служба (без да возят пътници), до 3 пътнически вагона за ремонт по условията на чл. 62, ал. 1 и 2. Номерата на тези влакове се определят в табличната форма на графика за движение на влаковете.

Раздел III

Подреджане на вагоните в смесените влакове

Чл. 64. (1) В смесените влакове пътническите вагони задължително се включват в състава след локомотива, с изключение на влаковете с подвижен състав с историческо значение, предназначени за атракционни туристически пътувания, при които планът за композиране се определя от превозвача .

(2) Смесените влакове не се композират дългосъставни.

Чл. 65. (1) Вагоните с пътници се разделят от натоварените платформени или открити вагони, на които товарът надвишава стените на вагона, с не по-малко от един предпазен вагон, превозът на който не изисква специални условия.

(2) По отклонителните жп линии смесените влакове може да се движат и без предпазен вагон, когато фургонът е след пътническите вагони.

(3) В смесения влак с групата пътнически вагони се постъпва по условията на чл. 62, ал. 1.

(4) В смесените влакове последният вагон задължително е с изправна автоматична спирачка.

Чл. 66. Забранява се превоз в смесени влакове на вагони, натоварени с опасни товари, посочени в Наредба № 46 и RID.

Раздел IV

Подреджане на вагоните в товарните влакове

Чл. 67. Товарните влакове в зависимост от режима за движението им са обикновени и ускорени (експресни).

Чл. 68. В зависимост от зоната на движение товарните влакове биват:

1. международни директни товарни влакове - те могат да бъдат транзитни или да започват или приключват движението си в България; параметрите и планът за композирането на тези влакове ежегодно се съгласуват между управителите на железопътни инфраструктури през които преминават и железопътни предприятия;

2. междудържавни (гранични) влакове; параметрите и планът за композирането им ежегодно се съгласуват между съседните управители на железопътна инфраструктура и железопътни предприятия;

3. вътрешни, които според плана за композирането им биват:

а) директни товарни влакове – преминават без преработка най-малко една техническа гара – делят се на:

аа) еднотрупови (отправен, стъпален или технически маршрут) - вагоните в тях са за една получаваща или гара на разпръскване и се композират в групи, като празните вагони се поставят в края на влака, след пълните вагони;

аб) групови - возят вагони в групи за няколко гари съгласно плана за композиране; вагоните за гарата на разпръскване се поставят в една група, а останалите вагони се подреждат в групи по прилежащи участъци към гарата на разпръскване, без да се подреждат по географски ред на гарите за съответния участък; в състав с празни вагони подбор по оси и тежина не се извършва; когато един влак е композиран от натоварени и празни вагони в групи, те се подреждат съгласно плана за композиране; във всички влакове, които завършват движението си в разпределителни гари, подреждане на вагоните по групи и географски ред на гарите не се извършва;

б) локални товарни влакове - движат се между две технически гари и извършват маневра за оставяне, подаване, изваждане и вземане на вагони в посредните гари; вагоните в тези влакове се подреждат в групи по получаващи гари и по географски ред, като подбор по оси и тежина не се извършва; вагоните, които се прикачват от посредните гари, се включват в съответните групи по назначения; когато това подреждане е съпроводено със загуба на много време, по преценка на влаковия диспечер, съгласувано с превозвача, тези вагони може да се включват в състава на влака до локомотива;

в) маневрени влакове - обслужват посредни гари или гари в железопътни възли;

г) работни влакове - движат се между бази, кариери и други пунктове на строителни и ремонтни организации и обектите им.

Чл. 69. Забранява се включването в товарните влакове на:

1. вагони с шаблон за скорост, по-ниска от скоростта на съответния влак, дадена в табличната форма на графика за движение на влаковете;

2. вагони със samozапалителни вещества, когато возят група със сгъстени или втечнени газове;

3. технически неисправни вагони, които застрашават безопасността на движението;

4. вагони, натоварени над допустимото за железопътната инфраструктура в България осно натоварване, или такива, надвишаващи габарита на натоварването, ако не са предписани специални условия за движението им от

Дирекция "Ремонт и поддържане на железопътната инфраструктура" на ДП „НКЖИ“;

5. неправилно натоварени вагони или вагони с неправилно укрепен товар;
6. вагони с отворени врати и люкове или неосигурени против самоотварянето им;
7. вагони без превозни документи;
8. подвижен жп състав, претърпял дерайлиране или удар и с неизвършен технически преглед за годността му за движение.

Чл. 70. В товарните влакове вагон-крановете се включват в началото на състава на влака до локомотива. Прикачените вагони, технологично свързани с работата на възстановителните жп кранове, се смятат за неразделна част от тях и се включват в товарните влакове независимо от коя страна на крана се намират. Тези вагони трябва да имат тара най-малко 12 тона.

Чл. 71. Вагоните във военните влакове се поддръжат съгласно изискванията, определени в „Наредба за железопътен превоз на военни товари, техника и войски“ издадена от министъра на отбраната и министъра на транспорта и съобщенията, обн. ДВ бр. 64 от 02.07.2002 год.

Чл. 72. Всички жп возила на собствен ход може да се прикачват на края на товарните влакове при спазване на следните условия:

1. да имат конструктивна скорост, не по-малка от скоростта на влака, дадена в табличната форма на графика за движение на влаковете;
2. да имат теглично-отбивачни съоръжения за прикачване;
3. междуосието им да не е по-малко от 3,5 м;
4. да имат изправна автоматична спирачка;
5. да не е изтекъл срокът на ревизията им;
6. да се придружават от машинист.

Раздел V

Включване във влаковете на вагони, натоварени с опасни товари

Чл. 73. (1) Вагони, натоварени с опасни товари, посочени в Правилника за международен железопътен превоз на опасни товари (RID), се превозват с товарни влакове.

(2) С най-малко 4 оси или с дължина не по-малка от 18 метра от влаковия локомотив се отделят вагони, натоварени със:

1. взривни вещества;
2. сгъстени и втечнени газове и празни цистерни от тях;
3. силно действащи отрови;
4. леснозапалителни твърди вещества, самозапалителни вещества и лесногорими материали, всички в покрити вагони;
5. леснозапалителни течности в цистерни и празни цистерни от тях;
6. леснозапалителни твърди вещества и лесногорими материали, всичките натоварени в открити вагони;
7. леснозапалителни течности във варели, натоварени в открити вагони.

(3) При превоз по теснопътни жп линии вагоните, натоварени с изброените в ал. 2 товари, се отделят от локомотив с два вагона с най-малко четири оси или дължина не по-малка от 18 метра.

Чл. 74. Вагони с придружители на товари, служебни вагони и фургонали за превозните бригади се отделят от вагоните, натоварени с опасни товари (без силно действащи отрови и отровни вещества), с 4 оси само ако в тези вагони има горящи печки.

Чл. 75. Вагоните, натоварени със селитра (амониева, калиева, калциева и натриева), се включват в съставите на товарните влакове, отделени от вагоните с придружители (ако има такива) с 4 оси или дължина не по-малка от 18 м.

Чл. 76. Вагоните с хора, в това число и вагоните с придружители, се включват в състава на влак винаги пред вагоните с отровни вещества и силно действащи отрови, отделени от тях с предохрана 12 оси, а от другите опасни товари - с 4 оси.

Чл. 77. Вагоните, натоварени с радиоактивни вещества, се превозват в специални влакове.

Чл. 78. Вагони, натоварени с контейнери, съдържащи опасни товари, изброени в RID, се включват в състава на влак при спазване на необходимата предохрана, предвидена за тези товари.

Чл. 79. (1) Когато в състава на един влак са включени вагони с взривни и вагони със самозапалителни вещества, те може да се прикачват в отделни групи най-много до 12 оси в група. Еднородните групи се разделят една от друга с един вагон. Групите с взривните вещества се включват в състава на влака пред групите със самозапалителните вещества и се отделят от тях с 12 оси.

(2) Когато във влака са включени и вагони, натоварени с всички видове твърди и течни леснозапалителни вещества, те се включват между вагоните с взривни и самозапалителни вещества, но отделени от тези с взривните вещества с 12 оси.

(3) При превоз на взривни товари автоматичните спирачки на вагоните трябва да бъдат:

1. включени - при вагони с композиционни калодки;
2. изолирани - при вагони с чугунени калодки; при замяна дори и на една композиционна калодка с чугунена автоматичната спирачка на вагона задължително се изолира.

Раздел VI

Включване във влаковете на вагони, натоварени с дълги предмети и негабаритни или тежки товари

Чл. 80. (1) Вагони, натоварени с дълги предмети (релси, стълбове и др.), ако не са с прикачени предпазни вагони, се включват винаги в края на влака, когато издадените части на предметите отстоят извън допирната повърхност на

непритиснатия буфер повече от 400 мм на височина до 2000 мм от глава-релса и повече от 200 мм на височина над 2000 мм от глава релса.

(2) Вагоните по ал. 1 се прикачват не повече от един на влак.

(3) Превозът на релси, по-дълги от 18 м, се извършва с платформени вагони. Релсите се натоварват върху два еднотипни вагона, които образуват един комплект, при спазване на изискванията на “Правилник за натоварване и укрепване на товарите в открити вагони”.

(4) При необходимост се допуска включване на един или два пълни вагона с изправни автоматични спирачки в края на влака след комплектите вагони, натоварени с релси.

(5) Когато към даден влак има прикачени два или повече комплекта, натоварени с релси, лицето, което изготвя влаковите документи, уведомява дежурния ръководител движение за това чрез вписване в дневника за диспечерските заповеди. Дежурният ръководител движение уведомява за това влаковия локомотивен машинист със заповед за движение при специални условия.

(6) Превозът на релси за безнаставов път се извършва съгласно “Инструкция за реда за превоз на релси за безнаставов път по железопътните линии на ДП НКЖИ на Генералния директор.

Чл. 81. (1) Вагоните, натоварени с негабаритни товари, се превозват с разрешение на Поделение ЖПС в ДП НКЖИ, която определя условията и маршрута. Тези вагони, ако няма други указания, се включват в съставите на влаковете в следния ред:

1. вагони, натоварени с товари, превишаващи с размерите си габарита на натоварването, но не и строителния габарит - в товарните влакове в съответната група по назначение (направление);

2. вагоните, натоварени с негабаритни товари, превишаващи с размерите си очертанията и на установения строителен габарит, се превозват, както следва:

а) в локалните товарни влакове - във всички случаи на края на влака;

б) в директните товарни влакове вагон-лодките с негабаритен товар, включително и придружаващите ги вагони с бруто 12 т и повече - в началото на влака, отделени от локомотива с 4 оси предохрана;

в) когато във влака са включени жп кранове и пълни вагон-лодки с 4 и повече оси с габаритен товар, вагоните с негабаритни товари се включват в състава на влака след тях.

(2) Натоварените вагони с брутна тежина под 12 т се включват в края на влака.

(3) В товарни влакове без превозна бригада превозването на негабаритни товари се разрешава само с придружител.

(4) Забранява се превозването на негабаритни товари с дългосъставни влакове.

(5) Натоварването и превозването на негабаритни и тежки товари се извършва съгласно „Инструкция за натоварване и превозване на негабаритни и тежки товари по железопътната мрежа на Република България”, одобрена от

Генералния директор.

Чл. 82. Превозът на негабаритни товари в международно съобщение се осъществява в съответствие с изискванията на сключените международни договори и споразумения и след предварително съгласуване със съответните управители на жп инфраструктура.

Раздел VII

Включване в товарните влакове на вагони с допълнителни въздухопроводи

Чл. 83. (1) Във влакове, композирани от товарни вагони с допълнителни работни въздухопроводи или при включване на групи от такива вагони във влакови състави, въздушните ръкави на работния въздухопровод между първия и втория и между последния и предпоследния вагон от влака или групата трябва да са разкачени и поставени на съответните стойки. Крановете им трябва да бъдат в отворено положение.

(2) Не се допуска включване в съставите на влаковете на специални товарни вагони с два въздухопровода, ако не са оцветени:

1. крановете и съединителните муфи на ръкавите на въздухопровода за автоматичната спирачка - в червено;
2. крановете и съединителните муфи на ръкавите на работния въздухопровод - в жълто.

Раздел VIII

Включване във влаковете на вагони, натоварени с живи животни

Чл. 84. (1) Вагоните, натоварени с живи животни и птици, се превозват с товарните и смесените влакове, а с пътнически - с разрешение на Генералния директор.

(2) Тези вагони (с изключение на натоварените със спортни коне, зайци, фазани и яребици) се отделят с 4 оси от пътническите вагони.

(3) Когато във вагоните с живи животни има сух тревен фураж, те се отделят от локомотива с 4 оси.

(4) Вагоните с живи животни се включват в състава на влака пред опасните товари, отделени от тях най-малко с 4 оси, а пред взривни товари и сгъстени и втечнени газове - с 12 оси.

Раздел IX

Включване във влаковете на вагони за междурелсие 1520 мм

Чл. 85. Включването на вагони за междурелсие 1520 мм във влаковете и движението им по железопътната инфраструктура на Република България се

определят с инструкция на Генералния директор.

Раздел X

Включване във влаковете на локомотиви в неработно състояние

Чл. 86. (1) Локомотиви в неработно състояние се превозват само по заявка на превозвача, когато общото им техническо състояние не представлява опасност за движението на влаковете.

(2) За годността на локомотивите по ал. 1 отговаря превозвачът, който е заявил превоза им.

Чл. 87. За превоз на локомотив в неработно състояние превозвачът дава писмена заявка до поделение УДВК с указание за скоростта на движение и техническата му годност.

Чл. 88. (1) Когато се налага локомотив в неработно състояние да се включи в състава на влак от посредна гара, за техническата му изправност и условията на движение отговаря обслужващият го машинист.

(2) С товарен влак може да се превозват локомотиви в неработно състояние, които се включват в състава на влака непосредствено до влаковия локомотив.

(3) Към бързи и пътнически влакове, обслужвани с локомотив, може да се прикачват начело на влака, без да се превишава нормативно определената брутна маса на влака, до два локомотива в неработно състояние.

(4) Масата на локомотивите в неработно състояние се включва в брутната маса на влака. При изчисляване на наличната спирачна маса на влака се взема под внимание и спирачната маса на тези локомотиви.

(5) Локомотив, който е повреден при обслужване на пътнически влак, но е с изправни ходови части и не застрашава безопасното движение на влака, може да бъде отвозен до гарата на домуването със същия или друг пътнически влак.

(6) Всеки локомотив в неработно състояние, превозван в състава на влак, се придружава от техническо лице с квалификация най-малко на локомотивен машинист. Придружителят отговаря за техническото състояние на локомотива и не е задължен да следи сигналите по време на движение. Той е длъжен да уведоми локомотивния машинист, управляващ автоматичната спирачка на влака, за предписаната скорост на локомотива.

(7) Двусните локомотиви се превозват в неработно състояние само с локомотивен влак.

Чл. 89. (1) Със специален локомотивен влак може да се превозват локомотиви в неработно състояние.

(2) Маршрутът и условията за движение на локомотивния влак по ал. 1 се определят от Генералния директор по искане на превозвача.

Чл. 90. При изключване на автоматичната влакова спирачка на някой локомотив поради повреда броят на локомотивите в групата се определя с оглед осигуряване спирачната маса от водещия локомотив и действащите

спирачки на останалите локомотиви.

Чл. 91. Групата локомотиви, превозвани с локомотивен влак, задължително се съпровожда от придружители.

Чл. 92. Техническите изисквания за превоза на локомотиви в неработно състояние от всички видове тяга се определят в инструкцията на превозвача.

Глава трета ОПЕРАТИВНО РЪКОВОДСТВО И УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ

Раздел I Свервяване на часовниците

Чл. 93. (1) На всяко постоянно обслужвано работно място, свързано с движението на влаковете, има служебен часовник.

(2) Служебните часовници показват еднакво време в железопътната инфраструктура на Република България.

(3) Часовниците на диспечерите се сверяват ежедневно в 15:00 ч. от съответния механик по телекомуникации по сигнала “точно време” на Държавната агенция по метрология и технически надзор.

(4) Свервяване на часовниците на дежурните ръководители движение в гарите се извършва от влаковия диспечер не по-късно от 30 мин. след постъпване на дежурство. Свервяване на часовниците на подрайоните по контактна мрежа и на тяговите подстанции се извършва от енергодиспечера не по-късно от 60 мин. след постъпването на дежурство

(5) След постъпване на дежурство дежурните ръководители движение във всички гари до 10 мин. след като сверят часовниците си с влаковия диспечер сверяват часовниците на стрелковите постове и на прелезопазачите с телефонограма. Свервяване на часовниците с прелезопазачите се извършва по посока на километража.

(6) При осигуряване на движението на влаковете и возилата между длъжностни лица на ДП НКЖИ, от една страна, и превозвачи и други организации, от друга страна, меродавно е астрономическото време, прилагано в ДП НКЖИ. Длъжностните лица от ДП НКЖИ сверяват часовниците на длъжностните лица на превозвачи и други организации, с които непосредствено комуникират при осигуряване на движението.

Чл. 94. (1) Дежурният ръководител движение извършва свервяване на часовниците на локомотивния машинист, водача на несваляемо или сваляемо от пътя жп возило и на началника на влака (старши кондуктора, маневриста) в следните случаи:

1. преди тръгване от начална гара;
2. при смяна на локомотивната или превозната бригада;
3. при връчване на заповед за движение при специални условия и план за маневра;

4. на гаровите маневрени локомотиви - преди започване на маневрата.

(2) Свверяване на часовниците се извършва и в гара, от която се изпраща работен влак, маневрен състав, несваляемо или сваляемо от пътя жп возило, излизаци за работа на междугарие и при движение на возила с разграничение по време.

(3) Свверяване на часовниците се извършва и при обслужване на влак с повече от един локомотив, когато в посредна гара по маршрута се сменя локомотива начело на влака. Сверка на часовниците се извършва на локомотивния машинист на локомотива, който застава начело на влака.

(4) За свверяване на часовниците дежурният ръководител движение прави вписване на часа в придружителният лист и се подписват с началника на влака (старши кондуктора, маневриста) и машиниста или водача на несваляемо или сваляемо от пътя жп возило.

(5) Когато возилото няма придружителен лист, сверяването на часовниците се отразява в съответният пътен лист.

(6) Локомотивният машинист сверява часовника на регистриращото устройство.

(7) Свверяване на часовника на регистриращото устройство се извършва, като дежурният ръководител движение пита локомотивния машинист за показанията на часовника, след което му съобщава точното време. При констатирана разлика машинистът коригира часовника по точното време на дежурния ръководител движение. По аналогичен начин се сверяват часовниците на началника на влака и водачите на несваляеми и сваляеми от железния път возила. В случай на техническа невъзможност локомотивния машинист да коригира показанията на часовника на записващото устройство, същият прави вписване в графа 79 от пътния лист.

(8) Начална гара за изолиран и помощен локомотив, както и за несваляемо и сваляемо от пътя жп возило е гарата, от която е назначено движението им.

(9) На крайградски пътнически влакове, обслужвани от една и съща превозна и локомотивна бригада, сверяване на часовниците се извършва само при тръгването на първия влак.

Раздел II

Начини и средства за осигуряване на движението на влаковете

Чл. 95. (1) Всички действия по приемане, изпращане и пропускане на влаковете и возилата се извършват при точно изпълнение на разпоредбите на тези Правила и технологията за работа на експлоатационния пункт..

(2) Дежурният ръководител движение дава разпорежданията за осигуряване на движението на влаковете кратко и ясно. Той е длъжен да се убеди по безспорен начин, че разпорежданията му са правилно разбрани преди да започне изпълнението им.

Чл. 96. (1) Забранено е на дежурните ръководители движение и

постовите стрелочници да предават и приемат дежурството през времето, когато приемат или изпращат влаковете до пълното извършване на тези операции:

1. при приемане на влаковете - от момента на отварянето на входния светофор (семафор) до установяване на влака в гарата;

2. при изпращане - от момента на отварянето на изходния светофор (семафор) до излизането на влака от гарата;

3. при дадено съгласие за движение по неправилен път - до момента на установяване на влака в гарата.

(2) Дежурството се предава с предавателна бележка, вписана в дневника за движението на влаковете (ДП-2) от дежурния ръководител движение и в дневниците за разменяните телефонограми (П-76) от дежурните постови стрелочници.

1. В предавателната бележка се отразяват:

а) специалните образци (П-А, П-В и П-Г), като записват в предавателната бележка номер на кочан, номер на последната заповед (придружителен лист) и номера на първата незадействана страница;

б) заетостта на коловозите и наличните влакове в гарата и на междугарията и начина на организация движението на влаковете със съседните гари;

в) състоянието на съобщенията и ОТ (наличието на временни пломби, разпломбирани бутони и табла с резервни ключове);

г) наличността и изправността на сигналните средства, спирателните обувки и дървените клинове - пономерно и по местонахождение;

д) наличието на ключовете от стрелковите заключалки и курбелите (за стрелки, бариерни механизми и разединители);

е) разположението на маневрите в гарата, дадени и получени нареждания във връзка с движението на влаковете и маневрената работа и други особености.

2. Всички помагала (наредби и извлечения), книги и инвентарните предмети се отразяват поименно в опис от началника на гарата, заверен с подпис и гаров печат и се предават/приемат по него. При установени липси и повреди на помагала, книги и инвентарни предмети, същите се отразяват в предавателната бележка и се уведомява началника на гарата.

(3) Забранява се на дежурните прелезопазачи да предават дежурството, ако с телефонограма е наредено за жп возило, което не е преминало прелеза. Предаването и приемането на дежурството се отразява в дневника за вписване на телефонограмите (П-76).

(4) Постъпването на дежурство се регистрира в дневника за движение на влаковете (ДП-2) и в дневниците за разменяните телефонограми (П-76), като се вписват часът и минутите на смяната и се подписват предаващият и приемащият дежурството. Подписи полагат и постъпващите на дежурство втори лица.

(5) Предаването и приемането на дежурството, когато гарата се закрива за определен период от денонощието за службата по движението, се регламентира

в технологията за работа на експлоатационния пункт.

Чл. 97. (1) При единични жп линии влаковете се движат в двете направления (двупосочно).

(2) При двойни жп линии всеки текущ път служи за движение на влакове само в едно определено направление (еднопосочно) и като правило - по десния път по посока на движението им. Този ред на движение на влаковете се нарича „движение по правилен път”. Когато движението се осъществява по левия път, редът за движение се нарича „движение по неправилен път”.

(3) Движението на влаковете може да се извършва двупосочно по двата текущи пътя, когато гарите са съоръжени с устройства на осигурителната техника (ОТ), осигуряващи такова движение.

Чл. 98. (1) Движението на влаковете се осигурява чрез разменяне на определени форми телефонограми устно или задължително записани в дневника за съответното междугарие.

(2) Телефонограмите се записват в съответния дневник за междугарието с химикал. Допуска се употреба и на щемпел. Предварително записване на текстове на влакови телефонограми се разрешава най-много за един влак на направление.

(3) Телефонограмите се записват по реда на постъпването им съгласно графите на дневника четливо, без поправки и триене. Не се разрешава квитанционните номера при размяната на телефонограми да се дават поредни от едно работно място в диапазона от 1 до 99. Изходящият и входящият номер за една телефонограма са различни.

(4) Неправилно записана телефонограма се зачертава диагонално и срещу нея се прави заверка с текста

"НЕВАЛИДНА. ПОДПИС".

Чл. 99. (1) Гарите водят дневник за всяко междугарие.

(2) Дневник по ал. 1 се поставя и във всеки разделен пост с дежурен ръководител движение, стрелкови пост и прелезопазачница.

(3) При двойните жп линии се използва едната страница на дневника за път № 1, а другата - за път № 2. При две и повече от две жп линии на едно междугарие се води отделен дневник за всеки текущ път.

(4) При движение на влакове по неправилен път телефонограмите се записват в дневника както за единична жп линия.

Чл. 100. При осигуряване движението на влаковете дежурният ръководител движение предава телефонограмите ясно, разбрано, без съкращения и изменения. Телефонограмите се записват четливо в дневника според определените графи, повтарят се изцяло от приемащия, а предаващият потвърждава това с думата "ВЯРНО".

Чл. 101. Движението на влаковете в междугарие се осигурява чрез следните способности:

1. автоматична блокировка (АБ);

а) автоматична блокировка с проходни светофори;

б) автоматична блокировка с броячи на оси, без проходни светофори;

в) директна обвързка между осигурителната техника на две гари;

2. полуавтоматична блокировка (ПАБ);
3. телефонен способ.
4. директна обвързка между ОТ на две гари (ДО)

Чл. 102. Между граничните гари на съседните жп администрации движението на влаковете се осигурява със средства и по условията на граничните спогодби.

Раздел III

Осигуряване движението на влаковете чрез автоматична блокировка (автоблокировка, АБ)

Чл. 103. При движение на влак в участък с АБ разрешение за заемане на следващия блок-участък или междугарие се дава чрез разрешаващите светлинни сигнални показания на изходния, проходния или предупредителния светофор.

Чл. 104. При осигуряване движението на влаковете с АБ дежурният ръководител движение в гарата, от която предстои да замине влакът, иска устно (по телефона) съгласие от дежурния ръководител движение в съседната гара, за която ще замине влакът:

"ОТ ГАРА ДО ГАРА ДАЙТЕ СЪГЛАСИЕ ЗА ВЛАК №.".

Дежурният ръководител движение от съседната гара, ако има възможност да приеме влака, отговаря:

"ОТ ГАРА ДО ГАРА ДАВАМ СЪГЛАСИЕ ЗА ВЛАК №.".

Чл. 105. Когато за движението на влака на междугарието или за приемането му в съседната гара се наложи да се дадат и предпришат допълнителни условия, дежурният ръководител движение в гарата на приемането отговаря:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . НА ЧАС... МИН... ДАВАМ СЪГЛАСИЕ ЗА ВЛАК № . . . ПРИ СЛЕДНИТЕ УСЛОВИЯ №... ПОДПИС...",

в която предписва условията. Тази телефонограма се записва в дневниците на двете гари. Дежурният ръководител движение в гарата на изпращането дава номер и подпис, а след това предписва условията на влаковата бригада със заповед за движение при специални условия. След получено съгласие дежурният ръководител движение отваря изходния светофор.

Чл. 106. (1) При автоблокировка с проходни сигнали и когато участъкът е съоръжен с автоматична локомотивна сигнализация (АЛС/ETCS), влаковете може да се движат в една посока и един след друг в различни блок-участъци на едно междугарие.

(2) В случая по ал. 1 дежурният ръководител движение в гарата на изпращането на първия влак иска съгласие и за следващия влак, като казва:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . СЛЕД ВЛАК №. . . ДАЙТЕ СЪГЛАСИЕ И ЗА ВЛАК №. . .".

Дежурният ръководител движение в съседната гара при възможност да приеме и този влак отговаря:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . СЛЕД ВЛАК № . . . ДАВАМ СЪГЛАСИЕ И ЗА ВЛАК № . . . ".

(3) След като единият влак освободи прилежащия към гарата блок-участък и след като дежурният ръководител движение в гарата на изпращането се увери, че следващият влак действително е готов за заминаване, предприема действия с централизацията за подготовка на маршрута и отваряне на изходния светофор за втория и всеки следващ влак.

Чл. 107. В гари с централизации, които имат възможност за предварително задаване на маршрут, дежурният ръководител движение може да подготви маршрута и преди да е освободен прилежащият блок-участък. В този случай маршрутът се подготвя, а изходният светофор автоматично се отваря след освобождаването на първия блок-участък.

Чл. 108. Когато в гарата, в която се очаква да пристигне влак, има за изпращане влак в насрещно направление, движението на този влак се осигурява условно, като дежурният ръководител движение иска устно съгласие от съседната гара:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . СЛЕД ВЛАК №. . . . ТУК ЦЯЛ ДАЙТЕ СЪГЛАСИЕ ЗА ВЛАК №. ".

Дежурният ръководител движение в гарата на приемането, ако има възможност да приеме влака, отговаря:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . СЛЕД ВЛАК №. . . . У ВАС ЦЯЛ ДАВАМ СЪГЛАСИЕ ЗА ВЛАК №. ".

Чл. 109. (1) Преди отварянето на изходния светофор даденото и полученото съгласие за влак може устно да се отменят чрез телефонен разговор между дежурните ръководители движение в двете съседни гари.

(2) По начина в ал. 1 се постъпва и когато отвореният изходен светофор се затвори принудително от дежурния ръководител движение, ако влакът не е на коловоза. Забранява се на дежурния ръководител движение да предприема действия с гаровата централизация, докато влакът не се установи в гарата.

Чл. 110. (1) Когато изходният светофор е отворен и влакът е на коловоза, отмяна на даденото съгласие не се разрешава.

(2) При повреда на подвижния състав, пътя, съоръженията и контактната мрежа и при грешна манипулация се разрешава на дежурния ръководител движение да затвори изходния светофор, след което е длъжен да иска и след като получи писмено разрешение от влаковия диспечер, да нормализира централизацията (ако това се налага). След затварянето на изходния светофор дежурният ръководител движение е длъжен незабавно да уведоми началника на влака (старши кондуктора, маневриста), а той от своя страна - машиниста за причините, поради които е затворен изходният светофор. Когато влакът е без превозна бригада, дежурният ръководител движение лично уведомява машиниста.

(3) След уведомяването на влаковата бригада и след като се увери, че влакът няма да замине от гарата, дежурният ръководител движение разменя със

съседната гара следните телефонограми:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . ЗАДЪРЖАМ ВЛАК №. . . .
. . . . ЗА НЕОПРЕДЕЛЕНО ВРЕМЕ № ПОДПИС".

Съседната гара дава телефонограма:

"ОТ ГАРА ДО ГАРА . . . ЧАС . . МИНОТМЕНЯМ ДАДЕНОТО
СЪГЛАСИЕ ЗА ВЛАК № № ПОДПИС".

Тези телефонограми се записват в дневниците на двете гари.

Чл. 111. При принудително спиране на влак на междугарие с автоматична блокировка с проходни светофори се забранява връщането на влака без разрешение от дежурния ръководител движение в гарата, която е изпратила влака.

Чл. 112. (1) Когато се налага връщането на влак в гарата на изпращането, разрешението от дежурния ръководител движение и условията за това се дават със следната телефонограма:

"ОТ ГАРА. . . ДО ВЛАК №. . . ЧАС. . . МИН . . .РАЗРЕШАВАМ
ВРЪЩАНЕ НА ВЛАК №. . .ОБРАТНО В ГАРАТА ПРИ СЛЕДНИТЕ
УСЛОВИЯ. . .№ . . . ПОДПИС. . .".

(2) Телефонограмата по ал. 1 се записва в дневника за съответното междугарие в гарата на изпращането. Машинистът записва телефонограмата в бордовия дневник, повтаря съдържанието ѝ, дава квитанционен номер и казва фамилното си име. Дежурният ръководител движение потвърждава с думата "ВЯРНО", че телефонограмата правилно е приета, след което машинистът я изпълнява.

(3) Когато заминалият от гарата влак с разрешение от дежурния ръководител движение се върне от междугарието обратно в гарата на изпращането, дежурният ръководител движение уведомява за това съседната гара със следната телефонограма:

"ОТ ГАРА. . .ДО ГАРА ЧАС МИНВЛАК . . . СЕ ВЪРНА
ТУК ЦЯЛ № ПОДПИС".

Чл. 113. Заминаването на влак от гара или преминаването на неспиращ влак без спиране се извършва по отворен изходен светофор на коловоза, на който се намира влакът или по който ще премине неспиращият влак и заповед на дежурния ръководител движение.

Чл. 114. (1) След изпращането на влака дежурният ръководител движение е длъжен да даде заминаването му на съседната гара със следната телефонограма, която се записва в дневника за съответното междугарие и в двете гари:

"ОТ ГАРА . . .ДО ГАРА . . .ЧАС . . .МИН. . .ВЛАК №. . . ЗАМИНА НА
ЧАС . . .МИН № ПОДПИС".

(2) За смесен или товарен влак към текста на телефонограмата се добавя "със състав: оси, метра, тона, локомотив-серия".

Чл. 115. (1) Когато времепътуването на влаковете между двете гари е до 6 мин. включително, смятано по разписанието на най-бързия влак, дежурният ръководител движение, който ще изпраща влака, след като поиска и получи устно съгласие, предава заминаването със следната телефонограма:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . ВЛАК № . . . ЩЕ ЗАМИНЕ НА ЧАС . . . МИН . . . № . . . ПОДПИС . . .".

(2) За смесен или товарен влак към текста на телефонограмата се добавя "със състав: оси, метра, тона, локомотив-серия".

Чл. 116. (1) За изпращане и движение на влак с прикачен бутащ помощен локомотив се ползва телефонограмата:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . ВЛАК № . . . ЗАМИНА НА ЧАС . . . МИН . . . С БУТАЩ ПОМОЩЕН ЛОКОМОТИВ . . . № . . . ПОДПИС . . .".

(2) За смесен или товарен влак към текста на телефонограмата се добавя "със състав: оси, метра, тона, локомотив-серия".

Чл. 117. Не се разрешава изпращане на влак с неприкачен бутащ помощен локомотив до определено място на междугарието с връщане обратно в гарата на изпращането при автоблокировка с проходни сигнали.

Чл. 118. Когато очакваният влак пристигне в гарата скъсан или раздвоен и част от вагоните са останали на междугарието, дежурният ръководител движение в тази гара незабавно уведомява за това гарата, изпратила влака, и влаковия диспечер, който организира изтеглянето на вагоните.

Чл. 119. Когато след отварянето на изходния светофор той се затвори по каквато и да е причина и не може да се отвори повторно, дежурният ръководител движение изчаква отключване на маршрута и нормализиране на централизацията. Ако и след това изходният светофор не може да се отвори, дежурният ръководител движение уведомява влаковия диспечер. С диспечерска заповед на старши влаковия диспечер до двете съседни гари се преминава на телефонен способ за осигуряване движението на влаковете.

Чл. 120. (1) Не се разрешава изпращане на влак, когато е подминал изходния светофор. Влакът задължително се връща пред изходния светофор.

(2) Не се разрешава изпращане на влак от коловоз без изходен светофор.

Чл. 121. (1) При изправна АБ не се разрешава осигуряване на движението на влаковете по телефонен способ.

(2) При движение на влак по неправилен път движението на влака се осигурява на телефонен способ.

(3) При повреда на АБ с писмена заповед на старши влаковия диспечер се преминава на телефонен способ за осигуряване движението на влаковете, за съответния текущ път.

(4) В случай, когато АБ е реализирана чрез броячи на оси и междугарие или блок-участък остане зает (апаратурата на броячите на оси не се нулира) и АБ остане в режим "Блокирано направление" (индикацията за междугарието показва "заето междугарие"), дежурният ръководител движение уведомява за това съседната гара и влаковия диспечер. С диспечерска заповед до двамата дежурни ръководители движение старши влаковият диспечер, след като се убеди за целостта на влака и свободността на междугарието, разрешава на гарата, в която е бутон БНБ да нулира апаратурата. Дежурният ръководител движение от гарата, в която е монтирано броячното аритметично устройство, го нулира. Когато АБ не се нормализира, се преминава на телефонен способ за

осигуряване движението на влаковете.

(5) За всяко преминаване на апаратурата за АБ с броячи на оси от нормално състояние в режим "Блокирано направление", без това да е предизвикано от возило в междугарието или действия на дежурните ръководители движение, при което индикацията за междугарието показва "заето междугарие", нулиране на апаратурата за броячи на оси и нормализиране на АБ се извършват съгласно описаният по-горе начин, като се уведомява диспечерът в поделение СТ.

(6) Във всички случаи преди искане на диспечерска заповед за нормализиране на АБ дежурните ръководители движение от двете гари трябва по безспорен начин да се убедят в свободността на междугарието по съответния текущ път, като разменят телефонограма за последния влак - форма 4 съгласно чл. 150, ал. 2, т. 4 или форма 18, съгласно чл. 161, ал. 2.

Чл. 122. (1) При преминаване на телефонен способ за осигуряване движението на влаковете дежурните ръководители движение в двете съседни гари трябва по безспорен начин да установят, че междугарието по съответния текущ път е свободно, след което разменят телефонограми форма 4 или 18 от телефонния способ за последния влак. Дежурните ръководители движение след получаване на диспечерската заповед и запис в книгата за състоянието на ОТ в двете гари, разменят следната телефонограма:

"ОТ ГАРА. . . ДО ГАРА. . . ЧАС. . . МИН. . . СЪГЛАСНО ЗАПОВЕД № ... ДЕЙСТВИЕТО НА АБ (ПО ПЪТ №...) ПРЕУСТАНОВЕНО ОТ ЧАС. . . МИН. . . ПРЕМИНАВАМЕ НА ТЕЛЕФОНЕН СПОСОБ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ (ОДВ) № ... ПОДПИС ...".

Съседната гара дава номер и подпис.

(2) Телефонограмата по ал. 1 се записва в дневниците на двете гари. След преминаването на телефонен способ влаковете се движат само на междугарово разстояние по съответния текущ път.

Чл. 123. (1) При изпращане на влак при прекъснато действие на АБ с проходни светофори на машиниста на водещия локомотив и на началник-влака (старши кондуктор, маневрист) се връчва заповед за движение при специални условия, в горното поле на която се вписва: "АВТОБЛОКИРОВКАТА (АБ) НЕ ДЕЙСТВА", като за гарата, в която направлението (посоката) на АБ съвпада с движението на влака и е възможно откриване на изходен сигнал, след като е осигурено движението на влака със съответните телефонограми, дежурният ръководител движение връчва заповед за движение при специални условия, открива изходния сигнал и изпраща влака.

(2) За гарата, в която е невъзможно да се смени направлението (посоката) на АБ при изпращане на влака, в образа се вписва, че се разрешава заминаването при затворен или неосветен изходен светофор.

(3) В случаите по ал. 1 и 2 в заповедта за движение при специални условия се вписват условията за движение на междугарието - влакът да се движи до входния светофор на съседната гара, без да се ръководи от показанията на проходните светофори. В този случай машинистът на водещия локомотив изключва бордовото оборудване на АЛС/ETCS. В случай на

"изкуствена заетост" на блок-участък, въпреки че същият е свободен от жп возило, в заповедта за движение при специални условия на първия влак се предписва и движение със скорост до 40 км/ч и с повишено внимание в този блок-участък. Това не се отнася за АБ с броячи на оси.

(4) Заповедта за движение при специални условия се връчва само в гарата, на която е повреден изходният светофор или след която действието на АБ е прекратено.

Чл. 124. (1) Действието на АБ се възстановява само при незаетост на съответния текущ път. Ако междугарието е заето от влак, действието на АБ се възстановява след пристигането му цял в една от двете гари и размяна на телефонограми форма 4 или 18 от телефонния способ. Дежурните ръководители движение устно уведомяват влаковия диспечер. С писмена заповед от старши влаковия диспечер се преминава към осигуряване движението на влаковете чрез АБ. Дежурните ръководители движение след запис в книгата за състоянието на ОТ в двете гари разменят в дневниците за междугарието следната телефонограма:

"ОТ ГАРА. . . ДО ГАРА. . . ЧАС. . . МИН. . . СЪГЛАСНО ЗАПОВЕД №... ДЕЙСТВИЕТО НА АБ (ПО ПЪТ №....) ВЪЗСТАНОВЕНО ОТ ЧАС . . . МИН . . . № . . . ПОДПИС . . .".

(2) Вписване за промяна на способа за осигуряване движението на влаковете от дежурните ръководители движение в книгата за състоянието на ОТ се прави само, когато това се налага поради повреда на автоматичната блокировка и устройствата на ОТ в гарата. Останалите случаи се регистрират в дневника за диспечерските заповеди.

Чл. 125. Гарите в участък с автоблокировка, на които гаровите централизации имат режим на автодействие на сигналите, може да се закриват за служба по движението за част от денонощието, като входните и изходните светофори стават проходни светофори на АБ.

Чл. 126. (1) При спиране на влак пред затворен (или с изгаснали или съмнителни светлинни показания) проходен светофор след престой повече от 3 мин. машинистът е длъжен да влезе във връзка с дежурния ръководител движение в гарата, към която се движи, чрез влаковата диспечерска радиовръзка, чрез телефона при проходния светофор или друг определен начин, като съобщава местонахождението си и причината за спирането.

(2) Когато блок-участъкът след проходния светофор е свободен, но поради повреда проходният светофор не може да се отвори, дежурният ръководител движение с телефонограма, записана в дневника за съответното междугарие, нарежда на машиниста да придвижи влака със скорост до 40 км/ч с повишено внимание до следващия проходен или входен светофор, като предписва и други условия, ако това се налага:

"ОТ ГАРА ДО ВЛАК № . . . ЧАС . . . МИН . . . РАЗРЕШАВАМ ПРЕМИНАВАНЕТО НА ЗАТВОРЕН (НЕОСВЕТЕН) ПРОХОДЕН СВЕТОФОР. ПРОДЪЛЖЕТЕ ДВИЖЕНИЕТО СЪС СКОРОСТ ДО 40 КМ/Ч ДО СЛЕДВАЩИЯ СВЕТОФОР № ПОДПИС".

(3) Машинистът записва телефонограмата по ал. 2 в бордовия дневник,

повтаря съдържанието ѝ, дава квитанционен номер и казва фамилното си име. Дежурният ръководител движение потвърждава с думата "ВЯРНО", че телефонограмата правилно е приета, след което машинистът я изпълнява.

Чл. 127. При движение на влак с вагоните напред в междугарие с АБ с проходни светофори действието на АБ се прекратява. Движението на такъв влак се осигурява на телефонен способ по условията на чл. 150 ÷ 162, като в този случай заповед за движение при специални условия се връчва на локомотивния машинист на локомотива, който е до състава.

Чл. 128. Извършване на маневра или придвижване на подвижен състав извън входния сигнал се разрешава само след размяна на съответните телефонограми между дежурните ръководители на двете гари, както в междугарие, несъоръжено с автоматичната блокировка.

Раздел IV

Движение на влаковете в участъци с диспечерска централизация

Чл. 129. (1) В участъци, съоръжени с диспечерска централизация (ДЦ), средство за осигуряване на движението на влаковете е автоматичната блокировка.

(2) Управлението на всички гарови сигнали и стрелки в тези участъци се извършва от дежурния влаков диспечер.

(3) Всички разпореждания относно движението на влаковете и маневрената работа влаковият диспечер предава по телефона или по влаковата радиовръзка на машиниста (началник-влага, старши кондуктора, маневриста) или на друг работник от гарата, на когото е възложено да извършва тези операции.

(4) Всички разпореждания относно движението на влаковете по условията начл. 126 се дават от влаковия диспечер по телефона или чрез влакова диспечерска радиовръзка (ВДРВ/GSM-R) на локомотивния машинист. Тези разпореждания влаковият диспечер записва в дневника за диспечерските заповеди.

Чл. 130. (1) Преди да приеме влак в гара на централно диспечерско управление (ЦДУ) влаковият диспечер е длъжен да се убеди по показанията на контролните индикации за незаетостта на приемния коловоз, след което подготвя входния маршрут и отваря входния светофор.

(2) В участъци, на които устройствата на ДЦ позволяват предварително задаване на маршрут, подготовката му може да се зададе предварително преди коловозът и маршрутът да са свободни.

Чл. 131. (1) При изпращане на влак дежурният влаков диспечер чрез устройствата на централния пост подготвя маршрута и отваря изходния светофор.

(2) В участъци, на които устройствата на ДЦ позволяват предварително задаване на маршрута, подготовката му може да се зададе и когато стрелките и междугарието са заети.

Чл. 132. Когато гара от участък с ДЦ е в режим на резервно местно управление (РМУ), изпращането и приемането на влаковете се ръководи от дежурния ръководител движение в гарата, който подготвя маршрута и отваря входните и изходните светофори.

Чл. 133. Преди да отпрати влак към гара на самостоятелно местно управление (СМУ) или РМУ влаковият диспечер е длъжен да получи устно съгласие от дежурния ръководител движение, което се записва от записващото устройство на централния пост.

Чл. 134. Преди да се изпрати влак от гара на РМУ към гара на ЦДУ дежурният ръководител движение иска устно съгласие от влаковия диспечер, което се записва от записващото устройство на централния пост.

Чл. 135. Преди да се изпрати влак от гара на СМУ към гара на ЦДУ дежурният ръководител движение устно иска съгласие от влаковия диспечер за изпращането му. Влаковият диспечер при възможност дава съгласие по електрически път.

Чл. 136. Движението на влаковете между гари на СМУ и РМУ се осигурява от дежурните ръководители движение в гарите по условията на чл. 107 – 131.

Раздел V

Осигуряване движението на влаковете чрез полуавтоматична блокировка

Чл. 137. При полуавтоматична блокировка (ПАБ) влаковете се движат на междугарово разстояние. За отваряне на изходния светофор е необходимо предварително да се получи блокировъчен (електрически) сигнал "СЪГЛАСИЕ" от съседната гара, към която ще се изпрати влакът.

Чл. 138. (1) При осигуряване движението на влак с ПАБ дежурният ръководител движение в гарата, от която предстои да замине влакът, по телефона иска устно съгласие от съседната гара, към която ще замине влакът, като казва:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ДАЙТЕ СЪГЛАСИЕ ЗА ВЛАК №".

Дежурният ръководител движение в съседната гара, ако има възможност да приеме влака, отговаря:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ДАВАМ СЪГЛАСИЕ ЗА ВЛАК №.".

След този разговор дежурният ръководител движение в гарата, която очаква влака, задейства бутона "Дадено съгласие" (ДС). Тези разговори не се записват в дневниците за междугарието.

(2) Когато за движението на влака на междугарието или за приемането му в съседната гара се наложи да се дадат и предпишат допълнителни условия, дежурният ръководител движение в гарата на приемането отговаря с телефонограма:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ДАВАМ СЪГЛАСИЕ ЗА ВЛАК (№.
.ПРИ СЛЕДНИТЕ УСЛОВИЯ № ... ПОДПИС ... ",
в която предписва условията. Тази телефонограма се записва в дневниците за

междугарието на двете гари. Дежурният ръководител движение в гарата на изпращането дава номер и подпис, а след това предписва условията на влаковата бригада със заповед за движение при специални условия. След размяна на телефонограмата дежурният ръководител движение извършва манипулация за даване на съгласие.

Чл. 139. Съгласието по чл. 137 може да се отмени от гарата, очакваща влака, преди да е отворен изходният светофор, след уведомяване на дежурния ръководител движение в изпращащата гара. При аварийни случаи се разрешава първо да се отмени съгласието, след което веднага се уведомява дежурният ръководител движение в изпращащата гара.

Чл. 140. (1) Когато след отварянето на изходния светофор влакът не може да замине, дежурният ръководител движение го затваря и устно уведомява за това влаковата бригада и влаковия диспечер, а съседната гара със следната телефонограма:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . ЗАДЪРЖАМ ВЛАК №
. ЗА НЕОПРЕДЕЛЕНО ВРЕМЕ № ПОДПИС . . .".

Дежурният ръководител движение в съседната гара дава квитанционен номер.

(2) Разрешава се даденото съгласие, с което ПАБ е предварително блокиран, да бъде използвано за следващ влак в същата посока след повторно искане и получено устно съгласие от дежурния ръководител движение в приемащата гара, ако устройствата на гаровата централизация позволяват това. По същия начин се постъпва и когато е отворен погрешен изходен светофор.

(3) Старши влаковият диспечер разрешава с диспечерска заповед до двамата дежурни ръководители движение в двете гари да нормализират ПАБ и гаровите централизации в случаите, когато това се налага. За случая дежурните ръководители движение в двете гари след получаване на диспечерската заповед правят вписване в книгата за състоянието на ОТ, като в него се съдържат номерата на броячите на бутоните, които се разпломбират, и номерът на диспечерската заповед.

Чл. 141. (1) След излизане на влака от гарата дежурният ръководител движение дава заминаването със следната телефонограма:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . ВЛАК №. . . ЗАМИНА НА
ЧАС . . . МИН . . . № ПОДПИС . . .".

Дежурният ръководител движение в гарата на приемането след получаване на тази телефонограма дава номер.

(2) За смесен или товарен влак към текста на телефонограмата се добавя "със състав: оси, метра, тона, локомотив-серия".

Чл. 142. (1) Когато времепътуването между двете гари е до 6 мин. включително, смятано по разписанието на най-бързия влак за участъка, дежурният ръководител движение, след като поиска и получи съгласие по установения начин, предава заминаването на всички влакове със следната телефонограма:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . ВЛАК №. . . ЩЕ ЗАМИНЕ
НА ЧАС . . . МИН . . . № ПОДПИС . . .".

Дежурният ръководител движение в гарата на приемането след получаване на

тази телефонограма дава номер.

(2) За смесен или товарен влак към текста на телефонограмата се добавя "със състав: оси, метра, тона, локомотив - серия".

Чл. 143. Когато в гарата, в която се очаква да пристигне влак, има за изпращане влак в насрещното направление, движението на този влак се осигурява условно, като дежурният ръководител движение устно иска съгласие от съседната гара:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . СЛЕД ПРИСТИГАНЕ НА ВЛАК №. . . ТУК ЦЯЛ ДАЙТЕ СЪГЛАСИЕ ЗА ВЛАК №. . .".

Дежурният ръководител движение в гарата на приемането, ако има възможност да приеме влака, отговаря устно:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . СЛЕД ПРИСТИГАНЕТО НА ВЛАК №. . . У ВАС ЦЯЛ ДАВАМ СЪГЛАСИЕ ЗА ВЛАК . . .".

В гарата, в която свети „ДЗ” на ПАБ задейства бутона НС (ДС), при което светва индикация за НС (мигащо ДС).

Чл. 144. (1) След пристигането на влака цял в гарата междугарието се освобождава чрез ПАБ с бутона „пътно пристигане”. Когато е било дадено „НС” след нормализирането с ПП, ПАБ в двете гари автоматично се обръща в режим „дадено и получено съгласие“.

(2) Забранява се извършването на манипулацията за пътно пристигане, ако дежурният ръководител движение не се е убедил, че:

1. влакът е пристигнал в гарата цял;
2. междугарието е свободно;
3. няма други причини за безопасно движение на следващите возила.

Чл. 145. (1) Влак с неприкачен бутащ помощен локомотив до определено място на междугарието с връщане обратно в гарата на изпращането се изпраща само при условие, че ПАБ е съоръжена с ключ-жезъл за бутащ локомотив.

(2) Преди да отвори изходния сигнал дежурният ръководител движение изважда от апарата ключ-жезъла за бутащ локомотив и го предава лично или чрез дежурния ръководител - второ лице на машиниста на бутащия локомотив.

(3) Телефонограмата, с която се дава заминаването на влака на съседната гара, се допълва със следния текст:

" . . . С БУТАЩ ПОМОЩЕН ЛОКОМОТИВ ДО КМ . . . + , ОТКЪДЕТО СЕ ВРЪЩА ОБРАТНО".

(4) На връщане помощният локомотив се приема в гарата на изпращането при редовно отворени входен и предупредителен светофори.

(5) След връщане на бутащия локомотив в гарата, от която е изпратен, дежурният ръководител движение получава от локомотивния машинист ключ-жезъла и го поставя в апарата на ПАБ. Полуавтоматичната блокировка се нормализира само след като влакът пристигне цял в съседната гара и бутащият помощен локомотив се завърне в гарата на изпращането.

Чл. 146. Когато се изпраща влак с неприкачен бутащ помощен локомотив до определено място на междугарието, не се разрешава даване на насрещно съгласие.

Чл. 147. (1) При изправна ПАБ не се разрешава осигуряване на

движението на влаковете по телефонен способ.

(2) При движение на влак по неправилен път движението му се осигурява по телефонен способ.

Чл. 148. (1) При прекъсване действието на ПАБ гарите преминават на телефонен способ за осигуряване движението на влаковете.

(2) В случая по ал. 1 дежурният ръководител движение, установил причината за прекъсването ѝ, устно уведомява влаковия диспечер. След запознаване с обстановката старши влаковият диспечер с диспечерска заповед разрешава на двете гари да преминат на телефонен способ. Дежурните ръководители движение, след получаване на заповедта правят запис в книгата за състоянието на ОТ в двете гари и си разменят следната телефонограма:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . СЪГЛАСНО ЗАПОВЕД № . . . ДЕЙСТВИЕТО НА ПАБ (ПО ПЪТ №...) ПРЕУСТАНОВЕНО ОТ ЧАС . . . МИН . . . , ПРЕМИНАВАМЕ НА ТЕЛЕФОНЕН СПОСОБ ЗА ОСИГУРЯВАНЕ ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ № . . . ПОДПИС . . . ".

Дежурният ръководител движение в съседната гара дава номер и подпис. Тази телефонограма се записва в дневниците на двете гари.

(3) Когато повредата на ПАБ настъпи при заето междугарие от изпратен влак за съседната гара, изпратен влак до определено място на междугарието с връщане обратно или изпратен влак с бутач помощен локомотив, неприкачен към влака, дежурният ръководител движение в гарата, която очаква влака (локомотива), след пристигането му предава телефонограма форма 4 или 18 от телефонния способ.

(4) При дадено насрещно съгласие след размяна на телефонограмата за повредата на ПАБ движението на насрещния влак се осигурява на общо основание по телефонния способ.

(5) Когато се повреди ПАБ при свободно междугарие, след разменяне на телефонограмата за повредата движението на влаковете се осигурява по телефонния способ със заповед на старши влаковия диспечер.

(6) При двойни жп линии, когато при изправна ПАБ се премине на телефонен способ за осигуряване на двупосочно движение по единия текущ път поради прекъсване на движението по другия текущ път, за изпращане на влаковете, за които пътят се явява правилен, вместо заповед за движение при специални условия, се ползва блокировката за отваряне на изходен светофор.

(7) При повреда на ПАБ на двойна жп линия се преминава на телефонен способ за осигуряване движението на влаковете само по пътя, за който ПАБ е повредена, без да се изчаква освобождаването на междугарието и по другия текущ път. По същия начин се постъпва и при възстановяването на действието на ПАБ.

(8) Когато на междугарието има стрелки и вагоноизхвъргачки и ключовете им са прикачени посредством заварена халка към ключ-жезъла "Работен влак" на ПАБ, при преминаване на телефонен способ за време повече от 6 часа за обслужване на клона се използват резервните ключове на стрелките. При възстановяване действието на ПАБ в книгата за състоянието на ОТ се прави и бележка, че резервните ключове са прибрани на таблото и

последното е пломбирано.

(9) В случаите на повреда на ПАБ по смисъла на чл.215, ал.1, т.2 от ПТЕ, влаковете от гарата с повредена ОТ се изпращат при затворен изходен светофор с връчена заповед за движение при специални условия обр. П-А и заповед дадена лично от дежурния ръководител движение съгласно чл.397 от Наредба № 58. Влак от съседната гара (на междугарието, в което ПАБ се счита за повредена), в която устройствата на ОТ са изправни и има възможност с апаратурата на ПАБ да се получи съгласие, може да се изпрати при редовно отворен изходен светофор и заповед дадена лично от дежурния ръководител движение съгласно чл.397 от Наредба № 58. В този случай заповед за движение при специални условия обр. П-А за заминаване при затворен изходен светофор не се връчва, освен ако други причини не налагат това. В този случай редовно отворения изходен светофор гарантира правилната подготовка и свободността на влаковия маршрут, независимо, че се използва телефонен способ. Когато влакът пристигне цял в гарата с повредени устройства на ОТ и ПАБ премине в режим „пътно пристигане“ дежурният ръководител движение нормализира ПАБ.

Чл. 149. (1) След отстраняване на причината за прекъсване действието на ПАБ дежурният ръководител движение устно уведомява влаковия диспечер. Със заповед на старши влаковия диспечер до двете съседни гари се преминава към осигуряване движението на влаковете с ПАБ.

(2) След получаване на заповедта дежурният ръководител движение прави запис в книгата за състоянието на ОТ и разменя със съседната гара телефонограмата:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . СЪГЛАСНО ЗАПОВЕД № ДЕЙСТВИЕТО НА ПАБ (ПО ПЪТ №) ВЪЗСТАНОВЕНО ОТ ЧАС МИН № ПОДПИС".

Дежурният ръководител движение в съседната гара дава номер.

(3) Възстановяване действието на ПАБ се извършва само при свободно междугарие. Ако причината за прекъсване на действието на ПАБ е отстранена при заето междугарие, изчаква се пристигането на влака (возилото) в гарата на приемането и разменянето на телефонограма форма 4 или 18 от телефонния способ.

(4) Вписване за промяна на способа за осигуряване движението на влаковете от дежурния ръководител движение в книгата за състоянието на ОТ се прави само когато това се налага поради повреда на полуавтоматичната блокировка и устройствата на ОТ в гарата. Останалите случаи се регистрират в дневника за диспечерските заповеди.

Раздел VI

Осигуряване движението на влаковете по телефонен способ

Чл. 150. (1) Движението на влаковете при телефонен способ се осигурява на междугарово разстояние чрез разменяне на телефонограми, задължително

записвани в дневниците за междугарието.

(2) При осигуряване движението на влаковете се използват четири основни форми телефонограми:

1. форма 1 - за гара на изпращането:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА ЧАС . . . МИН . . . ДАЙТЕ СЪГЛАСИЕ ЗА ВЛАК № № ПОДПИС ";

когато се иска (дава) съгласие за изолирано возило, вместо "влак" се указват видът и номерът на возилото;

2. форма 2 - за гара на приемането:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . ДАВАМ СЪГЛАСИЕ ЗА № № ПОДПИС ";

от момента на предаването на телефонограма форма 2 междугарието се счита за заето;

3. форма 3 - за заминаване на влака:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . ВЛАК № ЗАМИНА НА ЧАС . . . МИН . . . № ПОДПИС ";

след получаване на тази телефонограма гарата на приемането дава номер и подпис; за смесен или товарен влак към текста на телефонограмата се добавя "със състав: оси, метра, тона, локомотив - серия"; когато заминалият влак е с бутащ помощен локомотив до гарата на приемането или до определен километър на междугарието, телефонограма форма 3 се допълва със следния текст:

". . . С БУТАЩ ЛОКОМОТИВ ДО ГАРА ИЛИ КМ ПРИКАЧЕН ИЛИ НЕПРИКАЧЕН, ОТКЪДЕТО СЕ ВРЪЩА ОБРАТНО";

4. форма 4 - за пристигане на влак:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . ВЛАК № ТУК ЦЯЛ № ПОДПИС ";

ако се движи изолиран локомотив, мотриса или моторна дрезина , тази телефонограма се дава в следната форма:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . изолиран локомотив, мотриса или моторна дрезина № ТУК № ПОДПИС ";

за получената телефонограма форма 4 гарата на изпращането дава номер и подпис; след връщане на бутащ локомотив от междугарието гарата на изпращането дава на гарата, очакваща влака, следната телефонограма:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . ЛОКОМОТИВ № БУТАЩ ВЛАК №. СЕ ВЪРНА ТУК № ПОДПИС ";

след пристигането на влака цял в гарата и връщането на бутащия локомотив (ако има такъв) и размяна на телефонограма форма 4 междугарието се счита за свободно.

Чл. 151. (1) В случай че дежурният ръководител движение няма възможност да приеме влак от съседна гара, след записване на телефонограма форма 1 устно пояснява причините за това и определя времето за приемането му.

(2) При условие, че предложеният влак няма да бъде приет, движението на следващия влак се осигурява с размяна на нови телефонограми форми 1 и 2.

Чл. 152. Влаковата телефонограма форма 1 се предава не по-рано от 10 мин. преди заминаване на влака от гарата, а телефонограми форми 3 и 4 се предават непосредствено след заминаване, респ. пристигане на влака.

Чл. 153. (1) При времепътуване между гарите до 6 мин., смятано по разписанието на най-бързия влак за участъка, дежурният ръководител движение при искане на съгласие за всички влакове използва телефонограма форма 5:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . ДАЙТЕ СЪГЛАСИЕ ЗА ВЛАК № ГОТОВ ДА ЗАМИНЕ НА ЧАС . . . МИН . . . № ПОДПИС".

Текстът на тази телефонограма за смесените и товарните влакове се допълва с разширения текст на форма 3.

(2) Дежурният ръководител движение в съседната гара дава съгласието си с телефонограма форма 2.

(3) В случай че влакът не може да заmine до 5 мин. след определения час, дежурният ръководител движение е длъжен веднага да уведоми съседната гара.

Чл. 154. (1) За намаляване на интервала при разминаване на влакове дежурният ръководител движение след получаване заминаването на влака от съседната гара може да предложи насрещния влак на същата гара с телефонограма форма 6:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . СЛЕД ПРИСТИГАНЕ НА ВЛАК № . . . ТУК ЦЯЛ ДАЙТЕ СЪГЛАСИЕ ЗА ВЛАК № № ПОДПИС . . .".

(2) В случаите по ал. 1 гарата на приемането дава условно съгласие с телефонограма форма 7:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . СЛЕД ПРИСТИГАНЕ НА ВЛАК № . . . У ВАС ЦЯЛ ДАВАМ СЪГЛАСИЕ ЗА ВЛАК № № ПОДПИС".

Чл. 155. Движението на влаковете не може да се осигурява условно с телефонограми форми 6 и 7, когато на изпратения влак е даден неприкачен бутащ помощен локомотив до определено място на междугарието с връщане в гарата на изпращането, докато той не се е установил на коловоз в гарата на изпращането.

Чл. 156. Ако движението на влак е осигурено с телефонограми форми 6 и 7 и се наложи задържането му за надминаване от друг влак, дежурният ръководител движение в гарата на изпращането предава на съседната гара телефонограма форма 8:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . ЗАДЪРЖАМ ВЛАК № . . . , СЛЕД ПРИСТИГАНЕТО НА ВЛАК № ТУК ЦЯЛ ДАЙТЕ СЪГЛАСИЕ ЗА ВЛАК № № ПОДПИС".

В този случай съседната гара дава съгласие за приемането на влак с телефонограма форма 7.

Чл. 157. (1) Когато се наложи да бъде отменено даденото условно съгласие за приемането на влак, който още не е заминал, дежурният ръководител движение в гарата, дал съгласие за приемането на влака, предава

на съседната гара телефонограма форма 9:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . ЗАДРЪЖТЕ ВЛАК № . . . ОТМЕНЯМ ТЕЛЕФОНОГРАМА № № ПОДПИС".

(2) В случаите по ал. 1 дежурният ръководител движение в съседната гара отговаря с телефонограма форма 10:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . СЪГЛАСЕН ЗАДЪРЖАМ ВЛАК № . . . № . . . ПОДПИС".

(3) След разменянето на телефонограмите по ал. 1 и 2 дежурните ръководители движение в двете съседни гари разменят телефонограма форма 4 за пристигането на заминалия влак. Движението на следващия влак се осигурява с телефонограми форми 1 и 2.

Чл. 158. Когато движението на влаковете е осигурено с телефонограми форми 6 и 7 и заминалият влак поради повреда на локомотива или друга причина се върне обратно в гарата, откъдето е заминал и не може да продължи движението си, дежурният ръководител движение, изпратил влака, предава телефонограма форма 11:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . ВЛАК № . . . СЕ ВЪРНА ТУК ЦЯЛ И СЕ ЗАДЪРЖА У НАС ДАВАМ СЪГЛАСИЕ ЗА ВЛАК . . . № . . . ПОДПИС . . .".

Дежурният ръководител движение в съседната гара отговаря "РАЗБРАНО", дава квитанционен номер и подпис и изпраща влака.

Чл. 159. (1) При отменяне на уговореното разминаване на два влака дежурният ръководител движение в гарата, която отменя разминаването, предава телефонограма форма 12:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . ЗАДРЪЖТЕ ВЛАК № ДАЙТЕ СЪГЛАСИЕ ЗА ВЛАК № № ПОДПИС".

(2) Гарата на приемането дава съгласието си с телефонограма форма 13:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . СЪГЛАСЕН ЗАДЪРЖАМ ВЛАК № ДАВАМ СЪГЛАСИЕ ЗА ВЛАК № № ПОДПИС . . .".

(3) Когато за един влак е получено съгласие, но се наложи влакът да бъде надминат от друг и изходният светофор още не е отворен, в такъв случай дежурният ръководител движение в гарата на изпращането предава на съседната гара телефонограма форма 14:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . ЗАДЪРЖАМ ВЛАК № ДАЙТЕ СЪГЛАСИЕ ЗА ВЛАК № № ПОДПИС".

Съседната гара дава телефонограма форма 2.

(4) В случай, че влакът не може да замине и остане в гарата за неопределено време, се дава телефонограма форма 15:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . ЗАДЪРЖАМ ВЛАК № ЗА НЕОПРЕДЕЛЕНО ВРЕМЕ № ПОДПИС".

(5) В случаите по ал. 4 съседната гара дава телефонограма форма 16:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . ОТМЕНЯМ ДАДЕНОТО СЪГЛАСИЕ ЗА ВЛАК № № ПОДПИС".

Чл. 160. При изпращане на влак със спиране на междугарието се разменя телефонограма форма 1 се добавят думите:

... „СЪС СПИРАНЕ НА КМ”

Чл. 161. (1) При изпращане на влак до определено място на междугарието с връщане обратно в гарата на изпращането към влаковата телефонограма форма 1 се добавят думите

" ДО КМ С ВРЪЩАНЕ У НАС ".

Гарата на приемането дава нова влакова телефонограма форма 17:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . ДАВАМ СЪГЛАСИЕ ЗА ВЛАК № ДО КМ С ВРЪЩАНЕ У ВАС № ПОДПИС".

(2) След заминаване на влака се предава телефонограма форма 3, а след връщането му обратно в гарата на изпращането - телефонограма форма 18:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . ВЛАК № СЕ ВЪРНА ТУК ЦЯЛ № ПОДПИС".

(3) Телефонограмата по ал. 2 се предава и когато влакът принудително е спрял на междугарието и се върне в гарата на изпращането. След връщането на влака в гарата цял и размяна на телефонограма форма 18 междугарието се счита за свободно.

Чл. 162. (1) Когато при изправни съобщения съседната гара не се обажда и не може да се получи съгласието ѝ, влакът се задържа до установяване връзка и размяна на влакови телефонограми форми 1 и 2.

(2) За случая по ал. 1 се прави вписване в придружителния лист на влака за влак с превозна бригада и в дневника за движение на влаковете.

Глава четвърта

ДВИЖЕНИЕ НА ВЛАКОВЕТЕ ПРИ СПЕЦИАЛНИ УСЛОВИЯ

Раздел I

Движение на влак с увеличен брой оси (дългосъставен)

Чл. 163. (1) Дългосъставен влак е този, на който дължината надвишава нормата в метри за съответния участък, но не превишава полезната дължина на два приемно-отправни коловоза.

(2) Нормата за дължина на влак за даден участък се определя от гарата, по маршрута на влака с най-малка полезна дължина на най-дългия приемно-отправен коловоз включително и с дължината на локомотивите в работно състояние.

Чл. 164. (1) Увеличаване на дължината на влакове се разрешава от поделение УДВК по искане на превозвача.

(2) При движението на дългосъставен влак превозвачът осигурява превозна бригада.

Чл. 165. Преди заминаването на дългосъставен влак от начална гара дежурният влаков диспечер с диспечерска заповед, уведомява гарите за движението му.

Чл. 166. Влаковият машинист е длъжен да обслужва влака по график, а

дежурният диспечер - да регулира движението му така, че да се спазват условията за возенето му в участъка.

Чл. 167. Увеличаване на дължината в метри се разрешава само на директните товарни влакове. За локалните влакове такова увеличение се разрешава само до първата гара, в която ще се извърши маневра за оставяне и вземане на вагони..

Чл. 168. (1) Когато един дългосъставен влак не може да се установи в границите между дистанционните указатели на коловоза и крайт му остане извън дистанционния указател, влакът се охранява от превозната бригада.

(2) Закриване на предна дистанция от дългосъставен влак, който се е установил в гарата, се извършва, както следва:

1. в гари без централизация на стрелките и без телефонна връзка със стрелковите постове дежурният ръководител движение със заповед нарежда на постовия стрелочник да подготви и заключи стрелките, след което писмено с план за маневра нарежда на началника на влака за закриване на предна дистанция след подаден сигнал от постовия стрелочник; началникът на влака (старши кондукторът, маневристът) устно уведомява машиниста и дава сигнал;

2. в гари с телефонна връзка със стрелковите постове дежурният ръководител движение нарежда за закриване на предна дистанция със следната телефонограма:

"ОТ ГАРА . . . ДО ПОСТ . . . ЧАС . . . МИН . . .РАЗРЕШАВАМ ЗАКРИВАНЕ ПРЕДНА ДИСТАНЦИЯ ОТ ВЛАК ЗА КОЛОВОЗ
...№ ПОДПИС";

постовият стрелочник подготвя и заключва стрелките, устно уведомява началник-влака, а той от своя страна уведомява локомотивния машинист и дава сигнал за потегляне; в този случай началникът на влака (старши кондукторът, маневристът) дава сигнал за закриване на предна дистанция само след като е получил сигнал за готовност от постовия стрелочник и след като лично е убеден, че стрелките са подготвени;

3. в гари с МРЦ, МКЦ, ЕЦ и ЕМЦ, в които е забранено едновременно приемане и едновременно приемане и изпращане на влаковете (централизацията не позволява маневрено положение за закриване на предна дистанция при приемане на влак), дежурният ръководител движение предварително лично подготвя маршрута и изключва "автоматика стрелки" за МРЦ, МКЦ и ЕЦМ, а за ЕМЦ - работния ток; след установяване на влака нарежда на постовия стрелочник за закриване на предна дистанция с телефонограмата по ал. 2, т. 2, допълнена със следния текст:

". . . МАРШРУТЪТ ПОДГОТВЕН ЛИЧНО ОТ МЕН",

след което постовият стрелочник устно уведомява началника на влака (старши кондуктора, маневриста) и подава сигнал за готовност.

4. В гари, съоръжени с МРЦ с маршрутизирани маневри, където е възможно нареждане на маневрен маршрут, за закриване на предна дистанция се постъпва по следния начин:

а) дежурният ръководител движение отваря маневрен сигнал и нарежда устно на началника на влака (старши кондуктора, маневриста), а той на

локомотивния машинист да придвижи влака напред и да закрие предна дистанция; изтеглянето продължава най-много до границата на гарата;

б) локомотивният машинист придвижва влака напред, като следи за попътните маневрени сигнали и за сигнали, подавани от началника на влака (старши кондуктора, маневриста);

в) след откриване на задна дистанция дежурният ръководител движение уведомява началника на влака (старши кондуктора, маневриста);

Чл. 169. В случаите, когато един дългосъставен влак бъде изтеглен напред с оглед да открие задна дистанция и премине изходния светофор, за да замине, се постъпва, както следва:

1. ако движението на влаковете се осигурява чрез Директна обвързка (ДО), ПАБ или АБ, влакът се връща пред изходния светофор; в този случай при закриване на задна дистанция да се спазват условията по чл. 168;

2. ако движението на влаковете се осигурява по телефонния способ, влакът може да замине, без да се връща; в този случай влакът заминава със заповед за движение при специални условия при заключен маршрут.

Чл. 170. (1) В гари, в които е забранено едновременно приемане на влакове от противоположни направления, когато предстои разминаване на дългосъставен влак, който не може да се побере в границите между дистанционните указатели, с друг влак с норма метри, пръв се приема по-късият влак, а дългосъставният се пропуска да премине през гарата без спиране, ако от съседната гара има получено съгласие за приемането му.

(2) Когато дългосъставният влак пристигне по-рано, част от него трябва да се прегарира и тогава се приема другият влак, като се спазва определеното време за прекратяване на маневрата.

Раздел II

Движение на влак с вагони напред

Чл. 171. Движение на влак с вагоните напред се допуска:

1. на трудово-служебни, работни, възстановителни и противопожарни влакове, снегорини и др.;

2. на влак, който отива до определено място на междугарието с връщане обратно в гарата на изпращането или излизане от определено място на междугарието;

Чл. 172. (1) Движение на влак с вагони напред се разрешава само между две съседни гари при спазване на следните условия:

1. влакът се движи със скорост съгласно чл. 318 ал.2 т.7 от Правила за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура.

2. влакът се приема в гарата само на свободен коловоз;

3. началникът на влака (старши кондукторът, маневристът) със сигнални принадлежности стои начело на влака от страна на машиниста, следи чистотата на пътя и подава необходимите сигнали. Това не се отнася когато се буца снегорин;

4. локомотивната и превозната бригади следят и изпълняват указанията на сигналите по пътя и подаваните им сигнали от гаровите и други железопътни работници.

(2) Със заповед на директора на подделение УДВК в ДП НКЖИ се разрешава движение на влакове с вагоните напред на повече от едно междугарие.

Чл. 173. Движение на влак, придвижван от релсови самоходни специализирани машини за поддържане на железния път и контактната мрежа, с вагони напред се разрешава при спазване на условията по чл. 171 и чл. 172, а с прикачени до 4 (четири) специални прикачни товарни вагонетки напред – при спазване на условията по чл. 172, като придружителят (лице с право за качване в локомотив или с правоспособност “машинист на РССМ”, вписано в бордовия дневник) следи за чистотата на пътя и подава необходимите сигнали.

Раздел III

Движение на влак до определено място на междугарието

Чл. 174. (1) Влак до определено място на междугарие се движи по предварително изработено разписание, което е известно на заинтересуваните гари и връчено на влаковия персонал.

(2) Гарата, която ще изпрати такъв влак на междугарието, е длъжна да осигури движението му.

(3) Преди да изпрати влака дежурният ръководител движение иска устно разрешение от влаковия диспечер и връчва на влаковия персонал заповед за движение при специални условия, в която предписва условията за движение, времето за работа и условията за приемането му в гарата при връщането.

Чл. 175. Дежурните ръководители движение в двете съседни гари, между които ще се движи и ще спира на междугарието такъв влак, след заминаването му поставят на телефонните си апарати, с които осигуряват движението, или на апаратите на ОТ за осигуряване на движението на влака на междугарие напомнителни табелки с текст:

"ВНИМАНИЕ! МЕЖДУГАРИЕТО КЪМ ГАРА Е ЗАЕТО!"

Чл. 176. (1) На двойните жп линии при изпращане влак на междугарието на един от текущите пътища с връщане обратно движението му се осигурява в зависимост от това, дали се движи по правилен или неправилен път.

(2) Когато на връщане влакът ще се движи по неправилен път, на влаковия персонал се предписва на връщане да спре пред указателя "граница на гарата" (ако няма входен сигнал) и след устно уведомяване от изпратен постови стрелочник влакът да влезе в гарата.

Чл. 177. Когато технологията на работа изисква разделяне на влака, то се разрешава от началника на влака (маневриста), но при условие групите да са разположени в равнинен участък или ако има наклон, той да е към страната на локомотива. В такъв случай всяка група вагони се осигурява с ръчни спирачки, спирачна маса и маневрени стрелочници. Не се допуска групите да бъдат

раздалечени на повече от 200 м една от друга.

Чл. 178. (1) Когато влак, който работи на междугарие, завърши работата си по-рано от определеното му по разписание време, той може да се върне в гарата на изпращането или да продължи до съседната гара според нареждането, но най-много до входния светофор и ако последният е отворен, да влезе в гарата. В такива случаи при приближаване към входния светофор (граница на гарата) машинистът е длъжен с локомотивната свирка да подава сигнала "входен сигнал".

(2) Връщането на влак, който работи на междугарие, в съответната гара трябва да се извърши не по-късно от определеното му време.

Чл. 179. (1) Влакът се изпраща до определено място на междугарието с обратно връщане в гарата на изпращането при осигуряване на движението с ПАБ, съоръжен с ключ-жезъл за работен влак, по следния начин:

1. дежурният ръководител движение в гарата, от която ще замине влакът, иска устно разрешение от влаковия диспечер, а от съседната гара съгласие с телефонограма:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . ДАЙТЕ СЪГЛАСИЕ ЗА ВЛАК ДО КМ + С ВРЪЩАНЕ У НАС. № ПОДПИС";

дежурният ръководител движение в съседната гара дава съгласие с телефонограма:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . . ДАВАМ СЪГЛАСИЕ ЗА ВЛАК ДО КМ + С ВРЪЩАНЕ У ВАС. № ПОДПИС";

2. след размяната на телефонограмите дежурният ръководител движение в гарата, дала съгласие, извършва съответната манипулация за даване на съгласие;

3. след получаването на съгласие посредством ПАБ дежурният ръководител движение в гарата на изпращането подготвя и заключва маршрута, изважда ключ-жезъла за работен влак и го връчва на локомотивния машинист в присъствието на началника на влака (маневриста), като се спазва следното:

а) влакът заминава по заповед, дадена лично от дежурния ръководител движение съгласно чл. 263 от Наредба № 58, при затворен изходен светофор; в този случай ключ-жезълът замества разрешаващото показание на изходния светофор; в заповедта за движение при специални условия не се прави вписване за заминаване при затворен изходен светофор, но се указва коловоза, от който ще замине, и на горното бяло поле се вписва "Връчен Ключ-жезъл";

б) дежурният ръководител движение дава заминаването на влака на съседната гара с телефонограма форма 3 от телефонния способ.

(2) При връщане в гарата на изпращането влакът се приема с редовно отворени входен и предупредителен светофор.

(3) След прибиране на влака цял в гарата дежурният ръководител движение получава от локомотивния машинист ключ-жезъла и го поставя в апарата на ПАБ за нормализиране, след което устно уведомява влаковия диспечер, а на съседната гара дава телефонограма форма 18 от телефонния

способ. Съседната гара отменя даденото съгласие с бутон ОС

Чл. 180. От гари, чиито апарати на ПАБ не са съоръжени с ключ-жезъл за работен влак или ако има такъв, но е повреден, влак до определено място на междугарието с връщане в гарата на изпращането се изпраща след заповед на старши влаковия диспечер за преминаване на телефонен способ за осигуряване на движението му.

Чл. 181. (1) При осигуряване на движението на влаковете с АБ с проходни сигнали изпращането на влак до определено място на междугарието с връщане обратно в гарата на изпращането се разрешава след заповед на старши влаковия диспечер за прекратяване действието на АБ и преминаване на телефонен способ.

(2) При осигуряване движението на влаковете с АБ без проходни светофори действието на АБ не се прекратява. Влак се изпраща до определено място на междугарието с връщане обратно с редовно отворен изходен светофор.

(3) След свършване на работата влакът се приема в гарата на изпращане с редовно отворен входен светофор, ако има такъв.

Раздел IV

Движение на възстановителен и противопожарен влак или помощен локомотив

Чл. 182. (1) За възстановяване на прекъснато движение на влаковете се назначават възстановителни и противопожарни влакове или помощни локомотиви.

(2) Искане за движението на влаковете или локомотивите по ал. 1 се отправя до една от съседните гари или до влаковия диспечер от: служител на ДП НКЖИ, началника (старши кондуктора, маневриста) на спрелия на междугарието влак, а за влакове без превозна бригада - от помощник-машиниста, чрез най-близкия пункт, където има телефон, чрез нарочно изпратен работник, чрез радиовръзка, GSM или по друг възможен начин. В искането се съобщава на кой километър са станали прекъсването, спирането на влака, пожарът, каква е повредата и каква помощ се иска. Последното се записва в дневник обр. П-76 за съответното междугарие и се разменят квитанционни номера с лицето направило искането

(3) Дежурният ръководител движение веднага след получаване на искането докладва на дежурния влаков диспечер.

Чл. 183. (1) Дежурният влаков диспечер закрива междугарието и определя от коя гара ще се даде помощ.

(2) Когато е повредена контактната мрежа или тя пречи за извършване на възстановителни работи, най-напред се пропускат аварийно-възстановителните машини по контактна мрежа.

(3) Когато от спрял на междугарието влак е поискан възстановителен влак, противопожарен влак или помощен локомотив, той няма право да тръгне

от мястото си, докато не пристигне исканата помощ или не бъде получено друго писмено разпореждане от дежурния ръководител движение.

(4) Принудително спреият влак на междугарието и мястото на прекъсването се ограждат съгласно разпоредбите на Наредба № 58.

(5) Искане за помощен локомотив за отвозване на принудително спрял влак на междугарие, се прави не по-късно от 20 минути от възникване на необходимостта за това.

Чл. 184. След като получат заповед за закриване на междугарието, дежурните ръководители движение в гарите, ограничаващи това междугарие, поставят на телефонните си апарати, с които осигуряват движението, или на апаратите на ОТ за осигуряване на движението на влаковете на междугарие, напомнителна табелка със следния текст:

"МЕЖДУГАРИЕТО КЪМ ГАРА . . . ЗАКРИТО".

Чл. 185. (1) Възстановителен, противопожарен влак или помощен локомотив и друго возило се придвижват на закрито междугарие за оказване на помощ след уведомяване на влаковия персонал със заповед за движение при специални условия.

(2) По искане на ръководителя на възстановителните работи от мястото на аварията се разрешава едновременно заминаване от съседните гари на два възстановителни влака без откриване на временен пост.

(3) Влаковете по ал. 2 се придвижват и спират пред сигнала на ограждането. По-нататъшното им движение се извършва по сигнал на работника, който охранява влака (мястото).

Чл. 186. (1) Когато спреият на междугарието влак не може да бъде извозен наведнъж или ако е скъсан, той се извозва на части. Първата част на влака се отправя за гарата по нареждане на началника на влака (старши кондуктора, маневриста), придружена от член на превозната бригада.

(2) Когато влакът е без превозна бригада, извозването му на части се извършва, като първата част се придвижва от локомотивния машинист, а втората част се огражда и охранява от помощник локомотивния машинист.

(3) При влизане в гара на първата част от раздвоен влак, локомотивният машинист със свирката на локомотива подава сигнал "скъсан влак" и спира в стрелките на гарата в близост до стрелочната кабина. Влакът влиза на съответния коловоз само след като локомотивният машинист се убеди, че гаровите работници са разбрали за раздвояването на влака.

Чл. 187. При връщане на локомотива за извозване на останалата на междугарието част от влака машинистът е длъжен да установи локомотива пред сигнала на ограждането. По-нататъшното му движение за прикачване на вагоните се извършва по сигнал на работника, който охранява оставената на междугарието част.

Чл. 188. След като началникът на влака (старши кондукторът, маневристът) или машинистът при извозване на влака на части уведоми дежурния ръководител движение и последният се убеди, че междугарието е освободено, уведомява влаковия диспечер, който дава заповед за възстановяване движението на влаковете.

Чл. 189. (1) Когато движението на влаковете е прекъснато поради железопътно произшествие или вследствие на природно бедствие, повреди на елементите на железопътната инфраструктура или други причини, след отстраняване на последствията и повредите и при наличие на габарит ръководителят на съответното поделение, отговарящо за железния път и съоръженията, или упълномощено от него длъжностно лице, съгласувано писмено с ръководителя на аварийно-възстановителните работи, уведомява писмено с телефонограма дежурния ръководител движение за възстановяване на движението на влаковете и предписва условията за това по реда на чл. 230 от настоящите правила.

(2) Дежурният ръководител движение, след като получи телефонограмата по ал. 1, съобщава на влаковия диспечер, който дава заповед за възстановяване на движението на влаковете.

Чл. 190. За осъществяване на аварийно-възстановителни работи превозвачите са длъжни да съдействат на влаковия диспечер, чрез предоставяне на искания им подвижен състав.

Раздел V

Движение на влаковете при влошени метеорологични условия

Чл. 191. По време на проливни дъждове, големи снеговалежи и бури органите по поддържането на железния път - охранителите на слаби места, кантонерите, ръководителите на производствени групи и началниците на участъците, охраняват местата, които са застрашени от свличане, затрупване със земни и скални маси, засипване с преспи или паднали дървета върху линията и др., поддържат телефонна или куриерска връзка със съседните гари, като ги осведомяват за състоянието на железния път и съоръженията. В тези случаи ръководителят на производствената група и началникът на участъка лично следят и осигуряват безопасното движение на влаковете.

Чл. 192. При влошени метеорологични условия, земетресения и др., създаващи опасност за сигурността на движението на влаковете:

1. Началникът на гарата или при отсъствието му дежурният ръководител движение се осведомява от органите по поддържането на железния път (кантонера, охранителя на слаби места или ръководителя на производствената група) за състоянието на железния път и докладва за това на дежурния влаков диспечер.

2. Влаковият диспечер, след като вземе мнението на органите по поддържането и на тези от гарата с диспечерска заповед нарежда да задържат влаковете в гарата или да ги изпратят при специални условия на движение (с повишено внимание, намалена скорост, спиране на определено място за оглед на железния път или за получаване на допълнителни сведения и др.).

Чл. 193. При недостатъчна видимост или съмнение за повреда на железния път и контактната мрежа локомотивната бригада е длъжна да намали скоростта или да спре влака и след като се увери, че липсват препятствия, да

продължи пътуването.

Раздел VI

Движение на влаковете и други возила с разграничение по време

Чл. 194. (1) При ремонт или подновяване на железния път или на жп съоръжения се разрешава на едно междугарие да се движат повече от едно возила (подбивни машини, моторни влекачи, работни влакове и др.) с разграничение по време.

(2) Движението на возилата по ал. 1 задължително се осигурява по телефонен способ.

(3) Когато се налага по време на прекъсването возилата да се прибират в една от съседните гари и те или други возила се изпращат в закритото междугарие, задължително се открива временен пост.

Чл. 195. (1) За движението на возилата по предходния член ръководителят на работата е задължен да представи искане най-късно до 20:00 ч. на предния ден в гарата, от която те ще заминават и да посочи на кой километър ще бъде временният пост, реда за подреждането на возилата и часа на тръгването им.

(2) Возилата задължително се подреждат най-късно един час преди времето за тръгване, определено в искането.

(3) Преди прекъсване на пътя и пускане на возилата двете съседни гари трябва да имат диспечерска заповед от дежурния влаков диспечер с определяне на часа и времетраенето на работата на междугарието.

Чл. 196. (1) При искане на съгласие на съседната гара (временния пост) в телефонограма форма 1 се посочват броят и видът на возилата, които ще се изпращат на междугарието. Когато не е открит временен пост, не се разрешава изпращането на други возила освен посочените в искането.

(2) Наредването за заминаване на возилата с разграничение по време, както и изпращането им се извършва в зависимост от наличните съоръжения и съобщителни връзки в гарата.

(3) При заминаване на возилата от един коловоз разпореждането до постовия стрелочник се дава едновременно за всички возила, като се посочват броят и видът им.

(4) Когато возилата ще заминават от различни коловози, наредването се дава устно едновременно за всички возила, а докладът за подготовка на маршрута от всеки коловоз се дава и записва с отделна телефонограма.

(5) Дежурният ръководител движение връчва заповед за движение при специални условия на всяко возило (вкл. и на временно съединените) за условията на движението (движат ли се пред и след него возила) и за условията за приемане в гарата, прави сверяване на часовниците и лично изпраща возилата.

(6) След изпращането на всички возила дежурният ръководител движение предава телефонограма форма 3 за заминаването на първото возило, а за

следващите уведомява устно.

Чл. 197. Возилата се изпращат и приемат под ръководството на дежурните ръководители движение в гарата и във временния пост, ако е открит такъв.

Чл. 198. (1) Возилата от гарата към мястото на работата се движат с разграничение по време на 3 мин. едно след друго. Първото возило се движи със скорост от 15 до 50 км/ч, а следващите - до 15 км/ч.

(2) Разрешава се специализирани релсови самоходни машини за ремонт на железния път и контактната мрежа, които ще работят на едно междугарие, да се изпращат от двете съседни гари на междугарието по предварително изготвен план от ръководителите на ремонтните работи, одобрен от началниците на двете гари, без да се открива временен пост на междугарието. Задължително в случая е местата на работата им да не се пресичат.

(3) Не се разрешава движение на специализирани релсови самоходни машини по условията на ал. 2 при профил на железния път над 15 ‰. освен в случаите, когато железния път между местата в които ще работят е прекъснат по някаква причина.

Чл. 199. (1) След като първото возило пристигне на работното място, то се огражда веднага от страна на идващото второ возило и т.н. По същия начин те се ограждат и когато се наложи непредвидено спиране на някое от тях.

(2) Возилата се установяват по работните места по разпореждане на ръководителя на работата и се ограждат поотделно.

Чл. 200. Допуска се две и повече возила, временно съединени заедно, да се движат от гарата до работното място. В такъв случай возилата се третираат като едно.

Чл. 201. (1) Возилата се приемат в гарата по следния начин:

1. в случаите, когато всички возила се приемат на един коловоз, дежурният ръководител движение нарежда писмено на постовия стрелочник, като посочва броя и вида на возилата, които ще се приемат:

а) когато те се приемат на приемно-отправен коловоз, за първото возило задължително се отваря входният светофор; следващите возила се приемат при затворен входен светофор, като задължително спират пред първата входна стрелка и влизат в гарата при подаден сигнал от постовия стрелочник;

б) когато возилата се приемат на коловоз, невключен в централизацията на стрелките, всички возила се приемат при затворен входен светофор, като задължително спират пред него и след устно уведомяване от изпратен постови стрелочник влизат в гарата;

в) при двойни жп линии, когато возилата се приемат от неправилен път и гарата няма входен светофор, всички возила се приемат на един коловоз, като задължително спират пред указателя "граница на гарата" и след уведомяване устно от изпратен постови стрелочник влизат в гарата;

2. в случаите, когато возилата се приемат на различни коловози, дежурният ръководител движение нарежда на постовия стрелочник с телефонограма, като посочва кое возило на кой коловоз да се приеме:

а) постовият стрелочник докладва на дежурния ръководител движение за

подготовката на стрелките за първото возило, което се приема в гарата по предписаните му условия в заповедта за движение при специални условия; за другите возила той подготвя стрелките за съответните коловози и лично отговаря за действията си;

б) следващите возила се приемат при затворен входен сигнал, като задължително спират пред първата входна стрелка и влизат в гарата при подаден сигнал от постовия стрелочник.

(2) След като се приберат всички возила, постовият стрелочник поставя стрелките в основно положение и устно докладва на дежурния ръководител движение, че возилата са прибрани, стрелките са поставени в основно положение и дистанциите са открити.

(3) Временният пост (ако се е налагало да се открива такъв) се закрива след освобождаването на цялото междугарие от жп возила.

Чл. 202. Забранява се движение на возилата с разграничение по време нощем и при лоша видимост на сигналите - гъста мъгла, силен дъжд, буря и др.

Раздел VII

Движение на сваляеми от пътя и лекопреносими возила

Чл. 203. (1) Сваляеми от пътя возила са ръчни вагонетки, дрезини и моторни вагонетки. Моторните вагонетки, когато се движат на повече от едно междугарие, се считат като несваляеми от пътя возила.

(2) Сваляеми при специални условия са специализираните машини и автомобили, които имат режим на движение по железен и автомобилен път (двупътни машини).

(3) Леко преносими возила са пътеизмерителни и дефектоскопни тележки и количките тип "Модерон".

Чл. 204. (1) Сваляемите от пътя возила се поставят на коловози и пускат в движение на междугарие и до съседни гари само след писмено разрешение от дежурния ръководител движение, сигнализирани и под пряката отговорност на водача на сваляемото возило след извършена сверка на часовниците.

1. Ръчните и моторните вагонетки се управляват от длъжностно лице с квалификация „Водач на моторна вагонетка“

2. Специализираните машини и автомобили, които имат режим на движение по железен и автомобилен път се управляват от длъжностно лице с правоспособност „Водач на специализирана машина, движеща се по железен и по автомобилен път“

(2) Ръчните и моторните вагонетки, когато се движат като сваляеми от пътя возила, се придружават най-малко от четири души, включително водача. Ако моторната вагонетка се движи като несваляемо от пътя возило, придружители не се изискват.

(3) Към моторни вагонетки могат да се прикачат до три ръчни вагонетки. В този случай освен предвидените придружители (4 души) за всяка ръчна вагонетка се включват допълнително работници в зависимост от товара (най-

малко по един работник на всяка ръчна вагонетка).

Чл. 205. (1) На междугарие леко преносими возила се движат под ръководството на придружител с охрана съобразно профила и видимостта на железния път.

(2) Движението на возилата по ал. 1 по коловози в района на гарата се извършва след устно разрешение на дежурния ръководител движение.

Чл. 206. (1) Когато сваляемо возило ще заmine от гара до съседната гара или до определено място на междугарието, дежурният ръководител движение в гарата на изпращането, след като провери и се убеди, че не предстои преминаване на влак, преди тръгване на возилото уведомява съседната гара, към която ще се движи то, с телефонограма:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . .

УВЕДОМЯВАМ ВИ, ЧЕ НА ЧАС МИН ЩЕ ЗАМИНЕ, СВАЛЯЕМО ВОЗИЛО (ДВУПЪТНА МАШИНА, МОТОРНА ИЛИ РЪЧНА ВАГОНЕТКА), РЕСП. СЪСТАВ ОТ..... БРОЯ ВАГОНЕТКИ №№....., ДО ГАРА (КАНТОН, СПИРКА, КМ И ПР.), КОЯТО ЩЕ ПРИСТИГНЕ В ГАРАТА (ИЛИ ЩЕ БЪДЕ СНЕТА ОТ ПЪТЯ) НА ЧАС . . . МИН

№ ПОДПИС".

Гарата, получила и записала телефонограмата, дава номер.

(2) Дежурният ръководител движение срещу подпис връчва на водача на возилото придружителен лист образец П-В, като определя часа, в който возилото трябва да пристигне в съседната гара, да бъде снето от пътя или върнато обратно в гарата, и прави сверяване на часовниците.

Чл. 207. Дежурният ръководител движение лично подготвя маршрута или писмено нарежда за това на постовия стрелочник, и след като се увери лично или чрез писмен доклад, че нареждането му е изпълнено, изпраща возилото със заповедния диск, без да отваря изходния светофор.

Чл. 208. Когато се наложи движение на сваляемо возило от междугарие, водачът му, преди да заеме междугарието, иска разрешение с телефонограма от дежурния ръководител движение в гарата, към която ще се движи. Искането на разрешение за движение на возилото се записва в дневниците П-76 на возилото и на гарата (за съответното междугарие), към което то ще се движи, а даването на разрешение се записва в същите дневници и в дневник П-76 (за същото междугарие) на съседната гара. Телефонограмата разрешение служи на водача като документ за разрешено движение.

Чл. 209. (1) Формите на телефонограмите за осигуряване движението на сваляемите возила от междугарието са:

1. "ОТ КМ . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . .

РАЗРЕШЕТЕ ДВИЖЕНИЕТО НА СВАЛЯЕМО ВОЗИЛО (ДВУПЪТНА МАШИНА, МОТОРНА ИЛИ РЪЧНА ВАГОНЕТКА), РЕСП. СЪСТАВ ОТ ...БРОЯ ВАГОНЕТКИ №№....., ОТ КМ + ДО КМ + (ДО ГАРА) ДО ЧАС . . . МИН . . . № ПОДПИС";

2. "ОТ ГАРА . . . ДО КМ . . . И ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . .

РАЗРЕШАВАМ ДВИЖЕНИЕТО НА СВАЛЯЕМО ВОЗИЛО

(ДВУПЪТНА МАШИНА, МОТОРНА ИЛИ РЪЧНА ВАГОНЕТКА), РЕСП. СЪСТАВ ОТ ... БРОЯ ВАГОНЕТКИ №№....., ДО КМ + (ДО ГАРА) ДО ЧАС МИН № ПОДПИС " .

(2) Гарата от противоположната страна записва само втората телефонограма и удостоверява съгласието си с даване на квитанционен номер.

(3) Возилото се поставя върху релсите само след получаване на разрешение от дежурния ръководител движение.

(4) Разрешава се на едно междугарие да се движат няколко сваляеми возила, като за всяко возило, което ще бъде свалено на междугарието, се издава отделен придружителен лист.

Чл. 210. Във всички случаи на заемане на междугарието от сваляемо возило дежурните ръководители движение в двете гари задължително поставят на телефонните апарати, с които осигуряват движението (при ПАБ на бутоните ДС), напомнителна табелка с текст:

"ВНИМАНИЕ! СВАЛЯЕМО ВОЗИЛО ПО ПЪТЯ".

Чл. 211. (1) Сваляемите возила влизат в гарата при затворен входен светофор, като от него до първата входна стрелка се движат с охрана.

(2) Постовият стрелочник, ако има такъв, уведомява дежурния ръководител движение за пристигането на возилото, който устно разпорежда на кой коловоз да се приеме то.

(3) Ако няма постови стрелочник, работникът, охраняващ возилото, се явява при дежурния ръководител движение и му докладва за пристигането.

Чл. 212. (1) Ако в една от гарите, между които се движи сваляемото возило, пристигне влак, той се задържа до изтичане на определеното в чл. 206, ал. 2 време.

(2) Отговорност за задържането на влака носи дежурният ръководител движение, който не се е съобразил и не е взел предвид този влак при даване разрешение за движение на сваляемото возило.

(3) Дежурният ръководител движение носи отговорност и за безпричинното задържане на сваляемите возила в гарите, в кантоните или на междугарието.

Чл. 213. Когато едно сваляемо возило не може да пристигне до определеното място в предписания час, то веднага трябва да бъде снето от пътя и да продължи само след ново разрешение.

Чл. 214. Когато от една гара се изпрати влак до определено място на междугарието с връщане обратно в гарата на изпращането, може от съседната (противоположната) гара да се разреши движението на сваляемо возило до определено място на същото междугарие, но не по-далеч от мястото, до което се движи влакът (возилото).

Чл. 215. (1) Когато сваляемото возило се постави върху гаров коловоз и ще работи без излизане от гарата, дежурният ръководител движение дава разрешение с придружителен лист за сваляемо от железния път возило образец II-B, в което определя времето и коловоза за движението му, като вместо до км (гара) се вписва "на... коловоз". Освен това дежурният ръководител движение нарежда на постовите стрелочници (ако има такива) за заемането на коловоза с

телефонограма:

"ОТ ГАРА . . . ДО ПОСТОВЕ . . . ЧАС . . . МИН . . . РАЗРЕШАВАМ ДВИЖЕНИЕ НА СВАЛЯЕМО ВОЗИЛО ПО КОЛОВОЗ № . . . ОТ ЧАС . . . МИН . . . ДО . . . ЧАС . . . МИН . . . № . . . ПОДПИС . . .".

(2) След като даде разрешение за заемане на коловоза, дежурният ръководител движение поставя на телефона с постовите стрелочници или на централизацията на стрелките напомнителна табела със следния надпис:

"ВНИМАНИЕ! НА КОЛОВОЗ № . . . СВАЛЯЕМО ВОЗИЛО“ .

Чл. 216. (1) В участъци, съоръжени с АБ, движение на сваляеми от пътя возила се допуска само при повреда, измерване и аварийен ремонт на железния път и съоръженията. В такива случаи действието на АБ се прекратява със заповед на старши влаковия диспечер и движението се осигурява по телефонен способ.

(2) В участъци, съоръжени с АБ без проходни светофори с броячи на оси, движението на сваляеми от пътя возила се разрешава между две съседни гари или до километър с връщане обратно в гарата на изпращането, без да се свалят от железния път.

(3) След освобождаване на междугарието от сваляемите железопътни возила, установено от двамата дежурни ръководители движение, движението на първия влак в това междугарие се осигурява по телефонен способ. След пристигане на влака цял в приемащата гара дежурният ръководител движение със заповед на старши влаковия диспечер нормализира автоматичната блокировка с броячен нулиращ бутон.

Чл. 217. Качването на гаров коловоз на двупътните машини и по нататъшното им движение по гарови коловози до установяване на приемно-отправен коловоз се разрешава след вписване в дневника за диспечерски заповеди и подписи на водача на специализирана машината и дежурния ръководител движение.

Раздел VIII

Откриване на временен пост на междугарие за служба по движението

Чл. 218. (1) При извършване на ремонт на железния път, движение на влакове с разграничение по време, прекъсване на железния път поради станало произшествие или природно бедствие при необходимост се открива временен експлоатационен пункт - временен пост.

(2) Временен пост на междугарие се открива с писмено разпореждане на старши влаков диспечер.

(3) Временен пост се открива:

1. след пристигане на влака (возилото), който ще работи на поста - ако дежурният ръководител движение е пристигнал с него;

2. предварително - ако дежурният ръководител движение е отишъл на мястото предварително; в този случай временният пост се открива само ако междугарието е свободно.

Чл. 219. (1) При прекъсване на железния път поради станало произшествие може да се открие временен пост и при заето междугарие. В този случай след закриване на междугарието от влаковия диспечер по установения начин се изпраща ръководител движение за откриване на временния пост.

(2) След откриване на временния пост дежурният ръководител движение в него дава съгласие за приемане на влакове (возила) до мястото на прекъсването, като предписва условията за движението и спирането им пред това място.

(3) Редът за движение на влаковете от гарите до временния пост се определя от влаковия диспечер след уточняване с ръководителя на възстановителните работи.

(4) В случаите по предходните алинеи мястото на прекъсването се ограндава съгласно Наредба № 58.

Чл. 220. (1) При откриване и закриване на временен пост на междугарие дежурният ръководител движение уведомява двете съседни гари с телефонограма:

"ОТ ПОСТ НА КМ . . . ДО ГАРИ . . . ЧАС . . . МИН . . . ДЕЙСТВИЕТО НА ПОСТА НА КМ ОТКРИТО (ЗАКРИТО). № ПОДПИС".

(2) В случаите по ал. 1 съседните гари отговарят със следната телефонограма:

"ОТ ГАРА . . . ДО ПОСТ НА КМ . . . ЧАС . . . МИН . . . ПОСТЪТ НА КМ СЧИТАМ ЗА ОТКРИТ(ЗАКРИТ) ОТ ЧАС МИН . . . № ПОДПИС".

Чл. 221. (1) След откриване на временен пост по условията на чл. 218 за пристигането на работния влак (возилото) дежурният ръководител движение в поста разменя с двете гари следната телефонограма:

"ОТ ПОСТ НА КМ . . . ДО ГАРИ . . . ЧАС . . . МИН . . . ВЛАК ТУК ЦЯЛ. № ПОДПИС".

(2) Когато поста е с коловозно развитие и влакът (возилото) бъде прегариран, дежурният ръководител движение в поста разменя с двете гари следната телефонограма:

"ОТ ПОСТ НА КМ . . . ДО ГАРИ . . . ЧАС МИН . . . ВЛАК . . . ТУК ЦЯЛ ГАРИРАН НА КОЛОВОЗ № . . . СТРЕЛКИТЕ № ЗАКЛЮЧЕНИ ЗА ТЕКУЩИЯ ПЪТ И КЛЮЧОВЕТЕ ПРИБРАНИ. № ПОДПИС".

Чл. 222. (1) Дежурният ръководител движение в поста осигурява движението на работни влакове и возила в новообразуваните междугария по телефонен способ.

(2) За пропускане на други влакове дежурният ръководител движение от поста закрива действието на поста и движението на влаковете се осигурява между двете гари.

Чл. 223. (1) Когато влакът завърши работа при временния пост, дежурният ръководител движение в него осигурява движението му с гарата на изпращането. Телефонограма форма 5 се предава преди заминаването на влака

и дежурният ръководител движение се прибира с него, като взема със себе си и дневника за влаковите телефонограми.

(2) За пристигането на влака се записва телефонограма форма 4 само в дневника на дежурния ръководител движение в гарата, след което се подписва и от двамата дежурни ръководители движение - от гарата и от временния пост.

(3) Временният пост се закрива при свободно междугарие. Дежурният ръководител движение в гарата на пристигането извиква дежурния ръководител движение в другата гара и предоставя възможност на дежурния ръководител движение от временния пост да го закрие, като телефонограмата се записва само в дневниците на двете гари от дежурните ръководители движение в гарите. Тази телефонограма в дневника на гарата на пристигането се подписва от двамата дежурни ръководители движение - в гарата и от временния пост.

(4) Дневникът за влаковите телефонограми на временния пост се съхранява в гарата, от която се закрива поста.

Чл. 224. Когато след свършване на работа влакът продължи за съседната гара, дежурният ръководител движение във временния пост осигурява движението му с нея. Когато дежурният ръководител движение се прибере със същия влак, се постъпва съгласно чл. 223.

Чл. 225. (1) В случаите, когато дежурният ръководител движение в поста остава на място след завършване на работа, той осигурява движението на работните влакове и возила със съседните гари.

(2) След получаване на телефонограми форма 4 за последните изпратени от поста возила към двете гари дежурният ръководител движение във временния пост го закрива.

Чл. 226. (1) Когато се наложи откриването на временен пост без коловозно развитие между гари, включени в ПАБ или АБ, движението между гарите и поста се осигурява по телефонен способ.

(2) Когато постът е в участък, съоръжен с ПАБ, има коловозно развитие и е възможно извършването на маневра без излизане на текущия път, след прегарянето на влака, подготвяне на стрелките за текущия път, заключване и прибиране на ключовете дежурният ръководител закрива действието на временния пост и движението на следващите влакове се осигурява между двете съседни гари чрез ПАБ. В този случай, за да не се допусне прекъсване на ПАБ, на влака се връчва ключ-жезъл, който се поставя в специална брава, монтирана на временния пост за нормализиране на ПАБ. Когато няма такава брава, се забранява движението на влаковете между двете съседни гари преди прибирането на влака в гарата на изпращане и връщане на ключ-жезъла за нормализиране на ПАБ.

Чл. 227. При доказана необходимост за откриване на повече от един временен пост в междугарието условията за работа и разрешение за това се дават от Генералния директор.

Раздел IX

Ред и начин за прекъсване и възстановяване движението на влаковете при извършване на ремонти на железопътната инфраструктура или в близост до нея и преминаване на места с намалена скорост

Чл. 228. (1) Периодът от време, през който организирано се преустановява движението на влакове за извършване на строителни, ремонтни и монтажни работи по железния път и съоръженията на контактната мрежа, за краткост се нарича "прозорец".

(2) Искането за начало на работите и уведомлението за възстановяване на движението се вписват в дневника за диспечерските заповеди от правоспособно лице, определено със заповед на изпълнителя за ръководител на строителните, ремонтните и монтажните работи, легитимиращо се пред дежурния ръководител движение със свидетелство за заемане на длъжност и удостоверение за издържан изпит по **Наредба № 56** от 14.02.2003 г. Искането и уведомлението се подписват и от назначения със заповед представител на лицето, упражняващо строителен надзор.

(3) Когато надзорът по ал. 2 няма такива задължения съгласно сключения договор или липсва строителен надзор, искането и уведомлението се подписват и от лице, определено със заповед на ръководителя на поделението, отговарящо съответно за железния път и съоръженията, сигнализацията и телекомуникацията или електроразпределението, легитимиращо се пред дежурния ръководител движение със свидетелство за заемане на длъжност и удостоверение за издържан изпит по **Наредба № 56**.

(4) Уведомлението по предходните алинеи съдържа всички условия за безопасно движение на влаковете в съответното междугарие (километрично положение на мястото за преминаване с намалена скорост, допустима скорост, състояние на строителния габарит и сигнализиране).

(5) Работа по железния път в зоната на броячните точки на участък с АБ без проходни сигнали с броячи на оси, се разрешава след задължително вписване от заявителя в книгата за диспечерски заповеди за осигурено присъствие на механик по осигурителната техника от поделение СТ, като движението на железопътните возила се осигурява по телефонен способ. След завършване на работата заявителят на оперативния "прозорец" уведомява за това механика по осигурителната техника от съответното поделение СТ.

(6) Ремонтният участък (ако е необходимо – и съседните пътища) се огражда със сигнали и указатели от организацията-изпълнител под непосредствения контрол на представителя на лицето, упражняващо строителен надзор, или на лице, определено със заповед на ръководителя на поделението, отговарящо за железния път и съоръженията.

(7) Дежурният ръководител движение след полагане на подписа си под разрешението за връщане на прозореца веднага уведомява дежурния ръководител движение в съседната гара, който записва разрешението в дневника за диспечерските заповеди и двамата разменят квитанционни номера.

(8) Движението на влаковете и возилата се прекъсва и възстановява с

писмена заповед на влаковия диспечер след уведомяване от дежурния ръководител движение при задължително изпълнение на условията по ал. 5 и 6.

(9) Длъжностното лице, което връща "прозореца", веднага подготвя и пуска телеграма по служебната информационна мрежа на ДП НКЖИ и превозвачите, с която уведомява: съседните гари, съответните поделения, отговарящи за железния път, съоръженията, сигнализацията, телекомуникациите и енергетиката на ДП НКЖИ, съответните експлоатационни служби на превозвачите, поделение УДВК, поделение ЖПС, поделение ЕРП, поделение СТ и съответните контролни органи по безопасността на превозите на ДП НКЖИ, като предписва условията за движение на возилата.

(10) Началниците на съседните гари отразяват настъпилите изменения в експлоатационната обстановка и дадените разпореждания в ежедневните инструктажи и инструктират всички постъпващи на работа срещу подпис.

Чл. 229. (1) Когато е необходимо определено място от железния път в междугарие или гара да бъде преминавано от влаковете с намалена скорост, то се сигнализира съгласно разпоредбите на Наредба № 58, а машинистите предварително се инструктират за това.

(2) Когато необходимостта от намаляване на скоростта възникне поради извършване на строителни или ремонтни работи по железопътната инфраструктура или в близост до нея, сигнализирането на мястото и уведомяването на заинтересуваните служби се извършва от длъжностно лице, определено от Генералния директор.

(3) В случаите, когато се налага намаляване на скоростта, всички влакове спират в съседните гари през първите 24 часа, считано от часа на получаването на писменото уведомление, за връчване на заповед за движение при специални условия. В заповедта се предписват условията за движението на влаковете и возилата. В период на извършване на ремонт, когато фронтът на намалението на скоростта се променя в рамките на междугарието, заповед за движение при специални условия се връчва само през първите 24 часа от започване на ремонта.

(4) В участък, съоръжен с ДЦ, гарите, ограждащи междугарието, в което се налага преминаване на места с намалена скорост през първите 24 часа, считано от часа на получаване на писменото уведомление, работят на РМУ за връчване на заповед за движение при специални условия.

(5) Разрешава се на влаковия диспечер да разпорежи връчването на заповед за движение при специални условия от друга гара, където влакът спира по разписание, като за целта нареди за това с диспечерска заповед до гарата, която ще връчва заповедта за движение при специални условия, и до гарата, ограждаща междугарието от направлението на идващия влак.

(6) В случаи на констатиране на неизправности по контактната мрежа, изискващи преминаване със свалени токоснематели, заповед за движение при специални условия се връчва от двете съседни гари до отстраняване на повредата.

Чл. 230. Когато е необходимо и е разрешено по съответния ред да се

извършват строителни, ремонтни и монтажни работи по съоръженията на контактната мрежа в гара, с изключване на напрежението в части от нея се постъпва по следния начин:

1. В искането за начало на работите в дневника за диспечерските заповеди лицето, определено със заповед за ръководител на строителните, ремонтните и монтажните работи, след като се легитимира пред дежурния ръководител движение със свидетелство за заемане на длъжност и удостоверение за издържан изпит по **Наредба № 56**, записва всички условия за безопасното движение на влаковете в гарата, включително коловозите и участъците в гарата и съседните междугария, през които се забранява движението на влакове и возила с електрическа тяга.

2. Дежурният ръководител движение след полагане на подписа си под искането за разрешение на прозореца веднага уведомява влаковия диспечер и дежурните ръководители движение в съседните гари за предписаните условия в т.1.

3. В диспечерската заповед до гарите (ако такава се изисква) за разрешаване на строително-ремонтните дейности влаковият диспечер включва и условията по т.1 за безопасното движение на влаковете. Заповедта се преподписва и от дежурния енергодиспечер на участъка.

Чл. 231. (1) При внезапно констатиране на неизправности по железния път, съоръженията и контактната мрежа, застрашаващи безопасността на движение на влаковете, и при липса на възможност за ограждане на опасното място жп работник, констатирал неизправността, незабавно уведомява една от съседните гари.

(2) Дежурният ръководител движение от гарата, в която е получено уведомлението, незабавно уведомява дежурния ръководител движение в съседната гара, влаковия диспечер и съответното поделение на железопътната инфраструктура. Правоспособните длъжностни лица предписват условията за движение на влаковете с вписване в дневника за диспечерски заповеди в гарата или с телефонограма от междугарието.

(3) Дежурният ръководител движение след получаване на заповедта за предписаните условия или получената телефонограма веднага уведомява влаковия диспечер и дежурния ръководител движение в съседната гара, които записват текста на заповедта (телефонограмата) в дневниците за диспечерски заповеди и разменят квитанционни номера. В този случай дежурните ръководители движение писмено със заповед за движение при специални условия уведомяват влаковия персонал за условията за преминаване на опасното място.

(4) Ръководителите на поделения, отговарящи за железопътната инфраструктура, организират отстраняване на неизправностите и причините за тях, като сигнализират мястото, ако това е необходимо, или организират сигнализиране на мястото със сигнали за намаление в случай, че неизправностите и причините не може да бъдат отстранени в срок до 24 часа от установяването им.

(5) Сигнализирането на препятствия по железния път и съоръженията ,

поставянето на забранителни сигнали и предсигнали и уведомяването на заинтересуваните служби се извършва от правоспособни лица от съответното поделение, отговарящо за железния път и съоръженията, а в участъци, на които се извършват строително-ремонтни работи – от ръководителя на работите.

Чл. 232. (1) При железен път с изчерпан лимит на устойчивост поради влошено техническо състояние и критично висока температура на релсовата нишка, което налага намаление на скоростта на движение за определен период от време, скоростта се намалява без участъците да се сигнализират с ръчни преносими сигнали, а само чрез влаковия диспечер, който разпорежда да се връчва заповед за движение при специални условия, в гарите, в които влаковете спират по разписание. В заповедта се указват междугарията, километричното положение на участъците и намалената скорост. Участъците, по които при достигане на критично висока температура се налага намаляване на скоростта за известен период, се определят ежегодно от поделение ЖПС въз основа на мотивирани предложения на ръководителите на поделения, отговарящи за железния път и съоръженията.

(2) Неспиращите по разписание влакове, преди да навлязат в участък, изискващ преминаване с намалена скорост, се спират за връчване на заповед за движение при специални условия в първата гара по посока на движението на влака.

(3) Ръководителят на поделението, отговарящо за железния път и съоръженията, или упълномощено от него длъжностно лице веднага след достигане на критичната стойност на температурата на релсовите нишки подготвя и изпраща телеграма по служебната информационна мрежа на ДП НКЖИ и превозвачите, с която уведомява: гарите в съответния участък, старши влаковия диспечер на съответния регион, съответните експлоатационни служби на превозвачите, поделение УДВК, поделение ЖПС, поделение СТ и поделение ЕРП в ЦУ на ДП НКЖИ и съответните контролни органи по безопасността на ДП НКЖИ, като предписва условията за движение на возилата. След получаване на телеграмата по ред, определен от Генералния директор, съответният влаков диспечер разпорежда на гарите за връчване на заповед за движение при специални условия. Ръководителят на поделението, отговарящо за железния път и съоръженията, може да ограничава скоростта на движение на влаковете и в участъци с внезапно появили се деформации на железния път или неговата геометрия. На участъци, в които се извършват строително-ремонтни работи, такива действия се извършват от ръководителя на работите. Промените на скоростта на движение и километричното положение на участъците се отразяват в работния график на влаковия диспечер от представител на поделение ЖПС.

(4) За възстановяване на скоростта съгласно табличната форма на ГДВ или за други настъпили промени ръководителят на поделението, отговарящо за железния път и съоръженията, или упълномощено от него длъжностно лице изпраща телеграма до същите адресанти, посочени в ал. 3.

Раздел X
Движение по неправилен път

Чл. 233. (1) Движение на влак по неправилен път се извършва, когато:

1. един от текущите пътища е прекъснат поради повреда или ремонт на железния път или съоръженията;
2. междугарието е заето от влак или подвижен жп състав поради повреда;
3. е повредена контактната мрежа.

(2) Движението на редовните влакове по един от текущите пътища на междугарието при двойни жп линии за ремонт на железния път и съоръженията и контактната мрежа се преустановява след предварително разрешен прозорец по условията на Наредба № 58 за правилата за техническа експлоатация, движение на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт за изискванията за техническата експлоатация на железопътната инфраструктура.

(3) Когато движението по един от текущите пътища се прекъсне поради повреда на пътя или съоръженията или са застрашени условията за безопасност на движението, констатиралият ги жп работник уведомява една от съседните гари, а последната - влаковия диспечер.

(4) Влаковият диспечер, след като бъде уведомен за прекъсването на един от текущите пътища на междугарието, дава нареждане на гарите за закриването му и разпорежда влаковете да се движат по неправилен път.

(5) Движение на влакове по неправилен път по други, непредвидени в предходните алинеи причини, разрешава Генералният директор.

Чл. 234. Полученото искане за прекъсване на един от текущите пътища влаковият диспечер записва в книгата за диспечерските заповеди. В нея се вписват времето на постъпване, името, презимето и длъжността на лицето, отправило искането.

Чл. 235. За закриване на един от текущите пътища в междугарието и изпращането на влаковете по неправилен път дежурният влаков диспечер, след като се убеди, че междугарието е свободно, дава на дежурните ръководители движение в двете съседни гари следната заповед:

"ДО ГАРИТЕ . . . ДАТА . . . ЧАС . . . МИН . . . ЗАПОВЕД №
ПРЕУСТАНОВЯВА СЕ ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ ПО ТЕКУЩИЯ
ПЪТ №. . . ОТ ГАРА . . . ЗА ГАРА . . . ОТ ЧАС . . . МИН . . .

(освен за възстановителните, противопожарните и работните влакове, помощните локомотиви, влекачите, пътните машини, които ще се отправят по този текущ път)

СЛЕД ВЛАК . . . ЗА ИЗВЪРШВАНЕ

(определят се работата или причините) НА КМ . . . ДВИЖЕНИЕТО НА
ВЛАКОВЕТЕ ДА СЕ ОСИГУРЯВА ПО ПРАВИЛАТА ЗА ЕДИНИЧНА ЖП
ЛИНИЯ.

ВЛАКОВ ДИСПЕЧЕР".

Дежурните ръководители движение в двете гари дават квитанционни номера.

Чл. 236. След като получи съобщението за завършване на ремонтните работи или освобождаване на пътя, което се записва в книгата за диспечерските

заповеди, влаковият диспечер дава на дежурните ръководители движение от двете съседни гари заповед за откриване на междугарието:

"ДО ГАРИ . . . ДАТА . . . ЧАС . . . МИН . . . ЗАПОВЕД №
ОТМЕНЯМ ЗАПОВЕД № . . . ОТ ЧАС . . . МИН . . . ДВИЖЕНИЕТО НА
ВЛАКОВЕТЕ ОТ ЧАС . . . МИН . . . СЕ ВЪЗСТАНОВЯВА ПО ТЕКУЩИЯ ПЪТ
№ . . . ОТ ГАРА . . . ЗА ГАРА . . . ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ ДА СЕ
ОСИГУРЯВА ПО ПРАВИЛАТА ЗА ДВОЙНА ЖП ЛИНИЯ.
ВЛАКОВ ДИСПЕЧЕР".

Дежурните ръководители движение в двете гари дават квитанционни номера.

Чл. 237. (1) Преди да се изпрати влак по неправилен път, дежурният ръководител движение е длъжен да се убеди, че междугарието е свободно и да връчи заповед за движение при специални условия на влаковия персонал, че ще се движи по неправилен път, като предпише и условията:

1. заминаване при затворен изходен светофор;
2. движение с повишено внимание и често подаване с локомотивната свирка на сигнала "внимание";
3. условията за приемане в съседната гара и др.

(2) Когато ОТ на гарата е обезличена, междугарието е съоръжено с АБ без проходни сигнали с броячи на оси и е възможно отваряне на редовен изходен сигнал към неправилния път, текстът в т. 1 на ал. 1 не се записва в заповед за движение при специални условия.

(3) След получаване на заповед за движение при специални условия локомотивната бригада сигнализира влака за движение по неправилен път.

Чл. 238. Условията за движението на всички или част от влаковете по неправилен път на повече от едно междугарие или за по-продължително време се определят от Генералния директор.

Чл. 239. (1) Движението на влаковете по неправилен път до съседната гара се осигурява по телефонен способ със съответните телефонограми, допълнени с текста:

". . . ПО НЕПРАВИЛЕН ПЪТ".

(2) Уведомяването за пристигане на влака се извършва с телефонограми форма 4.

(3) В участъци, съоръжени с ПАБ или АБ, на влаковете, за които пътят се явява правилен, не се връчва заповед за движение при специални условия, а влаковете се изпращат с редовно отворен изходен светофор, след като движението им е осигурено по телефонен способ.

Чл. 240. Движението на влак по неправилен път на междугарие с връщане обратно се осигурява с телефонограмите, предвидени в чл. 161 и допълнени с текста:

". . . ПО НЕПРАВИЛЕН ПЪТ".

Чл. 241. Дежурният ръководител движение, преди да даде съгласие за приемане на влак по неправилен път, е длъжен да осигури свободен коловоз за приемането му, да прекрати маневрата, да подготви и заключи стрелките за този коловоз.

Чл. 242. (1) При успоредни единични жп линии между две гари, които водят за различни направления, влаковете се движат по съответното направление двупосочно.

(2) Когато единият от текущите железни пътища бъде прекъснат, дежурният влаков диспечер може да измени реда за движението на влаковете по свободния текущ железен път. За целта влаковият диспечер дава заповед на двете съседни гари да преустановят движението на влаковете по този път и го прехвърлят по другия текущ път. Всяка от съседните гари му дава квитанционен номер и подпис.

(3) При необходимост да се регулира движението на влаковете влаковият диспечер може да разреши да се прехвърли движението на влаковете от единия на другия текущ път с диспечерска заповед до двете съседни гари. В този случай дежурният ръководител движение при искане на съгласие допълва телефонограма форма 1:

"... ПО ПЪТ №"

(4) След като получат диспечерска заповед, дежурните ръководители движение са длъжни с телефонограма да уведомят прелезопазачите.

Раздел XI

Начин на действие при изпускане на жп возило

Чл. 243. (1) Изпуснат (неуправляем в спиращен режим) влак е този, който поради недостиг на спираща маса или грешки при действие с влаковата спиращка, при максимална степен на задържане не може да спре на спиращия път за участъка или увеличава скоростта си.

(2) Машинистът на изпуснат влак незабавно с локомотивната свирка (тифона) подава сигнала "Обща тревога". Когато има влакова диспечерска радиовръзка (ВДРВ) или GSM-R, чрез нея той уведомява дежурния ръководител движение в гарата, към която се движи, или влаковия диспечер за създадената критична обстановка и прави възможното за спиране (овладяване управлението) на влака.

Чл. 244. (1) При получаване на информация за изпуснатото жп возило дежурните ръководители и влаковите диспечери са длъжни при възможност да осигурят движението му до благоприятен за спиране участък.

(2) Когато от една гара бъдат изпуснати возила към междугарието, дежурният ръководител движение уведомява дежурния ръководител движение в съседната гара, влаковия диспечер и всички длъжностни лица на междугарието, с които той има пряка връзка.

(3) Длъжностните лица, получили уведомлението за изпуснати жп возила, са длъжни да изпълнят дадените разпореждания от дежурния ръководител и влаковия диспечер. Ако по пътя на изпуснатите возила има прелез, прелезопазачите задължително спускат бариерите за избягване на удар на прелеза.

(4) Когато изпуснатото жп возило застрашава движението на други возила, се предприемат мерки за дерайлирането му.

Чл. 245. Кантонерите и органите по охраната на железния път, като забележат изпуснати возила, веднага по телефона уведомяват прелезите и гарата, към която се движат возилата.

Глава пета ОБСЛУЖВАНЕ НА ВЛАКОВЕТЕ

Чл. 246. (1) Влаковете се обслужват от локомотивни и превозни бригади.

(2) С превозни бригади задължително се обслужват всички влакове, които возят пътници.

(3) Товарните влакове, които се движат с превозни бригади, са определени от превозвачите и се указват в табличната форма на графика за движение на влаковете. Всички останали товарни влакове се движат без превозна бригада. С превозна бригада се обслужват и товарни влакове, чието движение изисква специални условия.

(4) Съставът на локомотивните и превозните бригади се определя от превозвачите, съгласувано с ИА „ЖА“.

Чл. 247. (1) Товарните влакове се обслужват най-много с три локомотива в работно състояние - един влаков и два помощни.

(2) Влаковият локомотив се поставя начело на влака освен в случаите по чл. 172.

(3) При обслужване на товарни влакове, чиято маса изисква повече от един помощен локомотив, единият се поставя на края на влака като бутащ, а другият начело пред влаковия локомотив.

(4) Не се разрешава даването на бутащ локомотив на влак, когато:

1. в състава на влака има вагони за междурелсие 1520 мм, прикачени с двузвенка;

2. последният вагон е с автосцепка към бутащия локомотив;

3. в края на влака са прикачени повредени вагони, освен в случаите на влакове с изцяло повреден състав, когато локомотив се дава за осигуряване на последно возило с изправна спирачка ;

4. влакът вози вагони със сгъстени и втечнени газове и празни вагони от тях;

5. влакът вози вагони, натоварени с дълги предмети;

6. на края на влака има прикачени самоходни жп возила.

(5) В случаите, когато на края на влака не може да се постави бутащ локомотив, влаковете се композират с маса за не повече от два локомотива в зависимост от нормата за серията локомотиви, с които ще се обслужват.

(6) Пътническите влакове се обслужват най-много с два локомотива.

(7) Движението на парни локомотиви се извършва по ред, определен с инструкция на Генералния директор.

Чл. 248. Локомотивният машинист е длъжен да:

1. познава конструкцията на локомотива, профила на пътя в района, в който пътува, местоположението на постоянните сигнали и указатели;

2. се убеди в изправността на приемания локомотив (мотрисен влак) съгласно изискванията на Наредба № 58 за правилата за техническа експлоатация, движение на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт за изискванията за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура;

3. осигурява безопасно движение на влака с точно спазване на графика за движението му; да преминава плавно и без сътресения през места, които изискват намалена скорост, като не допуска остри дърпания и буксуване, при видимост в криви, наблюдава движението на вагоните след локомотива;

4. управлява локомотивите и мотрисите, с две командни кабинни, само от предната кабина по посока на движението.

5. при прекъсване на електрозахранването в контактната мрежа локомотивният машинист на електрически локомотив или електрически мотрисен влак е длъжен незабавно да предприеме мерки за спирането (служебно) на влака и да уведоми влаковия диспечер или съседните гари. Движението му се разрешава веднага след възстановяване на захранването, ако няма други указания от влаковия диспечер.

6. да не напуска локомотива едновременно с помощник локомотивния машинист освен в случаите, когато локомотивът е гариран на деповски коловоз по указание на депомайстора поради приключване на дежурството или необходимост от по-продължително престояване в депо или друг локомотивен експлоатационен пункт.

7. при преминаване на влак в участъци от ж.п.линиите с криви и контракриви да проследява състоянието на подвижния състав, товара и подавани сигнали.

Чл. 249. След прикачване на локомотива към състава на влака машинистът е длъжен:

1. да се убеди, че локомотивът е правилно прикачен към първия вагон на влака, че съединителните ръкави на главния въздухопровод между локомотива и влака са свързани и спирателните им кранове са отворени;

2. да провери налягането в главния въздухопровод и да се убеди, че пропуските на въздух от него са в допустимите граници;

3. да получи документ за осигуряване на влака със спирачна маса и да се убеди в съответствието му с установените норми

Чл. 250. (1) При обслужване на влаковете локомотивната бригада е длъжна:

1. да следи свободно ли е трасето, да наблюдава в зоната на видимостта сигналите и указателите по пътя, като изпълнява техните сигнални показания и при промяната им своевременно да реагира;

2. да следи за състоянието на влака и за подаваните от влака и по пътя сигнали, а на електрифицираните участъци и състоянието на контактната мрежа;

3. да уведомява съседната гара или влаковия диспечер чрез влаковата

диспечерска радиовръзка (ВДРВ) и GSM-R, а когато няма такава – чрез GSM или в първата попътна гара да спре влака и да уведоми за това дежурния ръководител движение в случаите, когато при движение на влака на междугарие забележи или бъде уведомена за обстоятелства, които застрашават сигурността на движението;

4. да спре веднага влака при удар на човек или пътно превозно средство, да уведоми съседната гара или влаковия диспечер по ВДРВ/ GSM-R, а когато няма такава, чрез GSM и ако е възможно, да окаже първа помощ на пострадалите;

5. да подава необходимите сигнали при влизане в гарите и при преминаване на гаровите коловози; да следи за показанията на стрелковите указатели, когато има такива, за незаеетостта на коловозите и за сигналите, подавани от гаровите работници; да следи за движението на влаковете и маневрите по съседните коловози, като взема незабавни мерки за спиране при поява на опасност от удари;

6. при преминаване на влак през гарата (в гари в които влаковете се посрещат от ръководител движение), локомотивния машинист на водещия локомотив, през тъмната част на денонощието поздравява дежурния ръководител движение, като задейства осветлението в кабината на локомотива и подава звуков сигнал с клаксона или свирката на локомотива, а денем само с клаксон или свирката на локомотива. Дежурния ръководител движение поздравява локомотивната бригада с вдигане на ръка и проследява движението на влака.

(2) При обслужване на влак машинистът е длъжен:

1. да държи спирачните съоръжения винаги готови за действие и да не допуска падане на налягането в главния въздушен резервоар под 6,5 бара и в главния въздухопровод под 3,6 бара, освен при необходимост от екстрено спиране;

2. да не превишава скоростта, определена в табличната форма на графика за движение на влаковете;

3. да управлява влака с повишена бдителност, а при нужда да намалява скоростта при влошени метеорологични и други условия, които намаляват видимостта на сигналите.

4. да приема разрешенията за изключване на АЛС/ETCS, които се дават от длъжностно лице, определено от превозвача, което уведомява с телефонограма влаковия диспечер на участъка (влаковият диспечер препредава телефонограмата до локомотивния машинист); по-нататъшното движение на влака се извършва при условия и по ред, определени в инструкция за движение на влаковете в участък, оборудван с АЛС/ETCS, на Генералния директор.

(3) Локомотивната бригада не носи отговорност, ако при движението си по разрешително показание на светофора влакът среже стрелка или влезе на зает коловоз в гара със стрелки, несъоръжени с указатели.

Чл. 251. При возене на влак с повече от един локомотив движението му се ръководи от машиниста на първия локомотив. Машинистите на останалите локомотиви са длъжни да повтарят и изпълняват сигналите, подавани от

машиниста на първия локомотив.

Чл. 252. (1) Когато влак принудително спре на междугарие, влаковият машинист е длъжен:

1. да приведе в действие автоматичната спирачка и при необходимост да подаде сигнал за задържане на ръчните спирачки;

2. да спре влака по възможност на равнище и на прав участък, в случай че не се налага екстрено спиране;

3. да вземе мерки съвместно с началника на влака (старшият кондуктор, маневриста) за отстраняване на възникналите препятствия и да изяснят възможността за по-нататъшното движение на влака.

4. Незабавно да се свърже, чрез диспечерската радиовръзка, аварийните телефонни колонки или по друг възможен начин с влаковия диспечер или с дежурния ръководител движение на един от съседните експлоатационни пунктове ограждащи междугарието.

(2) Когато влакът е без превозна бригада, локомотивният машинист сам преценява възможността за по-нататъшното движение на влака.

Чл. 253. (1) В случай, че влакът не може да продължи по-нататък движението си, началникът на влака (старшият кондукторът, маневристът, локомотивният машинист) е длъжен:

1. Да осигури влака от самопридвижване, чрез затягане на ръчни спирачки;

2. В рамките на 20 минути да се свърже с влаковия диспечер или с дежурния ръководител движение в един от съседните експлоатационни пунктове ограждащи междугарието, чрез влакова диспечерска радиовръзка/ GSM-R, GSM, аварийните телефонни колонки или по друг възможен начин и да подаде информация за причините за престоя на влака и възможността за освобождаване на междугарието;

3. При поискване на помощ да ограда влака по съответния ред от страната, откъдето се очаква помощния локомотив.

(2) Когато влакът е без превозна бригада, затягането на ръчните спирачки и свързването със съседните експлоатационни пунктове се извършва от член на локомотивната бригада.

Чл. 254. (1) Когато влак по време на движение се скъса на междугарие, началникът на влака (старшият кондуктор, маневристът) или машинистът (за влакове без превозна бригада) е длъжен:

1. да осигури втората част от влака против самопридвижване, чрез затягане на ръчни спирачки и да я ограда съгласно Наредба №58 от страната, от която ще се изпраща локомотив за извозването ѝ;

2. незабавно да се свърже със съседните гари чрез ВДРБ/ GSM-R, GSM, аварийните телефонни колонки, или по друг възможен начин.

(2) По-нататъшните действия на влаковата бригада по извозване на частите на скъсания влак от междугарието се извършва съгласно чл. 186, чл. 187 и чл. 188.

Чл. 255. Влак, спрял принудително на междугарие, може да бъде върнат обратно в гарата на изпращането само с разрешение на дежурния ръководител

движение (влаковия диспечер за гари на ЦДУ) чрез писмена телефонограма. Това не се отнася за случаите, когато влакът е спрял по условията на чл. 256, ал. 3.

Чл. 256. (1) В случаите, когато влак е спрял принудително на междугарие поради повреда на подвижния състав, локомотив, повреда по железопътната инфраструктура, природни бедствия или други външни причини, непозволяващи придвижването му и спирането е в зоната на задействането на АПУ, след като е поискана помощ от локомотивната бригада, стриктно се изпълняват условията по ал. 1 и 2 на чл. 253 от настоящите правила.

(2) Влаковият диспечер, след проведен разговор с локомотивната бригада по ВДРВ, GSM-R, аварийна телефонна колонка или по друг начин, след получаване на уведомление от локомотивния машинист, че са изпълнени изискванията по ал. 1 и 2 от чл. 253, разпорежда с диспечерска заповед до гарата, в която се намира таблото за далечна информация (ТДИ) и до локомотивния машинист на влака със следния текст:

„Заповед №..... Дата..... Час..... Минуты.....

До гара и локомотивен машинист на влак №.....

*Разрешавам на гара..... да разпломбира бутон БДО с брояч №..... за нормализиране на прелез на км..... поради (описва се причината).
Забранявам придвижването на влак №..... от указаното място (километър), включително и ако причината за спирането е отстранена (самоотстранена).*

Влаков диспечер (име, фамилия).....“

(подпис)

1. В участък на двойна жп линия, влаковият диспечер изисква устен доклад от дежурните ръководители движение в двете гари за свободността на другия текущ път, след което допълва горната заповед със следния текст:

„Текущ път №.... е свободен от влак, пристигнал в гарациял на часа. минути.“

2. При изпращане на влак по свободния път, когато АПУ се намира между предупредителния и входния сигнал дежурният ръководител движение в гарата, където се намира ТДИ, преди да изпрати или да даде съгласие на съседната гара за приемане на влак освобождава бутон БДО в нормално (ненатиснато) положение и възстановява нормалната работа автоматичното прелезно устройство.

(3) Заповедта на влаковия диспечер по ал. 2, се записва в дневника за диспечерски заповеди от дежурния ръководител движение в гарата и в бордовия дневник на локомотива – от локомотивния машинист на влака, като се разменят съответните квитанционни номера. След издаването на заповедта се забранява придвижването на влака от указаното място от локомотивната бригада, включително и ако причината за спирането е отстранена (самоотстранена).

(4) При изпращане на помощен локомотив, който ще оказва помощ на влака, дежурният ръководител движение предписва в заповедта за движение

при специални условия обр. II-A на машиниста допълнителните условия за преминаване през прелеза както следва:

„ Да се премине през прелеза на км.....със скорост до 15 км/ч, многократно подаване сигнал „Внимание“ и готовност за спиране при видимо препятствие.

(5) След като причината за спирането на влака е отстранена (респективно помощния локомотив е изпратен и е прикачен на влака) и след като локомотивните машинисти се убедят, че могат да продължат движението си, уведомяват влаковия диспечер с телефонограма със следния текст:

„От локомотивния машинист на влак № ... Час...Минути.....

Разрешете движението на влак №..... до гара №

Локомотивен машинист“

(име, фамилия, подпис)

Локомотивният машинист записва уведомлението в бордовия дневник, а влаковия диспечер го записва в дневника за диспечерски заповеди и разменят квитанционни номера.

(6) След получаване на уведомлението от локомотивният машинист, влаковия диспечер разпорежда с диспечерска заповед до гарата, към която ще се придвижва влака и до локомотивния машинист на влака със следния текст:

„Заповед №..... Дата..... Час.....Минути.....

До гара и локомотивен машинист на влак №.....

Разрешавам движението на влак № от указаното място (километър) до гара....., като през прелеза на км..... да премине със скорост до 15 км/ч, често подаване на сигнал „Внимание“ и готовност за спиране при видимо препятствие.

Влаков диспечер (име, фамилия).....“

(подпис)

Заповедта на влаковия диспечер се записва в дневника за диспечерски заповеди от дежурния ръководител движение в гарата и в бордовия дневник на локомотива – от локомотивния машинист на влака, като се разменят квитанционни номера.

(7) При два или три последователно разположени прелези, с един предпрелезен светофор, същите се посочват в заповедта по ал.6 и машиниста преминава прелезите съгласно предписаните условия.

(8) След пристигане на влака цял в гарата и разменена телефонограма форма 4 или форма 18 между дежурните ръководители движение в двете съседни гари, дежурният ръководител движение в гарата, където се намира ТДИ освобождава бутон БДО и възстановява нормалната работа на прелеза, а при двойна жп линия при свободно междугарие и по другия текущ път.

Чл. 257. (1) Когато влакът е спрял в нагорнище по-голямо от 15 ‰, машинистът може да го върне на по-лек профил, но най-много до входния сигнал, с често подаване на сигнал „Внимание“ с локомотивната свирка и скорост до 25 км/час, като на челния вагон стои член от влаковата бригада снабден с необходимите сигнални принадлежности.

(2) След съгласуване с дежурния ръководител движение в

експлоатационния пункт, който е изпратил влака, връщането се извършва със скорост не по-голяма от 25 км/час и със служител на челния вагон.

(3) Връщане на влак не се разрешава:

1. по време на мъгла, буря или други неблагоприятни условия, когато сигналите трудно се различават;

2. когато след спрелия влак се движи друг влак или возило с разграничение по време;

3. когато е имало бутащ помощен локомотив, неприкачен към състава на влака;

4. в участъци, съоръжени с АБ с проходни сигнали без разрешение на дежурния ръководител от отправната гара, а когато гарата е на ЦДУ - от дежурния влаков диспечер.

Чл. 258. (1) Влак, спрял на междугарието, се огражда в случаите, когато:

1. след спирането е поискан възстановителен, противопожарен влак или помощен локомотив; ограждането се извършва по указание на началника на влака (старши кондуктора, маневриста) или машиниста (за влакове без превозна бригада) откъм страната, откъдето се очаква помощта;

2. след спрелия влак е назначен да се движи друг влак или возило с разграничение по време; ограждането се извършва откъм края на влака незабавно след спирането му.

(2) Във всички случаи незабавно се огражда мястото, което представлява опасност за движението на влаковете по съседните линии на междугарието (при двойните жп линии), и преди всичко откъм страната на очаквания влак.

(3) Ограждането се извършва съгласно разпоредбите на Наредба № 58.

(4) За ограждане на спрял на междугарието влак, а така също и на мястото на препятствието за движение на влаковете по съседните линии могат да бъдат привлечени работниците от ДП НКЖИ.

(5) Ограждането на спрял на междугарието товарен влак без превозна бригада се извършва от член на локомотивната бригада.

(6) Ограждането се сема по нареждане на началника на влака (старши кондуктора, маневриста) или машиниста (за влакове без превозна бригада). Влакът продължава движението си, след като се завърнат работниците, участвали в ограждането му.

Чл. 259. (1) Пътуване в кабината на локомотив се разрешава на служители на НК ЖИ и на превозвачите за осъществяване на контрол по експлоатационната работа, контрол на съоръженията, за визуална проверка на железния път, на контактната мрежа, на постоянните сигнали, на съоръженията на ОТ, на АЛС/ETCS и на диспечерските радиовръзки, както и при изпълнение на задачи, свързани с изпитвания, измервания и експерименти в експлоатационни условия.

(2) Условията за право на пътуване в кабините за управление на тягов подвижен състав на лица, които не са в състава на локомотивната бригада, се определят от ИА ЖА.

Чл. 260. Когато по време на пътуване във влака почине пътник, се постъпва по следния начин:

1. при състав на влака от вагони, от вагона с починалия се извеждат всички пътници, а самият вагон се изважда от състава в първата следваща попътна гара;

2. при неделим влаков състав, пътниците от вагона с починалия се извеждат в съседните вагони; на първата следваща гара те слизат и се изпраща друг състав или се предприемат други мерки за отвозването им.

3. при влак, обслужван от два или повече самостоятелни състави се постъпва по начина, описан в т. 2, като в първата попътна гара съставът с починалия пътник се изважда от състава на влака.

Чл. 261. При прегазване на хора или животни от влак в гара или на междугарие се постъпва съгласно инструкцията на министъра на транспорта, министъра на вътрешните работи и министъра на правосъдието.

Глава шеста РАБОТА НА ДИСПЕЧЕРИТЕ

Раздел I Работа на влаковия диспечер

Чл. 262. Движението на влаковете по всеки участък се ръководи от дежурен влаков диспечер.

Чл. 263. (1) Разпорежданията на дежурния влаков диспечер са задължителни за всички работници от ДП НКЖИ и превозвачите, свързани непосредствено с движението на влаковете в участъка.

(2) Разпорежданията на дежурния влаков диспечер се записват на звукозаписно устройство.

(3) Забранено е да се дават разпореждания за движението на влаковете без знанието на дежурния влаков диспечер.

Чл. 264. На дежурния влаков диспечер в оперативно отношение са подчинени началниците на гарите и дежурните ръководители движение, в участъка му.

Чл. 265. Влаковият диспечер отговаря за точното изпълнение на графика за движението на влаковете в своя участък и е длъжен:

1. да ръководи и контролира работата на дежурните ръководители движение в гарите по спазването на ГДВ, съгласно табличната форма на графика и своевременно да им дава необходимите разпореждания за това;

2. да дава своевременно с диспечерска заповед на гарите настъпилите оперативни изменения в ГДВ и в "редовното окръжно";

3. да съблюдава да не възникват предпоставки за отклонения от нормалното движение на влаковете и в рамките на възможното да предприема действия за въвеждане в график на закъснели влакове;

4. да дава необходимите разпореждания към машинистите на влакове, чрез дежурния ръководител движение или непосредствено по телефон или ВДРВ/ GSM - R;

5. да използва помощните локомотиви за влаковете в участъка си (за които са предвидени такива) съгласно плана на превозвача, отразен в редовното окръжно;

6. да осигурява навременно придвижване на аварийните машини до мястото на работа и до мястото на домуване;

7. да бъде запознат със схемата на захранване и секциониране на контактната мрежа в границите на обслужвания от него участък;

8. да осигурява исканите планови и аварийни "прозорци";

9. да съдейства на енергодиспечера за откриване и локализиране на повреди по контактната мрежа;

10. да спазва приетите технологии за работа и докладва съответната информация при възникване на железопътни произшествия, терористични актове и други извънредни ситуации и при отстраняване на последиците от тях на завеждащ диспечерската смяна.

Чл. 266. Влаковият диспечер, след като приеме дежурството си, но не по-късно от 30 мин. след това, повиква всички гари в своя участък, проверява постъпилите на дежурство ръководители, като записва имената им на графика, прави сверяване на часовниците, запознава се с положението в гарите, прави анализ на допуснатите нарушения по безопасността на движението на влаковете и дава необходимите разпореждания за предстоящата работа.

Чл. 267. (1) Влаковият диспечер записва в графика си часа на заминаване, пристигане и преминаване на влаковете. Тези данни дежурните ръководители движение своевременно предават на влаковия диспечер, като носят отговорност за точността им. Дежурните ръководители движение своевременно докладват за промени в състава, целостта и правилното сигнализиране на влаковете.

(2) Освен за промени в състава, целостта и правилното сигнализиране на влаковете, дежурните ръководители движение докладват и за показанията на сигнализацията на ТДИ (когато ТДИ е в същата гара) на прелезите, съоръжени с АПУ. Когато ТДИ се намира в съседната гара и след преминаване на влак по безспорен начин е установено по съответния ред, че междугарието е свободно, доклад за състоянието на сигнализацията на ТДИ се дава от дежурния ръководител на съседната гара.

Чл. 268. Влаковият диспечер записва на работния график и следните данни:

1. номер, състав и маса на всеки влак, номер на влаковия и помощния локомотив, имената на машинистите и на началника на влака (старши кондуктора, маневриста), номер на последния вагон;

2. новоиздадени заповеди и нареждания.

3. заети приемно-отправни коловози в посредните гари от отделни вагони или състави;

4. влакове, които се движат с опасни и негабаритни товари;

5. дългосъставни влакове;

6. движение на влакове по неправилен или друг път;

7. закриване на междугария, коловози и други устройства, обслужващи

движението;

8. заявеното от превозвачите време за работата на локалните и маневрените влакове;

9. допуснати нарушения по безопасността на движението по време на дежурството му;

10. списък на закъснелите влакове и причините за закъсненията.

11. Началните и крайни часове на откриване и закриване на гари за определен период от денонощието за служба по движението определени със заповедта по условията на чл. 18 от настоящите Правила.

Чл. 269. В дневника за диспечерските заповеди на влаковия диспечер и в дневника за диспечерските заповеди на дежурните ръководители движение задължително се записват следните заповеди за:

1. откриване и закриване на междугария;

2. обслужване на влакове с дизелова тяга, на влаковете обслужвани с електрическа тяга, при прекъсване на захранващото напрежение в контактната мрежа;

3. преминаване от един способ на друг за осигуряване движението на влаковете и разрешение за късане пломбите на НБ на АБ и ПАБ;

4. късане на пломби по устройствата на ОТ;

5. преминаване на движение от двойна жп линия на единична и обратно;

6. изпращане на влакове с разграничение по време;

7. изпращане на влак със спиране за работа на междугарията, ако това не е предвидено в графика за движението;

8. назначаване и отмяна на извънредни влакове;

9. движение на дългосъставни влакове, за влакове с хора, пътуващи като придружители в товарни вагони, и влакове с негабаритни или опасни товари, както и пътнически влакове с увеличени състави;

10. прикачени повредени вагони и вагони без спирачки към локалните товарни влакове;

11. изпращане на влакове по неправилен път;

12. закриване и откриване на гари за определен период от денонощието, които са по условията на чл. 18 от настоящите Правила.

13. исканията и разрешенията за прекъсване на железен път и съоръжения в гарите и междугарията;

14. работа с повредени АЛС/ETCS или ВДРВ/ GSM-R на тяговия подвижен състав;

15. намаление на скоростта по железния път с изчерпан лимит на устойчивост поради влошено техническо състояние и критично висока температура на релсовата нишка;

16. откриване и закриване на временен пост в междугарие.

17. за заминаване на товарен влак преди време от начална гара.

18. за заемане на приемно-отправен коловоз в гари за срок до 24 часа.

19. разпорежданията на директор поделение УДВК за заемане на приемно-отправен коловоз за срок, по-голям от 24 часа.

20. назначаване и отменяне на влакове и локомотиви включени в ГДВ без

определен период на движение.

Чл. 270. (1) От заповедите почлен 269, старши влаковия диспечер във водения от него дневник за диспечерски заповеди лично предава и записва следните заповеди:

1. преминаване от един способ на друг за осигуряване движението на влаковете и разрешение за късане пломбите на НБ на АБ и ПАБ;
2. назначаване и отмяна на извънредни влакове;
3. закриване и откриване на гари за определен период от денонощието, извън случаите по условията на чл. 18 от настоящите Правила;
4. откриване и закриване на временен пост в междугарие;
5. за заминаване на товарен влак преди време от начална гара;
6. разпорежданията на директор поделение УДВК за заемане на приемно-отправен коловоз за срок, по-голям от 24 часа.

(2) При необходимост старши влаков диспечер може да издава заповеди от правомощията на влаковия диспечер, изброени в чл. 269.

(3) Директорът на поделение УДВК, когато разрешава заемането на коловози за влаково движение в гарите с вагони на гараж, предписва и поставянето на три траверса, свързани с релсо-траверсовата скара, съгласно разпоредбите на Наредба № 58 за осигуряване на вагоните от самопридвижване освен с дървени клинове или спирателни обувки.

Чл. 271. За закриване на междугарие дежурният влаков диспечер дава на дежурните ръководители движение в гарите, ограничаващи междугарието, следната заповед:

"ДО ГАРИТЕ . . . ДАТА . . . ЧАС . . . МИН . . . ЗАПОВЕД №

ЗА ИЗВЪРШВАНЕ РЕМОНТ (или по други причини) НА КМ+ . . .

ПО

ТЕКУЩ ПЪТ № . . . В МЕЖДУГАРИЕТО . . . ЗАКРИВАМ СЪЩОТО ОТ ЧАС МИН . . . ЗА ДВИЖЕНИЕ НА ВЛАКОВЕТЕ(с изключение на възстановителни, противопожарни, помощни локомотиви, работни влакове и др.). ДВИЖЕНИЕ НА РАБОТНИТЕ ВОЗИЛА ДА СЕ ОСИГУРЯВА ПО (АБ, ПАБ, ТС) НАПРЕЖЕНИЕ В КМ ВКЛЮЧЕНО / ИЗКЛЮЧЕНО.

ВЛАКОВ ДИСПЕЧЕР".

При смяна на способа заповедта се дава от старши влаковия диспечер (ЗДС).

Чл. 272. Когато съседната гара, ограничаваща закривашото се междугарие, се намира в участъка на друг диспечер, заповедта предварително се съгласува с този диспечер.

Чл. 273. След завършване на възстановителни или ремонтни работи, прибиране на всички возила от междугарието и получаване на предписаните условия дежурният ръководител движение уведомява влаковия диспечер, а последният нарежда за възстановяване движението на влаковете на дежурните ръководители движение в гарите, ограничаващи междугарието, със следната заповед:

"ДО ГАРИТЕ . . . ДАТА . . . ЧАС . . . МИН . . . ЗАПОВЕД: №

ОТМЕНЯМ ЗАПОВЕД № ОТ ЧАС МИН

ВЪЗСТАНОВЯВАМ ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ ПО ТЕКУЩИЯ ПЪТ

№. . . . В МЕЖДУГАРИЕТООТ ЧАС . . . МИН ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ ДА СЕ ОСИГУРЯВА ПО.. (АБ, ПАБ, ТС).. НАПРЕЖЕНИЕ В КМ ВКЛЮЧЕНО / ИЗКЛЮЧЕНО.

ВЛАКОВ ДИСПЕЧЕР".

При смяна на способа заповедта се дава от старши влаковия диспечер (ЗДС).

Чл. 274. Заповед за закриване на гранично междугарие, за промяна на способа за осигуряване на движението на влаковете, за ползване на пломбирани бутони за междугаровата блокировка и за изпращане на влак по неправилен път на съседни гари от две регионални звена "ОД" се дава от старши влаковия диспечер в регионално звено "ОД", в чийто район се намира междугарие.

Чл. 275. При регулиране на движението на влаковете влаковият диспечер има право:

1. при нарушен график за движението на влаковете да измени пунктовете на разминаване и надминаване на влаковете от 6-а до 14-а категория, а за тези от 1-ва до 5-а категория - с разрешение на поделение УДВК;

2. да намалява престоите на влаковете с разрешение на превозвача.

Чл. 276. Влаковият диспечер е длъжен основно да познава коловозното развитие и организацията на работата в гарите от участъка, който ръководи, профила на пътя.

Чл. 277. Влаковият диспечер осъществява връзките във възелните гари на закъснели пътнически влакове след писмено разпореждане от превозвача.

Чл. 278. Влаковият диспечер в участъка с диспечерска централизация освен общите задължения изпълнява и следното:

1. манипулира със стрелките и сигналите в гарите на централно управление посредством устройствата на централния пост;

2. разпорежда за прекратяване на маневрата в предвидените срокове;

3. след завършване на маневрата в гарите на централно управление разпорежда за осигуряване на вагоните от самопридвижване;

4. спазва плана за приемането на влаковете в гарите, като за спиращите пътнически влакове осигурява коловоз с перон, а за неспиращите - главния коловоз.

5. следи приемането и изпращането на влаковете в гарите и тяхното движение в междугарие, вземайки мерки за осигуряване безопасното им движение;

Чл. 279. Всички разпореждания, които влаковият диспечер дава до гарите и влаковия персонал, отнасящи се до осигуряване движението на влаковете и маневрената работа, се записват на записващо устройство. Записът се съхранява най-малко 10 денонощия.

Чл. 280. (1) При прекъсване на диспечерските връзки и другите телефонни връзки на гарите с влаковия диспечер дежурният ръководител движение прави бележка за това в книгите за ОТ и съобщенията (утвърдени от Генералния директор) и незабавно уведомява началника на гарата. В тези случаи началникът на гарата дава разрешение, чрез вписване в книгата за диспечерски заповеди на дежурните ръководители движение за:

1. късане на пломби по устройствата на ОТ;

2. за преминаване на друг способ за осигуряване движението на влаковете;

3. за разрешаване на планови прекъсвания на движението (прозорци).

(2) Длъжностното лице, което връща прозорец, изпълнява задълженията си съгласно чл. 228.

(3) По начина, описан в ал. 1 и 2, се разрешава да се работи до 24 часа след прекъсване на връзките.

Раздел II

Работа на диспечера по превозите на превозвача

Чл. 281. Диспечерът по превозите на превозвача отговаря за точното изпълнение на графика за движение на влаковете и "редовното окръжно" и е длъжен да:

1. ръководи и контролира работата на ръководителите от службата по превозите в гарите за навременното композиране на влаковете и спазване на плана за композиране на същите;

2. осигурява своевременно необходимото за движение на влаковете по график;

3. организира използването на тяговия подвижен състав и вагоните;

4. организира използването на превозните и маневрените бригади.

Чл. 282. (1) За осигуряване на връзките на закъснелите пътнически влакове във възелните гари отговаря превозвачът.

(2) Превозвачът е длъжен най-късно 30 минути преди часа на тръгване на влака, с който се прави връзка във възелната гара, да уведоми писмено влаковия диспечер за осъществяване на връзката.

(3) Начинът на взаимодействие между служителите на ДП НКЖИ и превозвача по осъществяването на връзките на закъснели пътнически влакове във възелни гари се регламентира със съвместна заповед.

ДЯЛ ПЕТИ

ОРГАНИЗАЦИЯ НА РАБОТАТА В ГАРИТЕ

Глава първа

ОСИГУРЯВАНЕ НА ВЛАКОВЕТЕ СЪС СПИРАЧНА МАСА

Раздел I

Общи положения

Чл. 283. (1) Всички влакове се осигуряват с необходима спирачна маса от начална до крайна гара изчислена по необходим спирачен процент, записан до номера на влака в табличната форма на графика за движение на влаковете или определен в документа за назначаване.

(2) Локалните товарни влакове и маневрените влакове се осигуряват с необходима спирачна маса за отделните междугария. Минималният необходим спирачен процент за отделните междугария, се дава в таблици с технически параметри и нормативи, а за работни и други влакове за технологични нужди - от управителя на железопътната инфраструктура.

(3) Необходимият спирачен процент е спирачният процент, определен с отчитане на ефективността на спирачните системи на подвижния състав и с изискванията на експлоатацията във вътрешно и международно движение на влаковете. Необходимите спирачни проценти за всяка категория влак се дават от превозвача ежегодно или за друг период от време и се посочват в таблици с технически параметри и нормативи.

Чл. 284. (1) Необходимата спирачна маса, която при внезапно задържане на автоматичната спирачка осигурява спирането на влака на определеното за дадено междугарие предсигнално спирачно разстояние, се изчислява по формулата:

$$B = \frac{m \cdot \lambda}{100}, \text{ където:}$$

B е необходимата спирачна маса на влака в тонове;

m - брутната маса на влака в тонове;

λ (ламбда) - необходимият спирачен процент, който представлява необходимата спирачна маса за спиране на 100 т маса от влака на определеното предсигнално спирачно разстояние.

(2) Отговорен за състоянието на спирачките е железопътното предприятие или управителя на железопътната инфраструктура за работни и други влакове за технологични нужди.

(3) Отговорен за осигуряването на влаковете с необходимата спирачна маса е извършващия пробата.

Чл. 285. (1) Предсигнално спирачно разстояние е разстоянието, в рамките на което влак, движещ се с допустима скорост по спирачка и осигурен с необходимата спирачна маса, трябва да спре, дори и при действие на най-неблагоприятни фактори в процеса на спиране.

(2) Предсигналните спирачни разстояния за нормалните жп линии са 1500, 1200, 1000 и 700 м, а за теснопътните - 400 м. Предсигналните спирачни разстояния за междугарията се дават в таблица V на "Таблицы с технически параметри и нормативи", приложение към графика за движение на влаковете.

Чл. 286. (1) Спирачен път е разстоянието, което един влак изминава от момента на задействане на спирачката в режим „бързо спиране“ до окончателното му спиране.

(2) Спирачният път задължително не надвишава предсигналното спирачно разстояние за даденото междугарие.

Чл. 287. (1) По необходимия спирачен процент, меродавните наклони по спирачка, режима на спирачката и предсигналните спирачни разстояния се определят допустимите скорости по спирачка за отделните междугария.

(2) Меродавните наклони по спирачка са определени за всички

междугария и са дадени в таблица съгласно Приложение № 4 на настоящите Правила.

Чл. 288. (1) Наличната спирачна маса на един влак е сумата от спирачните маси на отделните вагони в състава на влака, които имат изправни и включени спирачни системи.

(2) Спирачните маси на пътническите вагони са отбелязани върху табелите на режимните обръщатели на автоматичната спирачка или върху рамата на вагона.

(3) Спирачните маси на товарните вагони са отбелязани върху товарообръщателните табели или с шаблон върху рамата на вагона.

(4) Ако спирачните маси на някои вагони не са отбелязани или са нечетливи, те се определят, както следва:

1. за пътнически вагони:

а) при положение на режимния обръщател "бърз влак" - режим "R" - 1,5 от тарата на вагона;

б) при положение на режимните обръщатели "пътн. влак" - режим "P" - тарата на вагона;

в) при положение на режимните обръщатели "товарен влак" - режим "G" - 0,8 от тарата на вагона;

г) за вагони за междурелсие 1520 мм, не носещи знака RIC и чиято спирачна система има само режим "P" - 0,9 от тарата на вагона;

2. за товарните вагони:

а) при положение на режимните товарообръщатели "празен вагон" - 0,8 от тарата на вагона;

б) при положение на режимните товарообръщатели "натоварен вагон" - 0,5 от брутната маса на вагона;

в) при вагони с автоматично безстепенно регулиране на спирачната сила (GP-A) за спирачна маса се взема:

аа) при празен вагон - тарата на вагона;

бб) при натоварен вагон - 0,7 от брутната маса на вагона;

г) при използване на ръчната спирачка - 20 т.

Чл. 289. (1) Един влак се счита за осигурен със спирачна маса, когато наличната е равна или по-голяма от необходимата спирачна маса.

(2) Служебната маса на локомотивите, в работно състояние, не се включва към масата на влака.

(3) Спирачната маса на локомотивите обслужващи влаковете не се включва към наличната спирачна маса на влака.

(4) Изолираните локомотиви движещи се в междугарията трябва да са с режимен обръщател в позиция осигуряваща режим на бързодействаща автоматична спирачка.

Раздел II

Подготовка на автоматичните спиращки за проба

Чл. 290. (1) Подготовката на автоматичните спиращки на влаковете за извършване на проба е отговорност на извършващия пробата.

(2) Извършващият пробата иска писмено разрешение за започването на пробата от дежурния ръководител движение. Искането и разрешението на дежурния ръководител движение се записват в определен дневник (при дежурния ръководител и при извършващия пробата) със следната телефонограма:

„Дата.... час... мин.... от... до... разрешете извършването на пълна проба на влак №.... на коловоз№..... подпис.“

След извършване на охрана на коловоза, дежурния ръководител движение разрешава извършването на пробата със следната телефонограма:

„Дата... час... мин... от... до... разрешавам извършването на пълна проба на влак №... на коловоз.... №.... подпис.“

В случаите, когато пълната проба ще се извършва на пристигащ влак (по смисъла на чл. 294, ал. 1, т. 3 и т. 4) и когато технологичният процес изисква пробата да се извърши веднага след изслушването на влака, искането и разрешението се записват преди пристигането на влака. Краят на пробата се удостоверява от извършващия пробата с вписване в определените дневници - при дежурния ръководител движение и извършващия пробата, със следната телефонограма:

„Дата... час... мин... от... до... пълна проба на влак № ... на коловоз.... завършени на час.... мин.... №.... подпис.“

Същият час се записва в удостоверението за спиращна маса, на бялото поле над „извършил пробата“.

(3) Забранява се допълнителното включване на вагони във влака и извършването на маневра с него след предаването му за технически преглед, подготовка и проба на автоматичната спиращка на влака.

(4) Разрешава се извършване на маневра за изваждане на повредени или погрешно включени вагони само след приключване на технологичния процес по технически преглед, подготовка и проба на автоматичната спиращка на влака, за което извършващия пробата уведомява дежурния ръководител движение срещу подпис или с телефонограма.

(5) Забранено е извършването на маневра на коловоза, на който се извършва технически преглед, подготовка и проба на автоматичната спиращка на влак.

(6) В гари определени от поделение УДВК реда и начина за предаване и приемане на влаковете за технически преглед, подготовка и проба на автоматичната спиращка на влака се определят с допълнителни съвместни инструкции с железопътните предприятия.

Раздел IV

Проби на автоматичните спирачки

Чл. 291. Проби на спирачките са технологичните операции, чрез които се проверява и установява изправността на автоматичните спирачки на влака.

Чл. 292. На автоматичните спирачки се извършват проби, определени в чл. 242 (1) на Наредба № 58, по ред определен от железопътното предприятие или от Генерален директор на ДП НКЖИ (на работни и други влакове за технологични нужди по железопътната инфраструктура и на влакове на строителните и ремонтните предприятия).

1. Проба А (пълна проба);
2. Проба В (частична проба);
3. Проба D (съкратена проба);
4. Топла проба.

Раздел V

Проба А (пълна проба)

Чл. 293. Целта на проба А е да се установи осигурен ли е влакът с необходимата спирачна маса., като се провери:

1. изправността на автоматичните спирачки на вагоните, чиито спирачни маси ще се вземат при изчисляване на наличната спирачна маса на влака;
2. автоматичните спирачки, които поради неизправност трябва да се изолират.

Чл. 294. (1) Проба А се извършва:

1. на всички влакове в началната за движението им гара;
2. на всички мотрисни влакове преди излизане от депо или екипировъчен пункт; (в този случай в началната гара не се извършва проба А и удостоверението за спирачната маса се издава за първия обслужван влак и е валидно за всички обслужвани влакове до края на денонощието или до пристигане на последния обслужван влак в крайната гара);
3. на товарните влакове, когато им предстои пътуване по голямо и продължително надолнище от профилни гари определени в чл. 308;
4. на всички товарни влакове, които са претърпели промяна на състава си, през време на пътуването от гарата на композирането до профилната гара включително, без извършване на Проба А на целия влак след последната промяна от профилни гари определени в чл. 309;
5. на вагоните, които се включват от посредна гара; при прикачване на група вагони към международни, експресни, бързи или пътнически влакове се разрешава предварително да се извърши проба А, но не по-рано от 30 мин. преди пристигането на влака;
6. по искане на локомотивния машинист при изпуснат влак, преминаване на затворен светофор (семафор) и закриване на предна дистанция;
7. когато машиниста се усъмни в осигуряването на влака със спирачна

маса;

8. когато влакът престои повече от един час и външната температура е равна или по-ниска от минус 10°C;

9. при промяна на режимите на автоматичната влакова спирачка.

(2) На пътнически влакове, (с изключение на мотрисните влакове), които не променят състава си и обслужват няколко влака с различни номера, с престой в крайни гари до 60 минути, Проба А се извършва само за първия обслужван влак; в този случай издаденото удостоверение за спирачната маса на влака, от първата начална гара, е валидно до приключване на движението за денонощието или до пристигане на последния обслужван влак в крайната гара, без да се вписват новите номера на влаковете.

(3) За всяка извършена проба А на спирачките на един влак или група вагони и при всяка промяна на състава му се издава удостоверение за спирачна маса.

(4) Длъжностното лице, попълнило удостоверението за спирачната маса го подписва и предава на дежурния ръководител движение, непосредствено преди заминаване на влака. Дежурният ръководител движение проверява дали наличната спирачна маса е по-голяма или равна на необходимата спирачна маса на влака. Ако това условие е изпълнено, той се подписва в долната лява страна на лицевата част, предава първия екземпляр на началника на влака (старши кондуктора, маневриста). Ако няма превозна бригада, дежурният ръководител движение предава удостоверението за спирачната маса заедно с останалите влакови документи на машиниста.

(5) При смяна на локомотив или локомотивна бригада удостоверението за спирачна маса се предава между машинистите. Когато новата локомотивна бригада не е в гарата и когато няма представител на превозвача, удостоверението за спирачната маса се предава на дежурния ръководител движение, който го съхранява до идването на новата смяна.

(6) Удостоверението за спирачната маса на мотрисни влакове с безстепенно автоматично товарозависимо спиране (товар от пътници) и компютърно тестване и управление на спирачната система, изготвено съгласно чл. 243 ал. 4 на Наредба № 58, на хартиен носител се предават преди тръгване на влака на дежурен ръководител движение. Дежурният ръководител проверява записа за изправност на спирачката и ако това условие е изпълнено, той се подписва в долната лява страна на лицевата част.

(7) При движение на влак съставен от два или повече мотрисни влака, всички удостоверения за спирачната маса се съхраняват от машиниста, който ще командва автоматичната влакова спирачка на целия влак. Общо удостоверение за спирачната маса на целия влак не се изготвя.

(8) Когато влака е с електронно ВП, начинът на предаване за проверка от дежурен ръководител движение, се определя в двустранна инструкция между железопътното предприятие и ДП НКЖИ.

(9) От стрелка на междугарие до първата попътна гара влаковете се осигуряват със спирачна маса съгласно разпоредбите на чл.284, ал1 от настоящите правила. Длъжностното лице с правоспособност за извършване на

проба А, след извършване на пробата попълва удостоверението за спирачната маса без същото да се подписва от дежурен ръководител движение. До първата попътна гара влакът се движи със скорост до 40 км/ч, освен ако няма други фактори, ограничаващи скоростта, където се проверява и подписва от дежурен ръководител. По същия начин се постъпва и при заминаване на влак от прилежащ гаров район до обслужващата го гара.

Чл. 295. При извършването на проба А участват:

1. длъжностно лице с право за извършване на проба А.
2. машинистът на тяговия подвижен състав, който ще командва спирачките на влака;
3. дежурният ръководител движение.

Чл. 296. Участващите в пълната проба извършват:

1. извършващият пробата - всички манипулации със спирачките на вагоните от влака, поставя ръчките на режимните обръщатели на автоматичната влакова спирачка в съответното положение, подава необходимите сигнали, пресмята необходимата и наличната спирачна маса и съставя удостоверение за спирачната маса на влака;

2. машинистът - всички манипулации със спирачните уреди на тяговия подвижен състав, наблюдава извършващия пробата на автоматичните спирачки и изпълнява подаваните от него сигнали и лично манипулира с кран-машиниста;

3. дежурният ръководител движение - след извършване на пробата проверява дали необходимата спирачна маса е по-малка или равна от вписаната налична спирачна маса на влака в удостоверението за спирачна маса на влака, а за влакови състави с безстепенно автоматично товарозависимо спиране и компютърно тестване, проверява запис за изправност на спирачката.

Раздел VI

Проба В (частична проба)

Чл. 297. (1) Целта на проба В е да се установи съответствието на данните на гърба на удостоверението за спирачната маса на влака, с действителното състояние на автоматичната влакова спирачка по време на извършване на пробата.

(2) За всяка извършена Проба В се прави бележка на гърба на удостоверението за спирачната маса на влака;

(3) Проба В представлява проверка на описаните на гърба на удостоверението за спирачната маса на влака номера на вагони и спирачни маси. За установяване на изправността на автоматичните спирачки се извършва само визуален контрол на положението на калодките и показанията на сигнализаторите в зависимост от подадените сигнали „задръж спирачката” и „разхлаби спирачката”.

Чл. 298. Проба В се извършва в следните случаи:

1. На състав, на който е направена предварително проба А и влаковият

локомотив се прикачи след повече от 120 мин. след края на пробата (след извършване на проба В се прави и проба D);

2. когато е извършена маневра със състава след приключването на проба А;

3. Когато влакът заминава след края на дежурството на извършилия проба А;

4. При отвозване на влак, който не е претърпял промяна в състава си и е престоял в гара повече от 60 минути без локомотив или с локомотив в неработно състояние;

5. на всеки вагон, на който принудително е разхлабена спирачката, чрез разхлабителния вентил (издърпване на разхлабителния тел); в този случай след принудителното разхлабване на спирачката ГВП се зарежда с предписаното работно налягане и се изчакват минимум 3 мин. преди да започне пробата.

Чл. 299. Проба В се извършва от длъжностни лица с право да извършват проба А.

Раздел VII

Съкратена проба (проба D)

Чл. 300. Целта на проба D е да се провери целостта и проходимостта на ГВП на влака от кран-машиниста до последния вагон и обратно и дали автоматичната спирачка на последния вагон е включена и изправна.

Чл. 301. Проба D се извършва в следните случаи:

1. при всяко нарушаване целостта на главния въздухопровод на влака;

2. при заминаване на влак от профилни гари, от които започва голямо надолнище, определени в чл. №№ 307, 310 и 311;

3. при прикачване на влаковия локомотив към влак, на който предварително е направена проба А; в този случай предварително се продухват главните въздушни резервоари (не се отнася за локомотиви с автоматично продухване на ГВР) и спирачния съединителен ръкав на локомотива и се проверява плътността на локомотива и влака;

4. при прикачване и откачване на помощен локомотив начело и при прикачване на помощен локомотив като бутащ;

5. преди тръгване на влак след престой повече от 20 мин. без промяна на състава от гара или от междугарие (при невъзможност за извършване на проба D в междугарие, същата се извършва в първата попътна гара);

6. при смяна на влаковия локомотив или командните пултове на локомотиви или мотрисни влакове; при смяна на влаковия локомотив предварително се продухват главните въздушни резервоари (не се отнася за локомотив с автоматично продухване на ГВР) и спирачният съединителен ръкав на локомотива;

7. при смяна на локомотивната бригада;

8. след съединяването на частите на влак, на които предварително е извършена проба А;

9. на всички категории пътнически влакове от начална гара, обслужвани с мотрисни влакове;

10. на всички категории пътнически влакове, (с изключение на мотрисните влакове), които не променят състава си и след престой в междинни или крайни гари до 60 мин. продължават движението си в същото, обратно или друго направление под други номера;

Раздел VIII Топла проба

Чл. 302. Топла проба е начин за установяване ефективността на обслужваните спирачки на влака, чрез определяне степента на нагряване на фрикционните възли калодка-колело или спирачен диск-накладка.

Чл. 303. Топлата проба се извършва в следните случаи:

1. при изпуснат влак;
2. при подминаване на затворен светофор от влак, който се е движил в продължително надолнище в спирачен режим за регулиране на скоростта;
3. при закрыта предна дистанция от влак, който се е движил в продължително надолнище в спирачен режим за регулиране на скоростта при влизане в гара;
4. при съмнение на локомотивния машинист в ефективното действие на автоматичната спирачка на влака.

Раздел IX

Проба на ръчните спирачки. Осигуряване на влаковете и вагоните против самопридвижване.

Чл. 304. Редът за извършване на проба на ръчните спирачки се определя от железопътното предприятие в рамките на неговата СУБ.

Чл. 305. Намиращите се в експлоатационните пунктове и в индустриалните железопътни клонове вагони и влакови състави без локомотив или с локомотив, който не може да командва автоматичната спирачка на състава, се осигуряват от самопридвижване

Чл. 306. (1) Осигуряването срещу самопридвижване на товарни и смесени състави без локомотив или с локомотив, който не може да командва автоматичната спирачка на състава, се осъществява чрез затягане на ръчни спирачки и поставяне на релсови спирателни обувки. Общият брой на осите със затегнати ръчни спирачки и под които са поставени релсови спирателни обувки зависи от наклона на железния път и броя на осите на състава и се определя по таблицата съгласно Приложение № 3 от настоящите Правила.

(2) Когато влаковият локомотив не е в състояние да командва автоматичната спирачка на влака и броят на ръчните спирачки в състава и наличните спирателни обувки са недостатъчни за осигуряване на влака срещу

самопридвижване, се изпраща помощен локомотив, който да командва автоматичната спирачка на влака.

Раздел X

Профилни гари, в които се извършват проби на спирачките

Чл. 307. Проба D на спиращите пътнически влакове се извършва в следните гари:

- Драгоман - към Калотина и Алдомировци;
- Вакарел - към Веринско и Елин Пелин;
- Ихтиман - към Костенец;
- Пордим - към Плевен;
- Славяново - към Стражица;
- Борово - към Морунница;
- Кръстец - към Радунци и Плачковци;
- Самуил - към Висока поляна и Разград;
- Мост - към Кърджали и Хасково;
- Владая - към Горна баня и Драгичево;
- Враца - към Бели извор и Руска Бяла;
- Орешец - към Димово;
- Добрич - към Вълчи дол;
- Аврамово - към Якоруда и Цветино;
- Костандово - към Долене.

Чл. 308. Проба A на спирачките се извършва на всички товарните влакове, след заминаване от гарата на композирането им, в следните гари:

- Славяново – към Стражица;
- Кръстец – към Радунци и Плачковци.

Чл. 309. (1) Проба A на спирачките се извършва на всички товарни влакове, които са претърпели промяна на състава си, през време на пътуването от гарата на композирането до профилната гара включително, когато не е извършена Проба A на целия влак, след последната промяна, в следните гари:

- Драгоман - към Калотина и Алдомировци;
- Вакарел - към Елин Пелин и Веринско;
- Борово - към Морунница;
- Мост - към Кърджали и Хасково;
- Владая - към Горна баня;
- Орешец - към Димово;
- Аврамово - към Якоруда и Цветино;
- Костандово - към Долене.

(2) На всички останали товарни влакове се извършва Проба D.

Чл. 310. (1) Проба D на спиращите товарни влакове се извършва в следните гари:

- Ихтиман - към Костенец;
- Телиш - към Червен бряг;

- Плевен - към Пордим;
- Орешец - към Дреновец.

(2) Разрешава се товарните влакове да преминат без спиране през гарите по ал. 1 при условие, че влаковият диспечер е уведомен че е извършена Проба D в предшестващата гара, където влакът за последен път е спрял.

Чл. 311. (1) Проба D на всички товарни влакове се извършва в следните гари:

- Вакарел - към Веринско;
- Пордим - към Плевен;
- Змейово - към Ст. Загора и Тулово;
- Делян - към Дяково;
- Враца - към Бели извор и Руска Бяла;
- Медковец - към Брусарци;
- Срацимир - към Димово и Видбол;
- Самуил - към Висока поляна и Разград;
- Добрич - към Вълчи дол;

(2) Локомотивните машинисти при заминаване на товарен влак от профилна гара задължително извършват проверка на ефективността на влаковата спирачка при температура по-ниска от минус 10 °С.

Раздел XI Общи разпоредби

Чл. 312. При обслужване на влак от два или повече локомотива спирачката на влака се командва от машиниста на водещия локомотив, като удостоверението за спирачна маса се предава на него.

Чл. 313. Локомотивните машинисти на всички категории влакове задължително извършват проверка на ефективността на влаковата спирачка в следните случаи:

1. при заминаване на влак от начална профилна гара определена в чл. чл. 307, 310 и 311;
2. при движение на влака и температура по-ниска от минус 10° С, когато не се използва автоматичната влакова спирачка повече от 30 мин.

Глава втора ИЗПРАЩАНЕ НА ВЛАКОВЕТЕ

Раздел I Общи положения

Чл. 314. Влак се смята подготвен за изпращане, когато отговаря на следните условия:

1. композиран е правилно;

2. извършен му е технически и търговски преглед;
3. прикачен му е влаковият локомотив (и помощните локомотиви - когато това се налага);
4. осигурен е с необходимата спирачна маса;
5. снабден е с необходимите влакови и превозни документи;
6. редовно е сигнализиран;
7. намира се на отправен коловоз.

Чл. 315. (1) Влакът е готов за изпращане, когато са изпълнени условията по чл. 314 и влаковите и превозните документи са предоставени от железопътното предприятие на дежурния ръководител движение в гарата, включително копие от натурния лист на хартиен или на електронен носител. Дежурният ръководител движение по служебен път предоставя на дежурния влаков диспечер на участъка натурния лист.

(2) В граничните гари задължително трябва да е получено и съответното разрешение от компетентните органи съгласно действащите инструкции и споразумения.

Чл. 316. (1) Превозвача отговаря за: правилното скачване на вагоните, затварянето на вратите им, затварянето на люковете и подовите клапи, изправността на ръчните спирачки и приспособленията за внезапно спиране на вагоните, правилното укрепване и разпределяне на товарите, техническото състояние на вагоните включени във влака и сигнализирането му.

(2) Превозната бригада, когато има такава, приема влака в определеното по технологическия процес време и съгласно графика за движение на влаковете.

(3) Когато влакът е без превозна бригада, влаковите документи се предават на машиниста от дежурния ръководител движение.

Чл. 317. (1) Не се разрешава влак, който вози пътници, да заминава от гара или спирка по-рано от часа на тръгването му, както и да пристига в съседната гара по-рано от 3 мин. от часа на пристигането му, определено в графика за движение на влаковете. Това се отнася само за влаковете, които спират за обслужване на пътници.

(2) От спирка пътнически влак заминава само след като машинистът е получил заповед за заминаване от ръководителя на превозната бригада съгласно чл. 319.

(3) Заминаването и движението на товарен влак от начална гара, преди определеното по график време се разрешава след писмено искане от превозвача и разрешение от ДП НКЖИ при условие, че с това не се нарушават технологичните процеси и не се пречи на движението на другите влакове в участъка и даваните прозорци за ремонт на железопътната инфраструктура. Разрешението се дава от ЗДС на региона, в който е началната гара. Искането, превозвача представя пред ЗДС най-малко 60 минути преди искания час на заминаване. ЗДС уведомява експлоатационните пунктове и заинтересованите служби най-малко 30 минути преди определения за заминаване час.

Чл. 318. (1) Не се допуска заминаване на влак на междугарие без разрешение или без връчена писмена заповед за движение при специални

условия.

(2) Разрешение за заминаване на влак от гара са разрешаващото показание на изходния светофор (семафор) и заповед за заминаване, дадена лично от дежурния ръководител движение със заповеден диск или сигнално фенерче.

(3) От гари, включени в диспечерска централизация, и от гари и разделни постове, определени със заповед на Генералния директор, влаковете заминават само по разрешаващите показания на изходния светофор. Тези гари се указват в съответните „Таблицы с технически параметри и нормативи” към книжки-разписания.

(4) В гари без изходен светофор разрешение за заминаване на влака е заповедта, дадена лично от дежурния ръководител движение със заповеден диск или сигнално фенерче.

(5) В случаите по ал. 4, когато влакът е с превозна бригада, той заминава при дадено разрешаващо показание на изходния светофор след получаване на сигнал за готовността на влака от ръководителя на превозната бригада съгласно чл.398, ал. 1 от Наредба № 58.

(6) Разделните постове с автоматично действие се преминават по показанията на ограждащите ги светофори. Тези разделни постове се указват в „Таблицы с технически параметри и нормативи”.

(7) В случаите по ал. 3 и 6, когато показанията на изходния светофор не се виждат поради намалена видимост, на машиниста се разрешава да придвижи влака с намалена скорост до сигнала, след което изпълнява показанията му. За влакове с превозна бригада се прилага чл. 399, ал. 1 от Наредба № 58.

Чл. 319. В гари, от които влаковете заминават по разрешаващо показание на изходния светофор, и влакът е с превозна бригада, той заминава при дадено разрешаващо показание и заповед от началника на влака.

Чл. 320. (1) Преди да изпрати влак, дежурният ръководител движение е длъжен да провери и се убеди, че междугарието към съседната гара е свободно и че е получил съгласие от дежурния ръководител движение в тази гара за приемането на влака.

(2) Дежурният ръководител движение е длъжен лично или чрез дежурните постови стрелочници да нареди за прекратяване на маневра, ако се налага, проверка на дистанции, подготовка на маршрута, заключване на стрелките и да нареди на прелезите.

Чл. 321. (1) Прелезопазачите на охраняемите прелези, намиращи се на междугарието, свързани със специален телефон със съседните гари, се уведомяват от дежурния ръководител движение в гарата, която изпраща влака, най-малко 3 мин. преди заминаването на влака със следната телефонограма:

"ОТ ГАРА ДО ПРЕЛЕЗ ЧАС МИН
ВЛАК ЗАМИНАВА ОТ ГАРА НА ЧАС МИН

.....

№ ПОДПИС".

(2) След записване на телефонограмата в дневника прелезопазачът повтаря текста и дава квитанционен номер, спира движението през прелеза и

спуска бариерите 5 мин. преди преминаването на влака. Когато времепътуването на най-бързия влак до прелеза е по-малко от 5 мин., прелезопазачът дава квитанционен номер, след като е спуснал бариерите.

(3) В случай, че дежурният прелезопазач не се обади на дежурния ръководител движение, последният изпраща влака, като преди отваряне на изходния светофор връчва писмено предупреждение (заповед за движение при специални условия) за многократно подаване на сигнал "внимание" и за намаляване скоростта пред прелеза до 15 км/ч с готовност за спиране при видимо препятствие.

(4) За прелезите в район на гарата, съоръжени с електрическа бариера, при повреда на прелезното устройство дежурният ръководител движение използва изолиращия бутон на прелезното устройство, за всеки влак поотделно и го оставя разпломбиран по време на повредата, като при преминаване на железопътно возило през прелеза, стрелочникът се намира на прелеза и го охранява; когато, стрелочникът участва в нареждането на маршрута с осигурителна техника, той не остава на прелеза, а се прибира в поста, след като го е охранил.

(5) Редът за уведомяване на прелезопазачите, когато на влаковете се дават бутащи локомотиви неприкачени към влака или се изпращат работни влакове до определено място на междугарието с връщане обратно, както и при движение на влакове с разграничение по време, се определя с инструкция за обслужване на всеки прелез, одобрена от Генералния директор, която се прилага към технологиите на експлоатационните пунктове, ограждащи междугарието.

(6) Прелезопазачите на охраняемите прелези намиращи се на междугарието, се уведомяват от дежурния ръководител с телефонограма и в случаите, когато влак спре и престоява в междугарието по повреда на ПЖПС и други причини (повреда ж път, свличане на скална маса, повреда КМ, пожар), с цел прелезопазача да пропусне моторните превозни средства през прелеза, до отстраняването на тези причини.

(7) След като осигури движението на влака през прелеза съгласно разпоредбите на ал.1, дежурният ръководител движение уведомява устно прелезопазача за действителния час на заминаване на влака от гарата. Когато в междугарие има повече от един охраняем прелез с прелезопазач, след преминаване на влака през прелеза, прелезопазачът уведомява устно следващият прелез по посока движението на влака за действителния час на преминаването му през прелеза.

Чл. 322. За движението на влаковете по неправилен и необичаен път или при многопътни жп линии прелезопазачите се уведомяват съгласно чл. 321, като към телефонограмата се добавя:

"... ПО ПЪТ №

Чл. 323. Дежурният ръководител движение, след като провери и се убеди, че дадените от него заповеди са правилно изпълнени и че лично извършените от него действия с централизацията са правилни и влакът е готов за изпращане, предава документите на началник влака (старши кондуктора,

маневриста), ако има такъв, или на машиниста лично или чрез ръководител движение второ лице и отваря изходния светофор (нарежда за отварянето му).

Чл. 324. (1) Изходният светофор за заминаване на влак се отваря лично от дежурния ръководител движение първо лице или по негово разпореждане от дежурния постови стрелочник или от влаковия диспечер на участък с ДЦ.

(2) В гари, където дежурят повече от един ръководител движение, влаковете могат да се изпращат от второто лице по нареждане на дежурния ръководител движение първо лице, както следва:

1. по устно нареждане, предадено непосредствено на второто лице;

2. писмено с телефонограма:

"ЧАС МИН ВЛАК ДА ЗАМИНЕ ОТ КОЛОВОЗ № ПОДПИС",

разменена между дежурните ръководители движение първо и второ лице;

3. чрез отваряне на изходния светофор.

(3) Посочените в т. 2 и 3 начини се прилагат, когато второто лице дежурен ръководител движение е заминал към влака, преди да е получено съгласие от съседната гара за приемането му. По същия начин се постъпва и когато работното място на второто лице е отдалечено от работното място на дежурния ръководител движение първо лице.

Чл. 325. (1) Дежурният ръководител движение дава заповед за заминаване на влак на локомотивния машинист от такова място, откъдето локомотивната бригада може добре да възприеме заповедта за заминаването на влака. Това място се записва в технологията за работа на експлоатационния пункт.

(2) В гари с групов изходен светофор и в гари без изходен светофор, когато има готови за заминаване в едно направление повече от един влак, дежурният ръководител движение изпраща влака, който ще замине пръв, като подава заповед за заминаване до локомотива на този влак.

Чл. 326. (1) При невъзможност да се отвори разрешаващо показание на изходния светофор в гари, които са съоръжени с поканителен сигнал на изходния светофор, влаковете заминават само по разрешаващото показание на поканителния сигнал без връчване на заповед за движение при специални условия и без изпращането им с ръчен сигнал от дежурния ръководител движение. Това се отнася за гари на единични жп линии, за гари на двупътни жп линии с обезличено движение на влаковете и за гари на двойни жп линии със специализирано движение, за които пътят на изпращане се явява правилен. Преди да отвори поканителния сигнал, дежурният ръководител движение задължително преминава на телефонен способ за осигуряване движението на влака и прекратява всякакво движение на возила в съответната гърловина.

(2) При невъзможност да се отвори разрешаващо показание на проходен светофор в разделни постове, съоръжени с поканителен сигнал на проходния светофор, влаковете преминават само по разрешаващото показание на поканителния сигнал без връчване на заповед за движение при специални условия и без подаване на ръчен сигнал от дежурния ръководител движение. При разделните постове на двойни жп линии без стрелково развитие със

специализирано движение и съоръжени с проходни светофори и по двата пътя влакът, движещ се по неправилен път, преминава по показанията на поканителния сигнал, като заповедта за движение при специални условия му се връчва от гарата, предхождаща разделния пост, която предписва условията за приемане в следващата гара.

(3) Когато разделният пост на двойна жп линия не е съоръжен с проходни светофори по неправилен път, влакът преминава през поста по неправилен път по условията, предписани в заповед за движение при специални условия от изпращащата гара и подаден сигнал от дежурния ръководител движение на разделния пост със заповедния диск или сигнално фенерче. В заповедта за движение при специални условия изпращащата гара предписва и условията за приемане на влака в гарата след разделния пост.

Чл. 327. (1) Дежурният ръководител движение следи за правилното излизане на влака от гарата, а локомотивната и превозната бригада през това време следят за евентуално подадените им сигнали от гарови работници, до излизането на влака от изходните стрелки.

(2) При едновременно заминаване на два влака дежурният ръководител движение дава заповед на единия и след тръгването му веднага се отправя за изпращането на другия влак, след което застава на такова място, откъдето най-добре може да следи за тяхното заминаване.

(3) В гари без централизация на стрелките или с централизация с местно обръщане и контролно заключване на стрелките, но с постоянно обслужвани стрелкови постове, както и в гари с гарови блокировки с изпълнителни апарати дежурният ръководител движение следи за редовното излизане на влака до преминаване на последния му вагон покрай него. Дежурният ръководител движение първо лице не предприема действия с централния апарат, докато не получи устен доклад от постовия стрелочник, че влакът е излязъл цял, а ако няма такъв - от дежурния ръководител движение второ лице.

(4) В гари, съоръжени с гарова централизация или РУКЗ с постоянно обслужвани стрелкови постове, при преминаване на влак постовият стрелочник застава в поста. В останалите гари постовият стрелочник застава пред поста, а за гари без телефонна връзка с постове от страна на приемното здание, откъдето следи състоянието на влака (сигнализиране, явно видими повреди на подвижния състав, разместен товар и др.).

(5) Когато гарата се обслужва от един постови стрелочник, той изпълнява разпорежданията на дежурния ръководител движение.

Чл. 328. (1) При излизане на влак от гара, при еднопътен участък и двупътен участък, в който и двата пътя са съоръжени с предупредителни и входни светофори, локомотивната бригада е длъжна да следи за показанията на входния и предупредителния светофор за насрещно движение и да спазва следното:

1. в случаите, когато на входния светофор свети разрешаващо показание или е даден поканителен сигнал, незабавно да спре влака и да започне да подава сигнал "обща тревога", за да обърне внимание на персонала на евентуално идващ насреща влак и на гаровите служители; член от локомотивната бригада

(за влакове без превозна бригада) незабавно се отправя със сигнални принадлежности за охрана на влака от страна на междугарието; за влакове с превозна бригада, охраната от към междугарието се осигурява от член на превозната бригада; ако локомотивът се обслужва само от машинист, охрана не се предприема, но не се спира подаването на сигнала "обща тревога" до изясняване на причините;

а) когато последният вагон не е излязъл от стрелките и влакът е с превозна бригада, се предприема незабавно връщане на влака с придружител на челния вагон и скорост до 5 км/ч за указания от дежурният ръководител движение в гарата.

б) когато последният вагон е излязъл от стрелките, се чакат указания от дежурният ръководител движение в гарата.

2. в случаите, когато предупредителният светофор дава показание, че входният светофор е отворен, незабавно да спре влака за установяване по безспорен начин показанията на входния светофор; ако той е затворен, влакът продължава движението си към съседната гара:

а) в случай, че входният светофор не се вижда, изпраща се член на локомотивната бригада към междугарието за охрана, а влакът се връща назад до установяване видимост на входния светофор, но така, че сигналният вагон да не преминава зад входния светофор; когато влакът се движи без превозна бригада и при условия, че няма прелези, в зависимост от дължината на влака машинистът преценява връщането му с оглед сигналният вагон да се установи най-много пред входния светофор;

б) в случай, че след връщането на влака входният светофор не се вижда, машинистът подава сигнал "обща тревога" и чака устно уведомяване от гаров работник;

в) в случаите по букви "а" и "б" началникът на влака (старши кондукторът, маневристът) или машинистът прави бележка в придружителния лист (пътния лист) и уведомява за това дежурния ръководител движение в следващата гара;

3. в случаите, когато входният светофор е неосветен и поканителният сигнал е загасен, да продължи движението на влака без спиране.

(2) Когато профилът на пътя не позволява връщането на влака в гарата, след спиране той се охранява съгласно ал. 1, т. 1.

(3) Когато на дежурния ръководител движение се наложи да спре и върне заминал от гарата влак, той отваря или разпорежда за отварянето на поканителния сигнал на входния светофор. Ако влакът напусне гарата и не спре, дежурния ръководител движение отваря или разпорежда за отварянето на входния и предупредителния светофори. По-нататъшното придвижване на влака се извършва по реда, указан в ал. 1. Това не се отнася за гари, където се работи по условията на чл. 334.

Раздел II

Изпращане на влак от гара с централизация на стрелките

Чл. 329. В гари, където стрелките се обръщат на място, а се заключват от дежурния ръководител движение, устно по телефона той нарежда на постовия стрелочник за подготовка на стрелките.

Чл. 330. В гари с изпълнителен апарат в стрелковите постове дежурният ръководител движение устно уведомява постовия стрелочник от кой коловоз ще заmine влакът и нарежда за заминаването му с разпоредителния апарат. В тези гари и в гари, посочени в чл. 331, ако се наложи извършване на маневра след заминаване на влак, тя може да се разреши предварително устно от дежурния ръководител движение чрез постовите стрелочници.

Чл. 331. Когато заминаващият влак ще премине през стрелки, заключени с апарата на централизацията, и стрелки с ръчни ключалки, без да имат зависимост с показанията на изходния светофор, дежурният ръководител движение устно нарежда за заминаването на влака, а стрелочникът писмено докладва за подготовката и заключването на нецентрализираните стрелки съгласно чл. 334.

Чл. 332. Когато стрелките се обръщат и заключват от дежурния ръководител движение, той разпорежда или лично прекратява маневрата и извършва всички действия с централизацията за подготовка на маршрута за заминаващия влак.

Чл. 333. (1) При невъзможност да се отвори изходният светофор поради повреда в ОТ, но стрелките и ВИ участващи (охраняващи) в маршрута имат електрически контрол, подготовката и електрическото заключване на стрелки и ВИ, участващи (охраняващи) в маршрута се извършва чрез централизацията, а на влаковия персонал се връчва писмена заповед за движение при специални условия, че влакът ще заmine при затворен изходен светофор.

(2) При загуба на контрол на стрелка (стрелки) или ВИ по маршрута за подготовката и заключването им се разменят писмени телефонограми с постовия стрелочник, след което на влаковия персонал се връчва заповед за движение при специални условия и заминаване при затворен или неосветен изходен светофор.

(3) При повредена централизация влаковете заминават като в гара без централизация на стрелките и на влаковия персонал се връчва заповед за движение при специални условия за заминаване при затворен или неосветен изходен светофор.

Раздел III

Изпращане на влак от гара без централизация на стрелките и с телефонна връзка със стрелковите постове

Чл. 334. (1) Дежурният ръководител движение извиква по телефона едновременно всички постови стрелочници първи лица, на които устно нарежда

за заминаване на влак. Това нареждане се повтаря от постовия стрелочник, от страната на който ще заmine влакът.

(2) След получаване на нареждането стрелочникът от страна на заминаващия влак прекратява маневрата (ако това се налага), проверява дистанциите, подготвя и заключва стрелките за коловоза, от който ще заmine влакът, а също и тези, които охраняват маршрута му, и поставя ключовете на определеното табло. Постовите стрелочници от противоположната страна прекратяват маневрата (ако това се налага) или уведомяват ръководителя на маневрата за заминаването на влака (когато маневрата не трябва да се прекратява).

(3) По нареждане на постовите стрелочници първи лица действията по ал. 2 се изпълняват и от втори лица (ако има такива), които устно докладват за изпълнението на първото лице и му предават ключовете.

(4) Постовият стрелочник от страна на заминаващия влак докладва със следната телефонограма:

"ОТ ПОСТ № ЧАС МИН МАРШРУТА ОТ
КОЛОВОЗ ЗА ВЛАК ПОДГОТВЕН. № ПОДПИС",

и устно докладва за прекратяване на маневрата, за поставяне ръчните стрелкови ключове на таблото, за дистанциите и за положението на стрелките. Останалите постови стрелочници задължително слушат телефонограмата и доклада и също така устно докладват за прекратяване на маневрата или за уведомяване ръководителя на същата. Телефонограмата се записва в дневниците за стрелковите постове от докладващия и дежурния ръководител движение.

(5) След получаване на докладите от постовите стрелочници дежурният ръководител движение отваря изходния светофор или устно нарежда на постовия стрелочник да отвори изходния светофор (ако има такъв), след което изпраща влака.

(6) В гари, където няма видимост на стрелките от приемното здание и дежурният ръководител движение няма възможност да извършва проверка на положението им, отговорен за неизпълнение на заповедта му е постовият стрелочник. Тези гари се определят от поделение УДВК и разрешението се вписва в технологията за работа на експлоатационния пункт.

Чл. 335. (1) В гари с непостоянно обслужвани стрелкови постове при изпращане на влак, когато не се налага обръщане на стрелки, стрелочник не се изпраща и не му се нарежда с телефонограма.

(2) В гарите по ал. 1 и в гари, работещи с един стрелочник, когато не предстои разминаване на влакове и не се извършва маневра, а се налага обръщане на стрелки при изпращане на влак, дежурният ръководител движение предварително може да изпрати стрелочник да подготви маршрута за заминаването на влака. След подготовка на маршрута стрелочникът донася на дежурния ръководител движение ключовете на стрелките и устно му докладва, че маршрутът е подготвен.

Чл. 336. (1) В гари с ключова зависимост между показанията на входния и изходния светофор и стрелките, осигурени с електрическа контрола с дежурния ръководител движение, постовият стрелочник може предварително

да подготви маршрута и блокира ключовете на стрелките с коловозната ръчка за съответния коловоз, като за това устно докладва на дежурния ръководител движение.

(2) За предстоящо заминаване на влак в същото направление и от същия коловоз от който е заминал преди това влак, постовия стрелочник може да не върне коловозната ръчка за маршрута на предишния влак и по нареждане на дежурния ръководител движение да отиде в противоположния пост за приемане на влака.

Чл. 337. В гари, където е разрешено едновременно приемане и изпращане на влаковете в една посока, дежурният ръководител движение при едновременно пристигане и заминаване първо посреща пристигащия влак и след неговото спиране дава заповед за заминаване на заминаващия влак.

Раздел IV

Изпращане на влак от гара без централизация на стрелките и без телефонна връзка със стрелковите постове

Чл. 338. (1) В гари без централизация на стрелките и без телефонна връзка със стрелковите постове, стрелките стоят заключени за определен коловоз (главния), ключовете от РСЗ на стрелки и ВИ стоят при дежурния ръководител, подредени на специално табло с коловозното и стрелково развитие на гарата.

(2) При изпращане на влак, когато се налага да се обърнат стрелки, дежурният ръководител движение връчва ключовете от стрелките на дежурния постови стрелочник и устно му нарежда да подготви маршрута. Когато при заминаването на влак не се налага обръщане на стрелки, стрелочник не се изпраща.

(3) При "остри" срещи на влаковете дежурният ръководител движение дава нареждане на постовия стрелочник за приемането на единия и изпращането на другия влак едновременно със писмена заповед, по образец утвърден от Генералния директор.

(4) При подготовка на маршрута обръщането на стрелките започва от най-отдалечената и завършва с най-близката към влака стрелка.

(5) Контрол по изпълнение на нареждането по предходните алинеи се извършва лично от дежурния ръководител движение.

(6) Дежурният ръководител движение изпраща влака със заповед за заминаване дадена със заповедния диск или сигнално фенерче, съгласно чл. 397 от Наредба № 58.

Раздел V

Писмени заповеди, давани на влаковия персонал

Чл. 339. (1) Задължителни писмени разпореждания на влаковия персонал

се дават със заповед за движение при специални условия при:

1. неизправност на железния път и съоръженията му, устройствата на контактната мрежа, при извършване на ремонтни работи, при които се изисква спиране или намаляване на скоростта с изключение на кратковременните намаления (в рамките на работната смяна) и при преминаване на участък със свалени токоснематели;

2. неизправност на входни и изходни светофори (семафори) с указване реда за движението на влака;

3. изпращане на заето междугарие на възстановителен, противопожарен влак, помощен локомотив или снегорин;

4. изпращане на работни и други влакове със спиране на междугарието;

5. изпращане на влакове до определено място на междугарието;

6. тежко заболяване на жп работници и членове на семействата им, живеещи или работещи на междугарието, когато е необходимо да спре влакът за оказване медицинска помощ;

7. природни бедствия (пожари, заснежаване и др.) за качване и слизане на групи на междугарията за оказване на помощ;

8. изпращане на влак по неправилен път с указване на условията за движение на влака;

9. изпращане на влак на междугарие, когато прелезопазач не се е обадил да получи нареждане за спускане на бариерите или при повреда на АПУ, когато то се намира между входен и предупредителен сигнал”;

10. движение на возила с разграничение по време;

11. повреда на автоматичната блокировка;

12. работа на работен влак в зоната на задействане на автоматично прелезно устройство (АПУ);

13. включени към влак повече от един комплект вагони с дълги релси.

(2) Разпореждането по т. 6 се връчва по преценка на влаковия диспечер, а при липса на връзка с него - на началника на гарата.

Чл. 340. (1) Заповедта за движение при специални условия обр. II-A се издава и връчва лично от дежурния ръководител движение на локомотивния машинист на водещия локомотив и на ръководителя на превозната бригада или техническия ръководител (при изпращане на работен влак) непосредствено преди даване на сигнал „заповед за заминаване” от коловоза, на който се намира ПЖПС. За РСММ заповедта се връчва на машиниста.

(2) В гари, в които работят повече от един дежурен ръководител движение на смяна и работните им места са в едно помещение, а заповедта се връчва от второто лице, тя се попълва от него, след осигуряване движението на влака и писмено разпореждане от дежурен ръководител движение първо лице. Разпореждането се документира и предава срещу подпис в определен за целта дневник обр. II-76. Това не забранява дежурен ръководител движение първо лице да изготвя и връчва заповедта за движение при специални условия обр. II-A, като в този случай не прави вписване в дневника.

(3) Когато работното място на дежурния ръководител движение второ лице не е при дежурния ръководител първо лице, условията се съобщават с

телефонограма до работното му място. В този случай писмената заповед се написва и връчва от дежурния ръководител движение второ лице.

(4) Когато влакът е без превозна бригада, разпореждането се дава само на локомотивния машинист.

(5) В зависимост от конкретните особености на гарата, разположението на работните места на дежурните ръководители движение и техния брой, начина на разпореждане, изготвяне и връчване на Заповедта за движение при специални условия обр. П-А, по смисъла на ал. 2 и 3 от този член, се определя в Инструкцията за разпределение на работата между дежурните ръководители движение, приложение към Технологията на гарата.

(6) Изразходените кочани от заповедта за движение при специални условия обр. П-А и дневниците за писмено разпореждане се съхраняват от началниците на гари в срок от две години.

(7) Заповедта по (1) се попълва съгласно указанията към приложение № 15А от Наредба № 58 и е задължителна за изпълнение от лицата от персонала, на които е връчена.

Чл. 341. (1) Дежурният ръководител движение е длъжен да прочете предписаните условия на началника на влака (старши кондуктора, маневриста) и машиниста, а те от своя страна да ги повторят и подпишат.

(2) Заповедите за движение при специални условия се номерират последователно и написват четливо, като текстовете на ненужните точки се зачертават на кръст, а излишните текстове в предписаното условие се зачертават изцяло.

(3) Забранява се съкращаването на думи и текстове в заповедта.

Глава трета

ПРИЕМАНЕ НА ВЛАКОВЕТЕ

Раздел I

Общи положения

Чл. 342. Дежурният ръководител движение е длъжен да следи движението на влаковете и своевременно да осигурява свободни коловози за приемането им в гарата.

Чл. 343. (1) Дежурният ръководител движение дава съгласие на съседната гара за приемане на влак, след като лично се убеди, че междугарието е свободно от влак или друго возило.

(2) Когато профилът на железния път между предупредителния и входния светофор е в надолнище към гарата - от 14 ‰ и повече, изчислен по формулата съгласно чл. 356, ал. 1, т. 1, дежурният ръководител движение дава съгласие за приемане на влак само ако има свободен приеман коловоз, маршрутът е подготвен за него и маневрата е прекратена.

(3) Когато профилът на железния път между предупредителния и входния светофор е в надолнище към гарата по-малко от 14 ‰, изчислен по формулата

съгласно чл. 356, ал. 1, т. 1, дежурният ръководител движение (в участък, където влаковете се движат на междугарово разстояние) може да даде съгласие за приемане на влак и при липса на свободен коловоз, но при условие, че такъв ще бъде освободен и маневрата в него е прекратена в определения срок.

Чл. 344. (1) Даването на съгласие за приемане на влак задължава дежурния ръководител движение да вземе всички мерки за сигурното му приемане в гарата.

(2) Когато времепътуването, (в участък, където влаковете се движат на междугарово разстояние), дадено в табличната форма на графика за движение на влаковете, на най-бързото возило е по-малко от 10 мин., дежурният ръководител движение дава съгласие на съседната гара за приемането на влак, само след като е прекратил маневрата и има свободен коловоз и маршрутът е подготвен за него.

Чл. 345. Преди отварянето на входния светофор дежурният ръководител движение е длъжен да се убеди лично или по доклад от постовите стрелочници, че маневрите са прекратени, дистанциите открити, стрелките са подготвени и заключени за определения коловоз и ключовете поставени на съответните места и че коловозът е свободен за приемането на влака.

Чл. 346. (1) Дежурният ръководител движение е длъжен лично да провери незаемостта на коловоза.

(2) В гари, на които коловозите са в криви или при лоша видимост, както и в гари с голямо коловозно развитие, където дежурният ръководител движение няма възможност лично да се убеди в незаемостта на коловоза и открити дистанции, проверката се извършва от постовите стрелочници, за което те докладват на дежурния ръководител движение.

(3) Редът за проверката на незаемостта на коловозите, доклада и отговорностите на служителите се определят в технологията за работа на експлоатационния пункт.

(4) В гари с централизации с коловозна заетост проверката на незаемостта на коловоза се извършва от дежурния ръководител движение по контролните индикации на коловозното табло (при ЕМЦ), светосхемното табло или пулт-манипулатора (при МРЦ и ЕЦ), контролния монитор (при МКЦ).

Чл. 347. При даване на съгласие за приемане на влак дежурният ръководител движение е длъжен да предпише условията за движението на влака на междугариято и за приемането му в гарата (ако има такива условия).

Чл. 348. Влаковете се приемат в гарите на свободни коловози, определени в технологията за работа на експлоатационния пункт, при отворен входен светофор. Допуска се приемането на влак и на свободен глух коловоз, ако устройствата на ОТ позволяват това.

Чл. 349. (1) Правилната подготовка на стрелките дежурният ръководител движение проверява по положението на стрелковите фенери или указатели (за гари без централизация на стрелките), по стрелковите ръчки (ръчазии) и по светлинните индикации за контрол на стрелките в гари с централизация на стрелките.

(2) Гарите без централизации, в които дежурният ръководител движение

се освобождава от задължението да проверява положението на стрелките, се определят от поделение УДВК при ДП НКЖИ и това се вписва в технологията за работа на експлоатационния пункт.

Чл. 350. (1) Разпореждане за прекратяване на маневрата се дава своевременно с оглед тя да бъде преустановена най-късно 10 мин. преди пристигане на очаквания влак.

(2) В големи влакообразуващи гари, в които в определени часове от денонощието пристигат и заминават голям брой влакове, маневрата за преминаването на изолирани локомотиви от един коловоз на друг, за влизане и излизане от депо може да се прекратява най-късно 5 мин. преди приемането на влак, като не се разрешава задържането му пред входния светофор. В тези гари скоростта на влизащите влакове се ограничава до 25 км/ч и се указва в табличната форма на графика за движение на влаковете. Тези гари се определят със заповед на Генералния директор.

Чл. 351. Входният светофор се отваря от дежурния ръководител движение или по негово разпореждане от дежурния постови стрелочник.

Чл. 352. Забранява се влак да влиза в гара при затворен или неосветен входен светофор или при неясни показания на същия.

Чл. 353. (1) Влак, подминал затворен входен светофор, но незастъпил първата входна стрелка, задължително се връща и установява пред светофора и влиза в гарата само след разрешение от дежурния ръководител движение. В случай, че връщането е невъзможно или е в участък с АБ с проходни сигнали, се изпраща работник от превозната бригада или член на локомотивната бригада (за влакове без превозна бригада) към входната стрелка да го охранява. Във всички случаи на подминаване на затворен входен светофор локомотивният машинист подава сигнал "обща тревога". Дежурния ръководител движение съставя акт съгласно чл. 48 (1) т. 6 от настоящите правила.

(2) Когато влакът по ал. 1 навлезе във входните стрелки на гарата, понататъшното му придвижване се извършва по разпореждане на дежурния ръководител движение. В случаите по чл. 303 се извършва топла проба на спирачките на влака. Съставя се акт съгласно чл. 48 (1) т. 6.

(3) За всяко подминаване на входния светофор дежурният ръководител движение прави вписване в дневника за движението на влаковете (ДП) и с телеграма уведомява регионалната инспекция по безопасност на превозите.

(4) Освен в случаите по(1) и (2) акт се съставя и в следните случаи:

а) Подминат затворен изходен светофор.

б) Подминат входен или изходен светофор, който се е затворил пред влак и влака го е подминал поради недостатъчно спирачно разстояние.

в) Нерегламентирано подминаване на затворен маневрен светофор при извършване на маневра.

г) Неправилно подготвен маршрут на пристигащ/заминаващ влак с изолирана/повредена осигурителна техника (приет/изпратен с ПКС, или заповед за движение при специални условия „обр. II-A“).

д) Неправилно подготвен маршрут на пристигащ/заминаващ влак – с изправна/работеща осигурителна техника.

е) Несъответствие между сигналите подавани със светофорите и подготвения маршрут за влак.

Чл. 354. (1) При невъзможност да се отвори входен светофор поради повреда на ОТ, приемане на влак в гара се разрешава:

1. с поканителен сигнал - само на свободен приемно-отпавен коловоз при спазване на следните изисквания:

а) при работеща централизация с коловозна заетост дежурният ръководител движение подготвя или нарежда да се подготвят стрелките и след заключването им отваря или устно нарежда за отварянето на поканителния сигнал;

б) при повредена централизация и при повреда на РУКЗ, когато една стрелка (стрелките) по маршрута нямат контрол, дежурният ръководител движение нарежда за приемането на влака писмено с телефонограма, чийто текст е допълнен с номерата и положението на стрелките, които да се проверят на място и заключат с ръчни стрелкови заключалки; останалите стрелки и ВИ по маршрута имащи контрол се проверяват и заключват от дежурния ръководител движение по електрически път чрез ОТ; поканителният сигнал се отваря само след писмен доклад на постовия стрелочник за подготовката на стрелките, заключени с РСЗ, със следната телефонограма:

ОТ ПОСТ № ... ДО ГАРА ... ЧАС ... МИН ... СТРЕЛКИ № № ,
ЗАКЛЮЧЕНИ В ПОЛОЖЕНИЕ.(ПРИМЕРНО 3 в "+", 5 в ".+", 7 в "-").№ ...
. ПОДПИС";

в) в случаите по ал. 1, т. 1, букви "а" и "б" влакът не спира пред входния светофор и ако няма престой, може да премине през гарата без спиране.

2. с разрешение на дежурния ръководител движение, предадено устно на машиниста и началника на влака (старши кондуктора, маневриста), ако има такъв, чрез постовия стрелочник:

а) дежурният ръководител движение писмено нарежда на постовия стрелочник да уведоми машиниста и началника на влака (старши кондуктора, маневриста), ако има такъв, че ще бъдат приети при затворен входен светофор със следната телефонограма:

ОТ ГАРА ... ДО ПОСТ № ... ЧАС ... МИН ... РАЗРЕШАВАМ ВЛАК № ...
ДА ВЛЕЗЕ ПРИ ЗАТВОРЕН ВХОДЕН СИГНАЛ НА ... СВОБОДЕН КОЛОВОЗ
СЪС СКОРОСТ ДО 25 КМ/ЧАС. № ПОДПИС.....”

След спиране на влака пред светофора стрелочникът устно предава на машиниста и на началника на влака (старши кондуктора, маневриста), ако има такъв, условията, при които влакът ще бъде приет в гарата;

б) за гари, определени със заповед на директора на поделение УДВК, подходите към които са в нагорнище над 10 ‰, разрешение за приемане на влак в гарата се дава пред входния светофор, чрез постовия стрелочник по време на движение.

3. чрез уведомяване на влаковия персонал от съседната гара със заповед за движение при специални условия.

(2) Преди да изпрати постовия стрелочник за приемане на влак съгласно ал. 1, т. 2 и преди да предаде условията за приемане по ал. 1, т. 3, дежурният

ръководител движение е длъжен да осигури маршрута за приемане на влака по начина, указан в ал. 1, т. 1.

(3) Дежурният ръководител движение е длъжен да прекрати маневрата и да подготви маршрута за приемането на влака на свободен коловоз. В тези случаи влакът влиза в гарата със скорост до 25 км/ч.

Чл. 355. В гари и разделни постове, с дежурен ръководител движение без постови стрелочници, при повреда на входния (проходния) светофор и невъзможност да се отвори поканителният сигнал, влаковете се приемат при следните условия:

1. когато повредата се установи, след като влакът е заминал от съседната гара, той се приема, чрез уведомяване на локомотивния машинист и началника на влака (старши кондуктора, маневриста) лично от дежурния ръководител движение;

2. когато повредата се установи при свободно междугарие, съгласие на съседната гара писмено се дава с телефонограма форма 2, в която се предписва влакът да бъде приет в района на разделния пост при затворен входен (проходен) светофор; тези условия и други (ако се налагат) се предписват на локомотивния машинист и на началника на влака (старши кондуктора, маневриста) със заповед за движение при специални условия.

Чл. 356. (1) Едновременно приемане и едновременно приемане и изпращане на влакове, идващи и заминаващи от и във противоположни направления на единични, двойни или многопътни линии, се разрешава в гари, съоръжени с комбиниран входен светофор или светофор по скоростната сигнализация, и е изпълнено поне едно от следните условия:

1. профилът на железния път от предупредителния (последния проходен) до входния светофор или на предсигнално спирачно разстояние пред входния - за гарите без предупредителен светофор, е в надолнище към гарата до 6‰ вкл.; този наклон се изчислява по формулата:

$$i_{cp} = \frac{\pm i_1 \cdot l_1 \pm i_2 \cdot l_2 \pm \dots \pm i_n \cdot l_n}{L}, \text{‰, където:}$$

i_1, i_2, \dots, i_n са стойностите на наклоните, в ‰;

l_1, l_2, \dots, l_n - дължините на съответните наклони, в метри;

L - разстоянието от предупредителния до входния светофор, в метри;

"плюс" (+) или "минус" (-) се взема при изчисленията, когато профилът на железния път е в спускане (+) или изкачване (-);

2. профилът на железния път от предупредителния (последния проходен) до входния светофор или на предсигнално спирачно разстояние пред входния - за гарите без предупредителен светофор, е в надолнище към гарата, по-голямо от 6 ‰, но е осигурено продължение на входния маршрут с не по-малко от 150 м; това се отнася само за гари, определени със заповед на Генералния директор.

(2) Забранява се едновременно приемане на влакове, когато:

1. е отворен поканителен сигнал за приемане на влак;

2. е дадено съгласие за приемане на влак по неправилен път без входен светофор;

3. е връчена заповед за движение при специални условия от съседната гара за приемане на влака при затворен входен светофор;

4. е изпратен стрелочник за повикване на влак, спрял пред входния светофор или във време на движение;

5. е отворен поканителен сигнал за изпращане на влак.

(3) Когато е забранено едновременното приемане на два влака от противоположни направления, при едновременното им пристигане пръв се приема влакът, на който условията за тръгване от входния светофор са по-неблагоприятни.

Чл. 357. (1) Дежурният ръководител движение е длъжен най-малко две минути преди пристигането на очаквания влак да излезе до коловоза, на който се очаква влакът, и когато той приближи на разстояние 200 - 300 м, се изтегля на безопасно място, на което може да бъде видян от машиниста, и проследява пристигането на влака.

(2) Дежурният ръководител движение посреща всеки пристигащ влак и следи за видими неизправности по подвижния състав и товарите, наличността на сигналите и правилното им показание.

(3) При приемане на влак с поканителен сигнал ръководителят на движението задейства бутона, съобразявайки преминаването на локомотива покрай входния сигнал, след което излиза да посрещне влака.

(4) Генералният директор определя гарите, разделните постове и другите експлоатационни пунктове, в които дежурните ръководители движение не посрещат влаковете.

Чл. 358. (1) Влак, който спира в гара, задължително се установява пред изходния светофор на коловоза, а там, където няма изходен светофор - пред дистанционния указател за първия съседен приемно-отправен коловоз.

(2) Спиращите по разписание пътнически влакове от всички категории задължително се установяват пред указателя "П".

(3) Забранява се подминаването на затворен изходен светофор, а там, където няма такъв - на предния дистанционен указател.

(4) Забранява се влак (изолиран локомотив, моторен влекач и др.), спрял в гарата, да се придвижва без разрешение на дежурния ръководител движение, а в гари на централно диспечерско управление - на влаковия диспечер.

Чл. 359. В гари на единични и двойни жп линии, където е разрешено едновременно приемане и едновременно приемане и изпращане, при посрещане на влаковете дежурният ръководител движение постъпва по следния начин:

1. при едновременно приемане на два и повече спиращи в гарата влакове посреща този влак, който влиза в най-близкия до приемното здание коловоз;

2. при едновременно приемане на неспиращ и спиращ влак в гара на единична жп линия посреща неспиращия влак, а ако и двата влака са неспиращи по разписание в тази гара - посреща влака от по-горна категория;

3. при едновременно приемане на два влака в гара на двойна жп линия, от които единият спиращ по разписание, а другият неспиращ, посреща и изпраща първо неспиращия в гарата влак, а след това - спиращия; когато и двата влака са неспиращи по разписание в гарата, посреща и изпраща най-напред влака от по-

горна категория и след това другия.

Чл. 360. (1) Влаковете се приемат в гарите на коловози, предварително определени с плана за приемане на влаковете.

(2) Изменение на плана за приемане на влаковете се допуска по преценка на дежурния ръководител движение за товарните влакове, а за влаковете возещи пътници с устно разрешение на влаковия диспечер.

(3) В гари на централно диспечерско управление преценка за промяна на плана за приемане на всички категории влакове се прави от дежурния влаков диспечер.

Чл. 361. (1) Постовите стрелочници в гари с централизации, с РУКЗ, с гарови блокировки или с ключови зависимости между показанията на входния светофор и положението на стрелките посрещат влаковете изправени в поста. Във всички останали гари посрещат влаковете пред поста. Когато постът няма телефонна връзка с гарата, стрелочниците посрещат влаковете от страната на приемното здание.

(2) Постовите стрелочници следят за целостта на влака, за откриването на задна дистанция и за видими неизправности по подвижния състав и укрепване на товарите. След установяване на влака на коловоз те правят устен доклад за това.

(3) В гари, където няма телефонна връзка между дежурния ръководител движение и постовите стрелочници, и в гари с централизация на стрелките дежурният ръководител движение е длъжен лично или чрез изпратен стрелочник да се увери за целостта на влака и откриването на дистанциите.

(4) В гари, в които се работи само с един постови стрелочник, той изпълнява разпорежданията на дежурния ръководител движение.

Чл. 362. (1) Дежурният ръководител движение е длъжен да следи влизания влак за редовното му установяване или преминаване.

(2) При закриване на предна дистанция локомотивният машинист е длъжен веднага да подаде сигнала "обща тревога" с локомотивната свирка, за да обърне внимание на влаковия и гаровия персонал и да разпорежи на член на локомотивната бригада да охранява влака от съседните коловози.

(3) При подаване на сигнал "обща тревога" постовият стрелочник или дежурният ръководител движение е длъжен веднага да затвори входния светофор от срещуположната страна (ако е отворен), а всички возила задължително да спрат. Движението се възстановява след вдигане на охраната на влака и само по разпореждане на дежурния ръководител движение.

(4) Влак или локомотив, закрил предна дистанция, без да е срязал или застъпил стрелка (първата колоос на локомотива не е преминала "сърцето" на стрелката), незабавно се връща пред изходния светофор (дистанционен указател), без да се чака разрешение от дежурния ръководител движение.

(5) Когато влак закрие предна дистанция, дежурният ръководител движение съвместно с машиниста и началника на влака (старши кондуктора, маневриста), ако има такъв, установяват причините и съставят акт, който се изпраща в регионалната инспекция по безопасност на превозите.

Чл. 363. (1) При пристигане на влак в гара началникът на влака (старши

кондукторът, маневристът) и машинистът са длъжни да следят за подаваните от дежурния ръководител движение сигнали.

(2) При нарушен ГДВ началникът на пътнически влак (старши кондукторът) е длъжен да се свърже с дежурния ръководител движение и да изясни обстановката по организацията на движението на влаковете в гарата и да уведоми за това локомотивния машинист.

(3) Когато гарата е на централно диспечерско управление, изясняването се извършва от влаковия диспечер чрез влаковата радиовръзка.

Чл. 364. (1) Разрешава се в гари без централизации, в които профилът на железния път от предупредителния до входния светофор или на предсигнално спиращо разстояние пред входния - за гарите без предупредителен светофор е в надолнище към гарата до 14 ‰, влак да се приеме на коловоз, на който дистанцията от противоположната страна е закрыта. В такъв случай дежурният ръководител движение при даване съгласие на съседната гара към телефонограма форма 2 или 7 предписва условията, при които влакът ще бъде приет:

"ВЛАКЪТ ДА СПРЕ ПРЕД ЗАТВОРЕН ВХОДЕН СВЕТОФОР И СЛЕД ОТВАРЯНЕТО МУ ИЛИ СЛЕД УВЕДОМЯВАНЕ ОТ ИЗПРАТЕН ПОСТОВИ СТРЕЛОЧНИК ДА ВЛЕЗЕ В ГАРАТА СЪС СКОРОСТ ДО 25 КМ/Ч НА КОЛОВОЗ № СЪЩИЯ Е СЪС ЗАКРИТА ДИСТАНЦИЯ СТРАНА ДИСТАНЦИЯ СТРАНА , ЗАКРИТА ОТ ВЛАК ".

(2) Когато в гарата е разрешено едновременно приемане и изпращане на влакове, условията по ал. 1 не се спазват за влака, който се приема при закрыта дистанция от противоположната му страна.

(3) Изолирани локомотиви, мотриси без пътници, моторни дрезини и други моторни возила, несваляеми от пътя, могат да се приемат в гари със закрыта дистанция в срещуположната гърловина при спазване на условията по ал. 1 и 2. и при профил на пътя в надолнище над 14 ‰.

(4) В случаи на аварии, природни бедствия, произшествия и инциденти, като изключение се допуска приемане на РССМ, помощен локомотив или възстановителен влак на зает коловоз (заета гърловина) за оказване на помощ на принудително спрял влак. В такива случаи дежурният ръководител движение при даване съгласие на съседната гара за движението на возилото предписва возилото да спре пред затворения входен светофор (граница на гарата). По-нататъшно движение на возилото се извършва по указания от дежурен гаров служител за приемането му. Влизането е със скорост до 15 км/ч.

„ВЛАК № ... (ВЪЗСТАНОВИТЕЛЕН ВЛАК, ПОМОЩЕН ЛОКОМОТИВ, РССМ), КОЙТО ДА СПРЕ ПРЕД ЗАТВОРЕН ВХОДЕН СИГНАЛ НА ГАРА...

(5) Приемането на влакове и возила по условията на ал. 1, ал.3 и ал. 4 се осъществява само след разрешение от старши влаковият диспечер, оформено във заповед и записано в съответните книги за диспечерски заповеди.

Чл. 365. (1) В гари, в района на които има охраняеми прелези, дежурният ръководител движение нарежда за спускане на бариерите, както следва:

1. когато прелезът се охранява от прелезопазач, едновременно с нареждане на постовите стрелочници за приемане или изпращане на влак се

нарежда и на прелезопазача;

2. когато прелезът се охранява от постови стрелочник, нареждането за приемане или изпращане на влак се смята и нареждане за спускане на бариерите;

3. в гари, където стрелочниците не участват в подготовката на стрелките, на стрелочниците се нарежда само за спускане на бариерите с телефонограма съгласно чл. 321;

4. в гари без централизация на стрелките и без телефонна връзка с постовите стрелочници с връчването на писмена заповед за приемане на влак, а при изпращането на влак - с връчването на ключовете за заключване (отключване) на стрелките се смята, че е наредено и за спускане на бариерата;

5. когато управлението на бариерите се извършва от перона пред приемното здание, бариерите се спускат лично от дежурния ръководител движение или по негова заповед от дежурния постови стрелочник;

6. в гари с централизация на стрелките и с прелез в района на гарата, съоръжен с бариера, където показанията на входните и изходните светофори са в зависимост от положението на бариерите, на прелезопазачите се нарежда устно за спускането им.

(2) Във всички случаи по ал. 1 бариерите се спускат преди отваряне на входния (изходния) светофор (семафор) или преди доклада за подготовката на маршрута за заминаване на влак.

(3) Редът за охрана на прелези, намиращи се в района на гарата, при извършване на маневра се установява технологията за работа в експлоатационния пункт и с инструкцията за работа на прелеза.

Раздел II

Приемане на влак в гара с централизация на стрелките

Чл. 366. (1) В гара с централизация на стрелките подготовката на маршрута за приемане на влак, отварянето и затварянето на входния светофор се извършват чрез централен апарат от дежурния ръководител движение. Той лично прекратява маневрата, проверява незаеетостта на коловоза, на който ще приеме влака, и дистанциите, а в гари, където коловозите са в крива и няма видимост, това извършва чрез изпратен стрелочник.

(2) Дежурният ръководител движение предприема действия с централния апарат само след като се увери, че коловозът е свободен, дистанциите са открити и маневрата е прекратена.

Чл. 367. В гара с централизация на стрелките, където от едната или от двете страни стрелките се обръщат ръчно, а заключват контролно с централен апарат, дежурният ръководител движение изпраща постови стрелочник за обръщане на стрелките, ако това се налага. В този случай телефонограми за приемане на влака не се разменят.

Чл. 368. В гара с разпоредителен и изпълнителен апарат дежурният ръководител движение устно уведомява постовите стрелочници по телефона за

приемането на влака, след което нарежда с разпоредителния апарат. В този случай постовият стрелочник предприема действия с изпълнителния апарат само след като провери и се убеди, че коловозът, на който ще се приеме влакът, е свободен, дистанциите са открити и маневрата е прекратена.

Чл. 369. В гара, където приеманият влак ще премине през стрелки, заключени с апарата за далечно обръщане на стрелките и такива с ръчни заключалки, без да имат зависимост с показанията на входния светофор, дежурният ръководител движение нарежда за приемането на влака, като в гара без централизация на стрелките. Така се постъпва и в случаите, когато в гарата няма коловозна заетост.

Раздел III

Приемане на влак в гара без централизация на стрелките и с телефонна връзка между дежурния ръководител движение и постовите стрелочници

Чл. 370. (1) Дежурният ръководител движение след като се убеди, че коловозът, в който ще се приеме влакът, е свободен, нарежда едновременно на всички постови стрелочници първи лица, участващи в осигуряване движението на влака, със следната телефонограма:

"ОТ ГАРА ДО ПОСТОВЕ № . . . ЧАС . . . МИН . . . МАНЕВРАТА ПРЕКРАТЕНА ЛИЧНО ОТ МЕН

(ако това се налага)

ИДЕ ВЛАК № НА КОЛОВОЗ № ПОДПИС
. "

Тази телефонограма се записва в дневниците на всички постове, за което те дават квитанционни номера.

(2) Постовият стрелочник, който ще приеме влака, повтаря телефонограмата, а всички останали стрелочници потвърждават това с устен доклад

"ОТ ПОСТ ВЯРНО".

(3) След получаване на нареждането постовите стрелочници прекратяват маневрата (ако такава се извършва и това се налага), проверяват незаетостта на коловоза, дистанциите, подготвят и заключват стрелките, включително и тези, които охраняват маршрута на влака, а стрелочникът, който ще приеме влака, освен това подготвя и заключва стрелките за съответния коловоз и тези, които охраняват маршрута му, като ключовете от стрелките се прибират и поставят на определено табло. Посочените действия без последното, по нареждане на стрелочника първо лице могат да се изпълняват от второто лице, ако има такава. За извършеното те устно докладват на първото лице и му предават стрелковите ключове.

(4) Стрелковите ключове се вземат и поставят на таблото лично от постовия стрелочник първо лице.

(5) За изпълнение на нареждането на дежурния ръководител движение пръв устно докладва постовият стрелочник, който ще приеме влака, а

останалите постови стрелочници през това време задължително слушат на телефона. Докладът включва информация за: прекратяване на маневрата, незаетостта на коловоза, дистанциите, подготовката и заключването на стрелките и поставянето на ключовете им на таблото в поста.

(6) Всички останали постови стрелочници след това устно докладват за незаетостта на коловоза и за дистанциите, за прекратяване на маневрата (ако това се налага) и за заключване на стрелките, охраняващи маршрута на влака. Докладът включва информация за: прекратяване на маневрата, незаетостта на коловоза и дистанциите, подготовката на стрелките и положението на всяка стрелка, влизаща в маршрута на влака, заключването на стрелките и поставянето на ключовете на таблото.

(7) След получаване на докладите от всички постови стрелочници и след като лично се убеди, ако не е освободен от това задължение, че коловозът е свободен и маневрата е прекратена, дежурният ръководител движение нарежда за отваряне на входния светофор.

(8) В гари без постоянно обслужвани стрелкови постове за приемане на влак се нарежда и докладва по начина по ал. 5 и 6 след изпращането на постовите стрелочници в постовете. Когато гарата има само един постови стрелочник, нареждане за приемането на влак се дава само на него, но след като предварително е подготвил стрелките от противоположното направление.

(9) В случай, че за приемането на влака са предписани условия при разменянето на влаковите телефонограми, дежурният ръководител движение нарежда на постовия стрелочник за приемането на влака с телефонограма съгласно ал. 1, допълнена със следния текст:

"ПРИ ЗАКРИТА ДИСТАНЦИЯ ЗА КОЛОВОЗ ВХОДНИЯТ СВЕТОФОР ДА СЕ ОТВОРИ СЛЕД СПИРАНЕ НА ВЛАКА".

Чл. 371. В гари, в които влаковете ще имат престой до 5 мин. и не предстои среща с друг влак, дежурният ръководител движение може да нарежда едновременно за приемането и изпращането на влака с една телефонограма със следния текст:

"ОТ ГАРА ДО ПОСТОВЕ . . . ЧАС . . . МИН . . . ИДЕ ВЛАК НА КОЛОВОЗ И ЗАМИНАВА. № ПОДПИС".

Чл. 372. В гари, съоръжени с РУКЗ, ключова зависимост между положението на стрелките и показанията на входния светофор или с централизация без коловозна заетост дежурният ръководител движение нарежда писмено за приемането на влаковете съгласно чл. 370 и чл. 371.

Чл. 373. (1) При разминаване на два влака заповедта за приемането и изпращането им дежурният ръководител движение дава отделно за всеки влак.

(2) В определени от поделение УДВК възелни гари се разрешава за едновременно или непосредствено пристигащи един след друг влакове дежурният ръководител движение да дава разпореждането си до постовите стрелочници с една телефонограма. В такива случаи разпореждането за всеки влак се записва на отделен ред в дневниците за телефонограми, а докладът за готовността на маршрута се дава и записва за всеки влак поотделно - с отделна телефонограма.

Чл. 374. (1) За намаляване интервала при разминаване на два влака дежурният ръководител движение нарежда на постовите стрелочници за приемането на единия влак съгласно чл. 370 и след като получи докладите, устно нарежда на постовите стрелочници за заминаването на другия влак.

(2) След пристигането на влака цял, откриване на дистанция и подготвяне на маршрута за заминаване на другия влак постовият стрелочник докладва за подготовката на маршрута.

(3) Когато дежурният ръководител движение не е освободен от задължението да проверява положението на стрелките, за целостта на пристигналия влак, за откриването на дистанцията и за подготовката на маршрута за заминаващия влак, той се уверява лично.

Чл. 375. За намаляване на интервала при среща на два влака, когато дежурният ръководител движение е наредил за приемането на единия и заминаването на другия влак, на постовия стрелочник предварително се разрешава да подготви част от стрелките за заминаващия влак, с изключение на стрелките, през които ще премине пристигащият влак, и тези, които охраняват неговия маршрут.

Раздел IV

Приемане на влак в гара без централизация на стрелките и без телефонна връзка със стрелковите постове

Чл. 376. (1) При приемане на влак в гара без централизация на стрелките и без телефонна връзка със стрелковите постове дежурният ръководител движение, след като лично се убеди, че коловозът е свободен, изпраща дежурния постови стрелочник на входната стрелка с писмена заповед, в която вписва: коловоза, на който да се приеме влакът, проверка незаетостта на коловоза и дистанциите, подготовка и заключване на стрелките в маршрута и тези, които го охраняват, и най-късния час за отваряне на входния сигнал. Заедно със заповедта му предава и ключовете на стрелките (ако е необходимо това), през които ще премине влакът.

(2) Дежурният постови стрелочник е длъжен да бъде на първата входна стрелка най-късно 5 мин. след връчването му на писмена заповед от дежурния ръководител движение.

Чл. 377. (1) Дежурният постови стрелочник при получаването на заповедта и ключовете на стрелките е длъжен да прочете гласно заповедта пред дежурния ръководител движение, който да се убеди, че тя правилно е разбрана, след което да се отправи към входните стрелки от страната на очаквания влак със задължение да провери незаетостта на коловоза и дистанциите, да подготви и заключи стрелките, като прибира ключовете у себе си, след което да отвори входния сигнал.

(2) Дежурният постови стрелочник е пряк отговорник за несвоевременното или погрешното изпълнение на заповедта.

Чл. 378. (1) След като пристигащият влак премине цял през входните

стрелки, дежурният постови стрелочник затваря входния сигнал, привежда стрелките в основно положение, заключва ги, прибира ключовете, след което се явява при дежурния ръководител движение, предава ключовете от стрелките и устно му докладва, че те са приведени в основно положение и входният сигнал е затворен.

(2) Когато влакът не е открил задна дистанция, дежурният стрелочник, след като затвори входния сигнал, подава сигнал за откриване на дистанция. Когато след изтегляне на влака до предна дистанция не се открие задна дистанция и не предстои разминаване с друг влак, дежурният постови стрелочник изчаква заминаването на влака, привежда стрелките в основно положение, заключва ги, прибира ключовете, след което се явява при дежурния ръководител движение.

(3) В случай, че предстои разминаване с друг влак и задна дистанция не е открита, дежурният постови стрелочник дава сигнал за откриване на дистанция и ако сигналът не се изпълни, той охранява влака откъм закритата дистанция. За влакове с превозна бригада, охраната се извършва от член на превозната бригада, а дежурният постови стрелочник отива и уведомява за това дежурния ръководител движение.

Раздел V

Осигуряване движението на неспиращи в гарите влакове

Чл. 379. (1) Неспиращите влакове преминават по правило през гарата по главния коловоз, отразено в плана за приемане на влаковете.

(2) Неспиращите влакове се посрещат от дежурния ръководител движение от страна на приемното здание на място, определено в технология на експлоатационния пункт, откъдето машинистът най-добре да възприеме подавания сигнал и откъдето дежурният ръководител движение може да наблюдава влака.

(3) В гари със спасителен коловоз преминаване без спиране по коловоза, на който спасителният коловоз се явява продължение, не се разрешава.

(4) Когато един неспиращ влак бъде приет в гарата и дежурният ръководител движение не е на определеното място или е там, но не подава сигнал за преминаване без спиране, влакът задължително спира в гарата.

(5) Неспиращ в една гара влак задължително спира в гарата, когато на междугарието началникът на влака (старши кондукторът, маневристът) или машинистът открие обстоятелства, които застрашават сигурността на движението, за да бъде уведомен дежурният ръководител движение за вземане на съответни мерки. Влакът не спира, когато машинистът е уведомил за това дежурния ръководител движение (влаковия диспечер) чрез ВДРВ, GSM-R, GSM.

Чл. 380. (1) Неспиращите влакове преминават през гарите при отворен изходен светофор и заповед на дежурния ръководител движение, дадена лично от него чрез заповеден диск или сигнално фенерче.

(2) В гари, включени в диспечерска централизация и при едновременно разминаване на два неспиращи влака в гара на двойна жп линия, отсъствието на дежурния ръководител движение от определеното място не е заповед за спиране на влака.

(3) Гари и разделни постове с дежурен ръководител движение, както и разделни постове с автоматично действие, през които неспиращите влакове преминават само по разрешаващо показание на изходния (проходния) светофор, се определят със заповед на Генералния директор.

Чл. 381. Когато в гара на единична жп линия предстои разминаване на два влака, единият от които е неспиращ и пристигането им се очаква приблизително в едно и също време, и в гарата не е разрешено едновременно приемане на влаковете, неспиращият влак се задържа пред входния светофор, а пръв в отклонителен коловоз се приема спиращият по разписание влак. След редовно установяване на спиращия влак в гарата неспиращият влак се пропуска по главния коловоз.

Чл. 382. Когато поради нарушаване на ГДВ се наложи разминаване на два неспиращи влака в гара на единична жп линия и в гарата не е разрешено едновременно приемане на влаковете, пръв се приема влакът от по-долна категория в отклонителен коловоз, а влакът от по-горна категория се задържа пред входния светофор. След редовно установяване на влака от по-долна категория задържаният пред входния светофор влак се пропуска по главния коловоз.

Чл. 383. (1) Разпоредбите по чл. 381 и чл. 382 се отнасят за гари, в които подходите към тях са еднакво благоприятни.

(2) При различен профил на подходите пръв се приема влакът, на който условията за тръгване след спиране пред затворен входен светофор са по-неблагоприятни.

Чл. 384. (1) Наредданията за приемане и изпращане на неспиращи влакове през гара се извършват по следния начин:

1. в гари без централизация на стрелките и без телефонна връзка със стрелковите постове, както и в гари с централизация на стрелките, без тези с МРЦ, ЕЦ и МКЦ, дежурният ръководител движение нарежда най-напред за подготовка на маршрута за заминаване на влака и отваряне на изходния светофор и след това за приемането на влака;

2. в гари без централизация на стрелките, но с телефонна връзка с постове дежурният ръководител движение нарежда на постовите стрелочници едновременно за приемането и изпращането на влака със следната телефонограма:

"ОТ ГАРА ДО ПОСТОВЕ № . . . ЧАС . . . МИН . . . ИДЕ ВЛАК
.. НА КОЛОВОЗ БЕЗ СПИРАНЕ. № ПОДПИС".

(2) Наредданията на дежурния ръководител движение за преминаване на неспиращ влак, действията и докладите на постовите стрелочници се извършват съгласно чл. 334 и чл. 370.

(3) Когато гарата работи само с един постови стрелочник, дежурният ръководител движение го изпраща, ако е необходимо, най-напред да подготви

маршрута за заминаването на влака. След това той се връща, предава ключовете от стрелките на дежурния ръководител и му докладва за извършеното. В случая телефонограма за подготовка на маршрута не се разменя. За приемането на влака дежурният ръководител движение изпраща стрелочника на поста, като двамата извършват определените в чл. 370 действия.

Чл. 385. Когато изходният светофор на една гара се повреди и предстои приемането на неспиращ по разписание влак, дежурният ръководител движение спира влака в гарата и уведомява влаковия персонал със заповед за движение при специални условия, че влакът ще замине при затворен изходен светофор. В този случай влаковете се изпращат по заповед от дежурния ръководител. При наличие на поканителен сигнал на изходния сигнал се постъпва съгласно чл. 326 от настоящите правила.

Чл. 386. Когато за един неспиращ влак не е получено съгласие за приемането му от съседната гара, влакът може да се приеме в отклонителен коловоз.

Чл. 387. Когато един неспиращ по разписание влак се наложи да бъде спрян в гарата, за да му се връчи заповед за движение при специални условия, дежурният ръководител движение може да го посрещне до коловоза със заповед за спиране на определено място.

Чл. 388. (1) Пътнически влак, който по график спира в гара за слизане и качване на пътници, не може да премине без спиране в нея независимо от подаваните му сигнали.

(2) Товарен влак, на който по разписание е предвидено спиране в определени гари, може да ги премине без спиране при условие, че дежурният ръководител движение е искал и има устно съгласие за това от дежурния влаков диспечер.

Раздел VI

Осигуряване преминаването на влак през гара, закрыта за служба по движението

Чл. 389. (1) При осигуряване движението на влаковете по телефонен способ през гара, закрыта за служба по движението се извършва следното:

1. стрелките се поставят и заключват в положение за главния коловоз и ключовете се предават за съхраняване в съседните противоположни на стрелките гари;

2. входните, предупредителните и изходните светофори се поставят в затворено положение, неосветени, и се закръстосват;

3. в часа, когато гарата се открива отново за службата по движението, светофорите се подготвят за нормална работа;

4. гари за службата по движението се откриват и закриват за известен период от денонощието само когато междугарията са свободни.

(2) В гари на участък, където движението на влаковете се осигурява посредством АБ, службата по движението може да се закрива за определен

период от време, ако са съоръжени с комутационно устройство, управлявано със секретен ключ, когато:

1. стрелките са в положение за текущия път;
2. АБ в двете междугария има едно и също направление;
3. към гарата, която се закрива, не се движи влак;
4. дежурният ръководител движение след получаване на диспечерската заповед изважда секретния ключ и го съхранява на място определено в технологията на експлоатационния пункт ; с изваждането на ключа стрелките се заключват, а предупредителните, входните и изходните светофори остават сигнали на АБ; междугаровите връзки се превключват за пряка връзка между двете съседни гари.

(3) Гара в участък с АБ се открива за службата по движението само ако към нея не се движи влак.

(4) С диспечерска заповед дежурният ръководител движение взема ключа и го поставя в бравата, при което стрелките се отключват и се възстановяват междугаровите връзки.

(5) В гари на участък, където движението се осигурява посредством ПАБ, службата по движението може да се закрива за определен период от време, ако са съоръжени с комутационно устройство, управлявано със секретен ключ, когато:

1. ПАБ не е задействана и междугарията са свободни;
2. стрелките са заключени за текущия път;
3. с диспечерска заповед дежурният ръководител движение изважда ключа от комутационното устройство и го съхранява на място определено в технологията на експлоатационния пункт ; с изваждането на ключа се блокират стрелките, изгасват светофорите и се превключват линейните вериги на ПАБ и междугаровите връзки; предупредителните, входните и изходните светофори се закръстосват.

(6) Гара в участък с ПАБ се открива за службата по движението, когато ПАБ не е задействана и междугарията са свободни.

(7) С диспечерска заповед дежурният ръководител движение взема ключа и го поставя в секретната брава, с което светофорите се осветяват и стрелките се отключват. Закръстосаните светофори се подготвят за нормална работа.

Чл. 390. Когато гарата е открита само за дейност на превозвачите а службата по движението в нея е закрита за известен период от време, стрелките се поставят и заключват в положение за главния коловоз, а входните, предупредителните и изходните светофори се изгасват и закръстосват. Ключовете от стрелките се съхраняват от лице с правоспособност ръководител движение, който ги предава на дежурния стрелочник, ако се налага извършване на маневра, след което ги прибира.

Чл. 391. В участъци, в които движението на влаковете се преустановява за определен период от денонощието, службата по движението в гарите се закрива, без да се спазват условията по чл. 389. Тези гари се закриват и откриват при свободни междугария с писмена заповед на влаковия диспечер, която дежурните ръководители движение предават на дежурните

прелезопазачи, които я записват в дневника на прелеза. Тези участъци и периодът за закриването им се определят със заповед на Генералния директор.

ДЯЛ ШЕСТИ МАНЕВРЕНА РАБОТА

Глава първа ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 392. Маневра е всяко организирано придвижване на подвижен жп състав по железния път, извършвано по маневрени сигнали.

Чл. 393. (1) Маневра по гаровите коловози се извършва с разрешение само на дежурния ръководител движение, а в гари на централно диспечерско управление – от влаковия диспечер, по предварително дадено и одобрено искане от превозвача;

(2) Разпределението на задълженията между гаровите служители се определя в технологията за работа на експлоатационния пункт.

(3) Маневрата се ръководи само от едно лице - ръководител на маневрата (маневрист, началник-влак, старши кондуктор, ръководител движение, началник гара, деломайстор), който е отговорен за правилното ѝ извършване.

Чл. 394. Маневрената работа в гарите се извършва по установен технологически процес и по план, който осигурява:

1. своевременното композиране и изпращане на влаковете;
2. редовното приемане и разкомпозиране на влаковете;
3. своевременното подаване на вагоните за извършване на товарни, разтоварни, ремонтни и други операции и своевременното им изваждане след завършване на тези операции;
4. безопасност на движението и личната безопасност на работниците, свързани с маневрата и опазване на подвижния състав и превозваните товари;
5. най-малка загуба на време за преработването на вагоните в гарите;
6. най-рационалното използване на всички маневрени средства и технически устройства за маневра.

Чл. 395. (1) Маневрената работа се извършва от локомотивен машинист и маневрена бригада в състав не по-малко от трима души, включително ръководителя на маневрата.

(2) Допуска се съставът на маневрената бригада да бъде от две лица – ръководител на маневрата и маневрен стрелочник:

1. при преместване или прегаряне на състав с до четири пътнически вагона за междурелсие 1435 мм или до шест пътнически вагона за междурелсие 760 мм от и за пътнически влак;

2. при извършване на маневра в железопътни линии III категория.

(3) Съставът на маневрените бригади се определя от железопътното предприятие, а за индустриални клонове със собствена маневрена дейност – от

собственика/обслужващия индустриалния клон.

(4) Разрешава се маневрената бригада да се състои от едно лице в следните случаи:

1. при набутване на състав през гърбица;
2. в гари за преместване на отделни вагони с влаков локомотив от и за пътнически влак;
3. при извършване на маневра с влаковия локомотив на влак, приет в глух коловоз, когато съставът на влака се прегарира на гаражен коловоз или се обръща през триъгълник;
4. за придвижване на локомотив с прикачен вагон-отоплител от и за влак;
5. при извършване на маневра в гара от състав РССМ с прикачен вагон (вагонетки);
6. при придвижване на състав или група вагони не по-дълъг от 200 м, по дължината на един и същи коловоз;
7. при възникнала кризисна ситуация в междугарие и необходимост от разделяне на състава на влака на групи вагони.

(5) При неблагоприятен профил, наличност на криви, намалена видимост и други операциите по ал. 2 се извършват от маневрена бригада в състав не по-малко от трима души, а по ал. 4 се извършват от двама – ръководител на маневрата и маневрен стрелочник.

(6) При внезапно заболяване на маневриста с разрешение на началника на службата по превозите до края на дежурството маневрата може да се ръководи от маневрен стрелочник, притежаващ правоспособност за маневрист, което е отразено в свидетелството му за заемане на длъжност, като за това се уведомява дежурния ръководител движение.

Глава втора ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА СЛУЖИТЕЛИТЕ

Раздел I Задължения на маневрената (превозната) бригада

Чл. 396. (1) Ръководителят на маневрата ръководи работата на всички работници в маневрената и локомотивната бригада във връзка с маневрената работа.

(2) Задълженията на локомотивната и маневрената (превозната) бригади се определят от превозвачите съгласувано с Генералния директор.

(3) Ръководителят на маневрата е длъжен:

1. да организира безопасно извършване на маневрената работа и осигурява личната безопасност на работниците, заети в маневрата;
2. да познава плана и начина на извършване на маневрата, да осигурява правилно разпределение и съгласуваност в дейността на всички работници, които участват в извършването на маневрата;
3. да осигурява точно и своевременно изпълнение на графика за работа на

маневрата;

4. да композира влаковете правилно, без закъснение, съгласно утвърдения технологически процес за работа в гарата и в съответствие с разписанието за тръгването им.

Чл. 397. Ръководителят на маневрата задължително изпълнява всички разпореждания на дежурния ръководител движение по отношение извършване на маневра по приемно-отправните коловози и по коловози, пресичащи се от тях, за започване и прекратяване на маневрата и за освобождаване на зает коловоз и тогава, когато е под разпореждане на ръководител от службите на превозвача.

Чл. 398. При постъпване на дежурство ръководителят на маневрата е длъжен да се информира за:

1. специализацията на коловозите;
2. наличността на вагони с опасни товари и ограждането им със сигнали.

Чл. 399. Преди да започне маневрената работа ръководителят на маневрата е длъжен:

1. да се убеди, че всички работници, участващи в маневрата, и локомотивният машинист са в пълен състав, на местата си и имат необходимите сигнални принадлежности;

2. да запознае всички работници, които участват в маневрата, и локомотивният машинист с плана за предстоящата маневра и реда за нейното извършване;

3. да провери прикачени ли са вагоните, с които ще се маневрира, и има ли пречки за тяхното придвижване (спирателни обувки, дървени клинове, вагони, на които да се извършва ремонт, и др.);

4. да се убеди, че спирателните обувки са налице и са изправни;

5. да получи разрешение за извършване на маневра, ако не е в обособен маневрен район.

Чл. 400. При извършване на маневра ръководителят на маневрата е длъжен:

1. да осигури маневрения състав със спираща маса;

2. да следи за своевременно и правилно подаване на сигналите от маневрените стрелочници;

3. да следи за своевременното обръщане на стрелките и правилната подготовка на исканите маршрути;

4. да ръководи всички придвижвания на маневрения локомотив и работата на маневрените стрелочници;

5. да контролира спазването на предвидените скорости при извършване на маневрата;

6. да наблюдава и взема мерки отблъснатите вагони да отидат на определените места и да не се допускат удари, които биха довели до повреждане на подвижния състав и товарите или връщане на отблъснати вагони обратно и закриване на дистанции.

Чл. 401. При извършване на маневра в товарно-разтоварни коловози и индустриални ж.п. клонове ръководителят на маневрата е длъжен да се убеди за

наличността на свободен габарит. При липса на свободен габарит маневра не се извършва.

Чл. 402. При извършване на маневра в ремонтни коловози (за отцепъчен ремонт) и на състави, на които се извършва безотцепъчен ремонт, ръководителят на маневрата е длъжен да съгласува маневрата с ръководителя на ремонта, като заедно вземат необходимите мерки както за опазване живота и здравето на работниците, извършващи ремонта, така и за сигурното извършване на маневрата.

Чл. 403. Маневра с вагони, натоварването или разтоварването на които не е завършило, се извършва след съгласуване с ръководителя на товарно-разтоварните операции и съвместно вземане на необходимите мерки за опазване на товарите, сигурното извършване на маневрата и опазване живота и здравето на работниците.

Чл. 404. (1) При извършване на маневра ръководителят на маневрата е длъжен да се намира на такова място, откъдето има най-добра видимост към маневрения състав, а машинистът и стрелочниците от бригадата да виждат и възприемат най-добре подаваните от него сигнали.

(2) В случаите, когато маневрата се извършва с големи състави на коловози в криви или в условия на лоша видимост (мъгла, буря, силни снеговалежи и др.), ръководителят на маневрата поставя стрелочник, който да препредава сигналите към него и към останалите участници в маневрата.

Чл. 405. (1) При извършване на маневра с вагоните напред, бутани от локомотив, един от маневрените стрелочници трябва да се намира на стъпалото на челната греда на предния вагон или на спирачната площадка, за да следи и подава необходимите сигнали за предпазване намиращите се покрай коловоза пътници, работници и др., за спиране на състава, както и при приближаване на мястото, където маневреният състав следва да бъде установен.

(2) При извършване на маневра по рампени коловози и по коловози с високи перони се забранява стоенето по стъпалата на вагоните от страната на рампата или перона.

(3) В случай, че първият вагон (при бутане на състава) няма спирачна площадка или стъпало, един от маневрените стрелочници върви отстрани на коловоза пред състава и подава съответните сигнали, като скоростта на състава е до 3 км/ч. По този начин се работи и когато се намаляват повредени вагони от състав на влак в гари, където няма маневрен персонал, независимо дали вагона има или няма спирачна площадка или стъпало.

(4) При подаване на вагони на коловози за общо ползване пред складове, магазини и др., ръководителят на маневрата изпраща маневрен стрелочник, който да върви покрай коловоза пред вагоните, като предупреждава за движението на състава намиращите се работници по товаренето, разтоварването, ремонта и др.

Чл. 406. При прегаряване на състави или групи вагони от един парк в друг или от един коловоз на друг се изпълняват следните изисквания:

1. преди набутване на състава машинистът устно се уведомява от ръководителя на маневрата на кой коловоз ще подаде състава, каква част от

него не е заета и къде се намират вагоните, които са на коловоза;

2. когато свободната част от коловоза не е достатъчна да побере набутвания състав и намиращите се вагони на коловоза са до дистанция, преди започване на прегарирането стоящите вагоните се осигуряват против придвижване при набутването (чрез затягане на ръчни спирачки, поставяне на спирателни обувки или дървени клинове) и тогава се извършва маневрата;

3. при прегариране на състав от един парк в друг по коловоз, който се намира в надолнище, по-голямо от 2,5 ‰, се включва и изпробва автоматичната спирачка на състава; съставът задължително се осигурява със спирачна маса.

Чл. 407. (1) В случаите, когато се налага набутване на състав и вагоните могат да закрийт дистанция от срещуположната гърловина, когато там се извършва маневра, преди да започне набутването ръководителят на маневрата взема мерки за уведомяване на постовия стрелочник от срещуположната гърловина, а той от своя страна - дежурния ръководител движение. Набутването се извършва само след предварително съгласуване с постовия стрелочник от срещуположния пост.

(2) След даване на съгласие за набутване стрелочникът от противоположния пост и ръководителят на маневрата вземат необходимите мерки според случая за установяване на вагоните в пределите на полезната дължина на коловоза и за избягване на какъвто и да е удар.

Чл. 408. При извършване на маневра с вагони, натоварени с опасни товари, и с вагони, натоварени с негабаритни товари, ръководителят на маневрата взема необходимите предпазни мерки за безопасно извършване на маневрата.

Чл. 409. (1) Ръководителят на маневрата е длъжен да спазва специализацията на коловозите, установена в експлоатационния пункт. С разрешение на разпоредителя на маневрата специализацията на коловозите може временно, но най-много през времетраенето на дежурството да се изменя с оглед на бързото разкомпозиране и композиране на влаковете, след което специализацията се възстановява.

(2) Преди да предаде дежурството ръководителят на маневрата възстановява специализацията на коловозите, проверява останените вагони открили ли са дистанция, скачени ли са и дали са със задържани спирачки или подклинени с дървен клин или спирателни обувки и взети ли са всички мерки против самопридвижването им.

(3) Във всички случаи коловози, определени за влаково движение, се заемат, макар и временно, само след личното разрешение на дежурния ръководител движение.

Чл. 410. Маневрените стрелочници са длъжни:

1. да прикачват и да разкачват вагоните правилно съгласно разпорежданията на ръководителя на маневрата;

2. да са изпробвали предварително изправността на ръчните спирачки преди задържане на отблъснати вагони;

3. да си служат правилно със спирателните обувки при задържане на вагоните;

4. да задържат (спират) вагоните така, че да не се получават удари, водещи до повреди на вагоните и товарите;

5. да следят вагоните, които са на коловозите, да се установяват между дистанционните указатели и да ги осигуряват против самопридвижване;

6. да обръщат стрелките по указание на ръководителя на маневрата в пунктовете, където няма постови стрелочници;

7. да изпълняват всички разпореждания на ръководителя на маневрата при извършването ѝ;

8. правилно да възприемат подаваните от ръководителя на маневрата сигнали и правилно да ги препредават към останалите участници в маневрата.

Чл. 411. При приключване на работа ръководителят на маневрата предава на дежурният ръководител движение, в нарочен дневник, наличието на получените от него спирателни обувки и дървени клинове по коловозите на гарата.

Раздел II

Задължения на локомотивната бригада, извършваща маневра

Чл. 412. При извършване на маневра локомотивната бригада е длъжна:

1. да осигурява безопасно извършване на маневрата и опазване на подвижния състав;

2. да следи за подаваните сигнали от ръководителя на маневрата, точно и своевременно да ги изпълнява;

3. да изпълнява незабавно сигнала "Спри !" независимо от кого е подаден;

4. да не превишава разрешените скорости при маневрата;

5. да следи за положението на стрелките и вагоноизхвъргачките, за хора, пресичащи маршрута на маневрата, за положението на подвижния състав по съседните коловози (само когато маневреният локомотив е начело или се движи изолиран).

Чл. 413. При маневра локомотивът се управлява лично от машиниста.

Чл. 414. (1) Забранява се на локомотивния машинист, който извършва маневра, да привежда в движение локомотива и състава, без да е получил разрешаващ сигнал от ръководителя на маневрата.

(2) Отварянето на маневрения светофор не дава право на машиниста да привежда в движение локомотива и състава. Преди потеглянето машинистът е длъжен да получи сигнал и от ръководителя на маневрата.

(3) При преминаване през стрелки със стрелкови указатели машинистът е длъжен да следи за тяхното положение (само когато маневреният локомотив е начело или се движи изолиран).

Раздел III

Задължения на работниците от гърбичната маневра

Чл. 415. Извършването на маневра на гърбица се регламентира с инструкция-приложение към технологията за работа на експлоатационния пункт .

Чл. 416. Операторът на гърбичната автоматична централизация (ГАЦ) е задължен да не допусне скорост, по-голяма от 15 км/ч, на вагоните към разпределителните коловози, да регулира скоростта на разпускането и степента на задържане на вагоните с вагонозадържателите в зависимост от ходовите качества на вагоните, степента на запълването на разпределителните коловози и други.

Чл. 417. (1) Маневрените стрелочници-посрещачи следят за хода на разпускането и при запълването на един или друг разпределителен коловоз, при закриване на дистанции или други причини своевременно да уведомяват за това гърбичния оператор.

(2) Преди да започне разпускането на даден състав маневрените стрелочници-посрещачи проверяват наличността и изправността на спирателните обувки.

Чл. 418. За осигуряване на безопасност при разпускане на вагоните през гърбица маневрените стрелочници-посрещачи са длъжни:

1. да се намират при обслужването от тях коловози при започване разпускането на състава;

2. да изпълняват указанията, които им се дават по високоговорителната уредба за хода на разпускането;

3. да задържат (спират) вагоните, така че да не се получават големи разстояния между отделните групи, като заедно с това се осигурява безопасно приближаване със скорост не по-голяма от 3 км/ч на групите вагони към стоящите вагони на разпределителните коловози;

4. да изваждат спирателните обувки под единични вагони след установяване на групите.

Чл. 419. (1) При набутване на вагони в разпределителния парк гърбичният оператор съгласува това с ръководителя на маневрата и постовия стрелочник от противоположния край на разпределителния парк. Преди да се придвижи локомотивът за набутване гредовите работни вагонозадържатели, през които ще премине локомотивът, се поставят в неработно положение.

(2) Забранява се разпускане по коловоз, по който се набутват вагони.

(3) Набутване на вагони в разпределителния парк се извършва най-малко от двама души, като винаги начело се осигурява маневрен стрелочник.

Чл. 420. Намиращи се на разпределителните коловози вагони се съединяват и изтеглят от локомотива, работещ на изтеглителния коловоз на разпределителния парк (от противоположната страна на гърбицата), след предварително съгласуване между ръководителя на маневрата, който ще я извършва, и гърбичния оператор.

Чл. 421. Преди да извърши набутване или изтегляне на вагони от

разпределителни коловози маневрената бригада проверява дали под вагоните няма спирателни обувки.

Глава трета РЪКОВОДСТВО И ПЛАНИРАНЕ НА МАНЕВРЕНАТА РАБОТА

Раздел I Общи положения

Чл. 422. Разпоредителят на маневрата съгласува работата на работниците от различните служби с оглед спазване на сигурността при извършване на маневрената работа.

Чл. 423. (1) В гари със самостоятелни маневри и самостоятелни маневрени райони началникът на службата по превозите изготвя сменен план, в който вписва задачи по:

1. приемане и разкомпозиране на влаковете;
2. композиране и изпращане на влаковете;
3. преработване на преминаващи директни и локални влакове;
4. местната работа;
5. изпълнение на особени задачи.

(2) Сменният план се изготвя и предава за съгласуване на началника на гарата или неговия заместник не по-късно от 2 часа преди започване на работа на смяната в гарата, като копие от него се оставя в гарата.

Чл. 424. (1) Разпоредителят на маневрата извършва за определен период оперативното планиране на маневрата. Той съгласува предварително всяко свое разпореждане с дежурния ръководител движение, когато маневрата се извършва по приемо-отправните коловози. Съгласуваните разпореждания разпоредителят предава устно, непосредствено на ръководителя на маневрата, с маневрени бележки или чрез гаровата радиоредба.

(2) На маневри, чиито маневрени локомотиви имат радиовръзка и в гари, където има диспечерска уредба, план за работа и други указания за маневрата могат да се дават и по тях. Локомотивните машинисти на такива локомотиви държат радиотелефоните в работно (отворено) положение и се обаждат при всяко повикване от ръководителя на маневрата, като повтарят даденото разпореждане.

Чл. 425. След приключване на маневрената работа, ръководителят на маневрата докладва на разпоредителя на маневрата.

Раздел II График за извършване на маневрената работа

Чл. 426. (1) Редът и продължителността за извършване на отделните маневрени операции през денонощието се определят с графика за работата на

всеки маневрен локомотив и маневрена бригада.

(2) Ежегодно, преди влизане в сила на нов график за движението на влаковете, началникът на службата по превозите в гарата съставя график за работата на всеки маневрен локомотив и маневрена бригада. Графикът се съгласува с началника на гарата и се представя за одобрение на началника, одобрил плана за приемане на влаковете в експлоатационния пункт.

(3) Графикът по ал. 1 и 2 се съставя и при настъпили промени в организацията на работата и в коловозното развитие на гарата.

(4) Графикът за работа на всеки маневрен локомотив и маневрена бригада се прилага към технологията на експлоатационния пункт, а препис от него се връчва на всеки ръководител на маневра.

(5) В оперативен ред графикът за работа на всеки маневрен локомотив и маневрена бригада, както и районът на работа могат да се променят от разпоредителя на маневрата съгласувано с дежурния ръководител движение.

Раздел III

Планиране и ръководство на маневрената работа в посредните гари

Чл. 427. В гари, където няма маневрен персонал, когато се наложи да се намаляват повредени вагони от състава на влак, маневрата се извършва с влаков локомотив и от правоспособен гаров персонал под ръководството на дежурния ръководител движение или началника на гарата съгласувано с влаковия диспечер и отразено в технологията за работа на експлоатационния пункт. Откачване и прикачване на връзките между вагоните се извършва от член на локомотивната бригада.

Чл. 428. (1) В гари, където няма отделен маневрен локомотив и маневрена бригада, маневрената работа се извършва с влакови локомотиви от превозните бригади на определени влакове под ръководството на началниците на влаковете (маневристите).

(2) В отправните и крайните гари, където няма маневрени локомотиви и маневрени бригади, композирането и разкомпозирането на влаковете и обработката на местните вагони извършват съответните влакови бригади.

Чл. 429. (1) В гари, където има отделен маневрен локомотив и маневрена бригада, когато те са заети с маневрена работа в гарата или индустриалните железопътни клонове, оставянето на вагони от влаковете и вземането на предварително подготвена от гаровата маневра група вагони се извършват от влаковия локомотив и превозната бригада на съответния влак.

(2) Маневрената работа се организира и планира чрез връчване на план за маневра обр. П-39, независимо че в гарата маневрената работа е организирана със сменен план. За изготвянето на плана обр. П-39 съответният железопътен превозвач трябва да представи в гарата писмена заявка за маневра, която да е съобразена с престоя на влака в гарата.

(3) План за маневра обр. П-39 се изготвя и връчва включително и в случаите, когато маневрената работа се извършва с влаков локомотив под

ръководството на маневриста и от маневрената бригада на гаровата маневра.

(4) Гарите, в които се разрешава извършването на маневрената работа по ал. 1, се определят от поделение УДВК при ДП НКЖИ.

Чл. 430. (1) Планът за маневрената работа обр. П-39 в посредните гари се изготвя от дежурния ръководител движение в гарата по предварителна писмена заявка от заявителя на маневрата и се съобразява с престоя на влака по график.

(2) Планът за маневра се съставя в два екземпляра по установена форма и съдържа:

1. гарата, в която ще се извършва маневрата, датата и номера на влака, с който ще се извършва маневрата;

2. номерата на вагоните, които трябва да се прикачат на влака и на кои коловози и товарни места се намират;

3. номерата на вагоните, които трябва да се оставят от влака и на кои коловози и товарно-разтоварни места да се подадат;

4. номерата на вагоните, на които трябва да се извърши гарова маневра, коловозите, на които се намират и на които трябва да се подадат;

5. номерата на вагоните с товари, изискващи особени условия (при маневра и при возене с влаковете), се подчертават с червен цвят;

6. номерата на дървени клинове и спирателни обувки под вагони на гарови коловози (ако има такива) и на маневрените коловози и номерата на предоставените спирателни обувки и дървени клинове за извършване на маневрата;

7. условията за извършване на маневрата по гаровите коловози (наклони, скорости, спирачен процент, коловози по които ще се маневрира);

8. часа на започване на маневрата и времето за извършването ѝ;

9. сверяване на часовниците с началник-влака (маневрист).

(3) Планът за маневра се подписва от дежурния ръководител движение и се връчва на началника на влака (маневрист), който след прочитане го подписва, всеки запазва по един екземпляр.

Чл. 431. (1) Началникът на влака (маневристът) разяснява плана за извършване на маневрата пред маневрените стрелочници и локомотивния машинист, лично ръководи маневрата и я извършва в определеното в плана за маневрата време, като следи вагоните да бъдат подадени на определените места.

(2) Полученият план и указанията за извършване на маневрата не дават право на началника на влака (маневрист) да започне маневрата, докато не получи разрешение по установения ред.

(3) След приключване на маневрата и осигуряване на вагоните против самопридвижване началник-влакът (маневристът) в нарочен дневник предава на дежурния ръководител движение наличието и местонахождението на дървените клинове и спирателните обувки и други особености (вагони с опасни товари, номерата на вагоните с натегнати ръчни спирачки, негабаритни товари и др.).

Чл. 432. Всяко изменение на дадения вече план за маневра се извършва след разрешение на дежурния ръководител движение и спиране на маневрата.

Чл. 433. Новият план за маневра се съставя от дежурния ръководител движение по установения ред. С новия план се запознават всички участващи в маневрата с характера на изменението.

Чл. 434. При извършване на маневра в гари от участъци с ДЦ, гари на ЦДУ се предават на РМУ и се постъпва по реда, описан в предходните членове. Часът за започване и времето за извършване на маневра се определят от влаковия диспечер.

Раздел IV Райониране на маневрите

Чл. 435. (1) В гарите, където работят повече от един маневрен локомотив и маневрена бригада, коловозите за маневрена дейност се разделят на маневрени райони.

(2) Маневрените райони се определят от началника на службата по превозите в гарата, съгласуват се с началника на гарата и се вписват в технологията на експлоатационния пункт.

Чл. 436. (1) Всяка маневрена бригада извършва работа само в границите на своя маневрен район.

(2) Работа на повече от един маневрен локомотив и маневрена бригада в един маневрен район се допуска, само след предварително съгласуване с ръководителя на маневрата, в чийто район ще се работи.

Чл. 437. (1) В гари, където няма определени маневрени райони, ръководителят на маневрата извършва маневра само по тези коловози и стрелки, които са указани в плана за маневрата.

(2) Едновременно извършване на маневра от двете страни на един коловоз се разрешава само с разрешение на разпоредителя на маневрата и след съгласуване между двамата ръководители на маневрите и устно уведомяване на локомотивните машинисти.

Глава четвърта РЕД И НАЧИН ЗА РАЗРЕШАВАНЕ, ИЗВЪРШВАНЕ И ПРЕКРАТЯВАНЕ НА МАНЕВРАТА

Раздел I

Ред и начин за извършване на маневра и за манипулиране със стрелките

Чл. 438. При маневра стрелките се обръщат от определените за целта стрелочници по разпореждане на ръководителя на маневрата или лично от него.

Чл. 439. (1) При подготовка на маневрен маршрут винаги се започва от тази стрелка, по която маневрата ще премине последна, а останалите стрелки се обръщат в последователен ред така, че стрелката, по която ще се премине най-напред, да бъде обърната последна.

(2) Преди да се обръщат стрелки, които са централизирани, но без стрелкова заестост, обслужващият ги е длъжен да се убеди лично, че стрелката е свободна от подвижен състав. На изтеглители колотовози, при които са монтирани високоговорителни уредби, нареждания и указания за обръщане на стрелките се предават и по тях.

(3) В гари с централизация на стрелките и обръщането на стрелките от маневрен пулт (шкаф) или изпълнителен апарат при маневра, постовият стрелочник подава сигнал "готово" и уведомява по високоговорителната уредба, ако има такава, за подготовения маршрут.

(4) Ръководителят на маневрата подава сигнал за придвижване само след като получи сигнал "готово" от постовия стрелочник и след като лично се убеди, че стрелките са обърнати правилно.

Чл. 440. (1) При срязване на стрелка при маневра движението по нея се преустановява. Маневреният състав се изтегля напред по езиците до освобождаването на стрелката. Забранено е връщането на маневрения състав назад по срязаната стрелка.

(2) Когато срязаната стрелка е ръчна, тя се преглежда от представител на регионалното поделение отговарящо за железния път с длъжност не по-ниска от ръководител производствена група и от обслужващия гаров работник (ръководителя на маневрата, ако е в маневрен район). Когато се констатира, че стрелката е изправна, движението по нея се възстановява. При констатиране на повреди те се отстраняват и след това се възстановява движението.

(3) Когато стрелката е съоръжена с електрически стрелкови обръщателен апарат, в прегледа участва и механик ОТ.

Раздел II

Осигуряване на маневрените състави със спирачна маса

Чл. 441. Не се разрешава извършването на маневра с локомотив с неизправни автоматична, неавтоматична (директна) и ръчна спирачка.

Чл. 442. (1) Маневрените състави се осигуряват със спирачна маса в зависимост от скоростта, спирачния път и наклона на пътя.

(2) Необходимата спирачна маса на маневрения състав се изчислява по формулата съгласно чл. 284, като служебната маса на локомотива се включва при изчисляване на брутната маса на състава. Наличната спирачна маса на маневрения състав е сума от спирачните маси на локомотива и на вагоните с включени спирачки. Служебната и спирачната маса на локомотива се вземат от таблицата в Приложение № 14 от Наредба № 58.

(3) Спирачните проценти за изчисляване на необходимата спирачна маса на маневрените състави в зависимост от базисния спирачен път и от типа на калодките (чугунени или композиционни) се вземат от таблиците в Приложение № 15 от Наредба № 58. При смесен състав, когато вагоните с композиционни калодки са повече от 30 % от състава, спирачните проценти се вземат от таблиците за вагони с композиционни калодки.

Чл. 443. За осигуряването на маневрените състави с необходимата спирачна маса отговарят ръководителят на маневрата и локомотивният машинист.

Чл. 444. В технологията за работа на експлоатационните пунктове се определят условията и начинът за осигуряване със спирачна маса при извършване на маневрена дейност.

Чл. 445. Маневрени състави, които се придвижват от една гара до друга, се осигуряват със спирачна маса като влак с извършване на Проба А.

Раздел III

Ред за разрешаване на маневрената работа

Чл. 446. (1) Дежурният ръководител движение разрешава започване на маневра по коловозите за влаково движение и по коловози, пресичащи се с тях, лично или чрез постовите стрелочници на ръководителя на маневрата:

1. устно;
2. устно и с отваряне на маневрения светофор;
3. устно и с разрешаване на местна маневра.

(2) Постовият стрелочник отговаря "разбрано", подготвя стрелките и подава сигнал "готово" за започване на маневрата.

(3) След завършване на маневрата постовият стрелочник устно уведомява за това дежурния ръководител движение и връща маневреното положение, ако такова е дадено.

(4) В гари с отделни маневрени райони и с изтеглителни коловози, в които маневрата се извършва, без да се пречи на приемането и изпращането на влаковете, разрешение за извършване на маневра не се иска.

Чл. 447. (1) Когато след изпращане на влак от гара без централизирано обръщане на стрелките трябва веднага да започне маневра, дежурният ръководител движение устно уведомява за това постовите стрелочници.

(2) В случай по ал. 1 постовият стрелочник след преминаване на последния вагон на влака през стрелките ги отключва и подготвя и дава сигнал "готово" за започване на маневра.

Чл. 448. (1) В случай, когато след пристигане на влак в гара без централизирано обръщане на стрелките трябва веднага да започне маневра, дежурният ръководител движение устно уведомява за това постовите стрелочници.

(2) След пристигането на влака и затварянето на входния светофор постовият стрелочник, след като лично се убеди, че влакът е цял, открил е дистанция и не предстои изпращане или приемане на друг влак, отключва стрелките, подготвя маршрута и подава сигнал "готово" за започване на маневра.

Чл. 449. След завършване на маневрата постовият стрелочник поставя стрелките в основно положение и устно докладва за това на дежурния ръководител движение.

Чл. 450. (1) Разрешава се в гари, в които профилът на пътя от направленията към гарата между предупредителния и входния светофор е в надолнище до 6 ‰, изчислено по формулата съгласно чл. 356, ал. 1, т. 1, където е разрешено едновременно приемане на влакове, да се извършва маневра от противоположната страна на идващия влак, ако профилът на пътя между входния светофор и първата входна стрелка е в надолнище към гарата до 6 ‰ и гаровите коловози са в наклон до 2,5 ‰.

(2) Разрешава се в гарите по чл. 356, ал. 1, когато не предстои заминаване на влак, да се извършва маневра в гърловината от противоположната страна на идващия влак, ако профилът на пътя между входния светофор и първата входна стрелка от тази страна е в надолнище към гарата до 6 ‰ и гаровите коловози са в наклон до 2,5 ‰.

(3) В гари, в които профилът на пътя от направленията към гарата между предупредителния и входния светофор е в надолнище към нея, по-голямо от 6 ‰, изчислено по формулата съгласно 356, ал. 1, т. 1, се разрешава да се извършва маневра от противоположната страна, когато продължението на маршрута на влизащия влак не пресича коловозите и стрелките, по които се извършва маневра.

(4) Разрешава се в крайни гари, където влаковете се приемат и изпращат през една гърловина и в които профилът на пътя между предупредителния и входния светофор от направлението на пристигащите влакове е в надолнище към гарата до 6 ‰, изчислено по формулата съгласно чл. 356, ал. 1, т. 1, да се извършва маневра от противоположната страна при идващ или заминаващ влак, ако профилът на изтеглителните коловози на 350 м от първата стрелка на приемно-отправните коловози на тази страна е в надолнище към гарата до 6 ‰, включително и гаровите коловози са в наклон до 2,5 ‰.

(5) При разрешаване на маневри по предходните алинеи дежурният ръководител вписва в плана за извършване на маневра условията, при които да се извърши маневрата.

(6) При извършване на маневрата стрелката, водеща към коловоза, на който ще пристигне влакът, се обръща и заключва за друг коловоз.

(7) При маневри по предходните алинеи, по коловози към гърловината, откъдето се очаква влак или през която ще замине влак, се забранява набутване и отблъскване по свободни коловози към същата гърловина, или по коловози с вагони, ако последната група от стоящите вагони не е със задържани ръчни спирачки.

(8) Забранява се едновременно изпращане или приемане на влак и извършване на маневра от срещуположната страна, когато има гъста мъгла, буря и виелица.

Чл. 451. (1) Разрешава се в гари с коловози в наклон от 0 ‰ до 2,5 ‰, когато заминава влак, да се извършва маневра в гърловината от противоположната страна, ако профилът на пътя от входния светофор до първата входна стрелка е в надолнище до 6 ‰ включително.

(2) Разрешава се в гари с коловози в наклон от 0 ‰ до 2,5 ‰, когато заминава влак, да се извършва маневра в гърловината от противоположната

страна, ако профилът на пътя от входния светофор до първата входна стрелка е в надолнище над 6 ‰, само ако коловозите, по които ще се извършва маневрата, са защитени от страна на заминаващия влак с предпазен коловоз и стрелките са обърнати и заключени за този коловоз.

Раздел IV

Ред и начин за прекратяване на маневрата

Чл. 452. (1) Маневрата по коловози за влаково движение и по коловози, водещи към маршрута на пристигащ или заминаващ влак, се прекратява с нареждане на дежурния ръководител движение до постовите стрелочници или лично от него чрез затваряне на маневрения светофор.

(2) Постовият стрелочник, след като по безспорен начин се убеди в прекратяването на маневрата, докладва за това на дежурния ръководител движение. Маневрата се счита за прекратена само след освобождаване от подвижен състав на маршрута на пристигащ или заминаващ влак, подвижният състав е задължително установен в покой на коловоз с открити дистанции и е осигурен от самопридвижване.

(3) Нарездането на дежурния ръководител движение до постовите стрелочници в гари без централизация за приемане или изпращане на влак с телефонограма е същевременно и заповед за прекратяване на маневрата в случаите, когато това се налага.

(4) В гари с маршрутно-релейни и електромеханически централизации, където има маневрени пултове и шкафове, маневрата се прекратява устно и чрез връщане на местната маневра от постовия стрелочник, след като се е убедил по безспорен начин, че маневрата е прекратена.

(5) Постовият стрелочник, получил нареждане за прекратяване на маневрата, веднага уведомява ръководителя ѝ, който незабавно и безусловно изпълнява нарежданията.

(6) Във всички случаи нарежданията за прекратяване на маневрата се дават на ръководителя ѝ, а той е длъжен да уведоми локомотивния машинист и всички служители от маневрената бригада.

Чл. 453. След прекратяване на маневрата и подготовката на влаковия маршрут постовият стрелочник го охранява, като следи за евентуално придвижване на маневрения състав по подготвения маршрут и взема мерки против това.

Чл. 454. Не се прекратява маневрата при пристигащ или заминаващ влак в следните случаи:

1. в гърловината на пристигане (заминаване):

а) когато маневрата се извършва в самостоятелен маневрен район и влакът не навлиза в него;

б) когато маневрата се извършва чрез маршрутизирани придвижвания и маневрените маршрути не са враждебни с маршрута на пристигащия (заминаващия) влак;

2. в срещуположната гърловина:

а) когато маневрата се извършва в самостоятелен маневрен район и влакът не навлиза в него;

б) когато профилът на пътя към гарата между предупредителния и входния светофор е в надолнище до 6 ‰, включително изчислено по формулата съгласно чл. 356, ал. 1, т. 1, и стрелката от срещуположната страна на пристигащия влак е обърната и заключена за съседен коловоз;

в) когато маневрата се извършва чрез маршрутизирани придвижвания и маневрените маршрути не са враждебни с маршрута на пристигащия влак.

Чл. 455. (1) Когато маневреният район се пресича от прелез, маневрата се спира през всеки 20 мин. и бариерите се вдигат за преминаване на пътните превозни средства.

(2) Маневрата незабавно се спира за пропускане на автомобили със специален режим на движение.

(3) При извършване на маневра през прелез без бариери машинистът е длъжен преди всяко преминаване на маневрения състав да подава сигнал "Внимание".

(4) При извършване на маневра в товарно-разтоварни и гаражни паркове, линии трета категория и др., в подхода към които има неохраняем прелез и маневрените преминавания през него са по-малко от шест на денонощие, маневреният състав задължително спира пред прелеза. Той преминава през прелеза след охраняването му от член на маневрената бригада, чрез спускане на бариери или с ръчни сигнали - денем с червен флаг от екипировката на локомотива, а нощем с червена светлина. След така осигурената охрана маневрата може да премине през прелеза.

(5) Редът за разрешаване и извършване на маневра през прелези с бариери в района на гара се определя в технологията на експлоатационния пункт.

Раздел V

Скорости при извършване на маневра

Чл. 456. (1) Скоростта при маневра се определя в зависимост от наличната спирачна маса, дължината на маневрения състав, коловозите, по които се извършва маневрата, видимостта и други условия.

(2) Скоростите при маневрата са:

1. до 40 км/ч - при движение по свободен коловоз с вагони, теглени от локомотив и при движение на изолиран локомотив;

2. до 30 км/ч - за преминаване през стрелки на вагони, теглени от локомотив;

3. до 25 км/ч - при движение по свободен коловоз с вагони, бутани от локомотив;

4. до 20 км/ч:

а) за преминаване през стрелки на вагони, бутани от локомотив;

б) при преминаване през симетрични стрелки;

5. до 15 км/ч:

а) при изтегляне на маневрен състав към текущия път, когато по маршрута му има наклон, по-голям от 6 ‰;

б) за преминаване през стрелки на вагони, теглени от локомотив при теснопътни жп линии;

6. до 10 км/ч:

а) при маневра в неосветени райони;

б) при маневра с вагони, натоварени с опасни товари;

в) при преминаване през стрелки на вагони, бутани от локомотив при теснопътни жп линии;

г) при извършване на маневра с вагони, заети с хора и живи животни;

7. до 7 км/ч:

а) при набутване на вагони към гърбица за разпускане при зелена светлина на гърбичния светофор;

б) при прикачване на товарни вагони, съоръжени с автосцепки;

8. до 5 км/ч:

а) при набутване на вагони към гърбица за разпускане при жълта и зелена светлина на гърбичния светофор;

б) при придвижване на подвижен състав през платформата на вагонен кантар без указател, при движение на тягов подвижен състав в района на депо и при маневра с опасни товари в неосветени райони;

9. до 3 км/ч:

а) при набутване на вагони към гърбица за разпускане при жълта светлина на гърбичния светофор;

б) при приближаване на локомотив (изолиран или с вагони) към вагони за прикачване;

в) при движение на локомотив по локомотивен обръщател.

Раздел VI

Извършване на маневра в гари, съоръжени с централизации с маршрутизирани маневри

Чл. 457. (1) Маневрата в гарите, съоръжени с централизации с маршрутизирани маневри, се извършва чрез отделни придвижвания по маневрени маршрути.

(2) Маневрените маршрути се подготвят от дежурния ръководител движение.

(3) Дежурният ръководител движение, подготвящ маневрените маршрути, разрешава придвижванията чрез отварянето на маневрен (комбиниран изходен, комбиниран гърбичен) светофор. Това разрешение е валидно само до следващия попътен маневрен (комбиниран изходен, комбиниран гърбичен) светофор, а при липса на такъв - до входния светофор на гарата или указателя „граница на гарата”.

(4) Забранителното показание на маневрен (комбиниран изходен,

комбиниран гърбичен) светофор е заповед за спиране на маневрения състав пред него.

Чл. 458. (1) Маршрутизирана маневра се извършва само при наличие на радиовръзка между ръководителя на маневрата, локомотивния машинист и дежурния ръководител движение, подготвящ маневрените маршрути.

(2) При повреда на маневрената радиовръзка между ръководителя на маневрата и дежурния ръководител движение се използва маневрената радиоуредба с разговорни колони.

(3) Когато маневрата ще се извършва с локомотив, който няма маневрена радиовръзка, превозвача осигурява на локомотивния машинист изправна преносима радиостанция (радиотелефон). По същия начин се постъпва и когато радиостанцията на маневрения локомотив се повреди.

Чл. 459. При необходимост от промяна в последователността на маневрените придвижвания ръководителят на маневрата уведомява дежурния ръководител движение.

Чл. 460. (1) Маневрата (маневрен състав, маневрен локомотив) се придвижва само при отворен маневрен светофор и след подаден сигнал (дадена заповед) от ръководителя на маневрата.

(2) За придвижване на изолирани возила е достатъчно само отварянето на маневрен светофор след предварително уточняване на придвижванията, които ще се извършват, между машиниста на возилото и дежурния ръководител движение, който подготвя маневрените маршрути.

Чл. 461. (1) При движение на маневрата с локомотива напред локомотивният машинист е длъжен да следи показанията на попътните маневрени светофори и изпълнява техните заповеди.

(2) При движение на маневрения състав с вагоните напред показанията на попътните маневрени светофори следи работник от маневрената бригада, който подава необходимите сигнали към ръководителя на маневрата. При необходимост тези сигнали се препредават от други работници от маневрената бригада.

Чл. 462. Маневрата в гари с маршрутизирани маневри се прекратява по един от следните начини:

1. чрез отмяна на вече разрешена маневра със затваряне на отворения маневрен светофор; в този случай дежурният ръководител движение уведомява ръководителя на маневрата и машиниста за причините и дава указания за понататъшната работа;

2. чрез устно разпореждане само при разрешена местна маневра; маневреното управление се връща, след като маневреният състав се установи на дистанция в коловоз и стрелките и вагоноизхвъргачките са свободни от подвижен състав.

Чл. 463. (1) След приключване на маневрата ръководителят ѝ докладва на дежурния ръководител движение за открити дистанции, осигуряването на вагоните от самопридвижване, наличието и местонахождението на спирателните обувки и дървените клинове.

(2) При разрешена местна маневра маневреното управление се връща,

след като стрелките и вагоноизхвъргачките се приведат в основно положение.

Чл. 464. При маршрутно управление на стрелките, от дежурния ръководител движение, не се разрешава извършване на маневра чрез отблъскване. Такава маневра се разрешава само в случаите, когато стрелките са предадени на местно управление от ръководителя на маневрата или постовия стрелочник.

Чл. 465. В гърловината, където се извършва маршрутизирана маневра, може да се приемат или изпращат влакове, ако влаковете и маневрени маршрути не се пресичат (не са враждебни).

Чл. 466. (1) Забранява се извършването на маневра при повреден маневрен светофор. В този случай се разрешава еднократно преминаване на затворен маневрен светофор от маневрен състав, само за да се прибере маневрата на коловоза и се освободи текущият път или приемно-отправният коловоз. Затвореният маневрен светофор се преминава по указание и сигнал на дежурния ръководител движение или постови стрелочник, който задължително придружава маневрата до следващия маневрен светофор.

(2) Когато маневреният светофор за излизане на возила от депо или аварияен пункт за ремонт и поддържане на контактната мрежа е повреден, се постъпва по следния ред:

1. разменят се телефонограми между стрелочника на контролния пост и постовия стрелочник (дежурния ръководител движение) в гарата; след като му бъде предложено возилото, постовият стрелочник (дежурният ръководител движение) в гарата подготвя маршрута и дава следната телефонограма:

"ОТ ПОСТ № . . . ДО КОНТРОЛЕН ПОСТ № . . . ЧАС . . . МИН . . .
РАЗРЕШАВАМ МАНЕВРЕНО ПРИДВИЖВАНЕ НА (ВОЗИЛО №
. . .)
ПРИ ЗАТВОРЕН МАНЕВРЕН СВЕТОФОР.№ ПОДПИС
..";

2. след размяната на телефонограмите стрелочникът при контролния пост уведомява машиниста на возилото за полученото разрешение и задължително придружава возилото до следващия маневрен светофор;

3. така се постъпва за всяко излизащо возило, до отстраняване на повредата.

Чл. 467. В гари, съоръжени с централизации с маршрутизирани маневри, се разрешава извършването на немаршрутизирани маневри само в обособени райони за местна маневра.

Раздел VII

Извършване на маневра в гари от участък с ДЦ

Чл. 468. Помещенията в гарите, където се намират маневрените пултове, са заключени. поделение УДВК при ДП НКЖИ определя кои работници имат достъп до тези пултове за работа с тях.

Чл. 469. Влаковият диспечер разрешава маневра в гарите, като предава

стрелките на местно маневрено управление от стрелковите постове.

Чл. 470. (1) При маневра в гари, предадени на местно маневрено управление, обръщането на стрелките се извършва по ред и от длъжностни лица определени в технологията на експлоатационния пункт.

(2) Работещият с маневрения пулт е длъжен по контролните светлини на пулта да проверява правилното обръщане на стрелките.

Чл. 471. Забранява се обръщането на стрелки от маневрения пулт или с ключа за местно управление до освобождаването на изолирания стрелкови участък, а там където няма такъв или зависимостта е изключена - до освобождаването на стрелката от подвижния състав.

Чл. 472. (1) След завършване на маневрата и поставяне на стрелките в основно положение, стрелковите и маневрените ръкохватки и бутони, а също така и ключът "за местно управление" се поставят в основно положение. Извършилият маневрата докладва на влаковия диспечер за приключването на същата.

(2) В участъци с диспечерска централизация, за гарите на ЦДУ, в които е възможно, маневрените маршрути се подготвят от влаковия диспечер. Редът и начинът за извършване на маневра за тези участъци се регламентира с инструкция, одобрена от Генералния директор.

Глава пета

СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ПРИ ИЗВЪРШВАНЕ НА МАНЕВРА

Раздел I

Прикачване и откачване на вагони и локомотиви

Чл. 473. (1) Прикачване и откачване на вагони и локомотиви при маневра се извършва от маневрените работници.

(2) При разкачване маневрените работници са длъжни да прикачват спирачните съединителни ръкави на стойките им.

(3) Товарни вагони се прикачват и откачват, когато са в покой или в движение със скорост до 3 км/ч.

(4) Прикачването и откачването на товарни вагони по време на движение се забранява върху стрелки, почиствателни ями, прелези и други места, където съществува опасност от спъване на работника.

(5) В гари с интензивна маневрена дейност, при разпускане на гърбица или маневра по изтеглителен коловоз вагоните се откачват с дървен лост. Това се регламентира в технологията за работа на експлоатационния пункт.

(6) Ръководителят на маневрата подава сигнал за придвижване на маневрения състав само след като лично се убеди, че работниците, които са прикачвали или откачвали вагоните, са излезли въвн от коловоза.

(7) Прикачване или откачване на пътнически вагони и локомотиви с други возила се извършва само когато те са в покой.

(8) Вагони, съоръжени с автосцепки се прикачват и откачват към и от

вагони с винтови спрягове с двузвенки само в покой, в присъствие и под наблюдение на ръководителя на маневрата.

(9) Вагони за междурелсие 1520 мм с буфери и винтов спръг се прикачват към вагон за междурелсие 1435 мм с винтовия спръг на вагона за междурелсие 1520 мм. В случай, че последният е стоящ, прикачването се извършва само в покой.

(10) Товарните вагони, които са в движение, се прикачват по следния начин: работникът, който ще извърши прикачването, дочаква движещите се вагони да се приближат не по-близо от 8-10 м от стоящите вагони, влиза в коловоза, хваща спръга на движещия се вагон и заедно с него се движи към стоящите вагони, докато се прилепят буферите, скачва ги, след което се навежда, хваща се за ръкохватката под буфера на стоящия вагон и излиза от коловоза по посока на движението на състава от страна на ръководителя на маневрата.

(11) Прикачването и откачването на локомотивите към и от влаковете е задължение на превозвача. Редът за прикачване и откачване се определя с инструкция на превозвача.

Раздел II

Придвижване на изолиран локомотив и РССМ в района на гарата

Чл. 474. (1) Маневра за придвижване на изолирани локомотиви (РССМ) по гарови коловози, определени за влаково движение от и за депо, се извършва с устно разрешение на дежурния ръководител движение.

(2) Машинистът на изолирания локомотив (РССМ) следи за показанията на маневрените светофори, за дистанциите, за положението на стрелките със стрелкови указатели и подаваните му сигнали. Той отговаря за допуснати удари на подвижен състав и за срязване на стрелки, съоръжени със стрелкови указатели.

(3) Когато локомотивът (РССМ) се движи от един пост до друг, движението му се разрешава устно от дежурния ръководител движение и се осигурява между постовите стрелочници с телефонограма:

"ОТ ПОСТ . . . ДО ПОСТ . . . ЧАС . . . МИН . . . ПРОПУСКАМ ЛОКОМОТИВ (РССМ)№ . . . ПО КОЛОВОЗ . . . № ПОДПИС".

(4) Приеманият стрелочник повтаря текста на телефонограмата и дава номер. В тези случаи машинистът задължително спира на дистанция и придвижва локомотива (РССМ) само след подаден сигнал от постовия стрелочник.

Чл. 475. (1) Локомотиви (РССМ), откачени от влак, се придвижват най-много до първия попътен изходен или маневрен светофор, а когато няма такъв до дистанционния указател само по устно разпореждане на дежурния ръководител движение, предадено лично или чрез постовия стрелочник, и след подаден сигнал от работника, който ги е откачил.

(2) Придвижването на локомотива (РССМ) от стрелковия пост за прикачване към състава на влак се извършва след уведомяване за коловоза, на който се намира съставът, и сигнал от постовия стрелочник.

(3) Редът за пропускане на локомотивите от и за влаковете се указва в технологията за работа на експлоатационния пункт.

(4) Когато към локомотив е прикачен вагон-отоплител, те се считат като маневрен състав.

Раздел III

Извършване на маневра по изтеглителни коловози

Чл. 476. (1) Маневра по изтеглителни коловози се извършва чрез набутване "заедно" и с единични или серийни отблъсквания, което се регламентира в технологията за работа на експлоатационния пункт.

(2) Преди да започне маневра чрез отблъскване, ръководителят на маневрата уведомява машиниста на маневрения локомотив и маневрените стрелочници за броя, назначението и особеностите на групите вагони и състава за разкомпозиране.

(3) При извършване на маневра чрез серийни отблъсквания по сигнал от ръководителя на маневрата машинистът намалява скоростта на състава и след откачване на групата вагони по сигнал на ръководителя на маневрата увеличава скоростта на отблъскването до тогава, докато получи сигнал за спиране или намаление. При подаден сигнал за намаление или спиране машинистът намалява скоростта или плавно спира.

Чл. 477. (1) За определяне скоростта на състава и на всяка отблъсната група ръководителят на маневрата се съобразява с масата на движещите се групи, незаостотта на коловозите и атмосферните условия с оглед маневрените стрелочници и посрещачите да имат достатъчно време между двете групи за обръщане на стрелките и своевременно поставяне на спирателните обувки.

(2) Скоростта на движението в момента на отделяне на отблъснатата група от състава следва да бъде такава, че да осигури отиването на групата до местоназначението ѝ и да се доближи до стоящите на коловоза вагони със скорост до 3 км/ч.

Раздел IV

Маневра по коловози за влаково движение и излизане извън входния светофор

Чл. 478. (1) Маневра по коловози за влаково движение и излизане извън входния светофор се извършва при затворен входен светофор. Тя се разрешава от дежурния ръководител движение, а в гари в участък с ДЦ - от влаковия диспечер.

(2) Разрешение за извършване на маневра извън входния светофор

(границата на гарата) в гари без телефонна връзка с постовите дежурният ръководител движение дава чрез вписване в плана за маневрата и устно уведомяване на постовия стрелочник.

(3) В останалите гари освен с плана за маневрата (когато се дава такъв) разрешение се дава и чрез телефонограма, разменена с постовия стрелочник, със следния текст:

"ОТ ГАРА . . . ДО ПОСТ . . . ЧАС . . . МИН . . .РАЗРЕШАВАМ ИЗЛИЗАНИЕ НА МАНЕВРАТА ИЗВЪН ВХОДНИЯ СВЕТОФОР (ГРАНИЦАТА НА ГАРАТА).

№ ПОДПИС".

В тези случаи ръководителят на маневрата устно уведомява машиниста.

(4) Маневра извън входния светофор (границата на гарата) се разрешава при свободно междугарие.

(5) За гари, разстоянието между които е до 5 км, се иска съгласие от съседната гара с телефонограма:

"ОТ ГАРА . . .ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . .РАЗРЕШЕТЕ ИЗЛИЗАНИЕ НА МАНЕВРАТА ИЗВЪН ВХОДНИЯ СВЕТОФОР (ГРАНИЦАТА НА ГАРАТА).

№ ПОДПИС".

(6) В случаите по ал. 5 съседната гара дава съгласие с телефонограма:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . .РАЗРЕШАВАМ ИЗЛИЗАНИЕ НА МАНЕВРАТА ИЗВЪН ВХОДНИЯ СВЕТОФОР (ГРАНИЦАТА НА ГАРАТА).

№ ПОДПИС".

(7) В случаите по ал. 5 и 6 след връщане на маневрата дежурният ръководител движение уведомява за това съседната гара със следната телефонограма:

"ОТ ГАРА . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . .МАНЕВРАТА ПРИБРАНА, МЕЖДУГАРИЕТО СВОБОДНО.№ ПОДПИС".

(8) Излизането на маневрата извън входния светофор в гари на участъци с автоблокировка с проходни сигнали се разрешава, чрез сигнал на гърба на входния светофор.

Чл. 479. Временно заемане на коловози за влаково движение с вагони при извършване на маневра се разрешава устно от дежурния ръководител движение на ръководителя на маневрата.

Раздел V

Ред за извършване на маневра в райони, необслужвани от постови стрелочници

Чл. 480. (1) Маневра в жп линии трета категория, в депа и други пунктове се извършва по предварително изготвен график, съгласуван с ръководителите на съответните служби. Скоростта при извършване на маневрата и основото натоварване в тези коловози се определят от собственика и

се предоставят за вписване в инструкцията за експлоатацията им.

(2) Редът за обслужване на обектите по ал. 1 се установява с инструкцията за експлоатацията им, съставена от собственика и превозвача, като същата се предоставя на разположение в гарата, от която се отделят.

(3) Преди да изпрати маневрени локомотив (състав), распоредителят на маневрата е длъжен предварително да съгласува с определен служител в дадения район възможността за подаване или изваждане на вагони.

(4) Стрелките в тези райони се обръщат от работниците от маневрената бригада или ръководителя на маневрата.

Чл. 481. (1) Забранява се излизането от такива райони на маневрен локомотив или състав на коловози, определени за влаково движение, без разрешение на дежурния ръководител движение и предварително подготвен маршрут.

(2) При излизането от района маневрената бригада поставя стрелките в основно положение.

Раздел VI

Маневра в спирки и в отклонения на междугарието

Чл. 482. (1) Маневра в спирки и отклонения на междугарие се извършва с определените в ГДВ влакове или гарови маневри през всяко време на денонощието, като нощем районите са осветени.

(2) За да се извърши маневрата, дежурният ръководител движение в гарата, в която се съхраняват ключовете от стрелките и вагоноизхвъргачките, заедно с плана за извършване на маневрата, предава ключовете от стрелките и вагоноизхвъргачките, с които ще се манипулира.

(3) Ключовете се предават срещу подпис в самия план за маневра, като в него се указва влакът да спре на междугарието (спирка, километър) за извършване маневра. Планът за маневрата се подписва и от локомотивния машинист.

Чл. 483. (1) Ръководителят на маневрата, след като отключи вагоноизхвъргачките и стрелките, възлага на член от маневрената бригадата да манипулира със стрелките.

(2) След прекратяване на маневрата ръководителят на маневрата е длъжен да провери открити ли са дистанциите, да се убеди, че вагоните са осигурени против самопридвижване, да постави и заключи вагоноизхвъргачките и стрелките в основното им положение. Ключовете от стрелките и вагоноизхвъргачките предава на дежурния ръководител движение в следващата гара или гарата, откъдето е заминал, срещу подпис в предавателния списък или придружителния лист. Дежурният ръководител движение от съседната гара, който е получил ключовете, е задължен устно да уведоми за това гарата, в която се съхраняват, и с първия влак да ги изпрати на същата чрез подпис в предавателния списък.

(3) Докато не се получат ключовете в една от съседните гари и докато не

се установи положението на стрелката и вагоноизхвъргачката или охраната им, влакове в това междугарие не се изпращат.

(4) Редът за обслужване на спирките и отклоненията на междугарията от гарова маневра и предаване и приемане на ключовете от стрелките се урежда с технологията за работа на експлоатационния пункт.

Чл. 484. Маневра в спирки и отклонения на междугария, където движението се осигурява с ПАБ или АБ, се извършва:

1. при полуавтоматична блокировка:

а) изпращане на влак за работа в клон, отделящ се от текущия път на междугарието, се извършва с връчване на ключ-жезъла "работен влак", към който са прикрепени ключовете на вагоноизхвъргачката (стрелката) на клона посредством заварена халка; в този случай клонът се обслужва само от една гара; когато коловозното развитие на клона позволява гарирание на влака и освобождаване на междугарието за пропускане на влакове, това може да стане само ако в клона има монтирана апаратура, която нормализира ПАБ и блокира ключ-жезъла заедно с ключовете от вагоноизхвъргачката (стрелката) при основното им положение, като се контролира незаемостта на междугарието; без такава апаратура пропускане на влакове до завръщането на влака от клона не се разрешава;

б) когато стрелка на текущия път на междугарието е съоръжена с устройство за стрелка на открит път (СОП), движението на маневрения състав (влак) се осигурява чрез това устройство;

2. при автоматична блокировка - изпращането на влак за работа в клон, отделящ се от текущия път на междугарието, без монтирани на мястото устройства на ОТ се забранява; влизането в клона се осъществява след задействането на тези устройства, а излизането от клона на текущия път - след писмено разрешение с телефонограма от гарата, изпратила влака, и след задействане на устройствата на ОТ.

Чл. 485. В гари, открити само за служба по превозите или закривани за службата по движението за част от денонощието, маневра се извършва съгласно разпоредбите по този раздел.

Раздел VII

Извършване на ръчна маневра

Чл. 486. (1) Извършване на ръчна маневра се разрешава в индустриални жп клонове или в товаро-разтоварни коловози в гарите, както и в служебни коловози в депа или поделения на ДП НКЖИ само когато коловозите са в наклон до 2,5 ‰.

(2) Маневрата се извършва от работници, запознати с правилата по „ЗБР”, под ръководството на маневрист или началник-влак.

(3) Ръчната маневра се извършва със скорост до 3 км/ч и с групи скачени вагони - пълни до 4 оси или празни до 8 оси.

(4) За всяка група вагони, маневрирани ръчно, се осигурява работник с

две спирателни обувки за спиране на вагоните.

Чл. 487. (1) Работниците, участващи в маневрата, бутат вагоните винаги отстрани. С метални лостове може да се въздейства само на последната колоос от групата вагони.

(2) В индустриални железопътни клонове или на специализиран коловоз в гарата, определен в технологията на експлоатационния пункт, маневра може да се извършва и с въжена инсталация.

Раздел VIII

Подаване на вагони на новостроящи се жп линии и коловози

Чл. 488. (1) Вагони със строителни материали за новостроящи се жп линии и коловози се подават в тях, преди да са окончателно завършени и приети от комисия, само когато линията (коловозът) е укрепена така, че да не представлява опасност за дерайлиране на возилата.

(2) Линиите (коловозите) по ал. 1 трябва да отговарят на граничните допустими изисквания на „Инструкция за устройство и поддържане на горното строене на железния път и железопътните стрелки”.

(3) Техническият ръководител писмено удостоверява състоянието на линията (коловозите) в дневника за диспечерските заповеди, като определя максималната скорост, допустимото осно натоварване и условията за извършване на маневрата. Без такъв запис се забранява подаване на вагони в такива коловози.

Раздел IX

Коловози, по които не се отблъскват вагони

Чл. 489. Забранява се отблъскване на вагони по коловози:

1. на които няма достатъчно място за спиране и гариране на отблъснатите вагони;
2. с наклон повече от 2,5‰;
3. на които се намират вагони на които се извършват технически или товаро-разтоварни операции, както и на кантарни коловози, когато кантарът е в положение на мерене;
4. включени в МРЦ, МКЦ и ЕЦ с маршрутизирани маневри;
5. срещу локомотивен обръщател, трансбордюр и ремонтно хале;
6. на които се намират вагони с опасни товари;
7. по време на силни ветрове и недостатъчна видимост.

Чл. 490. (1) Разрешава се в гари, където профилът на железния път от двете страни на гарата от входните светофори до първите входни стрелки е в надолнище към гарата, но самите коловози на гарата са в равнище или в наклон до 2,5 ‰, маневрата да се извършва чрез отблъскване.

(2) Разрешава се в гари, където профилът на железния път от входния

светофор до първата входна стрелка е в нагорнище, да се извършва маневра чрез отблъскване от тази страна и при условие, че отблъснатите вагони преминават стрелките и е изключена опасността от връщането им към маневриращия състав.

(3) Условието за извършване на маневра в гарите по ал. 1 и 2 се определят в технологията на експлоатационния пункт.

Раздел X

Работа със спирателни обувки

Чл. 491. (1) Разрешава се задържането на разпуснати през гърбица или отблъснати вагони освен с вагонозадържатели и ръчни спирачки да се извършва и със спирателни обувки, съответстващи на типа релси при спазване на следните изисквания:

1. когато коловозът е в равнище - със спирателна обувка могат да се спират до 5 вагона в една група, но най-много до 150 т;

2. когато коловозът е в наклон по посока на движението до 2,5 ‰, със спирателна обувка могат да се спират до 3 вагона, но най-много до 100 т.

(2) Вагони се спират със спирателни обувки по следния начин:

а) работникът, който ще извърши спирането на вагоните, трябва да има на разположение винаги две изправни спирателни обувки, подходящи за типа на релсите;

б) в зависимост от броя на вагоните, скоростта, с която се движат, атмосферните условия и от мястото, където трябва да бъдат спрени, по преценка се поставя една спирателна обувка на такова разстояние пред стоящите вагони или от мястото, където трябва да спрат, с оглед движещите се вагони да се доближат до стоящите със скорост не по-голяма от 3 км/ч, а другата остава в резерв;

в) спирателната обувка се поставя така, че ръбът ѝ да бъде плътно прилепнал към вътрешния ръб на главата на релсата;

г) след като постави спирателната обувка върху релсата, работникът се отдалечава на безопасно място, за да не бъде достигнат и ударен от приближаващия се вагон или засегнат при случайно изхвърляне на спирателната обувка;

д) когато спирателната обувка падне или бъде изхвърлена, работникът трябва да бъде готов да употреби резервната.

(3) Редът за работа, съхранение и поддържане на спирателните обувки се регламентира с инструкция, съгласувана с превозвачите и утвърдена от Генералния директор и се указва в технологията на експлоатационния пункт.

Чл. 492. Забранява се поставянето на спирателни обувки:

1. непосредствено пред настав на железния път или на самия настав;
2. пред езиците и кръстовините на стрелките;
3. на раменните релси на стрелките;
4. на външната релса в кривите;

5. най-малко на 30 м от платформата на вагонните кантари;
6. пред ревизионни канали;
7. пред прелез;
8. по дължина на рампа и 20 м извън нея на релсата от страна на рампата;
9. пред преходните мостчета;
10. не по-малко от 20 м от наставите на изолираните звена.

Чл. 493. (1) Забранява се използването на спирателни обувки, които имат следните технически неизправности или не отговарят на типа на релсите:

1. пукната глава;
2. липса на опорна пластинка;
3. изкривено стъпало;
4. разхлабена връзка между главата и основата на спирателната обувка;
5. изкъртена или липсваща ръкохватка;
6. повредени или значително износени странични реборди на стъпалото извън нормите, регламентирани в инструкцията по чл. 491, ал. 3.

(2) При слана, роса и други атмосферни влияния, които овлажняват релсите, преди поставянето на спирателната обувка върху релсата се посипва пясък или сгур.

(3) При заледени релси спирането на вагони със спирателни обувки се забранява.

(4) Забранява се да се спират движещи се вагони с помощта на камъни, дървета, клинове, метални парчета и други подобни предмети, освен при изпуснати вагони.

Раздел XI

Осигуряване на вагоните против самопридвижване

Чл. 494. (1) Намиращите се в експлоатационните пунктове и в индустриалните железопътни клонове вагони, с които не се извършва маневра, се установяват в границите между дистанционните указатели, като крайните вагони от двете страни на коловоза се осигуряват от самопридвижване чрез затягане на ръчни спирачки или поставяне на дървени клинове. На останалите отделни вагони (групи) се затягат ръчни спирачки.

(2) Празните вагони в гарите, спирките, железопътните клонове и във влаковете трябва да бъдат със затворени врати, люкове и капаци.

(3) Съставите от вагони се оставят на коловози в границите между дистанционните указатели. Преди откачването на локомотива те се осигуряват против самопридвижване. Състави без ръчни спирачки се осигуряват от самопридвижване чрез поставяне на дървени клинове под крайните вагони.

(4) Когато се наложи да се извърши маневра със съставите по ал. 3, след прикачване на локомотива спирачките се разхлабват само на ония вагони, с които ще се извършва маневрата.

(5) В гари с наклон на коловозите, по-голям от 2,5 ‰, и с разрешение на поделение УДВК при ДП НКЖИ вагоните без ръчни спирачки могат да се

осигуряват против самопридвижване със спирателни обувки.

Чл. 495. Работниците и служителите на ДП НКЖИ и превозвачите по време на работа следят за положението на вагоните по коловозите и не позволяват на работниците от товарните служби, клиенти или други лица да разхлабват спирачките на вагоните, да изваждат дървените клинове и спирателните обувки, с които са осигурени против самопридвижване.

Чл. 496. (1) Вагони, натоварени с опасни товари, както и празните цистерни и други резервоари от сгъстени газове се оставят скачени в гарите на отделни специални коловози, определени в технологията на експлоатационния пункт. Тези вагони се осигуряват против самопридвижване и ограждат със забранителни сигнали. Стрелките за тези коловози се обръщат и заключват за друг коловоз.

(2) В гари, където няма специални коловози, вагони по ал. 1 се оставят на разтоварищните коловози, отделени от другите вагони с не по-малко от 50 м и оградени със забранителни сигнали.

Раздел XII

Извършване на маневра с опасни товари и други особени случаи

Чл. 497. Маневрата се извършва особено внимателно, когато в състава има вагони, заети с хора, натоварени с живи животни, с чупливи и дълги предмети, с превозни средства, с негабаритни товари, с опасни товари и вагони, облепени с етикети "ВНИМАТЕЛНА МАНЕВРА".

Чл. 498. Вагоните, натоварени с опасни товари - взривни вещества, силно действащи отрови, сгъстени и втечнени газове и празни цистерни от тях, леснозапалителни течности и празни цистерни от тях, самозапалителни вещества и лесно горими материали, при извършване на маневра се отделят от локомотива най-малко с 4 оси предохрана.

Чл. 499. (1) Маневра по неосветени коловози се извършва с повишено внимание, без отблъскване и със скорост до 10 км/ч, а когато вагоните са с товари, посочени в чл. 496 - до 5 км/ч. Прикачване и откачване на вагони, посочени в чл. 497 и чл. 498, се допуска само когато са в покой.

(2) Разрешава се извършване на маневра с два локомотива прикачени заедно, но без отблъскване.

(3) Маневра със смесени или пътнически влакове се извършва без отблъскване, като пътниците се предупреждават, за да не слизат или се качват през време на маневрата.

(4) Когато маневрата с пътническите вагони ще се извършва на рампен коловоз или на коловоз с висок перон, вратите на вагоните откъм страната на рампата или високия перон предварително се заключват.

Чл. 500. (1) Забранява се маневра чрез отблъскване и разпускане през гърбица (полугърбица) на:

1. вагони с опасни товари:
 - а) взривни вещества;

б) сгъстени и втечнени газове;
в) празни цистерни и резервоари за сгъстени и втечнени газове;
г) лесно запалителни течности, разяждащи и отровни вещества;
цистерните за бензин (натоварени и празни) се разпускат през гърбици (полугърбици) с особено внимание поединично, при условие че са технически изправни и нямат абсолютно никакви течове; в зависимост от условията на работа във всяка гара, съоръжена с гърбица (полугърбица), съвместно с органите на противопожарна и аварийна безопасност се определят допълнителни предпазни мерки, които са необходими за недопускане на запалвания и експлозии; тези мерки се отразяват в технологията за работа на експлоатационния пункт;

2. вагони с извънгабаритни товари и вагони, натоварени с релси;

3. вагони с хора, с изключение на вагоните с придружители на товарите;

4. вагони с живи животни;

5. локомотиви в неработно състояние и железопътни кранове, движещи се на собствени колооси и пътническите вагони към тях;

6. вагони натоварени с подвижен железопътен състав, валяци, пътни фургони, комбайни и колесни машини;

7. специални вагони: радиостанции, електростанции, динамометрични вагони, санитарни вагони, вагони с машини за охлаждане, кантарни вагони, пътеизмерителни вагони, лабораторни вагони и др., шаблонирани със специален знак - "забранено разпускане през гърбица".

(2) Вагоните по ал. 1 се придвижват през гърбица (полугърбица) само заедно с маневрен локомотив.

(3) В разпределителните гари, съоръжени с ГАЦ, могат да се разпускат с повишено внимание през гърбица единично (без да участват в серийни разпускания), като до установяването им в покой не се разпускат други вагони на същия коловоз и всички вагони, посочени в ал. 1, т. 2 и 6, само пътнически вагони по ал. 1, т. 5 и вагоните (без шаблонираните) по ал. 1, т. 7.

(4) Забранява се преминаването през гърбица (полугърбица) на вагони, натоварени с дълги релси (125 м) за полагане на безнаставов железен път.

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 1. Тези правила се издават на основание чл. 7, ал.1 от Наредба № 58 за правилата за техническа експлоатация, движение на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт (ДВ, бр. от 2006 г.).

§ 2. Указания по прилагане на правилата дава Генералния директор на ДП НКЖИ.

§ 3. Всички процедури, които не отговарят на тези правила и действащите нормативи, се привеждат в съответствие с тях.

§ 4. Правилата влизат в сила от 24.02.2019 г.

П Р И Л О Ж Е Н И Я

Приложение № 1,
чл. 47, т. 1 на ПДВ и МР.

Обр.МВ-1

ДП НКЖИ		ПЪТЕН ЛИСТ №.....			
предприятие		за движение на релсова самоходна специализирана машина			
.....		/Тип.....№...../			
Издаден въз основа на Телеграма.....					
Окръжно №.....					
№	МАРШРУТ	Час на тръгване от гара	Подпис на дежурния ръководител	Час на пристигане в гара	Подпис на дежурния ръководител
Сверка на часовниците		Час	Минута	Деж. р-л	Машинист
№	МЕСТОРАБОТА /гара, открит път/	Време от час и мин.	Време в мин.	Показания на времетоказателя	
				При излизане	
				При прибиране	
				Общо изминати км.	
Всичко времетража на двигателя					
Гориво вид		Литра		СЪСТАВ НА РАБОТНАТА ГРУПА	
Наличност в резервоара				Име, презиме, фамилия	
Наличност в туби					
Доливано по път					
Доливано в гаража					
Разход на гориво		По норма	Действит.		
От изминати километри					
От работа на място					
ВСИЧКО:					
Проби на спирачките /час, мин./		ИЗДАЛ ПЪТНИЯ ЛИСТ			
Ръчна МВ				
Ръчна на разкатъчен вагон:		/трите имена, длъжност, подпис, печат/			
Директна въздушна на МВ		Придружител на разкатъчен вагон:			
				
		/трите имена, длъжност, подпис, печат/			
Дата20...г.		МАШИНИСТ:.....			
		/подпис/			
ПРОВЕРИЛ :					
/трите имена, длъжност, подпис, печат/					

Забележка : Извършените видове работи за деня се описват на обратната страна на пътен лист обр.МВ-1.

- I. НАЛИЧНОСТ В РЕЗЕРВОАРА В КРАЯ НА ДЕНЯ Л.
 КИЛОМЕТРАЖ В КРАЯ НА ДАТАТА КМ.
 ЗА ПРИЕМАНЕ И ПРЕДАВАНЕ НА МЕСЕЦА Л.
 ЗА ЗИМНО ПРИПАЛВАНЕ Л.

II. ПОКАЗАНИЕ НА МОТОЧАСОВНИЦИТЕ

ВИД РАБОТА	НАЧАЛНО	КРАЙНО	РАЗЛИКА
ДВИГАТЕЛ			
ВИШКА			
ГЕНЕРАТОР			

ПРИДРУЖИТЕЛЕН ЛИСТ №.....
за сваляемо от железния път возило

Разрешавам на.....
/име и фамилия на отговорното за возилото длъжностно лице/

Длъжност..... при.....

1. Да излезе от гара..... с
/вид на сваляемото возило/

в..... часа на междугарие до км.....или до съседната гара..... **с изрично предписание**

возилото да бъде свалено от пътя **най-късно в** часа.....

2. Да бъде поставено на коловоз..... в гара
/вид № на сваляемото возило/

Същото да бъде свалено от коловоза в..... часа.

Возилото превозва..... придружава се от
/вид на товара/ /брой придружители/

и е сигнализирано с предписаните в Наредба № 58 сигнали.

Гара..... е уведомена с телефонограма №..... в..... часа
/гарата, към която е излязло возилото/

за движението на возилото.

ЧАСОВНИЦИ СВЕРЕНИ:

Гара..... дата..... час.....

Деж. ръководител движение:
/име, фамилия/ /подпис/

Отговорно лице за возилото:

.....
/име, фамилия/ /подпис/

ЗАБЕЛЕЖКА: Текстът на ненужната т.1 или т. 2 се зачертава диагонално.

БЛАНКА-ИСКАНЕ №

От: Енергодиспечер на участъка
(координатор в отдел „Координация и контрол")

Дата 200..... год., час
(име, фамилия, подпис)

До: Старши влаков диспечер отдел „Движение" при УДВГД

Дата 200..... год., час,
(име, фамилия, подпис)

Моля, да се назначи за движение на20... год.

РССМ№..... с машинист
по маршрут
с максимална скорост на движение км/ч, готовност за тръгване часа

РССМ №..... с машинист
по маршрут
с максимална скорост на движение км/ч, готовност за тръгване часа

РССМ№ с машинист
по маршрут
с максимална скорост на движение км/ч, готовност за тръгване часа

ТАБЛИЦА

за необходимия брой оси под които са поставени релсови спирателни обувки и (или) са със затегнати ръчни спирачки за осигуряване срещу самопридвижване на товарни вагони за междурелсие 1435 мм и на празни товарни вагони за междурелсие 1520 мм

Наклон, ‰	Вагонен състав в оси																			
	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200
	Необходим брой оси под които са поставени релсови спирателни обувки и (или) са със затегнати ръчни спирачки																			
2	1	1	1	2	2	2	3	3	3	4	4	4	5	5	5	6	6	6	7	7
4	1	2	2	3	4	4	5	6	6	7	7	8	9	9	10	11	12	12	13	14
6	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	14	15	16	17	18	19
8	2	3	4	5	7	8	9	10	11	13	14	15	16	17	19	21	22	23	24	26
10	2	3	5	6	8	9	11	12	14	15	17	18	20	21	23	25	26	28	29	31
12	2	4	6	8	9	11	13	15	17	18	20	22	24	25	27	29	31	33	35	36
14	3	5	7	9	11	13	15	17	19	21	23	25	28	30	32	35	37	39	41	43
16	3	5	8	10	12	15	17	20	22	24	27	29	31	34	36	39	41	44	46	48
18	3	6	9	11	14	17	19	22	25	27	30	33	35	38	41	44	47	50	52	55
20	3	6	9	12	15	18	21	24	27	30	33	36	39	42	45	48	51	54	57	60
22	4	7	10	14	17	20	23	27	30	33	37	40	43	46	50	54	57	60	64	67
24	4	8	11	15	18	22	25	29	33	36	40	43	47	50	54	58	62	65	69	72
26	4	8	12	16	20	24	28	31	35	39	43	47	51	55	59	63	67	71	75	79

ТАБЛИЦА

за меродавните наклони по спирачка за жп линии на ДП „НКЖИ”

Меродавен наклон по спирачка [%]	ЖП ЛИНИЯ ОТ ГАРА (СПИРКА, РП) ДО ГАРА (СПИРКА, РП)	Меродавен наклон по спирачка [%]
1	2	3
	№ 1 КАЛОТИНА ЗАПАД - СВИЛЕНГРАД	
	ГРАНИЦА С РЕПУБЛИКА СЪРБИЯ	- 21
+ 18	КАЛОТИНА ЗАПАД	- 20
+ 19	КМ. 49+980	- 21
- 7	ДРАГОМАН	- 14
- 19	АЛДОМИРОВЦИ	0
- 20	СЛИВНИЦА	+ 1
- 6	ПЕТЪРЧ	0
- 7	КОСТИНБРОД	- 5
- 4	ВОЛУЯК	- 3
- 4	СОФИЯ	+ 3
- 3	ПОДУЯНЕ ПЪТНИЧЕСКА	- 5
0	ИСКЪР	- 2
- 3	КАЗИЧЕНЕ	- 4
- 1	ЕЛИН ПЕЛИН	- 19
+ 5	Сп. ПОБИТ КАМЪК	- 25
+ 8	ВАКАРЕЛ	+ 2
- 25	ВЕРИНСКО	+ 3
- 11	ИХТИМАН	- 19
- 2	Сп. НЕМИРОВО	+ 6
- 25	КОСТЕНЕЦ	- 1
- 20	Сп. СЕСТРИМО	+ 9
- 18	БЕЛОВО	+ 4
- 13	СЕПТЕМВРИ	- 1
- 4	ПАЗАРДЖИК	- 6
- 3	ОГНЯНОВО	- 2
- 7	СТАМБОЛИЙСКИ	0
- 4	Т. КАБЛЕШКОВ	- 1
- 4	ПЛОВДИВ	0
- 2	ПОР ИЗТОК	- 2
- 1	КРУМОВО	- 2
- 2	КАТУНИЦА	- 3
- 6	ПОПОВИЦА	- 4
- 8	Сп. ВИНИЦА	- 10
- 8	ПЪРВОМАЙ	0
- 4	КАРАДЖАЛОВО	- 2
- 2	ЯБЪЛКОВО	- 4
- 4	ДИМИТРОВГРАД	- 2
- 5	НОВА НАДЕЖДА	- 5
- 2	СИМЕОНОВГРАД	- 10
- 7	ХАРМАНЛИ	- 9
- 9	ЛЮБИМЕЦ	- 5
- 4	СВИЛЕНГРАД	- 1
- 6	ГРАНИЦА ГЪРЦИЯ	
	СВИЛЕНГРАД	- 6
- 6	ГРАНИЦА ТУРЦИЯ	
	МАНЕВРЕН РАЙОН КАЛОТИНА - СТАНЯНЦИ	
	КАЛОТИНА	- 17
- 10	СТАНЯНЦИ	

- 17	МАНЕВРЕН РАЙОН АЛДОМИРОВЦИ - БЕЛИ БРЕГ АЛДОМИРОВЦИ БЕЛИ БРЕГ	- 10
0	№ 13 ВОЛУЯК - БАНКЯ ВОЛУЯК БАНКЯ	- 16
0	ЖП ВЪЗЕЛ СОФИЯ РП БИРИМИРЦИ	- 7
- 4	РП ПОСТ 4 ВОЛУЯК	- 6
- 6	ИЛИЯНЦИ РП БИРИМИРЦИ	- 6
+ 1	ИЛИЯНЦИ РП ПОСТ 4	- 8
- 25	СОФИЯ	+ 3
- 3	СОФИЯ ТОВАРНА ПОДУЯНЕ ПЪТНИЧЕСКА ЗАХ. ФАБРИКА	- 15
- 3	СТАН	- 6
- 1	ПОДУЯНЕ ПЪТНИЧЕСКА СЛАТИНА	- 5
- 12	МАНЕВРЕН РАЙОН ВАКАРЕЛ - ЧУКУРОВО ВАКАРЕЛ ЧУКУРОВО	- 18
0	№ 16 СЕПТЕМВРИ - ДОБРИНИЩЕ (ТЕСНОПЪТНА ЖП ЛИНИЯ) СЕПТЕМВРИ	- 20
+ 25	ВАРВАРА	- 28
+ 27	ДОЛЕНЕ	- 27
- 16	КОСТАНДОВО	- 4
+ 5	ВЕЛИНГРАД	- 11
+ 22	ВЕЛИНГРАД-ЮГ	- 22
+ 27	ЦВЕТИНО	- 29
- 30	АВРАМОВО	+ 30
- 24	Сп. ЧЕРНА МЕСТА	+ 24
- 15	ЯКОРУДА	- 3
- 15	БЕЛИЦА	- 15
- 15	РАЗЛОГ	- 25
+ 25	БАНСКО	+ 15
- 15	ДОБРИНИЩЕ	
+ 2	СТАМБОЛИЙСКИ - ПЕЩЕРА СТАМБОЛИЙСКИ	- 6
0	КРИЧИМ	- 10
+ 8	Сп. КОЗАРСКО	- 16
+ 3	Сп. БЯГА	- 25
- 4	БРАЦИГОВО ПЕЩЕРА	- 22
- 2	ЖП ВЪЗЕЛ ПЛОВДИВ ПЛОВДИВ	0
- 1	ПЛОВДИВ РАЗПРЕДЕЛИТЕЛНА ПОР ИЗТОК	0
+ 3	№ 19 КРУМОВО - АСЕНОВГРАД КРУМОВО АСЕНОВГРАД	- 10

№ 2 СОФИЯ - ГОРНА ОРЯХОВИЦА - ВАРНА

	СОФИЯ	+ 4
- 8	СОФИЯ-СЕВЕР	- 1
- 7	ИЛИЯНЦИ	- 3
- 5	КУРИЛО	- 1
- 6	РЕБРОВО	0
- 6	Сп. ТОМПСЪН	0
- 10	СВОГЕ	0
- 10	БОВ	0
- 10	ЛАКАТНИК	0
- 11	РП ЛЕВИЩЕ	- 1
- 10	ЕЛИСЕЙНА	0
- 8	ЗВЕРИНО	+ 1
- 9	Сп. ЧЕРЕПИШ	0
- 6	Сп. РЕБЪРКОВО	- 1
- 10	МЕЗДРА-ЮГ	+ 1
- 6	МЕЗДРА	- 2
- 9	Сп. ОСЛЕН	0
- 8	РОМАН	- 3
- 7	КУНИНО	- 3
- 3	Сп. КАРЛУКОВО	- 4
- 8	Сп. РЕСЕЛЕЦ	- 4
- 4	ЧЕРВЕН БРЯГ	- 17
+ 1	Сп. ХУМАТА	+ 2
- 15	ТЕЛИШ	- 2
- 12	Г. ДЪБНИК	+ 1
- 11	Д. ДЪБНИК	0
- 13	ЯСЕН	- 7
- 1	ПЛЕВЕН-ЗАПАД	- 10
+ 3	ПЛЕВЕН	- 16
+ 8	Сп. ГРИВИЦА	- 19
+ 12	km 206+900	- 2
- 19	ПОРДИМ	0
- 10	ЛЕВСКИ	- 12
- 6	Сп. ГРАДИЩЕ	- 6
+ 3	БУТОВО	- 15
- 12	ПАВЛИКЕНИ	+ 1
- 9	Сп. МИХАЛЦИ - СТАМБОЛОВО	0
- 4	РП ЛЕСИЧЕРИ	- 2
- 3	РЕСЕН	- 16
+ 2	ПОЛИКРАИЩЕ	- 1
- 14	Г. ОРЯХОВИЦА	- 1
- 6	ДЖУЛЮНИЦА	- 4
0	СТРАЖИЦА	- 10
- 4	Сп. АСЕНОВО	- 21
+ 10	Сп. ГОРИЦА	- 25
- 4	СЛАВЯНОВО	+ 3
- 15	ПОПОВО	- 11
- 15	ДРАЛФА	- 12
- 14	ТЪРГОВИЩЕ	- 14
- 8	Сп. ВАСИЛ ЛЕВСКИ	0
- 14	РП НАДАРЕВО	- 2
- 7	ХАН КРУМ	- 16
0	km 430+000	- 15
- 15	ШУМЕН	- 9
- 10	МЪТНИЦА	+ 3
- 12	km 451+707	- 1
- 5	Сп. КАЛУГЕРИЦА	+ 1
- 14	КАСПИЧАН	0
- 9	Сп. НЕВША	+ 1
- 4	ПРОВАДИЯ	- 1
- 4	Сп. СОЛНА МИНА	- 9
- 5	Сп. ЖИТНИЦА	- 3
- 10	СИНДЕЛ	- 3

- 4	РАЗДЕЛНА	- 8
- 1	ПОВЕЛЯНОВО	- 5
- 7	БЕЛОСЛАВ	- 2
- 7	ЕЗЕРОВО	- 7
- 3	ТОПОЛИТЕ	- 2
- 6	ВАРНА	
	МАНЕВРЕН РАЙОН ЧЕРВЕН БРЯГ - ЗЛАТНА ПАНЕГА	
	ЧЕРВЕН БРЯГ	- 9
- 5	ЛУКОВИТ	- 14
- 6	ЗЛАТНА ПАНЕГА	
	№ 23 ЯСЕН - ЧЕРКВИЦА	
	ЯСЕН	- 3
- 8	ДОЛНА МИТРОПОЛИЯ	- 3
- 5	СОМОВИТ	- 1
0	ЧЕРКВИЦА	
	№ 24 ТРОЯН - ЛЕВСКИ - СВИЦОВ и ОРЕШ - БЕЛЕНЕ	
	СВИЦОВ	- 2
- 1	ОРЕШ	- 10
- 2	МОРАВА	- 10
- 16	ЛЕВСКИ	- 9
- 4	ЛЕТНИЦА	- 6
- 8	Сп. АЛЕКСАНДРОВО	- 15
- 15	ДОЙРЕНЦИ	- 9
- 4	РП ЛОВЕЧ-СЕВЕР	- 15
0	ЛОВЕЧ	- 13
- 8	Сп. АБЛАНИЦА	- 15
0	ТРОЯН	
	ОРЕШ - БЕЛЕНЕ	
	ОРЕШ	- 4
- 6	БЕЛЕНЕ	
	ЖП ВЪЗЕЛ ГОРНА ОРЯХОВИЦА	
	ПОЛИКРАИЩЕ	+ 1
- 6	РП АКАЦИЯ	
	РП АКАЦИЯ	- 5
	(ПОСТ №3 на гара ПОЛИКРАИЩЕ)	
- 14	ГОР ОП	- 8
+ 1	САМОВОДЕНЕ	
	РЕСЕН	- 12
- 11	ГОР ПП	- 1
	(ГОР ОП)	
- 6	Г. ОРЯХОВИЦА ПЪТНИЧЕСКА	
	МАНЕВРЕН РАЙОН ХАН КРУМ - ПРЕСЛАВ	
	ХАН КРУМ	- 14
- 1	ПРЕСЛАВ	
	№ 26 ШУМЕН - КОМУНАРИ	
	ШУМЕН	- 1
- 15	Сп. ИВАНСКИ	- 12
- 6	СМЯДОВО	0
- 4	Сп. БЯЛ БРЯГ	- 10
- 8	КОМУНАРИ	
	МАНЕВРЕН РАЙОН КАСПИЧАН - НОВИ ПАЗАР	
	КАСПИЧАН	- 13
- 6	НОВИ ПАЗАР	
	№ 28 РАЗДЕЛНА - КАРДАМ (държавна граница с Румъния)	

- 8	ПОВЕЛЯНОВО РП РАЗДЕЛНА	- 5
	РАЗДЕЛНА	- 11
+ 5	РП РАЗДЕЛНА	- 7
- 11	ДЕВНЯ	- 19
- 1	СУВОРОВО	- 19
- 15	ВЪЛЧИ ДОЛ	- 20
- 15	Сп. ОБОРИЩЕ	+ 4
- 17	Сп. БОТЕВО	- 20
- 6	Сп. ДОНЧЕВО	+ 3
- 14	ДОБРИЧ	- 12
- 12	ДОБРИЧ СЕВЕР	- 11
- 10	Сп. ГЕНЕРАЛ КОЛЕВ	- 4
- 10	ГЕНЕРАЛ ТОШЕВ	- 9
- 11	КАРДАМ	0
- 9	ГРАНИЦА РУМЪНИЯ	
	№ 3 ИЛИЯНЦИ - КАРЛОВО - КАРНОБАТ - СИНДЕЛ РАЗПРЕДЕЛИТЕЛНА - ВАРНА	
	ИЛИЯНЦИ	- 2
- 5	СВЕТОВРАЧЕНЕ	- 12
0	Сп. ЛОКОРСКО	- 7
+ 1	КРЕМИКОВЦИ	- 10
0	ЯНА	- 7
- 6	СТОЛНИК	- 2
- 3	Сп. ГОРНА МАЛИНА	- 8
- 1	САРАНЦИ	- 12
+ 3	МАКОЦЕВО	- 15
+ 4	ДОЛНО КАМАРЦИ	- 14
- 9	Сп. БУНОВО	- 14
- 13	МИРКОВО	- 13
- 15	Сп. ЧЕЛОПЕЧ	+ 1
- 9	ЗЛАТИЦА	- 4
- 4	ПИРДОП	- 15
+ 5	АНТОН	- 15
- 14	КОПРИВЩИЦА	- 2
- 7	СТРЯМА	+ 5
- 15	КЛИСУРА	0
- 14	ХРИСТО ДАНОВО	0
- 13	ИГАНОВО	0
- 11	СОПОТ	+ 2
- 12	КАРЛОВО	- 3
- 2	БОТЕВ	- 15
0	КАЛОФЕР	- 9
- 15	ТЪЖА	- 3
- 12	САХРАНЕ	- 2
- 10	ДУНАВЦИ	+ 1
- 12	КАЗАНЛЪК	- 4
- 10	ЧЕРГАНОВО	- 3
- 7	ТУЛОВО	- 13
- 8	ДЪБОВО	- 11
- 14	Сп. ВЕТРЕН	- 1
- 9	НИКОЛАЕВО	- 11
0	ГУРКОВО	- 14
0	ТВЪРДИЦА	- 3
- 15	ШИВАЧЕВО	+ 2
- 12	ЧУМЕРНА	- 9
- 10	ГАВРАИЛОВО	- 3
- 10	ЧИНТУЛОВО	- 14
- 12	СЛИВЕН	- 1
- 15	ЖЕЛЮ ВОЙВОДА	- 9
- 8	ЗИМНИЦА	- 4
- 6	СТРАЛДЖА	- 4
- 2	ЦЕРКОВСКИ	- 8

- 3	КАРНОБАТ	- 9
- 7	Сп. ВЪЛЧИН	- 11
+ 1	ЛОЗАРЕВО	- 12
+ 5	ПОДВИС	- 2
- 12	РП ВЕДРОВО	+ 5
- 12	ЗАВЕТ	- 5
- 9	РП ЛЮЛЯКОВО	- 3
- 10	ДЪСКОТНА	0
- 2	ТЪРНАК	- 10
- 8	РП СТРУЯ	- 10
- 8	АСПАРУХОВО	0
- 12	КОМУНАРИ	0
- 11	ДЪЛГОПОЛ	- 3
- 3	ВЕЛИЧКОВО	- 4
- 4	Сп. НОВА ШИПКА	- 10
- 12	ЮНАК	- 1
- 1	СИНДЕЛ	- 1
- 5	СИНДЕЛ РАЗПРЕДЕЛИТЕЛНА	- 3
- 3	ВАРНА ФЕРИБОТНА	
	№ 31 СВЕТОВРАЧЕНЕ - КУРИЛО	
	СВЕТОВРАЧЕНЕ	- 8
- 7	КУРИЛО	
	№ 32 КРЕМИКОВЦИ – СОП ОБЕДИНЕНА - ЯНА - МУСАЧЕВО	
	КРЕМИКОВЦИ	- 15
0	СОП ОБЕДИНЕНА	0
- 15	ЯНА	+ 1
- 15	РП МУСАЧЕВО	
	№ 33 СТОЛНИК - КАЗИЧЕНЕ	
	СТОЛНИК	- 4
- 15	РП МУСАЧЕВО	- 4
- 1	КАЗИЧЕНЕ	
	ВАРНА ФЕРИБОТНА - РАЗДЕЛНА	
	РАЗДЕЛНА	- 3
- 3	ВАРНА ФЕРИБОТНА	
	РАЗДЕЛНА	
- 3	СИНДЕЛ РАЗПРЕДЕЛИТЕЛНА	- 3
	№ 4 РУСЕ - СТАРА ЗАГОРА - ПОДКОВА	
	МОСТ РЕКА ДУНАВ	- 10
- 3	РУСЕ РАЗПР.	- 13
- 4	РУСЕ	- 2
- 18	РП ДОРОСТОЛ	- 19
- 10	ДОЛАПИТЕ	- 15
- 16	ИВАНОВО	- 16
- 4	Сп. ТАБАЧКА	- 12
- 11	ДВЕ МОГИЛИ	- 12
- 9	БОРОВО	+ 3
- 26	МОРУНИЦА	+ 7
- 26	Сп. СТЪРМЕН	- 15
- 3	БЯЛА	- 8
- 9	ПОЛСКИ ТРЪМБЕШ	- 4
- 3	П. КАРАВЕЛОВО	- 1
- 2	Сп. КУЦИНА	- 7
- 1	Сп. КРУШЕТО	- 1
- 2	ЯНТРА	- 15
+ 2	РП АКАЦИЯ	- 6
- 15	Г. ОРЯХОВИЦА	- 6
- 1	САМОВОДЕНЕ	- 10
- 3	ВЕЛИКО ТЪРНОВО	- 4
- 1	ДЕБЕЛЕЦ	- 12

+ 2	РП СОКОЛОВО	- 14
0	ДРЯНОВО	- 18
+ 2	ЦАРЕВА ЛИВАДА	- 18
+ 2	ТРЯВНА	- 20
+ 3	ПЛАЧКОВЦИ	- 25
+ 12	Сп. РАДЕВЦИ	- 25
- 7	КРЪСТЕЦ	+ 9
- 25	РАДУНЦИ	+ 4
- 25	ДЪБОВО	- 8
- 13	ТУЛОВО	- 20
- 6	Сп. ЯГОДА	- 20
- 20	ЗМЕЙОВО	0
- 23	СТ. ЗАГОРА	0
- 4	Сп. ХРИСТИЯНОВО	- 5
0	КАЛОЯНОВЕЦ	- 7
- 10	МИХАЙЛОВО	- 14
- 6	Сп. ГИТА	- 4
- 15	МЕРИЧЛЕРИ	0
- 11	ДИМИТРОВГРАД СЕВ.	- 3
- 2	ДИМИТРОВГРАД	- 17
- 7	Сп. УЗУНДЖОВО	- 17
- 15	ХАСКОВО	- 22
- 14	Сп. МАЛЕВО	- 12
- 10	КНИЖОВНИК	- 25
- 5	МОСТ	0
- 24	Сп. ПЕРПЕРЕК	- 9
- 12	Сп. ЖЕЛЯЗНА ВРАТА	- 2
- 4	КЪРДЖАЛИ	- 22
- 19	МОМЧИЛГРАД	- 8
- 1	ПОДКОВА	
	ЖП ВЪЗЕЛ РУСЕ	
	РУСЕ-СЕВЕР	- 12
- 3	РУСЕ РАЗПРЕДЕЛИТЕЛНА	- 1
- 16	РУСЕ-ЗАПАД	- 12
0	РП ДОРОСТОЛ	
	РУСЕ-СЕВЕР	- 19
	(ПОСТ ДУНАВ)	
0	ПОСТ 1	
	РУСЕ РАЗПРЕДЕЛИТЕЛНА	- 19
- 1	ПОСТ 1	- 25
- 17	ОБРАЗЦОВ ЧИФЛИК	
	МАНЕВРЕН РАЙОН ГОРНА ОРЯХОВИЦА - ЛЯСКОВЕЦ	
+ 3	Г. ОРЯХОВИЦА	- 23
	ЛЯСКОВЕЦ	
	№ 42 ЦАРЕВА ЛИВАДА - ГАБРОВО	
	ЦАРЕВА ЛИВАДА	- 18
+ 1	Сп. СЪБОТКОВЦИ	- 25
- 25	ГАБРОВО	
	№ 5 СОФИЯ - ВЛАДАЯ - КУЛАТА	
	СОФИЯ	- 14
+ 3	ЗАХАРНА ФАБРИКА	- 20
+ 1	ГОРНА БАНЯ	- 26
+ 12	ВЛАДАЯ	+ 7
- 25	ДРАГИЧЕВО	0
- 11	ПЕРНИК РАЗПРЕД.	0
- 4	ПЕРНИК	+ 3
- 6	КРАКРА	0
- 9	БАТАНОВЦИ	0
- 8	РАДОМИР	- 4

- 3	ДОЛНИ РАКОВЕЦ	- 5
0	РП ГЪЛЪБНИК	- 15
+ 2	ДЕЛЯН	- 10
- 19	ДЯКОВО	+ 5
- 16	ДУПНИЦА	- 1
- 15	БОБОШЕВО	0
- 11	КОЧЕРИНОВО	- 10
- 5	БЛАГОЕВГРАД	- 1
- 15	СИМИТЛИ	+ 2
- 7	ЧЕРНИЧЕ	0
- 9	ПЕЮ ЯВОРОВ	+ 3
- 10	КРЕСНА	0
- 9	СТРУМЯНИ	0
- 6	САНДАНСКИ	+ 1
- 8	ДАМЯНИЦА	0
- 8	ГЕН. ТОДОРОВ	- 6
- 6	КУЛАТА	- 4
+ 1	ГРАНИЦА с ГЪРЦИЯ	
	ДУПНИЦА - БОБОВ ДОЛ	
	ДУПНИЦА	- 15
- 13	ГОЛЯМО СЕЛО	- 15
0	Сп. МЛАМОЛОВО	- 23
+ 6	БОБОВ ДОЛ	
	№ 52 ГЕНЕРАЛ ТОДОРОВ - ПЕТРИЧ	
	ГЕНЕРАЛ ТОДОРОВ	- 15
- 1	ПЕТРИЧ	
	№ 6 ВОЛУЯК - ПЕРНИК - ГЮЕШЕВО	
	СОФИЯ	- 4
- 3	ВОЛУЯК	- 12
- 1	ХРАБЪРСКО	- 12
- 3	РАЗМЕННА	- 10
- 12	ПЕРНИК РАЗПРЕДЕЛИТЕЛНА	0
- 4	ПЕРНИК	+ 3
- 6	КРАКРА	0
- 9	БАТАНОВЦИ	0
- 8	РАДОМИР	- 9
- 3	РП АЛ. ДИМИТРОВ	0
- 8	ЗЕМЕН	0
- 15	РЪЖДАВИЦА	+ 1
- 5	РП КОПИЛОВЦИ	- 12
+ 4	КЮСТЕНДИЛ	- 20
+ 6	ГЮЕШЕВО	
	ПЕРНИК РАЗПР. - РАЗМЕННА	
	ПЕРНИК РАЗПРЕДЕЛИТЕЛНА	- 12
- 10	РАЗМЕННА	
	РАЗМЕННА - БАТАНОВЦИ	
	РАЗМЕННА	- 2
- 15	ПОСТ №3 на гара Батановци	0
- 8	РАДОМИР	
	№ 7 МЕЗДРА - ВИДИН	
	МЕЗДРА-ЮГ	- 15
- 2	РУСКА БЯЛА	
	МЕЗДРА	- 16
- 2	РУСКА БЯЛА	- 17
+ 1	ВРАЦА	+ 2
- 17	БЕЛИ ИЗВОР	+ 1
- 11	КРИВОДОЛ	- 1
- 5	РАКЕВО	- 5

- 9	БОЙЧИНОВЦИ	- 7
- 5	МЪРЧЕВО	- 15
+ 4	Сп. ГАБРОВНИЦА	- 16
- 16	Сп. ДОЛНО ЦЕРОВЕНЕ	- 9
- 3	МЕДКОВЕЦ	- 7
- 22	БРУСАРЦИ	- 8
- 2	ДРЕНОВЕЦ	- 17
+ 1	РП ВОДНЯНЦИ	- 14
- 1	ОРЕШЕЦ	- 1
- 26	ДИМОВО	- 25
- 4	Сп. МАКРЕШ	- 25
- 7	СРАЦИМИР	- 1
- 25	Сп. СИНАГОВЦИ - ГУРКОВО	- 8
- 7	РП ВИДБОЛ	0
- 8	ВИДИН ТОВАРНА	0
- 8	ВИДИН ПЪТНИЧЕСКА	
	ВИДИН ТОВАРНА – ДУНАВ МОСТ 2 (до КМ.9+749)	
	ВИДИН ТОВАРНА	- 2
- 3	РП КАПИТАНОВЦИ	- 2
- 3	ДУНАВ МОСТ 2 (КМ.9+749)	
	ДУНАВ МОСТ 2 – ОТ КМ. 9+749 ДО КМ. 13+167	
	ДУНАВ МОСТ 2 – КМ. 9+749	- 13
0	ДУНАВ МОСТ 2 – КМ. 13+167	
	ВИДИН ПЪТНИЧЕСКА – ВИДИН ТОВАРНА (за РП Капитановци)	
	ВИДИН ПЪТНИЧЕСКА	- 1
0	ВИДИН ТОВАРНА	
	№ 71 БОЙЧИНОВЦИ - БЕРКОВИЦА	
	БОЙЧИНОВЦИ	- 11
+ 1	МОНТАНА	- 22
- 21	Сп. БОРОВЦИ	- 22
+ 4	БЕРКОВИЦА	
	№ 72 БРУСАРЦИ - ЛОМ	
	БРУСАРЦИ	+ 1
- 9	Сп. ВАСИЛОВЦИ	- 2
- 1	Сп. СТАЛИЙСКА МАХАЛА	- 1
- 13	ЛОМ	
	МАНЕВРЕН РАЙОН РП КАПИТАНОВЦИ - КОШАВА	
	РП КАПИТАНОВЦИ	- 3
- 4	КОШАВА	
	№73 МАНЕВРЕН РАЙОН РП КАПИТАНОВЦИ - ВИДИН ФЕРИБОТНА (държавна граница с Румъния)	
	РП КАПИТАНОВЦИ	- 3
- 2	ВИДИН ФЕРИБОТ	
	№ 8 ПЛОВДИВ - ФИЛИПОВО - БУРГАС	
	ПЛОВДИВ	0
- 2	ПОР ИЗТОК	0
- 2	ТРАКИЯ	- 4
- 3	СКУТАРЕ	
	ПЛОВДИВ	- 4
- 5	ФИЛИПОВО	- 2
- 2	СКУТАРЕ	0
- 2	МАНОЛЕ	0
- 3	БЕЛОЗЕМ	- 4
- 2	ОРИЗОВО	- 10
- 2	ЧЕРНА ГОРА	- 10

- 3	ЧИРПАН	- 11
- 12	СВОБОДА	- 5
- 12	МИХАЙЛОВО	- 10
- 7	КАЛОЯНОВЕЦ	0
- 5	Сп. ХРИСТИЯНОВО	- 4
0	СТАРА ЗАГОРА	- 4
- 8	КАЛИТИНОВО	- 2
- 4	ХАН АСПАРУХ	- 3
- 5	НОВА ЗАГОРА	- 4
- 1	КОНЬОВО	- 10
- 5	КЕРМЕН	- 6
- 7	БЕЗМЕР	- 2
- 7	ЯМБОЛ	- 4
- 3	ЗАВОЙ	- 9
- 4	ЗИМНИЦА	- 4
- 6	СТРАЛДЖА	- 4
- 2	ЦЕРКОВСКИ	- 8
- 3	КАРНОБАТ	- 4
- 1	ЧЕРНОГРАД	0
- 11	Сп. КАРАГЕОРГИЕВО	+ 3
- 10	АЙТОС	+ 1
- 7	БЪЛГАРОВО	+ 1
- 6	ДРУЖБА	- 1
- 6	ДОЛНО ЕЗЕРОВО	- 2
- 4	РП ЛОЗОВО	- 4
- 4	ВЛ. ПАВЛОВ	0
- 2	БУРГАС	
	№ 81 ФИЛИПОВО - ПАНАГЮРИЩЕ	
	ПЛОВДИВ	- 4
- 5	ФИЛИПОВО	- 4
0	СЪЕДИНЕНИЕ	- 15
+ 1	Сп. ОВЧЕПОЛЦИ	- 23
- 23	Сп. СТРЕЛЧА	- 24
- 19	ПАНАГЮРИЩЕ	
	№ 82 ФИЛИПОВО - КАРЛОВО	
	ПЛОВДИВ	- 4
- 5	ФИЛИПОВО	- 4
+ 1	ТРУД	- 4
0	ГРАФ ИГНАТИЕВО	- 6
0	КАЛОЯНОВО	- 7
- 3	ДОЛНА МАХАЛА	- 8
- 2	БАНЯ	- 16
0	КАРЛОВО	
	ДОЛНА МАХАЛА - ХИСАР	
	ДОЛНА МАХАЛА	- 17
+ 1	ХИСАР	
	№ 83 НОВА ЗАГОРА - СИМЕОНОВГРАД	
	НОВА ЗАГОРА	- 3
- 4	РАДНЕВО	- 5
- 6	ЛЮБЕНОВО ПРЕДАВАТЕЛНА	- 6
- 4	ГЪЛЪБОВО	- 5
- 8	СИМЕОНОВГРАД	
	МАНЕВРЕН РАЙОН ЯМБОЛ – km 12+507	
	ЯМБОЛ	- 9
- 5	km 12+507	
	ЖП ВЪЗЕЛ БУРГАС	
	РП ЛОЗОВО	- 2
- 2	БУРГАС РАЗПРЕДЕЛИТЕЛНА	- 1
- 1	ВЛ. ПАВЛОВ	

	№ 86 ВЛ. ПАВЛОВ - САРАФОВО	
	ВЛ. ПАВЛОВ	- 15
- 13	km 5+059	- 8
- 2	САРАФОВО	
	МАНЕВРЕН РАЙОН САРАФОВО	
	САРАФОВО	- 12
- 4	km 16+007	
	№ 9 РУСЕ РАЗПР. - КАСПИЧАН	
	РУСЕ РАЗПРЕДЕЛИТЕЛНА	- 25
- 17	ОБРАЗЦОВ ЧИФЛИК	- 3
- 17	Сп. ЧЕРВЕНА ВОДА	- 17
- 2	ЯСТРЕБОВО	- 17
- 11	ВЯТОВО	- 11
- 6	СЕНОВО	- 17
- 10	ПРОСТОРНО	- 12
- 5	РАЗГРАД	- 17
- 9	Сп. ЯСЕНОВЕЦ	- 14
- 8	САМУИЛ	- 18
- 18	ВИСОКА ПОЛЯНА	- 11
- 17	ХИТРИНО	+ 2
- 18	ПЛИСКА	- 5
- 13	КАСПИЧАН	
	№ 91 САМУИЛ - СИЛИСТРА	
	САМУИЛ	+ 2
- 15	Сп. БОГДАНЦИ	- 8
- 15	ИСПЕРИХ	- 14
- 15	Сп. ТОДОРОВО	- 7
- 15	Сп. РУЙНО	- 14
- 1	ДУЛОВО	- 10
- 11	Сп. АЛФАТАР	- 2
- 15	СИЛИСТРА	

**ПРАВИЛА
ЗА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И МАНЕВРЕНАТА РАБОТА В
ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

С Ъ Д Ъ Р Ж А Н И Е

ДЯЛ ПЪРВИ.....	167
ПРАВИЛА ЗА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И МАНЕВРЕНАТА РАБОТА – ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ.....	167
ДЯЛ ВТОРИ.....	167
ОБЩИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ И ИЗИСКВАНИЯ КЪМ РАБОТНИЦИТЕ И СЛУЖИТЕЛИТЕ, СВЪРЗАНИ С ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И МАНЕВРЕНАТА РАБОТА ПО ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА.....	167
ДЯЛ ТРЕТИ.....	170
ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ПУНКТОВЕ.....	170
ДЯЛ ЧЕТВЪРТИ.....	176
УПРАВЛЕНИЕ НА ВЛАКОВАТА РАБОТА.....	176
Глава първа.....	176
ГРАФИК ЗА ДВИЖЕНИЕ НА ВЛАКОВЕТЕ.....	176
Раздел I.....	176
Общи положения.....	176
Раздел II.....	179
Номериране на железопътните линии.....	179
Раздел III.....	180
Влакови и гарови документи.....	180
Раздел IV.....	182
Назначаване и отменяне на влакове.....	182
Глава втора.....	186
ПЛАН ЗА КОМПОЗИРАНЕ НА ВЛАКОВЕТЕ.....	186
Раздел I.....	186
Общи положения.....	186
Раздел II.....	186
Включване на вагоните в пътническите влакове.....	186
Раздел III.....	187
Подреждане на вагоните в смесените влакове.....	187
Раздел IV.....	187
Подреждане на вагоните в товарните влакове.....	187
Раздел V.....	189
Включване във влаковете на вагони, натоварени с опасни товари.....	189
Раздел VI.....	190
Включване във влаковете на вагони, натоварени с дълги предмети и негабаритни или тежки товари.....	190
Раздел VII.....	192
Включване в товарните влакове на вагони с допълнителни въздухопроводи.....	192
Раздел VIII.....	192
Включване във влаковете на вагони, натоварени с живи животни.....	192
Раздел IX.....	192
Включване във влаковете на вагони за междурелсие 1520 мм.....	192
Раздел X.....	193
Включване във влаковете на локомотиви в неработно състояние.....	193
Глава трета.....	194

ОПЕРАТИВНО РЪКОВОДСТВО И УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ	194
Раздел I	194
Сверяване на часовниците	194
Раздел II	195
Начини и средства за осигуряване на движението на влаковете	195
Раздел III	198
Осигуряване движението на влаковете чрез автоматична блокировка (автоблокировка, АБ)	198
Раздел IV	204
Движение на влаковете в участъци с диспечерска централизация	204
Раздел V	205
Осигуряване движението на влаковете чрез полуавтоматична блокировка	205
Раздел VI	209
Осигуряване движението на влаковете по телефонен способ	209
Глава четвърта	213
ДВИЖЕНИЕ НА ВЛАКОВЕТЕ ПРИ СПЕЦИАЛНИ УСЛОВИЯ	213
Раздел I	213
Движение на влак с увеличен брой оси (дългосъставен)	213
Раздел II	215
Движение на влак с вагони напред	215
Раздел III	216
Движение на влак до определено място на междугарието	216
Раздел IV	218
Движение на възстановителен и противопожарен влак или помощен локомотив	218
Раздел V	220
Движение на влаковете при влошени метеорологични условия	220
Раздел VI	221
Движение на влаковете и други возила с разграничение по време	221
Раздел VII	223
Движение на сваляеми от пътя и лекопреносими возила	223
Раздел VIII	226
Откриване на временен пост на междугарие за служба по движението	226
Раздел IX	229
Ред и начин за прекъсване и възстановяване движението на влаковете при извършване на ремонти на железопътната инфраструктура или в близост до нея и преминаване на места с намалена скорост	229
Раздел X	233
Движение по неправилен път	233
Раздел XI	235
Начин на действие при изпускане на жп возило	235
Глава пета	236
ОБСЛУЖВАНЕ НА ВЛАКОВЕТЕ	236
Глава шеста	243
РАБОТА НА ДИСПЕЧЕРИТЕ	243
Раздел I	243
Работа на влаковия диспечер	243
Раздел II	248
Работа на диспечера по превозите на превозвача	248
ДЯЛ ПЕТИ	248
ОРГАНИЗАЦИЯ НА РАБОТАТА В ГАРИТЕ	248
Глава първа	248
ОСИГУРЯВАНЕ НА ВЛАКОВЕТЕ СЪС СПИРАЧНА МАСА	248
Раздел I	248

Общи положения	248
Раздел II.....	251
Подготовка на автоматичните спирачки за проба	251
Раздел IV	252
Проби на автоматичните спирачки.....	252
Раздел V.....	252
Проба А (пълна проба)	252
Раздел VI	254
Проба В (частична проба).....	254
Раздел VII.....	255
Съкратена проба (проба D)	255
Раздел VIII	256
Топла проба	256
Раздел IX	256
Проба на ръчните спирачки. Осигуряване на влаковете и вагоните против самопридвижване.....	256
Раздел X.....	257
Профилни гари, в които се извършват проби на спирачките	257
Раздел XI	258
Общи разпоредби.....	258
Глава втора.....	258
ИЗПРАЩАНЕ НА ВЛАКОВЕТЕ	258
Раздел I	258
Общи положения	258
Раздел II.....	265
Изпращане на влак от гара с централизация на стрелките	265
Раздел III	265
Изпращане на влак от гара без централизация на стрелките и с телефонна връзка със стрелковите постове	265
Раздел IV	267
Изпращане на влак от гара без централизация на стрелките и без телефонна връзка със стрелковите постове	267
Раздел V.....	267
Писмени заповеди, давани на влаковия персонал	267
Глава трета.....	269
ПРИЕМАНЕ НА ВЛАКОВЕТЕ	269
Раздел I	269
Общи положения	269
Раздел II.....	277
Приемане на влак в гара с централизация на стрелките.....	277
Раздел III	278
Приемане на влак в гара без централизация на стрелките и с телефонна връзка между дежурния ръководител движение и постовите стрелочници	278
Раздел IV	280
Приемане на влак в гара без централизация на стрелките и без телефонна връзка със стрелковите постове	280
Раздел V.....	281
Осигуряване движението на неспиращи в гарите влакове	281
Раздел VI	283
Осигуряване преминаването на влак през гара, закрыта за служба по движението.....	283
ДЯЛ ШЕСТИ	285
МАНЕВРЕНА РАБОТА	285
Глава първа.....	285
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ	285

Глава втора.....	286
ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА СЛУЖИТЕЛИТЕ.....	286
Раздел I	286
Задължения на маневрената (превозната) бригада.....	286
Раздел II.....	290
Задължения на локомотивната бригада, извършваща маневра	290
Раздел III	291
Задължения на работниците от гърбичната маневра	291
Глава трета.....	292
РЪКОВОДСТВО И ПЛАНИРАНЕ НА МАНЕВРЕНАТА РАБОТА.....	292
Раздел I	292
Общи положения	292
Раздел II.....	292
График за извършване на маневрената работа	292
Раздел III	293
Планиране и ръководство на маневрената работа в посредните гари.....	293
Раздел IV	295
Райониране на маневрите.....	295
Глава четвърта	295
РЕД И НАЧИН ЗА РАЗРЕШАВАНЕ, ИЗВЪРШВАНЕ И ПРЕКРАТЯВАНЕ НА МАНЕВРАТА.....	295
Раздел I	295
Ред и начин за извършване на маневра и за манипулиране със стрелките	295
Раздел II.....	296
Осигуряване на маневрените състави със спирачна маса.....	296
Раздел III	297
Ред за разрешаване на маневрената работа	297
Раздел IV	299
Ред и начин за прекратяване на маневрата	299
Раздел V	300
Скорости при извършване на маневра	300
Раздел VI	301
Извършване на маневра в гари, съоръжени с централизации с маршрутизирани маневри	301
Раздел VII.....	303
Извършване на маневра в гари от участък с ДЦ.....	303
Глава пета.....	304
СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ПРИ ИЗВЪРШВАНЕ НА МАНЕВРА.....	304
Раздел I	304
Прикачване и откачване на вагони и локомотиви	304
Раздел II.....	305
Придвижване на изолиран локомотив и РССМ в района на гарата	305
Раздел III	306
Извършване на маневра по изтеглителни коловози.....	306
Раздел IV	306
Маневра по коловози за влаково движение и излизане извън входния светофор	306
Раздел V	307
Ред за извършване на маневра в райони, необслужвани от постови стрелочници	307
Раздел VI	308
Маневра в спирки и в отклонения на междугарieto.....	308
Раздел VII.....	309
Извършване на ръчна маневра	309
Раздел VIII	310
Подаване на вагони на новостроящи се жп линии и коловози.....	310

Раздел IX	310
Коловози, по които не се отблъскват вагони	310
Раздел X.....	311
Работа със спирателни обувки.....	311
Раздел XI	312
Осигуряване на вагоните против самопридвижване.....	312
Раздел XII.....	313
Извършване на маневра с опасни товари и други особени случаи	313
ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ	315
Приложение № 1,.....	316
Приложение № 2,.....	318
Приложение № 2а	319
Приложение № 3	320
Приложение № 4.....	321