МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА

ИЗПЪЛНИТЕЛНА АГЕНЦИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА АДМИНИСТРАЦИЯ

НОРМАТИВНИ АКТОВЕ
В
ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

ЧАСТ ВТОРА

2006 г.

ОДОБРЯВАМ:
Димитър Гайдаров
Генерален Директор на
НК "Железопътна инфраструктура"

ПРАВИЛА

за

техническа експлоатация на железопътната

инфраструктура на

Национална Компания "Железопътна инфраструктура"

2006 г.

ЧАСТ ПЪРВА

ОСНОВНИ ТЕХНИЧЕСКИ И ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА НК “ЖИ”

Глава първа
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 1. **(1)** Тези правила уреждат основните технически и функционални изисквания за експлоатация, ремонт, текущото поддържане, преустройство и приемане на обектите от Национална компания “Железопътна инфраструктура” (НК “ЖИ”).

(2) С тези правила се регламентират и основните задължения на длъжностните лица, имащи отношение по ремонта, поддръжката и експлоатацията им.

Чл. 2. Изискванията на правилата се прилагат и с цел облекчаване използването на железопътните (жп) съоръжения на НК “ЖИ” от инвалиди, възрастни хора, деца и други лица, срещащи затруднения в използването им.

Чл. 3. Разпоредбите на тези правила са задължителни за всички длъжностни лица на НК “ЖИ”, както и тези на други лица, извършващи дейностите по чл. 1.

Чл. 4. Дейностите, извършвани в зоната на ограничителната строителна линия и в зоната на отчуждение на НК “ЖИ”, се извършват в съответствие с изискванията на действащите нормативни актове и по реда на тези правила.

Чл. 5. (1) НК “ЖИ” стопанисва и управлява предоставените й със Закона за железопътния транспорт обекти от железопътната инфраструктура и имущества - публична и частна държавна собственост.

(2) Обектите стопанисвани от НК “ЖИ”са:

1. Земята в зоната на отчуждение на НК “ЖИ”;

2. Сградите и съоръженията за осъществяване на дейностите по превоза на пътници, товари със влак или маневра по железопътната инфраструктура и друга експлоатационна дейност;

3. Железният път и съоръженията му;

4. Съоръженията за осигуряване на електроенергия за тяговия подвижен железопътен състав и електрозахранване на обектите на железопътната инфраструктура;

5. Устройствата на осигурителната техника (ОТ) и телекомуникациите;

6. Подвижният железопътен състав - тягов и без собствена тяга, за собствени технологични нужди;

7. Подвижният железопътен състав и други средствата за възстановителна дейност.

(3) Съоръженията, устройствата и подвижния железопътен състав трябва да отговарят на изискванията за осигуряване на непрекъснатост, безотказност и безаварийност при осъществяване на превозния процес.

Чл. 6. Работещите със средствата за железопътна дейност са длъжни правилно да ги стопанисват, като им осигуряват дългосрочна, безотказна и безопасна работа и опазват околната среда.

Чл. 7. Длъжностните лица на НК "ЖИ", изпълняващи дейности по техническата експлоатация и безопасността на превозите, трябва да притежават свидетелство за заемане на длъжност.

Чл. 8. (1) При съоръженията, устройствата и системите, свързани с безопасността на движението, а така също и в помещенията, откъдето се управляват тези устройства, се допускат и работят само длъжностните лица, които носят свидетелството си за заемане на длъжност и са на дежурство.

(2) По време на обучение и провеждане на изпит за работа със съоръженията, устройствата и системите обучаемите или изпитваните се допускат до работа с устройствата и системите под личния контрол и отговорност на дежурното длъжностно лице.

Чл. 9. Длъжностните лица притежаващи контролни функции проверяват състоянието на устройствата и системите в присъствието на дежурното длъжностно лице.

Чл. 10. Длъжностните лица са длъжни да познават съоръженията, устройствата и системите в района (участъка), в който извършват поддържане, експлоатация и контрол.

Чл. 11. В случай че дежурното длъжностно лице, изпълняващо дейности по управление движение на влаковете и маневрите, не е в състояние да изпълнява задълженията си и е застрашена сигурността на превозите, се разрешава на длъжностните лица, познаващи действието на устройствата и системите, да извършват затваряне на разрешаващите движение сигнали.

Чл. 12. (1) Обектите, съоръженията и устройствата на НК "ЖИ"се поддържат в постоянна изправност в съответствие с утвърдените технически изисквания и норми.

(2) Всяко съоръжение, устройство, механизъм и елемент на железопътната инфраструктура и подвижен железопътен състав на НК "ЖИ" трябва да има документация за изграждане, поддържане, ремонт и експлоатация.

(3) Реда за съхраняване и ползване на документациите по ал. 2 се определя от генералния директор на НК "ЖИ".

Чл. 13. (1) Отговорност за състоянието на съоръженията, устройствата и подвижния железопътен състав носят длъжностните лица, които са назначени да ги стопанисват, поддържат, непосредствено обслужват и ремонтират.

(2) В съответствие със задълженията си всяко длъжностно лице е длъжно да познава съоръженията и устройствата, да е запознат със състоянието им и да осигурява високо качество на поддържането и ремонта им.

Глава втора

ГАБАРИТ, ПРЕВОЗ НА НЕОБИЧАЙНИ ТОВАРИ

Чл. 14. (1) Строителния габарит на железопътната инфраструктура на НК "ЖИ" и габаритите на подвижния железопътен състав и натоварването, допуснати върху нея, трябва да са в съответствие с изискванията на Наредбата за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт (**Наредба № 58)** и Техническите спецификации за оперативна съвместимост.

(2) Конкретния строителен габарит и допустимото осно натоварване за железопътните участъци и линии на НК "ЖИ", се утвърждава от генералния директор на НК "ЖИ".

(3) Съществуващите съоръжения, устройства и обекти, които проникват в очертанията на утвърдения по ал. 2 габарит са извънгабаритни и се регистрират и документират от съответното Предприятие за експлоатация и поддържане на железопътната инфраструктура (ПЕПЖИ) и Предприятие за сигнализация, телекомуникации и енергетика (ПСТЕ), като данните за тях се регистрират в дирекция "Ремонт и поддържане на железопътната инфраструктура" (РПЖИ) и се отразяват в база данни на железопътната инфраструктура.

(4) Конкретния строителен габарит и допустимото осно натоварване за железопътните участъци и линии на НК "ЖИ", се контролира, измерва, поддържа и документира от длъжностните лица на съответното ПЕПЖИ и ПСТЕ.

Чл. 15. (1) По смисъла на тези правила превоз на необичайни товари са превозите на извънгабаритни и/или тежки товари и/или возила по железопътните линии на НК "ЖИ".

(2) За извършване на превози на извънгабаритни и/или тежки товари и/или возила по железопътните линии на НК "ЖИ", превозвачите подават информация за параметрите им до пет денонощия преди осъществяване на превоза.

(3) Превоза на извънгабаритни и тежки товари и возила се извършва по специални условия и маршрут за движението им, предписани от генералния директор на НК „ЖИ".

(4) Приемането и превоза на извънгабаритни и тежки товари и возила се извършва съгласно изискванията на инструкция на генералния директор на НК „ЖИ".

Чл. 16. Ръководителите на съответно експлоатационно предприятие (ПЕПЖИ и ПСТЕ) носят отговорност за състоянието и поддържането на строителния габарит и видимостта на сигналите в съответствие с изискванията на действащите нормативни актове и тези правила.

Чл. 17. (1) При извършване на преустройства и реконструкции по съществуващите жп линии на НК "ЖИ", задължително се прилагат:

1. За железопътни линии със стандартно междурелсие 1435 мм - строителен габарит 1-СМ2;

2. За теснопътни железопътни линии - строителен габарит за 760 mm железопътни линии.

(2) Допуска се устройства, предназначени за непосредствено взаимодействие с подвижен железопътен състав (контактния проводник,

вагонозадържатели, подвагонни тласкачи в работно състояние и други), да проникват в строителния габарит, при условие че не застрашават безопасността на превозите.

(3) Изменения, касаещи ограничаване на съществуващия строителен габарит на железопътната инфраструктура на НК “ЖИ”, за всеки конкретен случай се разрешават със заповед на генералния директор на НК "ЖИ”.

(4) Съществуващите съоръжения и устройства, които проникват в очертанието на строителния габарит, се сигнализират съгласно **Наредба № 58**, от съответно експлоатационно предприятие (ПЕПЖИ и ПСТЕ), което ги стопанисва.

Чл. 18. (1) При строителство, ремонт и поддържане на железопътната инфраструктура се допуска проникване на устройства, машини и материали в строителния габарит при спазване на изискванията за осигуряване на безопасност на превозите съгласно **Наредба № 58** и тези правила.

(2) При нерегламентирано проникване в очертанията на строителния габарит в следствие на природни бедствия и/или аварии, железопътни или пътни произшествия, действия на външни лица и други, условията за експлоатация на конкретния участък се определят от ръководителя на съответното експлоатационно предприятие (ПЕПЖИ и ПСТЕ).

Променен и допълнен със Заповед №1401/29.08.2013 г. **Чл. 19. (1)** Всички минимални странични свободни пространства и светли височини над главата на релсата, разстояния между осите на съседни коловози на междугарие и в гаров район и между осите на съседни коловози при дистанционните указатели, габаритни разстояния при перони, рампи и бордюрни камъни при железопътните разтоварища, като и всички основни габаритни изисквания по отношение на елементите на контактната мрежа и при пресичания от въздушни и кабелни линии, тръбопроводи, канализации и други по железопътната инфраструктура на НК “ЖИ” се поддържат в съответствие с проектната документация и изискванията на Наредба №58.

(2) При определяне широчината на пероните по новостроящи се железопътни линии задължително се осигурява и широчина за опасна зона, която да указва площта, в която не се допуска присъствието на пътници и служители при движение на влакове по отстоящия до тях коловоз. За перони между два коловоза се осигурява широчина за опасна зона към всеки коловоз.

(3) Границата на опасната зона на перона трябва да бъде означена с визуални и тактилни предупредителни означения с минимална ширина 100 мм. Тактилните означения трябва да бъдат в съответствие с националните правилници. Ръба на перона трябва да е осигурен с предупредителна линия с минимална ширина 100 мм., изградена от противоплъзгащ и контрастиращ цветово материал. Ширината на предупредителните означения се включват в ширината на опасната зона.

(4) Ширината на опасната зона на перони с номинална височина 550 и 760 мм, мерена от ръба на перона към вътрешността му, се определя в зависимост от проектната скорост за движение на влаковете по новостроящата се железопътна линия, както следва:

- за скорости по-големи или равни на 160 км/ч – минимум 800 мм;
- за скорости по-големи или равни на 120 км/ч – ширината на опасната зона се изчислява в конкретния проект, но не се допуска да е по-малка от 700 мм;
- за скорости под 120 км/ч – ширината на опасната зона се изчислява в конкретния проект, но не се допуска да е по-малка от 650 мм.

Глава трета
ПРЕСИЧАНЕ И ПРЕМИНАВАНЕ ПРЕЗ ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ЛИНИИ НА НК “ЖИ”

Чл. 20. (1) Пресичания са всички контактни точки между зоната на отчуждение на железопътната инфраструктура на НК “ЖИ” с обекти, съоръжения или елементи на друга техническа инфраструктура.

(2) Пресичанията на железопътните линии на НК “ЖИ” се осъществяват на определените за тази цел места.

(3) Пресичанията на железопътните линии на НК “ЖИ” са:

1. Пресичанията с други железопътни и трамвайни линии;

2. Пресичанията със съоръжения от техническата инфраструктура - надлези, подлези, напоителни и други канали, водопроводи, канализации, кабелни електропроводни линии, въздушни електропроводни линии, проводни линии за телекомуникации, въжени линии и други надземни и подземни устройства;

3. Пресичанията с пътища, улици, пешеходни пътеки и алеи за велосипедисти на едно ниво – железопътни прелези;

4. Пресичанията с път за вътрешен служебен транспорт в гарите, както и пътеките за преминаване на пътници през коловозите в гарите и спирките;

5. Пресичанията с пътища в железопътни терминали, товарни, технологични и други площадки.

Чл. 21. (1) За всички пресичания на железопътни линии на НК “ЖИ” с обекти от техническата инфраструктура се води регистър съдържащ:

1. Досие на пресичането съдържащо техническа документация;

2. Актовете по разрешаването и съгласуването му;

3. Информация за настъпили промени по пресичанията – реконструкции, ремонт и произшествия;

4. Информация за собственика и ползвателя на съответната техническа инфраструктура.

(2) Редът за водене на регистъра по ал. 1 се определя от генералния директор на НК “ЖИ”.

(3) Определени длъжностни лица от съответните експлоатационни предприятия (ПЕПЖИ и ПСТЕ) при извършване на преглед и надзор на железопътните линии следят за състоянието и настъпили промени на обектите пресичащи железопътната инфраструктура.

Чл. 22. (1) Всички нови пресичания по чл. 20, ал. 3, т.т. 1, 2 и т. 3 се извършват след разрешение на Министъра на транспорта.

(2) Техническите проекти за извършване на нови пресичания по ал. 1, както и при реконструкция на съществуващи пресичания на железопътните линии на НК "ЖИ" се съгласуват от генералния директор на НК „ЖИ".

(3) Пресичания по чл. 20, ал. 3, т. 4 и т. 5 се определят в конкретните проекти за съответния обект. Поддържането и експлоатацията им се определя в технологията за работа на съответния обект (експлоатационен пункт).

Променен със заповед № 1234/13.08.2012г. на Ген. директор на ДП"НКЖИ". **Чл. 23. (1)** Преминаванията на извънгабаритни пътни транспортни возила и товари с обща височина над 4,5 m през железопътни линии и/или жп прелези на ДП „НК ЖИ", както и преминаването на пътни транспортни возила със свръхтежки товари предварително се съгласува с Управителя на железопътната инфраструктура.

(2) Исканията за преминаване на извънгабаритни пътни транспортни возила и товари с обща височина над 4,5 m през железопътни линии и/или жп прелези на ДП „НК ЖИ", както и исканията за преминаване на пътни транспортни возила със свръхтежки товари се отправят до Генералния директор на ДП „НК ЖИ".

(3) За всяко преминаване по ал. 2 ДП „НК ЖИ" разработва технология и я представя на лицето по искането.

(4) С исканията по ал. 2 се представят:

1. Актовете, с които е съгласувано преминаването;
2. Всички габарити на пътно транспортното возило или возилата с товара им и/или схема на натоварването по оси;
3. Място, дата и други данни имащи отношение по преминаването.

(5) Генералния директор на ДП „НК ЖИ" утвърждава типови технологии за преминаване на извънгабаритни пътни транспортни возила и товари с обща височина до 5,9 m, разработени от поделение „Железен път и съоръжения" (ЖПС) и съгласувани с поделение „Управление движението на влаковете и капацитета" (УДВК), поделение „Електроразпределение", поделение „Сигнализация и телекомуникации" (СТ) и инспекция "Безопасност на превозите" (БП).

(6) За преминаване на извънгабаритни пътни транспортни возила и товари с обща височина над 5,9 m, когато не се налага извършване на демонтаж на съоръжения и/или елементи от железопътната инфраструктура и/или монтаж на допълнителни елементи за усилване на прелезната настилка и в зависимост от графика за движение на влаковете, категорията на линията и местните условия, до пет работни дни от постъпване на искането се разработва технология за конкретното преминаване, одобрена от Генералния директор на ДП „НК ЖИ", и се уведомява лицето по искането.

(7) За извънгабаритни пътни транспортни возила и товари с обща височина над 5,9 m или возила с такива габарити и/или натоварване, преминаването, на които налага извършване на демонтаж на съоръжения и/или елементи от железопътната инфраструктура и/или монтаж на допълнителни елементи за усилване на прелезната настилка, в зависимост от графика за движение на влаковете, категорията на линията и местните условия, до един месец от постъпване на искането се разработва технология за конкретното

преминаване, одобрена от Генералния директор на ДП „НК ЖИ”, и се уведомява лицето по искането.

(8) За преминаване на извънгабаритни пътни транспортни возила и товари и такива със свръхтежки товари през железопътните линии на ДП „НК ЖИ”, извън регламентираните за това места се изготвят индивидуални проекти, съгласувани по реда на действащите нормативни актове.

(9) Направените от ДП „НК ЖИ” разходи за дейностите по преминаването, са за сметка на лицето, което го е поискало.

(10) Всяко договорено пресичане се регламентира със заповед на Генералния директор на ДП „НК ЖИ”, която определя:

1. Датата и часа за извършване на преминаването;

2. Отговорните длъжностни лица от съответните поделения ЖПС, УДВК, Електроразпределение и СТ, притежаващи съответната правоспособност, задължени с осигуряване на прекъсване на движението по железния път и енергозахранването на контактната мрежа, сигнализацията и телекомуникациите, както и тяхното възстановяване след това.

3. Отговорно длъжностно лице за осъществяване на оперативна връзка с искащия преминаването.

4. Задълженията на лицето, искащо преминаването.

5. Максималната скорост на пътното превозно средство при преминаването.

Чл. 24. (1) Не се допуска:

1. Навлизането в сервитута и нарушаването на строителния габарит на железопътната инфраструктура на НК “ЖИ”, както и преминаването през железопътните линии на пътни превозни средства и пешеходци, както и прекарването на животни, извън определените за това места;

2. Преминаването през коловозите и стрелките на експлоатационните пунктове на НК “ЖИ” извън местата, определени за обслужване на пътници, без конкретно разрешение за това.

3. Движението на пътници и други външни лица, както и оставянето на багажи и други вещи, извън зоните и местата в експлоатационните пунктове на НК “ЖИ”, определени за обслужване на пътници.

4. Нарушаването на строителния габарит на железопътната инфраструктура на НК “ЖИ”, при извършване на строително-монтажни работи, ремонти и поддържане, без конкретно разрешение за това.

5. Навлизането в строителния габарит на НК “ЖИ” на части от постройки, съоръжения, гарови инсталации, устройства, материали, машини, растителност и други с изключение на устройствата по чл. 34, ал. 2;

6. Навлизането, оставянето и движението на подвижен железопътен състав по железопътната инфраструктура на НК “ЖИ” с нарушени габарити и габарити на натоварването, освен в случаите, когато има специално разрешение за това.

(2) Изключения от забраните по ал. 1 се допускат след разрешение от управителя на железопътната инфраструктура за всеки конкретен случай.

Глава четвърта
ОСНОВНИ ОБЕКТИ, СЪОРЪЖЕНИЯ И СИСТЕМИ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА НК „ЖИ”

Чл. 25. Основните обекти, съоръжения и системи на железопътната инфраструктура на НК „ЖИ” са:

1. Железен път.

2. Съоръженията и устройствата на осигурителната техника и телекомуникациите.

3. Съоръженията и устройствата на системите за електроснабдяване.

4. Съоръженията, устройствата и сградите, необходими за осъществяване на пътническата, товаро – разтоварна и друга експлоатационна дейност.

Чл. 26. (1) Железен път е техническо съоръжение, състоящо се от горно и долно строене.

(2) Дейностите по строителство, реконструкция, ремонт и поддържане на железния път на НК “ЖИ” се извършват и контролират от съответните ПЕПЖИ, в съответствие с действащите нормативни актове в състояние, осигуряващо безопасно и непрекъснато движение на влаковете и маневрите по железопътните линии на НК “ЖИ” с установените скорости.

Чл. 27. (1) Системите за електроснабдяване включват обектите, съоръженията и устройствата за тягово и нетягово електроснабдяване на НК “ЖИ”, включително и всички стационарни съоръжения за захранване на влаковете от високоволтови еднофазни мрежи. Системите се състоят от: подстанции – тягови и нетягови, секционни постове, трафопостове, основни и резервни захранващи станции, контактна линия и електропроводи за захранване на диспечерските централизации и за нетяговите консуматори.

(2) Дейностите по строителство, реконструкция, ремонт и поддържане на системата за тягово и нетягово електроснабдяване на НК “ЖИ” се извършват и контролират от съответните ПСТЕ, в съответствие с действащите нормативни актове в състояние, осигуряващо безопасно и непрекъснато движение на влаковете и маневрите по железопътните линии на НК “ЖИ” с установените скорости.

Чл. 28. (1) Осигурителната техника на НК “ЖИ” е съвкупност от устройства и системи, които осъществяват контрол, дистанционно управление и зависимост на сигналите, контролираните участъци, стрелките и прелезните устройства, осигуряващи безопасност при движение в експлоатационните пунктове и междугарията.

(2) Телекомуникациите в НК „ЖИ” се осигуряват чрез проводни и радио връзки.

(3) Дейностите по строителство, реконструкция, ремонт и поддържане на осигурителната техника и телекомуникациите на НК “ЖИ” се извършват и контролират от съответните ПСТЕ, в съответствие с действащите нормативни актове в състояние, осигуряващо безопасно и непрекъснато движение на влаковете и маневрите по железопътните линии на НК “ЖИ” с установените скорости.

Чл. 29. (1) Съоръженията, устройствата и сградите, необходими за осъществяване на пътническата, товарна и друга експлоатационна дейност се изграждат в съответствие с изискванията на **Наредба № 58**, Наредба № 55 и изискванията за безопасно и облекчено използването на железопътните

съоръжения на НК “ЖИ” и подвижния състав от инвалиди, възрастни хора, деца и други лица, срещащи затруднения в използването им.

(2) Дейностите по реконструкция, ремонт и поддържане на обектите и съоръженията по ал. 1 се извършват и контролират от съответните предприятия (ПЕПЖИ, ПСТЕ), в съответствие с действащите нормативни актове в състояние, осигуряващо безопасно и непрекъснато движение на влаковете и маневрите по железопътните линии на НК “ЖИ”.

Чл. 30. (1) Подвижният железопътен състав за собствени технологични нужди, както и подвижният железопътен състав и другите средствата за възстановителна дейност на НК “ЖИ”, се поддържат, ремонтират и експлоатират от съответните предприятия, в съответствие с действащите нормативни актове в състояние, осигуряващо безопасно и непрекъснато движение на влаковете и маневрите по железопътните линии на НК “ЖИ” с установените скорости.

ЧАСТ ВТОРА
ЖЕЛЕЗЕН ПЪТ НА НК „ЖИ”

Глава пета
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 31. (1) Железния път се шенира и раперира съгласно „Инструкция за шенаж и репераж на железния път” на НК „ЖИ”.

(2) Шенажа и репераж на железния път на НК „ЖИ” се изгражда, поддържа и ползва от ПЕПЖИ с цел:

1. Изготвяне на проект за геометрията на железния път с цел следене и оптимизиране на съществуващите параметри на елементите му.
2. Координиране и километриране на проектната ос на железния път.
3. Изграждане на постоянни репери за фиксирането на железния път в проектно положение.
4. Създаване на ведомствен кадастър и информационна база за инфраструктурата на НК "ЖИ" и за осъществяване на връзка с Държавната геодезическа информационна система.

(3) Железопътни линии и участъци на НК “ЖИ”, без опорна геодезическа мрежа, по които се извършват реконструкции, преустройства и основни ремонти на железния път се реперират в срок до 1 година от въвеждането им в експлоатация.

(4) Съществуващите железопътни линии и участъци на НК “ЖИ”, без опорна геодезическа мрежа, се реперират по ред определен от генералния директор на НК “ЖИ”, който утвърждава списък на междугарията и гарите, на които ще се извършва шениране и репериране. Предимство имат тези междугария, в които най-скоро ще се извършват ремонти или реконструкция на железния път.

(5) Най-малко един път на 3 години ПЕПЖИ извършват контрол и оглед на реперите и опорната геодезическа мрежа, за което съставят констативен протокол. Повредените или липсващи репери се възстановяват съгласно реперажния план на железния път в срок от 6 месеца.

Чл. 32. (1) Положението на железния път в план и профил се контролира от ПЕПЖИ. Положението на железния път в план и профил се проверява с геодезически инструменти най-малко един път на 5 години, както и при извършване на реконструкции, преустройства и ремонти.

(2) Положението на железния път в план и профил на гърбичните, изтеглителните и подгърбичните коловози се проверява с геодезически инструменти на всеки 3 години и се привежда в съответствие с реперажния план.

(3) Състоянието на радиусите на кривите и надлъжните наклони на железния път на НК “ЖИ” се контролира и поддържа от съответните ПЕПЖИ.

Допълнен със Заповед № 1098/05.06.2015г. на Ген. директор на ДП”НКЖИ”. (4) Километричните и хектометричните указатели определят разстоянията по железния път до всяко място или съоръжение от началната гара и представляват бетоново блокче, релса и др. с написано върху тях число, като километричните указатели са с по-големи размери. Километричните и хектометричните указатели са поставят

отстрани на коловоза на габаритно разстояние, съгласно изискванията на Приложения 3 и 4 от Наредба № 58.

При единични железопътни линии километричните и хектометричните указатели се поставят от дясната страна на железния път по посока нарастване на километража.

При двойни железопътни линии, когато двата коловоза са на общо земно платно, километричните и хектометричните указатели се поставят така:

- тези, които имат нечетни числа, са от дясната страна на Път № 1 по посока на нарастване на километража, а с четни – от лявата страна на Път № 2 по посока на нарастване на километража.

При двойни железопътни линии, когато двата коловоза са на различни земни платна, километричните и хектометричните указатели се поставят от дясната страна на всеки текущ път.

Глава шеста
ДОЛНО СТРОЕНЕ

Чл. 33. (1) Долно строене на железния път са техническите съоръжения - земното платно, насипи, изкопи, мостове, надлези, подлези, тунели, подпорни стени, водостоци и водоотвеждащи съоръжения, пожаро и снегозащитни пояси и съоръжения буни, баражи, и други съоръжения, чието функционално предназначение е пряко свързано с поддържането и експлоатацията на железния път.

(2) Съоръжения от долното строене на железния път се поддържат от ПЕПЖИ, в съответствие с документация им и действащите нормативни актове в състояние, осигуряващо безопасно и непрекъснато движение на влаковете и маневрите по железопътните линии на НК “ЖИ” с установените скорости.

Чл. 34. (1) Дейностите по поддържане, надзор, ремонт, проверки на габарита, класифициране и документиране на изкуствените съоръжения от долното строене на железния път – мостове, тунели, водостоци, надлези, подлези и пешеходни мостове (пасарели) се извършват от ПЕПЖИ съгласно „Инструкция за ремонт и поддържане на изкуствените съоръжения” на генералния директор на НК “ЖИ”.

(2) На всички мостове и тунели се извършва генерална ревизия най-малко един път на всеки 5 години съгласно инструкции на генералния директор на НК “ЖИ”. При генералната ревизия се извършва пълно обследване на съоръженията и при необходимост инструментални измервания.

(3) Дейностите по поддържането и обслужването на железопътния и шосейния мост на река Дунав между град Русе и град Гюргево са регламентирани в съглашение за осъществяването им между Република България и Република Румъния.

Чл. 35. (1) Основните изисквания за устройството, ремонта, реконструкцията, поддържането, контрола и документирането на земното платно на железния път на НК “ЖИ” се определят в „Инструкция за устройство и поддържане на земното платно за железопътни линии” на генералния директор на НК “ЖИ”.

(2) Дейностите по изграждане, реконструкция, ремонт и поддържане на конструкцията на земното платно се извършват и контролират от съответните ПЕПЖИ, в съответствие с действащите нормативни актове в състояние, осигуряващо безопасно и непрекъснато движение на влаковете и маневрите по железопътните линии на НК “ЖИ” с установените скорости.

Чл. 36. Дейностите по следене на състоянието на земната конструкция в съответното междугарие и/или прилежащите му гари, локално установяване на нейния строеж, оценяването на необходимостта от провеждане на заздравителни мерки, контрола и документирането се определят в „Инструкция за „слаби” места на железопътната инфраструктура на НК ЖИ” на генералния директор на НК “ЖИ”.

Чл. 37. (1) Слаби места (зони) са такива участъци от железния път, в които се развиват и има опасност от деформации на земното платно, застрашаващи безопасността на железопътните превози.

(2) Дейностите по откриване, регистриране, надзор, оценка на състоянието, текущо поддържане, контрола и документирането на слабите места се определят в „Инструкция за „слаби” места на железопътната инфраструктура на НК “ЖИ” на генералния директор на НК “ЖИ”.

Глава седма
ГОРНО СТРОЕНЕ

Чл. 38. Горното строене на железния път е техническо съоръжение, конструкцията, на което е съставена от следните елементи - релси, траверси, скрепления, баластова призма и стрелки.

Чл. 39. Дейностите по ремонт и поддържане на железния път и железопътните стрелки на НК “ЖИ” се извършват и контролират от съответните ПЕПЖИ и ПСТЕ, в съответствие с изискванията на **Наредба № 58**, Инструкция за устройство и поддържане на горното строене на железния път и железопътните стрелки и Инструкция за ремонтите на дълготрайните активи на НК “ЖИ” на генералния директор на НК "ЖИ" и тези правила в състояние, осигуряващо безопасно и непрекъснато движение на влаковете и маневрите по железопътните линии на НК “ЖИ” с установените скорости.

Чл. 40. Дейностите по изграждане, ремонт и поддържане на безнастaвов железен път на НК “ЖИ” се извършват и контролират от съответните ПЕПЖИ, в съответствие с изискванията на **Наредба № 58**, Инструкция за устройство, ремонт и поддържане на безнастaвов релсов път на НК “ЖИ” на генералния директор на НК "ЖИ" и тези правила в състояние, осигуряващо безопасно и непрекъснато движение на влаковете и маневрите по железопътните линии на НК “ЖИ” с установените скорости.

Чл. 41. Безразрушителеният контрол на релси и на железопътни стрелки и други дейности, свързани с безразрушителен контрол (БК) на заварени съединения, на възстановени чрез напластяване елементи в железния път, превантивен БК на релси и на стрелкови елементи, които ще бъдат полагани в железния път се извършва и контролира от съответните ПЕПЖИ и регламентират с методика за организация на безразрушителен контрол на релси, железопътни стрелки, заварени съединения и на възстановени, чрез

напластяване, елементи от железния път одобрена от генералния директор на НК “ЖИ”.

ЧАСТ ТРЕТА
ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА НА НК “ЖИ”

ДЯЛ ПЪРВИ
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 42. Осигурителната техника бива:

1. За осигуряване безопасно движение на влаковете и маневрената работа в експлоатационните пунктове;
2. За осигуряване безопасно движение на влаковете и маневрената работа в между два експлоатационни пункта (междугарията);
3. За осигуряване безопасно движение на влаковете и маневрената работа в обособени участъци (диспечерски централизации), включващи съоръженията и устройствата по т. 1 и т. 2;
4. За осигуряване безопасно движение на влаковете и маневрената работа на железопътните прелези;
5. За осигуряване безопасно движение на влаковете и маневрената работа за участъци оборудвани с автоматична локомотивна сигнализация
6. За осигуряване безопасно движение на влаковете и маневрената работа по стрелки на междугарие.

Чл. 43. (1) Гарите и разделните постове на НК “ЖИ” се ограждат от всички направления с входни (проходни) и предупредителни светофори (семафори), а блок - участъците на междугария с проходни светофори.

(2) Местоположението на светофорите и видимостта на сигналите подавани с тях се определят и поддържат в съответствие с изискванията на **Наредба № 58**.

Чл. 44. (1) Местата на светофорите се определят от комисия, назначена със заповед на генералния директор на НК "ЖИ", в състав: председател - специалист от отдел **“**Сигнализация, телекомуникации и електрозахранване” (СТЕ) на НК “ЖИ” и членове – заместник регионален управител “ОТ” на съответното ПСТЕ, заместник регионален управител “Поддържане” на съответното ПЕПЖИ, участъков инспектор по ОТ от съответното ПЕПЖИ. В електрифицирани участъци в комисията се назначава и началник “ПКМ”. Комисията съставя протокол, който се одобрява от генералния директор на НК "ЖИ".

(2) Изискващата се видимост на постоянните сигнали се осигурява от съответните ПСТЕ и ПЕПЖИ.

ДЯЛ ВТОРИ
ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА В ЕКСПЛОАТАЦИОННИТЕ ПУНКТОВЕ

Глава осма
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 45. (1) Гаровата централизация осъществява централизирано дистанционно управление и контрол на стрелките, светофорите и контролираните участъци от железния път в гарата и създава необходимите зависимости, които осигуряват безопасност на движението на влаковете и маневрената работа в района на гарата.

(2) Гаровите централизации извършват проверка на условията за безопасност при нареждане на маршрут. Нарушаването на всяко условие за безопасност, контролирано от централизацията, води до автоматично затваряне на отворен сигнал по разрешения маршрут.

Чл. 46. (1) Стрелковите обръщателни апарати с външно заключване, работещи на стрелки, оборудвани със стрелкови механически заключалки трябва да:

1. Осигуряват електрически контрол на механическото заключване на стрелката и не дават електрически контрол, когато механическа заключалка не е заключила;

2. Удържат свободния език на стрелката в крайното му положение със сила не по-малка от силата за срязване на апарата (4000 до 4500 N).

(2) Срезваемите стрелкови обръщателни апарати с вътрешно заключване трябва да:

1. Заключват, удържат и дават електрически контрол на стрелката, като не дават контрола при луфт между прилепналия език и раменната релса на приемно-отправните коловози 4 mm и повече, за всички останали коловози 5 mm и повече и отстояние между свободния език и раменната релса не по-малко от 125 мм; двете разстояния се измерват срещу теглителната щанга;

2. Удържат свободния език на стрелката в крайно положение със сила не по-малка от силата на срязване на апарата (4500 до 5300 N).

(3) Несрезваемите стрелкови обръщателни апарати с вътрешно заключване отговарят на изискванията по ал. 2, т. 1 и не регистрират "срязване" на стрелката.

Чл. 47. (1) Релсовата токова верига, късата електронна релсова верига и броячът на оси са устройства за фиксиране на заетост на определен участък от железния път вследствие на наличие на подвижен железопътен състав върху него.

(2) За регистриране на заемането е необходимо колелата на подвижния състав да са от стомана, а за релсова токова верига и къса електронна релсова верига - да не са изолирани едно от друго и осното натоварване да бъде не по-малко от 3,5 т.

Чл. 48. (1) Устройствата на гаровата централизация при редовно действие не трябва да допускат:

1. Отварянето на сигнал за даден маршрут преди стрелките от маршрута или охранни на него да имат електрически контрол за необходимото положение и да са заключени;

2. Обръщане на стрелки, заключени индивидуално или в маршрут;

3. Обръщане на стрелка в зает или неизправен контролиран участък;

4. Отваряне на сигнал за маршрут, враждебен на вече установен маршрут или на разрешена местна маневра;

5. Отваряне на повече от един входен сигнал и приемане на няколко влака едновременно, ако гарата няма разрешение за това;

6. Едновременно отваряне на входен сигнал за даден коловоз и отваряне на изходен сигнал от противоположната страна на гарата за заминаване на влак от друг коловоз, ако гарата няма разрешение за това;

7. Отваряне на влаков сигнал за маршрут, в който има зает или неизправен контролиран участък;

8. Отваряне на изходен сигнал при липса на всички условия за безопасност от междугаровата блокировка;

9. Отваряне на сигнал при нарушена зависимост с прелезно устройство.

(2) За неспиращи в гарата влакове могат да се отварят едновременно входният и изходният сигнал.

Чл. 49. (1) Токозахранването на централизациите се осигурява от:

а) два независими източника (фидери) - трифазни или монофазни;

б) един източник, резервиран с агрегат (дизелов или бензинов) или преобразувател на напрежение, захранван от акумулаторна батерия с капацитет за работа на устройството най-малко до три часа и съответна автоматика за превключване.

(2) В зависимост от местоположението на гарите необходимото минимално токозахранване на централизациите е:

1. На гари по електрифицирани железопътни линии - от два източника, като единият от тях е от контактната мрежа;

2. На гари по железопътни линии без електрификация в зависимост от възможностите на националната енергосистема захранването се осигурява от независими източници:

а) от два източника;

б) от един източник, резервиран с агрегат или преобразувател на напрежение с разрешение от генералния директор на НК "ЖИ".

Чл. 50. В зависимост от начина на управление на обектите и осъществяване на зависимостите централизациите биват:

1. Маршрутно-релейни (МРЦ);

2. Релейни (РЦ);

3. Маршрутно-компютърни (МКЦ);

4. Електромеханически (ЕМЦ);

5. Гърбични автоматични (ГАЦ);

Чл. 51. (1) Маршрутно-релейните централизации (МРЦ) и Релейните централизации (РЦ):

1. Осигуряват маршрутно и/или единично електрическо обръщане и електрически контрол на заключеното положение на стрелките;

2. Осигуряват проверка на условията за безопасност и взаимна зависимост между стрелките и сигналите по електрически път;

3. Дават възможност за разрешаване и отмяна на местно маневрено управление на стрелките в определен район;

4. Автоматично привеждат стрелките в нормално положение, когато това се изисква;

5. Регистрират чрез пломбирани бутони с броячи манипулациите, при които дежурният ръководител движение поема отговорността за безопасността на движението на влаковете и маневрите.

(2) Релейните централизации изпълняват всички изисквания към маршрутно-релейните централизации, като във функционално отношение действието им е опростено, заключването на маршрута се извършва с отваряне на сигнала, а отключването - след преминаване на железопътното возило по целия маршрут.

Чл. 52. Генералният директор на НК “ЖИ” регламентира в инструкция специфичните особености и начина (технологията) на работа с гаровите съоръжения на ОТ, приложена към “Технологията за работа на експлоатационния пункт”.

Глава девета

МАРШРУТНО-РЕЛЕЙНИ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ

Раздел I
Общи изисквания

Чл. 53. МРЦ осигуряват:

1. Обръщане и заключване на стрелките в необходимото за маршрута положение, като се обръщат и заключват и охраняващите го стрелки и вагоноизхвъргачки;

2. Отваряне на сигналите с действия на дежурния ръководител движение;

3. Блокиране на маршрута, за който е отворен сигналът, и недопускане на обръщане на стрелка пред или под преминаващия влак;

4. Принудително прекратяване на маневрата.

Чл. 54. (1) Разрешителните показания на сигналите автоматично преминават в забранителни при нарушаване на контролираните условия за безопасност.

(2) Разрешителните показания се запазват при превключване от основно на резервно електрозахранване и обратно.

Чл. 55. Не се разрешава включване към акумулаторната батерия на гаровата централизация на консуматори извън проекта.

Чл. 56. Със стрелково отопление се съоръжават стрелки в определени от Генералния директор на НК "ЖИ" гари.

Чл. 57. Маршрутно-релейните централизации имат следните функционални възможности:

1. Стрелките се обръщат автоматично (индивидуално) при подготовка на маршрут;

2. Разрешителните показания на изходните светофори са в принудителна зависимост с блокировката на междугарието и прелезните устройства между входния и предупредителния светофор;

3. Разрешителните показания на влаковите и маневрените светофори са в принудителна зависимост със състоянието на прелезното устройство в района на гарата;

4. Отмяна на зададен маршрут, без да е отворен сигналът му, с манипулация от дежурния ръководител движение;

5. Автоматично отключване на маршрута в процеса на неговото заемане и освобождаване от железопътно возило;

6. Затваряне на отворен сигнал от дежурния ръководител движение или друг работник при възникнала опасност за сигурността на движението на влаковете и маневрите;

7. Повторно отваряне на сигнал, затворил се поради кратковременно нарушаване на условията за безопасност за определен тип маршрутно-релейни централизации;

8. Автоматично връщане в охраняващото положение на стрелки и вагоноизхвъргачки след електрическото им отключване;

9. Възможност за маршрутно придвижване на маневрени състави в района на гарата по разрешителните показания на маневрените светофори - за определен тип маршрутно-релейни централизации;

10. Извършване на местна маневра, чрез маневрен пулт или маневрени колонки, по райони, като обръщането на стрелките се извършва от стрелочника; маневрата се осъществява по сигнал на стрелочника и разрешителното показание на маневрените светофори за гарите, които са оборудвани с такива;

11. Извеждане на необходимата светлинна и звукова информация за състоянието на маршрутно-релейните централизации;

12. Автоматично превключване на режимите за електрическо захранване;

13. Бутонна контрола, която контролира положението на бутоните и действията на дежурния ръководител движение при манипулация, за определен тип МРЦ.

Чл. 58. В зависимост от типа на маршрутно-релейните централизации работното място на дежурния ръководител движение се оборудва с пулт-табло, пулт-манипулатор и светосхемно табло или видеотерминал, състоящ се от цветен видеодисплей и клавиатура.

Чл. 59. На пулт-таблото, светосхемното табло или видеодисплеят е изобразено коловозното развитие на гарата, като състоянието на контролираните участъци, стрелките и светофорите се показва чрез светлинна индикация.

Чл. 60. (1) На пулт-таблото бутоните за управление на стрелките и светофорите са разположени в непосредствена близост до изображението на управлявания обект, като бутоните за входни и изходни светофори са отдясно на очертанието на текущия път, а коловозните бутони са на коловоза пред изображението на съответния изходен светофор.

(2) Стрелковите бутони за индивидуално управление на стрелките се намират до изображението на всяка стрелка.

(3) Всички стрелки, вагоноизхвъргачки и коловози са номерирани, а изображенията на светофорите са означени с инициали.

(4) Бутоните за разрешаване и връщане на местна маневра са разположени встрани от коловозното развитие, в близост до района (групата стрелки), за който са предназначени.

(5) Спомагателните и помощните бутони са означени с инициали, указващи тяхното предназначение.

Чл. 61. В маршрутно-релейна централизация с пулт-манипулатор всички бутони са групирани по направления, функции и цвят (влакови, маневрени, стрелкови, пломбируеми, спомагателни).

Чл. 62. На пулт-таблото или на светосхемното табло на текущите пътища откъм междугарието е изписано името на съседния експлоатационен пункт.

Чл. 63. (1) В маршрутно-релейните централизации, чрез пломбируемите бутони, снабдени с броячи, се реализират следните функционални възможности:

1. Отваряне на поканителен сигнал;

2. Обръщане на стрелка при изкуствена заетост на контролирания й участък;

3. Възстановяване на срязана стрелка;

4. Изкуствено отключване на маршрут и маршрутни секции със или без времезакъснение;

5. Принудително връщане на дадена (възприета) местна маневра;

6. Отваряне на входен светофор с три жълти светлини;

7. Изолиране на зависимостта с прелезното устройство;

8. Разрешение за изпращане на влак с изходен сигнал при гари на самостоятелно местно управление към участък с диспечерска централизация;

9. Принудително преминаване на резервно местно управление за гари, включени в участък с диспечерска централизация.

(2) Допуска се монтиране на бутони и броячи и на светосхемното табло.

Чл. 64. Със стрелкови обръщателни апарати се оборудват всички стрелки, участващи във влаковите и маневрените маршрути, а също така и охраняващите стрелки и вагоноизхвъргачки.

Чл. 65. Всички приемно-отправни коловози, централизирани стрелки и предучастъци трябва да са обособени като контролирани участъци.

Чл. 66. Разрешителното показание на светофора означава, че маршрутът е установен, заключен и нареждането на враждебни маршрути е невъзможно.

Чл. 67. Разрешителните показания на светофорите при движението на влак или маневра преминават в забранителни:

1. За влаковите маршрути - при навлизане на локомотива на влака на контролирания участък след светофора на зададения маршрут;

2. За маневрените маршрути - след изтегляне на целия състав зад светофора и освобождаване на предсветофорния участък, а при заетост на този участък - след освобождаването на контролирания участък зад светофора;

3. За маневрените маршрути с неконтролиран предсветофорен участък - след освобождаване на контролирания участък зад светофора.

Чл. 68. (1) За гарите, имащи подход с изчислен наклон, по-голям от шест на хиляда, се забраняват едновременното приемане, едновременното приемане и изпращане на влакове, идващи и заминаващи от и в противоположни направления на единични, двойни и много пътни железопътни линии, когато продължението на маршрута от неблагоприятния подход ги пресича.

(2) За отделни видове маршрутно-релейни централизации операциите по ал. 1 се реализират чрез нареждане на прохлъзващ маршрут в срещуположната гърловина. С разрешение на генералния директор на НК “ЖИ”, прохлъзващият

маршрут може да бъде до първия попътен маневрен сигнал с дължина най-малко 150 м без отваряне на сигнал.

Чл. 69. Ползването на бутоните на пулт-таблото, пулт-манипулатора или клавиатурата на видеотерминала е задължение на дежурния ръководител движение.

Чл. 70. При подреждане на влакови и маневрени маршрути дежурният ръководител движение е длъжен да се убеди чрез светлинната индикация на светосхемното табло или видеодисплея, че:

1. Всички контролирани участъци в трасето на маршрута са свободни и не са заключени;

2. Отсъства индикация за нарушена бутонна контрола.

Чл. 71. На дежурния ръководител движение се забранява:

1. След манипулация за подреждане на маршрута до отваряне на сигнала да нарежда други маршрути;

2. Да задава враждебни маршрути на вече установения маршрут и да прави опит за обръщане на стрелки в неговото трасе.

Чл. 72. За всяка централизирана стрелка се подава индикация за:

1. Положението на стрелката в дадения момент при наличие на електрически контрол;

2. Състояние "загуба на контрол";

3. Състоянието на контролирания участък, в който е включена "Свободен" или "Зает";

4. Състояние "заключена в маршрут";

5. При обръщане на стрелката - индикация за нормалния цикъл на обръщане за определеното време с последващо получаване на контрол за крайното положение или отсъствие на контрол;

6. Състояние "срязана стрелка" за определен тип маршрутно-релейни централизации;

7. Единично заключване при определен тип маршрутно-релейни централизации:

а) автоматично - в случай на дадена заповед за обръщане при неизпълнени условия за безопасност;

б) индивидуално - чрез определена за целта манипулация;

8. Електрическо заключване на стрелките по гърловини, чрез определена за целта манипулация - за някои типове МРЦ.

Чл. 73. За безстрелковите контролирани участъци се подава индикация за:

1. Свободен от подвижен железопътен състав;

2. Зает от подвижен железопътен състав;

3. Заключен в маршрут.

Чл. 74. (1) За всеки светофор на изображението му се подава индикация за забранителното или разрешителното му показание.

(2) При новопостроени и преустроени маршрутно-релейни централизации забранителното показание на светофорите не се показва на светосхемното табло.

Чл. 75. Индикациите на пулт-таблото и светосхемното табло се реализират чрез лампички с нажежаема жичка, светодиоди (точкови или правоъгълни), както и с други подходящи индикаторни елементи.

Чл. 76. (1) За подреждане на маршрут и отваряне на влаков (маневрен) светофор се спазва принципът за задействане на начален и краен бутон.

(2) Обръщането (автоматично или индивидуално) на стрелките за маршрута, проверката на условията за безопасност, заключване на трасето и отваряне на сигнал се извършват съгласно таблицата на маршрутните зависимости.

Чл. 77. При настъпване и преминаване на влака по маршрута се извършва затваряне на сигнала и последователна промяна в индикацията за състоянието на контролираните участъци, както и отключването им.

Чл. 78. (1) Неизползван маршрут се отключва веднага след затваряне на сигнала му, при условие че предсветофорният участък не е зает от подвижен железопътен състав - за някои видове МРЦ.

(2) Предсветофорните участъци са за:

1. Входните маршрути - контролираният участък между входния и предупредителния светофор;

2. Изходните маршрути - коловозът;

3. Маневрените маршрути - контролиран участък пред светофора.

Чл. 79. За маршрути без контролирани предсветофорни участъци заключването се осъществява с отварянето на сигнала.

Чл. 80. Отключването при отмяна на влакови маршрути след заемане на предсветофорният участък се осъществява със закъснение по време, не по-малко от 3 минути след затваряне на сигнала, а за маневрените маршрути - със закъснение по време, не по-малко от една минута, при незаети контролирани участъци в пределите им.

Раздел II
Маневра в гари с маршрутно-релейна централизация

Чл. 81. В гари с маршрутно-релейна централизация се определят два начина за извършване на маневра:

1. Чрез маршрутизирани маневри - стрелките и маневрените сигнали се управляват от дежурния ръководител движение; забранителното показание на маневрен (комбиниран изходен) светофор е заповед за спиране на маневрения състав пред него;

2. Чрез разрешаване на местна маневра в обособен маневрен район, при което стрелките се обръщат от стрелочника (ръководителя на маневрата), чрез маневрен пулт или маневрена колонка.

Чл. 82. Маневреният пулт е разположен в стрелковия пост и на него са отразени коловозното развитие и стрелките на обслужвания маневрен район (гърловина).

Чл. 83. (1) Обръщането на стрелките от маневрения пулт е възможно при разрешено от дежурния ръководител движение, чрез пулта на маршрутно-релейната централизация "маневрено положение".

(2) На маневрения пулт, според вида на МРЦ, са монтирани:

1. Бутони за възприемане и връщане на "маневрено положение";

2. Стрелкови бутони за всяка една стрелка, като "есовите" стрелки могат да се обръщат и с един общ бутон;

3. Бутони "отваряне на светофор" и "затваряне на светофор";

4. Сигнални бутони за отваряне на маневрени светофори (когато има такива), които действат съвместно с бутоните за отваряне и затваряне на светофори;

5. Спомагателен стрелкови обръщателен бутон, пломбируем с брояч - за обръщане на стрелка с “изкуствена заетост”;

6. Светлинна индикация за положението на стрелките;

7. Светлинна индикация за разрешено (възприето) "маневрено положение" и принудително прекратяване на маневрата.

(3) Светлинната индикация може да е в комбинация със звукова сигнализация.

Чл. 84. Маневрената колонка се разполага в непосредствена близост до управляваните стрелки и на нея са разположени бутоните за възприемане и връщане на маневреното положение, бутони за откриване на сигнал и за закриване на сигнал, стрелкови индивидуални бутони и съответната светлинна индикация; телефон за връзка с дежурния ръководител движение;

Чл. 85. (1) Маневрена колонка за гарите в участъка с диспечерска централизация София-Карлово се монтира в стрелковите постове и на нея са разположени:

1. Телефон за връзка с влаковия диспечер;

2. Бутон "възприемане" (връщане) на маневрено положение;

3. Бутон "разрешаване маневра" зад входния светофор;

4. Бутон "отмяна маневра" зад входния светофор;

5. Ключ в комбинация с ръкохватка със секрет за обръщане на стрелките от стрелковата кутия.

(2) При обръщане на стрелка от стрелкова кутия стрелочникът (ръководителят на маневрата) е задължен да се убеди на място за правилното обръщане и прилепване на езиците на обръщаната стрелка (стрелки) или вагоноизхвъргачка.

(3) При обръщане на стрелка от маневрена колонка (стрелкова кутия) не се контролира стрелковата заетост.

(4) След всяко обръщане на стрелка или вагоноизхвъргачка, преди да се подаде сигнал за придвижване на маневрата, задължително се изважда ръкохватката за обръщане от бравата на стрелковата кутия.

Чл. 86. При дежурния ръководител движение е изведена светлинна индикация с обозначен инициал на съответната местна маневра, чрез която се подава следната информация:

1. Разрешена местна маневра;

2. Разрешена местна маневра, но с неизпълнени условия за възприемането й;

3. Възприета маневра;

4. Поискано от дежурния ръководител движение връщане на "възприета маневра” от постовия стрелочник.

Чл. 87. Когато дежурният ръководител движение е разрешил "местна маневра" и тя още не е възприета от стрелочника, чрез маневрения пулт или колонка, той може да я отмени със съответната манипулация, без да ползва пломбируем бутон.

Чл. 88. Условията за разрешаване на местна маневра са:

1. Охраняващите стрелки се намират в необходимото положение и дават контрола;

2. Стрелките в съответния маневрен район не са заключени в маршрут.

Чл. 89. За обръщането и положението на стрелките, включени в съответния маневрен район, при разрешено (възприето) маневрено положение от маневрен пулт или колонка, стрелочникът следи по индикацията на маневрения пулт или колонката.

Чл. 90. Условията за връщане на "местна маневра" са:

1. Стрелките и безстрелковите участъци са свободни от железопътно возило и не дават „изкуствена заетост”;

2. Стрелките от местната маневра не дават "срязано положение";

3. Охраняващите стрелки и вагоноизхвъргачки дават контрола.

Чл. 91. При дежурния ръководител движение на пулта може да има пломбируем бутон с брояч за принудително отнемане на маневреното положение, когато маневрата не може да се върне поради появила се повреда.

Раздел III
Движение на влак по неправилен път при маршрутно-релейна централизация без входен светофор

Чл. 92. За приемане на влак от неправилен път дежурният ръководител движение, след като провери свободността на коловоза, изключва „Автоматика стрелки”, подрежда маршрут за коловоза, на който ще се приеме влака, и заключва стрелките.

Чл. 93. За изпращане на влак по неправилен път дежурният ръководител движение изключва „Автоматика стрелки”, подрежда маршрут за коловоза, от който ще замине влакът и заключва стрелките.

Чл. 94. При маршрутно-релейни централизации с възможност за електрическо заключване на стрелките и по друг начин, при изпращане и приемане на влак по неправилен път, след подготовката на маршрута, дежурният ръководител движение със съответната манипулация блокира маршрута и поставя забранителни приспособления.

Чл. 95. При маршрутно-релейни централизации с маршрутизирани маневри при приемане и изпращане на влак по неправилен път се използват съответните маневрени маршрути.

Раздел IV
Начин на действие при повреди на маршрутно-релейната централизация

Чл. 96. (1) В случай, че стрелка не може да се обърне докрай или не даде контрола от 7 до 8 секунди след обръщането, червената индикация до изображението на стрелката започва да мига, придружена със звуков сигнал. Това е информация за загуба на контрол на стрелката. Дежурният ръководител движение обръща стрелката в първоначалното положение, за което тя е осъществявала контрола. Когато и при втори опит за обръщане стрелката не

осъществи контрол, тя се връща в първоначално положение и се изпраща стрелочник на място за проверка и отстраняване на причините.

(2) при руските маршрутно-релейни централизации в участък с диспечерска централизация не съществува червената индикация „загуба на контрол” до изображението на стрелката, а се подава само звуков сигнал.

Чл. 97. В случай, че стрелка не може да се обърне електрически, обръщането ѝ се извършва с курбел, като се спазва условието стрелката да бъде свободна от подвижен железопътен състав и е изключен работният ток на стрелковия обръщателен апарат. След обръщането на стрелката с курбел се проверява положението на прилепналия и отдалечен език, стрелката се заключва с ръчна стрелкова заключалка, за което стрелочникът докладва на дежурния ръководител движение с писмена телефонограма. След отстраняването на повредата при необходимост се използват индивидуалният стрелкови бутон и бутонът за възстановяване контролата на стрелката.

Чл. 98. При „изкуствена заетост” на стрелка, светлинната индикация за положението ѝ свети с червена светлина. При необходимост от обръщане на стрелката, след като по безспорен начин се убеди, че стрелката и прилежащите дистанции са свободни от подвижен железопътен състав, дежурният ръководител движение или стрелочникът, след като получи разрешение от влаковия диспечер, разпломбира спомагателния стрелкови обръщателен бутон и го ползва едновременно със съответния стрелкови бутон.

Чл. 99. (1) При срязана стрелка, от возило, двете светлинни индикации за положенията на стрелката мигат едновременно и се подава звуков сигнал. В този случай се действа по следния начин: изключва се звуковият сигнал; стрелката се освобождава от подвижния състав, който се изтегля по езиците, и се проверява състоянието ѝ за наличие на повреди от представители от ПЕПЖИ и ПСТЕ; при липса на повреди или след тяхното отстраняване, отразено по съответния ред, дежурният ръководител движение след разрешение от влаковия диспечер извършва едновременна манипулация със съответния стрелкови бутон и стрелковия възстановителен бутон, чрез което стрелката се привежда в едно от крайните положения; при съответствие между положението на стрелката (стрелките) и индикацията на таблото при дежурния ръководител движение се възстановява контролът, осъществяван от стрелката; в противен случай изгасва индикацията за срязана стрелка, но остава индикацията за стрелка без контрол; следва обръщане на стрелката със стрелковия индивидуален бутон и се възстановява контролът.

(2) При маршрутно-релейна централизация, съоръжена с несрезваеми стрелкови обръщателни апарати, няма индикацията по ал. 1, така че при фактическо срязване на стрелката се подава само индикация за загуба контрол на стрелката.

Чл. 100. Когато се налага изкуствено отключване на маршрут или секции от него, останали изкуствено заети след преминаване на влак, се постъпва, както следва:

1. При маршрутно-релейна централизация, без времезакъснение на отключването, то се извършва веднага след използването на съответния помощен бутон; за това дежурният ръководител движение, преди да предприеме

действия за отключването, трябва да е безспорно убеден, че влакът (маневреният състав) е в покой;

2. При маршрутно-релейни централизации, с времезакъснение на отключването, едновременно се задействат съответния маршрутен бутон и бутона за изкуственото отключване;

3. При маршрутно-релейна централизация с маршрутизирани маневри първо се набират съответните маршрутни секции, след което се активира изкуственото отключване;

4. При руските маршрутно-релейни централизации в участък с диспечерска централизация изкуственото отключване се извършва само с бутон "Изкуствено освобождаване" за съответната стрелкова гърловина (направление).

Чл. 101. Когато при нареден и заключен маршрут не може да се отвори влаков сигнал, дежурният ръководител движение, след като се увери, че маршрутът е правилно подготвен, изключва "Автоматика на стрелките" и приема влака с поканителен сигнал или преминава на телефонен способ за осигуряване движението на влаковете и го изпраща със заповед образец II-А, по реда определен в Правилата за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на генералния директор на НК “ЖИ”.

Чл. 102. Когато влаков маршрут не може да се заключи поради загуба на контрола на стрелка (стрелки), за подготовката на маршрута се разменят писмени телефонограми между дежурния ръководител движение и стрелочника, като влакът се приема с поканителен сигнал или изпраща със заповед образец II-А, по реда определен в Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на генералния директор на НК “ЖИ”, като се преминава на телефонен способ за осигуряване движението на влакове.

Чл. 103. При настъпила повреда в изолиран участък или участъци, за да приеме или изпрати влак, дежурният ръководител движение по безспорен начин се убеждава, че те са свободни. Чрез съответните манипулации подготвя маршрута и заключва стрелките. Влакът се приема с поканителен сигнал или се изпраща със заповед образец II-А, по реда определен в Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на генералния директор на НК “ЖИ”, като се преминава на телефонен способ за осигуряване движението на влакове.

Чл. 104. При прекъсване на захранването на маршрутно- релейните централизации в гарите, включени в участък с диспечерска централизация София - Карлово, липсва светлинна индикация за заетостта на коловозите. Затова преди да приеме влак, дежурният ръководител движение проверява на място свободността на коловоза. За обръщането на стрелките, които дават изкуствена заетост, дежурният ръководител движение след проверка за свободността им и прилежащите дистанции използва стрелковия авариен бутон.

Глава десета
РАБОТА С ПОКАНИТЕЛЕН СИГНАЛ

Чл. 105. С поканителен сигнал може да се приеме влак на свободен приемен коловоз при невъзможност да се отвори редовен входен сигнал.

Чл. 106. Поканителният сигнал не трябва да бъде в зависимост от устройствата на осигурителната техника.

Чл. 107. Поканителният сигнал се поставя в зависимост от прелезното устройство намиращо се в района на гарата по маршрута на влака.

Чл. 108. Преди да отвори поканителният сигнал, дежурният ръководител движение или стрелочникът е длъжен да се убеди, че коловозът, на който ще влезе влакът, е свободен и стрелките за него са правилно обърнати и заключени.

Чл. 109. (1) В гари с електромеханическа централизация и релейна уредба за ключова зависимост, когато стрелките за приемането на влака са правилно обърнати и редовно е дадена коловозна ръчка, но входният светофор не може да се отвори, дежурният ръководител движение, след като се убеди, че няма пречки за приемане на влака, с разрешение на влаковия диспечер разпломбира бутона на поканителният сигнал и го отваря или нарежда на стрелочника за това.

(2) Когато, за приемане на влака стрелките не могат да бъдат подготвени чрез електромеханическа централизация и релейна уредба за ключова зависимост, поради повреда и коловозната ръчка не може да се завърти в необходимото положение, дежурният ръководител движение нарежда на стрелочника за приемането на влака с телефонограма. Стрелочникът подготвя стрелките за определения коловоз, заключва ги с ръчни стрелкови заключалки и докладва с телефонограма на дежурния ръководител движение, който с разрешение на влаковия диспечер разпломбира бутона на поканителният сигнал и го отваря или нарежда на стрелочника за това.

Чл. 110. (1) В гари с маршрутно-релейна централизация, релейна централизация, или маршрутно-компютърна централизация, когато стрелките за приемането на влака са правилно обърнати и маршрутът е електрически заключен, но входният светофор не може да се отвори, дежурният ръководител движение, след като се убеди, че няма пречки за приемане на влака, изключва "Автоматика стрелки" и след разрешение на влаковия диспечер разпломбира бутона на поканителният сигнал и го отваря (въвежда контролирана команда при маршрутно-компютърна централизация).

(2) Когато за приемането на влака маршрутът не може да бъде подготвен чрез маршрутно-релейна централизация, релейна централизация или маршрутно-компютърна централизация, поради повреда или маршрутът не може да се заключи електрически, дежурният ръководител движение изключва "Автоматика стрелки" и нарежда на стрелочника за приемането на влака с телефонограма. Стрелочникът подготвя стрелките за определения коловоз, заключва ги с ръчни стрелкови заключалки и докладва с телефонограма на дежурния ръководител движение, който с разрешение от влаковия диспечер разпломбира бутона на поканителният сигнал и го отваря (въвежда контролирана команда при маршрутно-компютърна централизация).

Чл. 111. (1) В експлоатационни пунктове, определени от генералния директор на НК “ЖИ”, могат да се поставят поканителни сигнали на изходните светофори за изпращане на влак при невъзможност да се отвори редовен изходен сигнал (поради повреда на осигурителната техника в експлоатационния пункт).

(2) Действията на дежурния ръководител движение при подготовката на маршрута от коловоз, от който ще замине влакът, преди да отвори поканителният сигнал на изходния светофор, са както действията по чл. 110.

Чл. 112. Бутоните за отваряне на поканителен сигнал се държат задействани, докато водещият локомотив премине покрай входния (изходния) светофор.

Чл. 113. (1) За отварянето на поканителният сигнал, на входния (изходния) светофор, се подава индикация на пулта, светосхемното табло или видеодисплея при дежурния ръководител.

(2) Липсата или промяната на индикацията по ал. 1 означава, че на светофора поканителен сигнал не свети.

Чл. 114. (1) За връщане на заминал от гарата влак дежурният ръководител движение отваря или разпорежда първо за отварянето на поканителният сигнал на обратния входен светофор. В този случай пломбата на поканителният сигнал незабавно се къса, а нейното оформяне се извършва не по-късно от 30 минути след късането ѝ.

(2) Когато влакът напусне гарата и не спре, дежурният ръководител движение отваря или разпорежда за отварянето на обратните входен светофор или входен и предупредителен семафор.

Глава единадесета
МАРШРУТНО-КОМПЮТЪРНА ЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ С МАРШРУТИЗИРАНИ МАНЕВРИ

Чл. 115. (1) Управлението на маршрутно-компютърна централизация се осъществява чрез видеотерминал, състоящ се от цветен видеодисплей и клавиатура за въвеждане на операторските команди.

(2) Всички команди, въведени за изпълнение от компютъра, както и всички появили се повреди се записват в паметта на компютъра, като се регистрира и точният час на въвеждането на командата или на появяване на повредата, и се съхраняват от 30 до 120 минути в зависимост от обема на тези данни. При произшествие дежурният работник спира записването на събитията до пристигане на контролен орган за разпечатка на регистрираните събития.

(3) Операциите, които при маршрутно-релейна централизация се изпълняват с пломбируеми бутони, при маршрутно-компютърна централизация се реализират чрез "контролируеми команди", които се изписват автоматично на печатащото устройство. При неизправност на печатащото устройство тези команди не се възприемат от маршрутно-компютърната централизация за изпълнение.

Чл. 116. За маршрутно-компютърна централизация важат всички изисквания за маршрутно-релейните централизации.

Глава дванадесета
ЕЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКА ЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ

Раздел I

Видове електромеханически централизации и тяхното устройство

Чл. 117. (1) Електромеханическите централизации осигуряват:

1. Единично електрическо обръщане, контрол за положението, контрол на срязването и заключване на стрелките;

2. Проверка на условията за безопасност и взаимна зависимост между стрелките и сигналите по механичен, електромеханичен и електрически път.

(2) Електромеханическите централизации дават възможност за разрешаване и отмяна на местно маневрено управление на стрелките в определен район.

(3) При преустройство електромеханическите централизации да се съоръжават с контрол на стрелковата заетост за недопускане обръщане на стрелка под возило.

Чл. 118. Електромеханическите централизации биват:

1. С централен апарат;

2. С разпоредителен апарат;

3. С разпоредително-изпълнителен апарат.

Чл. 119. Главните части на електромеханическата централизация са:

1. Централен апарат (разпоредителен, разпоредително-изпълнителен, изпълнителен);

2. Маневрени шкафове;

3. Контролирани участъци;

4. Стрелкови обръщателни апарати;

5. Светофори;

6. Електрозахранване;

Чл. 120. Централният апарат се състои от:

1. Бутони, контролни прозорчета и маршрутни табели;

2. Коловозно сигнално табло - пломбируемо;

3. Кутия, в която е реализирана принудителната механическа зависимост между различните ръчки - пломбируема;

4. Кутия, в която са поставени предпазителите на електрическите вериги - пломбируема;

5. Ръчки.

Чл. 121. На коловозно-сигналното табло има:

1. Схематичен план на гарата с основното положение на стрелките, ключове, уреди и прекъсвачи;

2. Индикации, отразяващи състоянието на електромеханическата централизация и гаровата блокировка;

3. Повторители на светофорите, които светят със светлини, съответстващи на тези на светофорите.

Чл. 122. (1) Видовете ръчки по чл. 120, т. 5 на тези правила са:

1. Коловозно-сигнална - емайлирана в червено, със стрелка-показател - служи за отваряне на входен или изходен сигнал, като се издърпва и обръща наляво или надясно на 90 градуса; коловозно-сигналната ръчка има четири положения:

а) основно - затворен светофор - стрелката и показалецът са вертикални;

б) завъртяно на 30 градуса - проверява се дали всички стрелки, участващи в дадения маршрут, са правилно обърнати, като се блокират (заключват) механически всички стрелкови ръчки;

в) завъртяно на 45 градуса - реализира се цялостно заключване на маршрута, като блокира и сама себе си;

г) завъртяно на 90 градуса - открива се разрешителното показание на светофора; от това положение може да се върне на 45 градуса без никакво препятствие в случаи, наложили внезапно закриване на сигнала;

2. Стрелкова - емайлирана в синьо, с черта - служи за обръщане на стрелките, като се издърпва и завърта наляво на 90 градуса; има три положения:

а) основно - стрелката е в основно положение, чертата на лицевата й страна е вертикална;

б) обърната на 90 градуса - стрелката е в обърнато положение, чертата на лицевата й страна е хоризонтална;

в) обърната на 45 градуса - дадено е разрешение за "местно обръщане" на стрелката от маневрен шкаф, чертата е наклонена на 45 градуса;

3. Маневрена - емайлирана в жълто, със стрелка и показалец - служи за блокиране на стрелковите ръчки на централния апарат и разрешава обръщането на стрелките от маневрен шкаф, като се издърпва и завърта на 90 градуса; маневрената ръчка има две положения:

а) основно "забранена маневра" - стрелката и показалецът са отвесни;

б) обърнато на 90 градуса - "разрешена маневра", стрелката и показалецът са хоризонтални;

4. Разпоредителна – емайлирана, в зелено, със стрелка и показалец - служи за даване разпореждане за маршрут от разпоредителния на изпълнителния апарат; разпоредителната ръчка има две положения:

а) основно - не е дадено разпореждане, стрелката и показалецът са отвесни;

б) обърнато - на 45 градуса, дадено разпореждане за "вход" или "изход" на влак, стрелката и показалецът са наклонени на 45 градуса.

(2) Когато всички стрелкови ръчки в гърловината са обърнати на 45 градуса (маневрено положение), е налице "обща маневра"; при обръщане само на отделна група стрелкови ръчки на маневрено положение е налице "частична маневра".

Чл. 123. (1) Маневрените шкафове служат за обръщане на стрелките при маневра и са разположени в стрелковите постове.

(2) На лицевата страна на маневрените шкафове се монтират ръчки, чрез които се осъществява обръщането на стрелките. От двете страни на ръчката е означена посоката, в която трябва да се наклони ръчката, за да се обърне стрелката в съответното положение (даден коловоз).

(3) Над ръчките има две лампички - бяла и жълта:

1. Бялата лампичка свети при "възприета маневра" от постовия стрелочник и означава, че в маневрените шкафове има ток и стрелките могат да се обръщат;

2. Жълтата лампичка свети докато ръчката е наклонена в съответното положение и трае обръщането на стрелката (изгасването на лампата не означава, че стрелката е обърната до край и има контрола; за положението на стрелката, постовият стрелочник трябва да се убеди по безспорен начин).

(4) На маневрените шкафове се монтира и ключ (бутон) за възприемане и връщане на "маневреното положение" от стрелочника.

(5) При електромеханическа централизация с контрол на стрелкова заетост на маневрения шкаф се монтират и спомагателни бутони за обръщането на стрелките при „изкуствена заетост” - спомагателен стрелкови обръщателен бутон – пломбируем без брояч.

Раздел II
Работа с електромеханическа централизация с централен апарат

Чл. 124. При приемане на влак дежурният ръководител движение извършва следните манипулации:

1. Обръща чрез стрелковите ръчки стрелките, участващи в маршрута, като се ръководи по маршрутната табелка и следи зъбецът на ръчката да влезе в съответното гнездо; докато трае обръщането на стрелката, на контролното й прозорче има червен цвят и звъни звънец; след обръщането на стрелката в крайно положение червеният цвят се заменя с бял и звънецът спира, което означава, че стрелката осъществява контрол;

2. Обръща коловозно-сигналната ръчка, на съответния коловоз, към "вход", което прави на два пъти - на 45 градуса и след това на 90 градуса; на контролното прозорче над ръчката червеният цвят се заменя с бял, а на повторителя на светофора светва разрешително показание; при така подготвения "вход", когато се появи пречка за приемане на влак, дежурният ръководител движение веднага връща коловозно-сигналната ръчка на 45 градуса и затваря входния сигнал, без да къса пломба;

3. След като се убеди по индикациите и установения ред, че влезлият влак е цял и е открил дистанция, дежурният ръководител движение връща коловозно-сигналната ръчка и стрелковите ръчки в основно положение, при което върху контролното прозорче на коловозно-сигналната ръчка се появява червен цвят, а над стрелковите ръчки - бял цвят.

Чл. 125. (1) При изпращане на влак дежурният ръководител движение действа с централния апарат, както при приемане и подготовка на маршрута за "вход", като обръща коловозно-сигналната ръчка на коловоза за "изход", с което отваря съответния изходен светофор.

(2) нормализирането на коловозно-сигналната ръчка и стрелковите ръчки е като при входен маршрут.

(3) при някой електромеханични централизации със стрелкова заетост се допуска повторно отваряне на сигнал, поради кратковременно нарушаване на условията за безопасност**.**

Раздел III
Електромеханическа централизация с разпоредителен апарат

Чл. 126. Разпоредителният апарат на електромеханическата централизация служи за предаване на разпореждания за влакови маршрути от дежурния ръководител движение към изпълнителните апарати в стрелковите постове.

Чл. 127. Разпоредителният апарат е монтиран в стаята на дежурния ръководител движение. На коловозното табло е отразено коловозното развитие на гарата, поставени са повторители на светофорите и лампички, указващи свободността и заетостта на коловозите.

Чл. 128. Върху разпоредителния апарат са монтирани необходимият брой разпоредителни ръчки. Над тях са поставени маршрутни табели и прозорчета, по които дежурният ръководител движение вижда на коя страна да обърне ръчката за "вход" или "изход" и кой коловоз и кое направление обслужва тази ръчка.

Чл. 129. Изпълнителният апарат представлява едната половина на централния апарат на електромеханическата централизация. Изпълнителните апарати приемат разпорежданията на разпоредителния апарат и чрез тях постовият стрелочник извършва всички манипулации по подготовката на маршрутите и отварянето на светофорите, като съществува електрическа принудителна зависимост и контрол, които не позволяват на стрелочника да извършва друга маршрутна подготовка освен разпоредената му.

Раздел IV
Работа с електромеханическа централизация с разпоредителен апарат

Чл. 130. Редът на манипулациите за приемане на влак е следният:

1. Дежурният ръководител движение обръща за съответния коловоз разпоредителната ръчка на коловоза на 45 градуса към "вход"; на контролното прозорче червеният цвят се сменя с бял;

2. В изпълнителния апарат над коловозно-сигналната ръчка за разпоредения коловоз се явява бяло поле с надпис "вход" и звъни звънец; постовият стрелочник, подготвя маршрута и отваря входния светофор;

3. За отмяна на дадено разпореждане, но неизпълнено от постовия стрелочник, дежурният ръководител движение ползва пломбирания помощен бутон за съответното направление;

4. След влизане на влака постовият стрелочник, след като се убеди, че влакът е цял и открил дистанция, връща съответната коловозно-сигнална ръчка и стрелковите ръчки в основно положение; в разпоредителния апарат звъни звънец, дежурният ръководител движение връща разпоредителната ръчка в основно положение и звъненето в двата апарата се преустановява.

Чл. 131. Редът и манипулациите при изпращане на влак е както при приемане, но в този случай дежурният ръководител движение обръща разпоредителната ръчка към "изход", а постовият стрелочник отваря изходния светофор.

Раздел V
Приемане и изпращане на влак по неправилен път при електромеханическа централизация с централен апарат

Чл. 132. За приемане на влак от неправилен път дежурният ръководител движение проверява свободността на коловоза и след като уведоми постовия стрелочник, че влакът идва по неправилен път, подготвя стрелките и обръща съответната коловозно-сигнална ръчка за "изход" до 30 градуса, за да провери

подготовката на маршрута, с което блокира стрелковите ръчки на участващите стрелки в маршрута. Върху коловозно-сигналната ръчка се поставя забранително приспособление. След пристигането на влака цял и откриване на дистанция, дежурният ръководител движение нормализира електромеханическата централизация, като връща коловозно-сигналната ръчка в основно положение.

Чл. 133. За изпращане на влак по неправилен път се постъпва по аналогичен начин, като коловозно-сигналната ръчка се обръща за "вход".

Раздел VI
Приемане и изпращане на влак по неправилен път при електромеханическа централизация с разпоредителен апарат

Чл. 134. (1) За приемане на влак дежурният ръководител движение завърта разпоредителната ръчка на определения коловоз на 45 градуса за "изход". Стрелочникът чрез завъртане на съответната коловозно-сигнална ръчка за изход на 30 градуса проверява подготовката на маршрута, с което блокира стрелковите ръчки на стрелките в маршрута. Стрелочникът докладва на дежурния ръководител движение, без да отваря изходния сигнал, и на коловозно-сигналната ръчка се поставя забранително приспособление.

(2) След като се убеди, че пристигналият влак е цял и е открил дистанция, дежурният ръководител движение разпорежда на постовия стрелочник да постави коловозно-сигналната ръчка и стрелковите ръчки в основно положение. Дежурният ръководител движение с помощта на пломбируемия помощен бутон в разпоредителния апарат връща разпоредителната ръчка.

Чл. 135. За изпращане на влак по неправилен път се постъпва аналогично, като разпоредителната ръчка в централния апарат и коловозно-сигналната ръчка в изпълнителния апарат се обръщат за "вход".

Раздел VII
Работа с електромеханическа централизация с разпоредително-изпълнителен апарат

Чл. 136. За едната страна на гарата дежурният ръководител движение извършва всички манипулации по подготовката на маршрута както с централния апарат на електромеханическата централизация. За другата страна на гарата посредством разпоредителната половина на своя апарат той дава само разпореждания, а цялата останала дейност на подготовката на маршрута и отварянето на светофорите се извършва от постовия стрелочник посредством изпълнителния апарат в поста.

Раздел VIII
Маневра в гари с електромеханическа централизация

Чл. 137. Не се допуска обръщането на стрелките от централния апарат при извършване на маневра.

Чл. 138. В гари с електромеханическа централизация с централен апарат стрелките при маневра трябва да се обръщат от маневрени шкафове. Разрешението и уведомяването за завършване на маневрата се дава устно и чрез даване и връщане на маневра по електрически път.

Чл. 139. (1) При разрешаване на маневра дежурният ръководител движение обръща маневрената ръчка на 45 градуса, с което се изключва възможността за обръщане на стрелки от централния апарат. Той обръща на 45 градуса всички стрелкови ръчки, взимащи участие в маневрата, след което дообръща маневрената ръчка до 90 градуса и блокира стрелковите ръчки така, че те не могат да се върнат в основно положение.

(2) В поста светва бяла лампичка - "разрешена маневра". Постовият стрелочник възприема "маневреното положение" чрез ключа (бутона) на маневрения шкаф, с което се блокира маневрената ръчка в централния апарат.

(3) Стрелочникът обръща стрелките посредством ръчките на маневрения шкаф. Обръщането на стрелката се констатира със светенето на съответната контролна лампичка с жълта светлина. След това стрелочникът проверява и се убеждава по безспорен начин за необходимото положение на стрелката.

Чл. 140. (1) Връщането на "маневреното положение" се извършва чрез ключа (бутона) за възприетата маневра, с което деблокира маневрената ръчка в централния апарат. Дежурният ръководител движение връща маневрената и стрелковата ръчка в основно положение, а в маневрения шкаф бялата лампичка изгасва.

(2) Когато маневрената ръчка остане блокирана, дежурният ръководител движение разпломбира помощния бутон за местно обръщане и чрез него връща маневрената ръчка в основно положение.

Раздел IX
Повреди при електромеханическата централизация

Чл. 141. Когато при обръщане на стрелка червеното поле се задържи повече от 4 секунди и на ампермера се увеличи работният ток, това означава, че на стрелката има някакво препятствие (непочистена или заснежена), и стрелковата ръчка се връща обратно. Манипулацията се повтаря и когато стрелката отново не се обърне, стрелковата ръчка се поставя в изходно положение и стрелката се проверява на място. В случай че бялото поле не се появи и при връщане на стрелковата ръчка в изходно положение, тя се оставя на 45 градуса.

Чл. 142. (1) При срязване на стрелка на контролното прозорче се появява червен цвят и звъни звънец. Дежурният ръководител движение поставя забранително приспособление, след което разпломбира капачката на бутона за изключване на "звънец стрелки", разпорежда железопътното возило да се изтегли извън стрелката по посока на езиците и постъпва по начина, установен в чл. 141 на тези правила.

(2) Дежурният ръководител движение пристъпва към възстановяване контролата на стрелката, (след като се провери състоянието й за наличие на повреди от представители от ПЕПЖИ и ПСТЕ, отразено по съответния ред), като обръща два пъти стрелковата ръчка и следи на контролното прозорче

появяването за момент на бяло поле, което е указание, че същите достигат до крайно положение. След това сменя предпазителя на контролния ток на съответната стрелка.

(3) Когато бъде срязана стрелка при отворен входен сигнал, дежурният ръководител движение или постовият стрелочник връща коловозно-сигналната ръчка на 45 градуса и взима мерки за спиране на влака, независимо че входният светофор автоматично се затваря.

(4) Когато при обръщане на стрелковата ръчка не се появи за момент бяло поле на контролното прозорче и амперметърът на работния ток не показва никаква стойност, се счита, че е изгорял предпазителят на работния ток на съответната стрелка. Предпазителят се сменя при свободна стрелка и предварително изваден предпазител на контролния ток.

Чл. 143. При обръщане на стрелка с курбел задължително се свалят предпазителите за работния и контролния ток. След възстановяване работата на стрелката пръв се поставя предпазителят на работния ток.

Чл. 144. Когато след обръщане на коловозно-сигналната ръчка на 90 градуса не се открие разрешителния сигнал на светофора, ръчката се връща на 45 градуса и влаковете се приемат с поканителен сигнал и изпращат със заповед образец II-А, по реда определен в Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на генералния директор на НК “ЖИ”.

Чл. 145. Когато след преминаването на влака по маршрута и освобождаването на контролираните участъци не може да се върне коловозно-сигналната ръчка в основно положение, дежурният ръководител движение след проверка на движението на влака по маршрута ползва пломбирания помощен бутон.

Чл. 146. При изкуствена заетост на стрелката дежурният ръководител движение или постовият стрелочник, след като се е убедил по безспорен начин, че стрелката е свободна от возило и съседните й дистанции са свободни, след заповед-разрешение от влаковия диспечер и направен запис в книгата за осигурителната техника, образец VII-51, ползва пломбируемия спомагателен стрелкови обръщателен бутон за обръщане на съответната стрелкова ръчка.

Чл. 147. При изкуствена заетост на коловоз или стрелка, когато дежурният ръководител движение или постовият стрелочник след проверка е установил по безспорен начин свободността им, въпреки че на коловозното табло светят червените лампички, за приемането на влак ползва поканителният сигнал, а за изпращането връчва заповед образец II-А, по реда определен в Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на генералния директор на НК “ЖИ”.

Чл. 148. При загуба на контрола или изкуствена заетост на стрелка от даден маневрен район връщането на маневрено положение от дежурния ръководител движение се извършва с помощта на пломбирания помощен бутон.

Глава тринадесета
РЕЛЕЙНА УРЕДБА ЗА КЛЮЧОВА ЗАВИСИМОСТ НА СТРЕЛКИТЕ С ВХОДНИТЕ И ИЗХОДНИТЕ СИГНАЛИ

Раздел I
Устройство на релейна уредба за ключова зависимост

Чл. 149. (1) Релейната уредба за ключова зависимост е гарова блокировка за осигуряване на взаимно и принудително заключване на стрелките и сигналите с ръчно обръщане на стрелките.

(2) Бравите на кабинните апарати и електрическите колонки не допускат изваждане на ключа при разрешаващо положение на сигналите.

Чл. 150. Функционалните възможности на релейната уредба за ключова зависимост са:

1. Разпореждане за подготовка на маршрут;

2. Ръчно обръщане и заключване на стрелката с ръчна стрелкова заключалка и контрол върху положението на стрелките, съгласно “Инструкция за експлоатация на ръчните стрелкови заключалки, на бравите на вагоноизхвъргачките, на бравите на изпълнителните апарати на релейната уредба за ключова зависимост, на електрическите стрелкови заключалки и на ключовете им в експлоатационните пунктове”, утвърдена от генералния директор на НК “ЖИ”;

3. Блокиране на ключа от електрическата брава, при условие че стрелката е включена в маршрут или е охраняваща;

4. Откриване или закриване на сигнал;

5. Обвръзка с устройствата за контрол и блокировка на междугарието;

6. Индикация за моментното състояние на релейната уредба за ключова зависимост.

Чл. 151. (1) При дежурния ръководител движение има разпоредителен апарат с коловозно табло.

(2) На таблото е изобразено коловозното развитие на гарата, като по средата върху всеки приемно-отправен коловоз има коловозен бутон, от двете страни на който са монтирани светлини. Над същите със стрелка е означено за коя посока на движението е нареден маршрутът "вход" или "изход".

(3) На таблото, извън стрелковите гърловини, пред първата входна стрелка има по една дистанционна лампа. До всяка дистанционна лампа от дясната страна по посока на движение на влака са монтирани по два бутона съответно за "вход" или "изход".

(4) На таблото има и по един повторител на всеки входен светофор, поканителен сигнал и изходен светофор.

(5) На разпоредителния апарат има следните бутони:

1. Отваряне на изходен сигнал - непломбируем;

2. Затваряне на входен или изходен сигнал при необходимост, пломбируем;

3. Помощен бутон за нормализиране на разпоредителния апарат - пломбируем.

Чл. 152. (1) В стрелковия пост има изпълнителен апарат с необходимия брой коловозни ръчки и брави за апаратните ключове; към апаратните ключове посредством метални халки са прикрепени стрелковите ключове.

(2) На коловозното табло е изобразено коловозното развитие на гърловината, като пред първата входна стрелка са монтирани две лампички (светодиоди) съответно за "вход" и "изход”. Те светят поотделно, в зависимост от

това дали е дадена заповед за "вход" или "изход”. В изпълнителния апарат има прозорчета с флагчета, като на бялото поле е написан номерът на коловоза, за който е дадена заповед.

(3) На таблото има и по един повторител на входния светофор с поканителен сигнал, с предупредителен сигнал и изходните светофори.

(4) Изпълнителният апарат има следните бутони:

1. Отваряне на сигнал - за отваряне на входен светофор;

2. Затваряне на сигнал - пломбируем, за затваряне на отворен светофор при необходимост;

3. Помощен бутон - пломбируем, за нормализиране на изпълнителните апарати;

4. Поканителен сигнал - пломбируем, с брояч, за отваряне на поканителният сигнал от постовия стрелочник в случаите, когато не може да отвори редовен входен сигнал;

Раздел II
Работа с релейна уредба за ключова зависимост на стрелките с входни и изходни светофори

Чл. 153. (1) За приемане на влак дежурният ръководител движение проверява незаетостта на коловоза, на който ще се приеме влакът, нарежда на стрелочника писмено и дава заповед за вход посредством разпоредителния апарат, като издърпва едновременно съответния коловозен бутон и бутона за "вход" от направлението.

(2) дадена заповед за приемане на влак става като на изпълнителния апарат в поста се подаде сигнал чрез звънец, светне лампичката за "вход" на коловозното табло, а на прозорчето на номератора се открива номер на коловоза, на който ще се приеме влакът.

(3) Стрелочникът подготвя и заключва всички стрелки, взимащи участие в зададения маршрут. Поставя ключовете в съответните брави на изпълнителния апарат и ги завъртва. След това накланя (завъртва) коловозната ръчка на страната към определения коловоз, с което блокира стрелковите ключове в изпълнителния апарат, и спира звъненето на звънеца, след което открива входен сигнал чрез бутон за „вход”.

(4) След влизане на влака в гарата и откриване на задна дистанция се нормализира релейната уредба за ключова зависимост.

(5) При изпращане на влак се постъпва по начина съгласно ал.ал. 1, 2, 3 и ал. 4, като дежурният ръководител движение дава заповед за изход. След като стрелочникът подготви стрелките и изпълни заповедта за изход, на пулта при дежурния ръководител движение светва лампа "изпълнена заповед”. Изходният сигнал се открива от дежурния ръководител движение.

(6) След изпращането на влака и нормализиране на релейната уредба за ключова зависимост стрелочникът връща коловозната ръчка в нормално положение.

(7) При повреда на релейната уредба за ключова зависимост се използват съответните помощни бутони, а поканителен сигнал при необходимост се използва от стрелочника по установения ред.

Раздел III
Работа с релейна уредба за ключова зависимост при приемане и изпращане на влаковете по неправилен път

Чл. 154. (1) За приемане на влак, след като провери свободността на коловоза и писмено нареди на стрелочника за приемането на влака по неправилен път, дежурният ръководител движение дава заповед за "изход" от коловоза, на който ще бъде приет влакът, чрез издърпване на съответните бутони.

(2) Стрелочникът, след като прекрати маневрата и провери свободността на коловозите и дистанциите, завърта (накланя) коловозно-сигналната ръчка, с което при дежурния ръководител движение светва индикация "изпълнена заповед" (маршрутът готов).

(3) За изпращане на влак по неправилен път се постъпва по начина съгласно ал. 1 и ал. 2, като дежурният ръководител движение дава заповед за "вход" на коловоза, откъдето ще бъде изпратен влакът.

(4) След пристигане или заминаване на влака релейната уредба за ключова зависимост се нормализира чрез използване на съответните помощни бутони и стрелките се привеждат в нормалното им положение.

Глава четиринадесета
ГЪРБИЧНИ АВТОМАТИЧНИ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ

Чл. 155. Гърбичните автоматични централизации осигуряват:

1. Автоматично подреждане на маршрутите за отцепите от състав при допустимата максимална скорост на разпускане и допускат при необходимост преминаване към приоритетно индивидуално управление на стрелки и сигнали, но изключват възможността за обръщане на стрелки под състава;

2. Автоматично регулиране скоростите на отцепите, като изключват възможността за удари между тях; при необходимост допускат преминаване към полуавтоматично или към ръчно регулиране на скоростите, което е приоритетно при изпълнение на командите от гърбичните автоматични централизации;

3. Контрол за запълването и максималното уплътняване на коловозите в разпределителния парк;

4. Регистриране на действителната реализация на разпускането с възможност за разпечатка.

Чл. 156. Функционалните възможности са регламентирани в инструкция за работа с гърбичните автоматични централизации, утвърдена от генералния директор на НК “ЖИ”.

Глава петнадесета
РАЗДЕЛНИ ПОСТОВЕ

Чл. 157. В една от прилежащите гари при дежурния ръководител движение се извежда информация за състоянието на апаратурата на разделен пост без дежурен ръководител.

Чл. 158. При разделните постове без дежурен ръководител движение проходните и предупредителните светофори трябва да светят с разрешително показание за установеното направление.

Чл. 159. Прилежащите части от междугарието към съседните гари при разделен пост без дежурен ръководител движение трябва да се съоръжават с устройства за контрол на свободността им.

Чл. 160. (1) Поканителният сигнал при разделен пост с дежурен ръководител движение се отваря от дежурния ръководител движение при невъзможност да се отвори редовно разрешително показание.

(2) При разделен пост без дежурен ръководител движение поканителният сигнал се отваря автоматично при изгоряла лампа на разрешителното показание на проходния сигнал и изпълнени всички условия за разрешително показание.

ДЯЛ ТРЕТИ
ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА В МЕЖДУГАРИЕТО

Глава шестнадесета
АВТОМАТИЧНА БЛОКИРОВКА

Раздел I
Общи положения

Чл. 161. (1) Автоматичната блокировка е система за безопасност на движението при обективен контрол за свободността на междугарието.

(2) Видовете автоматична блокировка са:

1. С проходни сигнали - когато междугарието е разделено на блок-участъци;

2. Без проходни сигнали - когато междугарието представлява един блок-участък;

(3) При ново строителство на автоматична блокировка на двойни жп линии тя, както и гаровите централизации трябва да осигуряват двупосочно движение на влаковете по двата текущи пътя.

Чл. 162. Автоматичната блокировка не трябва да допуска:

1. Отваряне на изходен или проходен сигнал при наличие на железопътно возило на ограждането от тях междугарие или блок-участък;

2. Отваряне на насрещен изходен сигнал за текущ път от гарата при отворен изходен сигнал за същия текущ път от съседната гара.

Чл. 163. Информация за положението и състоянието на автоматичната блокировка за всеки текущ път в междугарието дават светлинните изображения на светосхемното табло, гаровия пулт или монитора.

Чл. 164. В участъците с автоматична блокировка с проходни сигнали всички прелези трябва да се съоръжават с автоматични прелезни устройства.

Чл. 165. Стрелките, намиращи се на текущия път на междугарията, се обвързват с автоматичната блокировка, така че отварянето на най-близкия

предходен проходен или изходен светофор е възможно само при основно и заключено положение на тези стрелки.

Чл. 166. При проходните сигнали на автоматичната блокировка трябва да са монтирани телефони за връзка с дежурните ръководители движение в двете съседни гари или с влаковия диспечер.

Чл. 167. С подготовката на маршрута за заминаване на влак посоката на автоматичната блокировка трябва да се сменя автоматично (ако е необходимо), след което се отваря изходният светофор. Посоката на автоматичната блокировка трябва да може да се сменя и самостоятелно.

Чл. 168. При обръщане посоката на автоматичната блокировка с проходни сигнали трябва автоматично да светват насрещните проходни светофори, а светофорите за обратното направление да изгасват.

Чл. 169. Изолиране на автоматичната блокировка за определен период се извършва по схеми, утвърдени от отдел СТЕ при НК “ЖИ”.

Чл. 170. Когато движението на влаковете се осъществява чрез автоматична блокировка, изпращането на влак се осъществява от коловоз, който е съоръжен с индивидуален или групов изходен светофор.

Раздел II
Автоматична блокировка с проходни сигнали

Чл. 171. При автоматичната блокировка с проходни сигнали междугарието е разделено на блок-участъци, оградени от двете страни с проходни, входни и изходни сигнали, даващи показания по скоростната сигнализация. Те се затварят автоматично при навлизането на влак в ограждания от тях участък. Дължината на блок-участъка не може да бъде по-малка от предсигналното спирачно разстояние.

Чл. 172. Върху изображението на текущите пътища на светосхемното табло или пулт-таблото извън изображенията на входните светофори за всяко междугарие (направление) има по две светлинни индикации - за първия и втория прилежащи към гарата блок-участъци, които при заетост светят с червена светлина.

Чл. 173. Върху изображението на текущите пътища или встрани от тях за всяко междугарие след светлинните ивици за прилежащите два блок-участъка има по две стрелки, които показват направлението на автоматичната блокировка ("Приемане" или "Изпращане") за съответния текущ път.

Чл. 174. Когато на междугарието на съответния път няма возило, стрелката, показваща направлението на автоматичната блокировка, свети с жълта светлина, а когато е заето - свети с червена светлина. Стрелката "Изпращане" се променя от жълто на червено с нареждане на изходен маршрут и отваряне на изходния сигнал в изпращащата гара. В същото време в приемащата гара стрелката "Приемане" се променя от жълто на червено.

Чл. 175. Стрелките "Приемане" и "Изпращане" се променят от червено на жълто, когато последният влак пристигне цял в една от гарите и не е нареден изходен маршрут в изпращащата гара.

Чл. 176. След отмяна на неизползван изходен маршрут блокировката автоматично се нормализира.

Чл. 177. Автоматичната блокировка с проходни сигнали може да бъде допълнена и с подсистема за контрол и диагностика на устройствата ѝ, чрез която се осигурява непрекъснат контрол за техническото състояние на апаратурата.

Чл. 178. При повреда на автоматичната блокировка трябва да се преминава към телефонния способ за осигуряване движението на влаковете и те се движат само на междугарово разстояние.

Чл. 179. Автоматичната блокировка за даден текущ път се счита за повредена в случаите на:

1. Невъзможност да се смени направлението (посоката) на движение на влаковете по съответния път;
2. "Зает" блок-участък, въпреки че същият е свободен от железопътно возило;
3. Изгаснали светлини или повреда на проходни светофори на автоматичната блокировка;
4. Констатиране на нарушена шунтова чувствителност на релсова верига на блок-участък.

Чл. 180. Действието на автоматичната блокировка за даден текущ път се прекратява в случаите на:

1. Откриване на временен пост между две съседни гари;
2. Изпращане на работен влак до определено място на междугарието с връщане обратно в гарата на изпращането;
3. Невъзможност в гарата на изпращане да се отвори изходният светофор;
4. Констатиране от техническия персонал на неизправности, създаващи предпоставки за нарушаване нормалното действие на апаратурата ѝ;
5. Движение с вагоните напред.

Чл. 180А. При прекъсване действието на телефонните връзки, но при изправно действие на автоматичната блокировка, движението на влаковете трябва да се извършва по контролните индикации и по сигналите на автоматичната блокировка.

Чл. 181. При повреда на автоматичната блокировка на единия текущ път на двупътна (много пътна) железопътна линия, когато е съоръжена с устройства, позволяващи двупосочно движение на влаковете по условията на единична железопътна линия, може да не се преминава на телефонен способ за осигуряване движението на влаковете по пътя с повредена автоматичната блокировка, а те да се движат по пътищата с изправна автоматична блокировка двупосочно.

Чл. 182. При повреда на гаровата централизация в една от гарите водеща до невъзможност да се отвори изходен сигнал, но при изправно действие на автоматичната блокировка, се преминава на телефонен способ за осигуряване движението на влаковете между тези гари. Съседната гара, след като е осигурила движението на влака със съответните телефонограми, го изпраща с редовен изходен сигнал.

Чл. 183. В участък с автоматична блокировка с проходни сигнали не се допуска движението на влак с неприкачен бутащ помощен локомотив с връщане в гарата на изпращането.

Раздел III
Автоматична блокировка без проходни сигнали с броячи на оси

Чл. 184. Автоматична блокировка без проходни сигнали с броячи на оси е комплекс от броячни точки, аритметично устройство и релейна апаратура в гарите.

Чл. 185. Броячните точки се монтират на едната релса, както следва: за еднопътни участъци и двупътни участъци с обезличено движение - при входния сигнал; за двупътни участъци със специализирано движение (без обезличаване) – при изолирания настав на последната по хода на влака релсова верига при режим "Изпращане", а при режим "Приемане" - при входния сигнал.

Чл. 186. Информацията за преминалите през броячната точка колооси на железопътните возила се предава на броячното аритметично устройство, обработва се и след сравняване на броя на влезлите и излезлите колооси, резултатът се редуцира при нулева разлика като "свободно междугарие" или в останалите случаи - като "заето междугарие".

Чл. 187. Релейната апаратура за автоматична блокировка е в режим "Нормално състояние" при свободно направление и отсъствие на заключен изходен маршрут.

Чл. 188. Нормалното състояние на автоматичната блокировка без проходни сигнали с броячи на оси се изобразява със стрелки за посоката на движение в междугарието "Изпращане" и "Приемане", като направлението на автоматичната блокировка и свободността на междугарието се указва с постоянно светеща жълта светлина.

Чл. 189. Информацията за състоянието на междугарието за гарите, в които е монтирано броячно аритметично устройство, се изобразява при свободно междугарие с жълта, а при заето междугарие - с червена светлина.

Чл. 190. (1) Смяната на направлението на автоматичната блокировка без проходни сигнали с броячи на оси се извършва съгласно чл. 167.

(2) За гарите на двойни железопътни линии със специализирано движение (без обезличаване) смяната на направлението за всеки текущ път се извършва само индивидуално.

Чл. 191. (1) Наличие на заключен изходен маршрут привежда автоматичната блокировка от режим "Нормално състояние" в режим "Предварително блокирано направление".

(2) В режим "Предварително блокирано направление" дежурният ръководител в гарата на "Изпращане" може да отмени изходния маршрут по условията на инструкцията за работа със съответния тип осигурителна техника, в резултат, на което блокировката автоматично се нормализира. Това позволява пренареждане на изходен маршрут от друг коловоз, както и повторно отваряне на изходния сигнал.

Чл. 192. (1) В режим "Предварително блокирано направление" индикацията на стрелките за посоката е: в гарата на "Приемане" - червена постоянна светлина, а в гарата на "Изпращане" - червена мигаща светлина.

(2) В гарата на "Изпращане" индикацията се променя в постоянно светеща червена светлина (блокирано направление на автоматичната блокировка), след като влакът заеме последният по маршрута си контролиран гаров участък.

Чл. 193. (1) При извършване на маневра или придвижване на подвижен железопътен състав извън входния сигнал автоматичната блокировка без проходни сигнали с броячи на оси преминава в режим "Блокирано направление" със съответната индикация - червена постоянна светлина, след излизане зад броячната точка на входния светофор.

(2) След прибиране на маневрата или подвижния състав в една от гарите и освобождаване на междугарието, блокировката автоматично се нормализира.

Чл. 194. Когато апаратурата на броячите на оси не се нулира и автоматичната блокировка остане в режим "Блокирано направление", индикацията за междугарието показва "заето междугарие", дежурният ръководител движение уведомява за това съседната гара и влаковия диспечер.

Чл. 195. Апаратурата за броячи на оси трябва да има функция за принудително възстановяване (нулиране) чрез пломбируем бутон БНБ или контролируема команда, в зависимост от типа на действащата в гарата осигурителна техника.

Чл. 196. Автоматичната блокировка без проходни сигнали с броячи на оси за даден текущ път трябва да се счита за повредена при:

1. Невъзможност да се смени направлението (посоката) на автоматичната блокировка при изпращане на влак;
2. Блокирано направление, въпреки че междугарието е свободно от железопътно возило;
3. Невъзможност да се нормализира апаратурата на автоматичната блокировка от режим "Блокирано направление" въпреки ползването на пломбируем броячен нулиращ бутон;
4. Наложило се повторно ползване на пломбирания с временна пломба броячен нулиращ бутон за първия следващ влак след пристигането му цял в едната от двете гари на същия път и междугарие.

Чл. 197. Действието на автоматичната блокировка без проходни сигнали с броячи на оси, за даден текущ път, се игнорира при:

1. Повредена автоматичната блокировка без проходни сигнали с броячи на оси;
2. Откриване на временен пост между двете съседни гари;
3. Повреда на осигурителната техника в гарата на изпращане, когато не може да се отвори изходният светофор;
4. Движение на сваляеми от пътя железопътни возила;
5. Извършване на строително-ремонтни и монтажни работи по железния път в района, където е монтирана апаратурата за броячи на оси.

Чл. 198. Работен влак или състав с помощен бутащ неприкачен локомотив в междугарието, оборудвано с автоматична блокировка без проходни сигнали с броячи на оси, се изпраща с редовен изходен сигнал.

Чл. 199. При движение на сваляеми от пътя возила в междугарията, оборудвани с автоматична блокировка без проходни сигнали с броячи на оси, действието на автоматичната блокировка се игнорира и възстановява със заповед на старши влаковия диспечер.

Чл. 200. Всички неизправности в работата със системата "Автоматична блокировка без проходни сигнали с броячи на оси" се отразяват в книга образец VII-51.

Чл. 201. Строително-ремонтни и монтажни работи по железния път в района, където е монтирана апаратурата за броячи на оси, се извършват задължително под контрола на механик по осигурителната техника от ПСТЕ.

Чл. 202. (1) Оперативни "прозорци" за работа по железния път в зоната на броячните точки се разрешават след задължително вписване от заявителя в книгата за диспечерски заповеди за осигурено присъствие на механик по осигурителната техника от ПСТЕ.

(2) След завършване на работата заявителят на оперативния "прозорец" уведомява за това механика по осигурителната техника от ПСТЕ.

(3) Механикът по осигурителна техника извършва необходимите по монтажа на броячните точки настройка на апаратурата и нормализиране на автоматичната блокировка, отчитайки състоянието на апаратурата в броячното аритметично устройство и съответната индикация. Когато броячното аритметично устройство се намира в съседната гара, нормализиране състоянието на автоматичната блокировка се извършва от дежурния ръководител движение с ползване по определения ред на броячен нулиращ бутон.

(4) След нормализиране на автоматичната блокировка заявителят закрива оперативния "прозорец" в книгата за диспечерски заповеди, а дежурният ръководител движение осигурява движението на влаковете със системата "Автоматична блокировка без проходни сигнали с броячи на оси".

Чл. 203. Най-малко 10 дни преди механизирано подновяване на железния път и 5 дни преди пресяване, подбиване и смяна на релса ПЕПЖИ с телеграма уведомява ПСТЕ за датата, часа и мястото на работата.

Чл. 204. При аварийна смяна на релси, засягащи броячна точка, диспечерът на ПЕПЖИ уведомява диспечера на ПСТЕ по телефона за осигуряване представител на мястото за смяна на релсата.

Глава седемнадесета
ПОЛУАВТОМАТИЧНА БЛОКИРОВКА

Чл. 205. Полуавтоматичната блокировка е техническо средство за осигуряване движението на влаковете между две съседни гари на междугарово разстояние. Съседните гари са съоръжени с осигурителна техника, като показанията на изходните им сигнали са в зависимост от блокировката и могат да се отварят само когато насрещната гара даде съгласие по електрически път за приемане на влак. Действието на входните сигнали е независимо от полуавтоматичната блокировка.

Чл. 206. Устройствата на полуавтоматичната блокировка не трябва да допускат:

1. Отваряне на изходен светофор докато полуавтоматичната блокировка не е нормализирана и срещуположната гара не е дала съгласие;
2. Повторно даване на съгласие докато полуавтоматичната блокировка не е нормализирана;
3. Едновременно даване на съгласие от две съседни гари за един и същ текущ път;
4. Даване на насрещно съгласие при изваден ключ-жезъл.

Чл. 207. Когато движението на влаковете се осигурява чрез полуавтоматичната блокировка, изпращане на влак се разрешава само от коловоз, който е съоръжен с индивидуален или групов изходен светофор.

Чл. 208. При двупътни и с повече текущи пътища железопътни линии движението на влаковете се осигурява чрез полуавтоматичната блокировка, по всеки текущ път, двупосочно.

Чл. 209. Стрелките в междугарие, охраняващите ги вагоноизхвъргачки и стрелките от страна на железопътните линии трета категория се обвързват с полуавтоматичната блокировка.

Чл. 210. Устройствата на полуавтоматичната блокировка могат да имат следните допълнителни функционални възможности:

1. Повторно отваряне на изходен светофор, затворен в резултат на кратковременно нарушаване на условията за безопасност;

2. При погрешно отворен изходен светофор и неизползван маршрут, отваряне на необходимия друг изходен светофор, без използване на нормализиращ бутон на полуавтоматичната блокировка.

Чл. 211. (1) Основните възли, от които е изградена системата на полуавтоматичната блокировка, са:

1. Комплекти релейна апаратура за всяко направление, разположени в специален пломбируем шкаф или релейно помещение;

2. Бутони за работа със системата;

3. Светлинна индикация и звукова сигнализация за състоянието на апаратурата;

4. Ключ-жезли.

(2) Бутоните, индикациите, звуковата сигнализация и ключ-жезлите се намират съответно на централни (разпоредителни) апарати, кутии, пултове, светосхемни табла или монитори при дежурния ръководител движение.

(3) Бутоните на полуавтоматичната блокировка са със следното предназначение:

1. Бутон "даване съгласие" - за даване на съгласие за приемане на влак от съседната гара и за даване на насрещно съгласие;

2. Бутон "отмяна на съгласие" - за отмяна на дадено съгласие от гарата, която е дала съгласие, преди то да е използвано;

3. Бутон "пътно пристигане" - за потвърждаване пристигането на влака цял в приемащата гара, с което апаратурата на полуавтоматичната блокировка в двете гари се нормализира;

4. Бутон "нормализиращ бутон" - пломбируем, с брояч и служи за подготовка на апаратурата на полуавтоматичната блокировка за нормализиране от приемащата гара, след което се ползва бутон "пътно пристигане", когато:

а) изходният светофор в отправната гара е отварян, но влакът няма да замине;

б) заминалият влак се е върнал от междугарието обратно в изпращащата гара по някаква причина;

в) полуавтоматичната блокировка не може да се нормализира само с използване на бутон "пътно пристигане";

г) за нормализиране на апаратурата на полуавтоматичната блокировка в отправната гара, когато това не е станало след използване на бутон "пътно пристигане" в приемащата гара;

д) по искане на механика за нормализиране на системата при регулиране светлините на изходни светофори, за ремонт и проби;

е) за нормализиране на апаратурата на полуавтоматичната блокировка след подмяна на изгорял предпазител на местната батерия.

(4) В някои електрически централизации бутоните по ал. 3 са общи за всички направления на полуавтоматичната блокировка, като има и индивидуални бутони за съответното направление. Манипулациите се реализират при едновременно ползване на общ и индивидуален бутон.

(5) Информация за състоянието на всеки комплект полуавтоматична блокировка се дава чрез светлинна индикация и звукова сигнализация със следните указания:

1. "Дадено съгласие" - свети с бяла (жълта) светлина и означава, че е дадено съгласие на съседната гара;

2. "Получено съгласие" - свети с бяла (жълта) светлина и означава, че е получено съгласие от съседната гара;

3. "Дадено заминаване" - свети с червена постоянна светлина и означава, че е отворен изходен светофор, изваден ключ-жезъл за работен влак, както и изгорял предпазител на местната батерия;

4. Когато индикацията "Дадено заминаване" свети с червена мигаща светлина, означава, че е реализирана функционална възможност за повторно отваряне на изходния сигнал;

5. "Получено заминаване" - свети с червена светлина от момента на отваряне на изходния светофор от съседната гара;

6. Индикацията "Получено заминаване", когато свети с червена мигаща светлина след пристигане на влака цял в гарата, приет с редовен входен или поканителен сигнал, е придружена със звуков сигнал;

7. "Насрещно съгласие" - свети с бяла (жълта) светлина и означава, че е дадено условно съгласие на съседната гара за изпращане на влак от нея, след освобождаването на междугарието от влака, заминал към нея;

8. В гари без отделна индикация за насрещно съгласие този режим се осъществява чрез мигаща индикация "Дадено съгласие".

Чл. 212. (1) Към всеки комплект полуавтоматична блокировка са монтирани ключ-жезли за движение на работен влак до определено място на междугарието с връщане обратно в гарата на изпращането.

(2) В гари, които дават бутащ помощен локомотив до определено място на междугарието с връщане обратно в гарата на изпращане, е монтиран и ключ-жезъл за бутащ помощен локомотив. Този ключ-жезъл е с червен цвят.

(3) Всеки ключ-жезъл носи надпис за предназначението, направлението и за пътя, който обслужва.

(4) Изваждането на ключ-жезъла от бравата му е възможно само след като се получи съгласие от съседната гара.

(5) При изпращане на влак от гара до определено място на междугарието с връщане обратно в същата гара след изваждане на ключ-жезъла апаратурата на

полуавтоматичната блокировка преминава в режим "Дадено заминаване", а в гарата, дала съгласие, режимът не се променя.

(6) След връщането и приемането на влака цял в гарата дежурният ръководител движение получава от машиниста ключ-жезъла, поставя го в бравата му и го завърта, при което полуавтоматичната блокировка преминава отново в режим "Получено съгласие" и след отмяната му системата се нормализира.

(7) За изпращане на влак с бутащ помощен локомотив до определено място на междугарието с връщане обратно в гарата на изпращането, преди да се отвори изходният светофор, дежурният ръководител движение изважда ключ-жезъла и го предава на машиниста на бутащия локомотив. Полуавтоматичната блокировка се нормализира след пристигане на влака цял в съседната гара, връщане на бутащия помощен локомотив в гарата на изпращането, поставянето и завъртането на ключ-жезъла в бравата му.

(8) Чрез ключ-жезъла за работен влак на междугарие са обвързани с полуавтоматичната блокировка и стрелките на междугарие, като ключът на бравата е вързан към ключ-жезъла чрез заварена метална халка.

Чл. 213. (1) Полуавтоматичната блокировка трябва да се счита за повредена, когато:

1. Не може да се даде или получи съгласие за приемане или изпращане на влак, въпреки че междугарието е свободно;

2. Не може да се отвори изходният светофор, въпреки че има получено съгласие от съседната гара;

3. Изходният светофор се затвори (поради някаква причина), полуавтоматичната блокировка остане блокирана и не може да се нормализира с използване на "нормализиращ бутон" в двете гари;

4. След пристигането на влака цял в приемащата гара не може да се даде "Пътно пристигане", въпреки че е използван и "нормализиращ бутон".

(2) В случаите по ал. 1 действието на полуавтоматичната блокировка се прекратява и се преминава на телефонен способ за осигуряване движението на влаковете, а "нормализиращите бутони" на полуавтоматичната блокировка се пломбират с временни пломби и се забранява ползването им до идването на механик по осигурителната техника в една от гарите.

(3) Когато по индикациите няма видими причини за повреда на осигурителната техника и полуавтоматичната блокировка, по време на осигуряване на движението на следващия влак по телефонен способ в същото направление дежурният ръководител движение прави опит за отваряне на изходния светофор, като иска съгласие и чрез полуавтоматичната блокировка:

1. Когато изходният светофор се отвори, заповед образец II-А, определен в Правилата за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на генералния директор на НК “ЖИ”, не се връчва; по същия начин се постъпва и когато видимата причина отпадне;

2. Когато за следващия влак изходният светофор не може да се отвори, повече с бутоните на полуавтоматичната блокировка не се работи и се чакат указанията на механик по осигурителната техника, които се вписват в книгата за осигурителната техника, образец VII-51;

3. През времето, когато движението на влака се осигурява по телефонен способ и се прави опит за отваряне на изходен светофор, насрещно съгласие не се иска и не се дава.

(4) Получаването на съгласие, последвано от отварянето на редовен изходен светофор, е показател, че причината, която е пречела на нормалната работа на полуавтоматичната блокировка, вече не съществува и полуавтоматичната блокировка трябва да се счита за изправна. В този случай се преминава към осигуряване движението на влаковете чрез полуавтоматичната блокировка, без да се изчаква отговор на бележката в книгата за осигурителната техника, образец VII-51, от механик по осигурителната техника.

(5) На двойни участъци със специализирано движение (без обезличаване) при повреда на полуавтоматичната блокировка в единият текущ път, но с възможност за даване на съгласие и отваряне на редовен изходен светофор в другия текущ път се преминава на телефонен способ за осигуряване движението на влаковете само по текущия път, за който полуавтоматичната блокировка не работи.

(6) При повреда на полуавтоматичната блокировка по единия текущ път на двупътна железопътна линия и когато по нея е въведено двупосочно (обезличено) движение на влаковете по двата пътя по условията на единична железопътна линия, може да не се преминава на телефонен способ за осигуряване движението на влаковете по пътя с повредена полуавтоматична блокировка, а влаковете да се движат двупосочно по пътя с изправна полуавтоматична блокировка.

Чл. 214. Изолиране на полуавтоматичната блокировка за определен период се извършва чрез преустройство на осигурителната техника по схеми, утвърдени от отдел СТЕ на НК “ЖИ”.

Чл. 215. Забранява се да се регулират светлините на изходен светофор на коловоз, на който предстои да се приеме влак от срещуположната страна, или на коловоз, от който предстои да замине влак.

Глава осемнадесета
ДИРЕКТНА ОБВРЪЗКА МЕЖДУ ОСИГУРИТЕЛНАТА ТЕХНИКА НА ДВЕ ГАРИ

Чл. 216. (1) Директна обвръзка между две гари се използва, когато:

1. Входните светофори на двете съседни гари са разположени на една линия;

2. Между входните светофори на двете съседни гари има контролиран участък с дължина, по-малка от предсигнално спирачно разстояние;

3. Между входните светофори на двете съседни гари има контролиран участък с дължина, равна или по-голяма от спирачното разстояние, но няма предупредителни светофори.

(2) В случаите по ал. 1 предупредителен на входния светофор е изходният светофор на всяка от двете гари.

(3) По т. 1 и 2 от ал. 1 изходен сигнал се отваря само когато входният светофор на съседната гара е отворен с редовно показание или с поканителен сигнал.

(4) По т. 3 на ал. 1 изходният сигнал може да бъде отворен, без да е отворен входният сигнал на съседната гара.

ДЯЛ ЧЕТВЪРТИ

ТЕХНИЧЕСКИ СРЕДСТВА ЗА ОСИГУРЯВАНЕ БЕЗОПАСНО ДВИЖЕНИЕ НА ВЛАКОВЕТЕ И МАНЕВРЕНАТА РАБОТА В ОБОСОБЕНИ УЧАСТЪЦИ (ДИСПЕЧЕРСКИ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ)

Глава деветнадесета

ФУНКЦИОНАЛНИ ВЪЗМОЖНОСТИ НА ДИСПЕЧЕРСКИТЕ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ

Чл. 217. Диспечерските централизации са технически средства за оперативно управление на експлоатационната работа в железопътната мрежа.

Чл. 218. (1) Устройствата на диспечерските централизации имат следните функционални възможности:

1. Централно диспечерско управление и контрол на стрелките и сигналите в определени гари и междугария от едно място - централен диспечерски пост, в участъците може да има гари на самостоятелно управление;

2. Възможност за предаване на гарите от централен диспечерски пост на резервно местно управление при необходимост;

3. Възможност за предаване на стрелките или част от тях в гарите за извършване на маневра на място - маневрено местно управление;

4. Разрешение за изпращане на возила (влакове) на гари, които са на самостоятелно управление;

(2) Устройствата на диспечерските централизации в комплексните системи за управление движението на влаковете имат и следните допълнителни възможности:

1. Автоматично отпечатване на графика за движението на влаковете;

2. Автоматичен запис на всички операторски команди, информация за повреди и грешки и отпечатване на събитията;

3. Възможност за програмно нареждане на влакови и маневрени маршрути;

4. Въвеждане и автоматично пренасяне номерата на влаковете според движението им.

Чл. 219. Диспечерските централизации осигуряват конкретна информация за:

1. Режима на управление на гарата;

2. Заетостта на стрелкови, нестрелкови участъци, коловози и междугарови блок-участъци;

3. Наличието на маршрути и състоянието на сигналите в гарите;

4. Направление и състояние на автоблокировката;

5. Повреди;

6. Състоянието на прелезните устройства в гарите (в комплексните системи за управление движението на влаковете).

Чл. 220. Функционалните режими на работа на диспечерските централизации са:

1. Ръчен - маршрутите на возилата в гарите се нареждат чрез отделни операторски команди от влаковия диспечер;

2. Програмен (в комплексните системи за управление движението на влаковете) - управлението на стрелките и сигналите за движението на влаковете и маневрената дейност се извършва, чрез предварително въведени програми, като програмите биват:

а) общи - изготвени за определено трасе за обезличено използване;

б) индивидуални - изготвени за движението на определен влак, идентифицирани с номера му;

в) гарови - програми за управление на влаковото и маневреното движение в конкретна гара;

3. Режим системен оператор (в комплексните системи за управление движението на влаковете) - за промяна на програмното осигуряване на диспечерската централизация от лице, притежаващо необходимата правоспособност.

Чл. 221. Забранява се на влаковия диспечер да променя режима в системен оператор и извършва промени в програмното осигуряване.

Глава двадесета

АПАРАТУРА И ДЕЙСТВИЕ НА ЦЕНТРАЛЕН ДИСПЕЧЕРСКИ ПОСТ НА ДИСПЕЧЕРСКА ЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ

Чл. 222. В централния диспечерски пост на диспечерската централизация са разположени:

1. Светосхемното табло със схематично изображение на гарите от участъка, на което се получават информации за състоянието на съоръженията и движението на влаковете;

2. Пулт-манипулатори и/или видеотерминали за управление на обектите в участъка.

Чл. 223. Всички гари в участък с диспечерската централизация са съоръжени с маршрутно-релейна централизация или с маршрутно-компютърна централизация.

Чл. 224. (1) При модернизираните видове диспечерска централизация гарите се предават на местно управление при наличие на една от следните повреди:

1. На автоматични прелезни устройства в междугарие;

2. На контролния компютър и контролното печатащо устройство;

3. На панорамното табло и цветния видеодисплей;

4. На обвръзката на централния диспечерски пост с централизацията на съответната гара;

5. На автоматичната блокировка и по двата текущи пътя; допуска се при повреда на автоматичната блокировка само по единия текущ път, по преценка на влаковия диспечер, гарите да останат на централно диспечерско управление, като до отстраняване на повредата не се разрешава движение на возила по текущия път с повредена автоблокировка;

6. Невъзможност да се даде разрешаващо показание на влаков сигнал, когато ползването му се налага;

7. На маневрен светофор, управляван от влаковия диспечер, когато е необходимо използването му;

8. На стрелки (вагоноизхвъргачки), чиито релсови токови вериги са с нарушена шунтова чувствителност - за извършване на маневра;

9. Прекъсване на влаковата радиовръзка с локомотив, извършващ маневра;

10. На телефонна диспечерска връзка с гара на самостоятелно управление или на резервно местно управление; в този случай съседните гари се предават на резервно местно управление;

11. На маршрутно-релейни и маршрутно-компютърни централизации, изискващи ползване на пломбируем бутон (контролируема команда);

12. Невъзможност да се нарежда маршрут;

13. При липса на двустранна връзка между влаковия диспечер и маневриста при извършване на маневра.

(2) При промяна в режима на управление от централно диспечерско управление на резервно местно управление в дневника за диспечерски заповеди се записват причините за преминаване на резервно местно управление.

Чл. 225. (1) При повреда на едно от главните работни места управлението на гарите от подучастъка на влаковия диспечер се поема от помощното работно място и изправното главно работно място, като преразпределението се извършва по указание на влаковия диспечер на главното работно място и се регистрира от контролния компютър (контролното печатащо устройство).

(2) Когато настъпи повреда на две или на три работни места, по разпореждане на влаковия диспечер на главното работно място определена част или всички гари се предават на резервно местно управление.

(3) При повреда, водеща до невъзможност да се въвежда номерът на влака и движението му не се проследява чрез него, влаковият диспечер на главното работно място го отразява върху разпечатката на влакографа.

Чл. 226. (1) След отстраняване на повреди в комплектите (в централното диспечерско управление или в гарите) за обвръзка на диспечерската централизация с ОТ на експлоатационния пункт и свързващите ги кабели, задължително се проверява съответствието на информацията в централния диспечерски пост с информацията на пулта, видеодисплея на маршрутно-релейната (маршрутно-компютърната) централизация в експлоатационния пункт. Проверката се извършва съвместно от влаковия диспечер, диспечерът от ПСТЕ на ЦП на ДЦ, дежурния ръководител движение и механика по осигурителната техника от гарата, като се прави бележка за това в книгата за осигурителната техника на ЦП на ДЦ, образец VII-51.

(2) Проверката се извършва в следния ред:

1. Дежурният ръководител движение в присъствието на механика се свързва с влаковия диспечер и му докладва за моментното състояние на обектите в гарата, според показанията на пулта на маршрутно-релейната централизация (видеодисплея на маршрутно-компютърната централизация); влаковият диспечер проверява дали индикациите в централния диспечерски пост (на светосхемното табло или видеодисплея) съответстват на това, което му докладва дежурният ръководител движение;

2. По съгласуване с диспечера от ПСТЕ на ЦП на ДЦ и в негово присъствие, влаковият диспечер изисква от дежурния ръководител движение да обръща стрелки или да променя показанията на сигнали, информацията, за които би могла да се промени от извършените работи; след всяка промяна в положението или състоянието на тези обекти, дежурният ръководител докладва на влаковия диспечер за новото състояние, а последният проверява, дали промяната се е отразила по съответния начин, на светосхемното табло и видеодисплея;

3. Процедурата по т. 2 се повтаря, докато участващите в проверката се убедят в съответствието на информацията, получавана в централния диспечерски пост, с тази на пулта на маршрутно-релейната централизация (видеодисплея на маршрутно-компютърната централизация).

ДЯЛ ПЕТИ
АВТОМАТИЧНИ ПРЕЛЕЗНИ УСТРОЙСТВА

Глава двадесет и първа
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 227. Автоматичните прелезни устройства представляват автоматични прелезни сигнализации и автоматични бариери, които осигуряват:

1. Сигнализиране към пътните превозни средства за предстоящо преминаване на подвижен железопътен състав през прелеза;

2. Подаване на информация към машиниста за задействане на автоматичното прелезно устройство;

3. Подаване на информация за състоянието и действието на автоматичното прелезно устройство към дежурния ръководител движение в една от съседните гари или при прелезопазача, чрез табло за далечна информация.

4. Сигнализиране на пътните превозни средства за изправно автоматично прелезно устройство и отсъствие на железопътно возило в зоната на известяване, при наличие на бяла мигаща светлина на шосейния светофар.

Чл. 228. (1) Прелезите, съоръжени с автоматични прелезни устройства, трябва да се ограждат от страна на железния път със светофори.

(2) В зависимост от местоположението си и съоръжеността на участъка автоматичните прелезни устройства се ограждат със светофори, както следва, за:

1. Участък с автоматична блокировка с проходни светофори - с проходни и прелезни светофори;

2. Район на гара - с входни, изходни и маневрени светофори;

3. Участъци с полуавтоматична блокировка, автоматична блокировка без проходни светофори, автоматична блокировка с блок-пост, които не са оборудвани с междугарова блокировка участъци - с предпрелезни светофори;

4. Железопътни линии трета категория - с предпрелезни, маневрени или заградителни светофори.

(3) Прелезите в участък с автоматична блокировка с проходни светофори включени в диспечерска централизация, в който се налага премахването на блок – участъците се ограждат с предпрелезни светофори.

(4) В участъци с диспечерска централизация се допуска действието на автоматичното прелезно устройство да е в зависимост само от движението на влака.

(5) Показанията на ограждащите светофори трябва да са в зависимост от действителното състояние на автоматичните прелезни устройства. При нормално положение, когато няма влак, предпрелезният светофор не свети. След задействане на устройството и охраняване на прелеза, предпрелезният светофор започва да свети с мигаща лунно бяла светлина.

(6) Когато прелез, съоръжен с автоматично прелезно устройство, се намира между предупредителния и входния светофор на гара, предпрелезният светофор, попадащ зад входния сигнал, не се монтира. В този случай автоматичното прелезно устройство се обвързва с гаровата централизация, като разрешаващите показания на изходните сигнали се подават само след задействането на автоматичното прелезно устройство.

(7) От страната на пътя прелезните устройства трябва да се съоръжават с шосейни светофари, звукова сигнализация, с или без бариери:

1. При незадействано устройство прелезните шосейни светофари не светят, звуковата сигнализация не работи, бариерните греди са във вертикално положение; устройството се включва при задействане на датчика от първата колоос на железопътно возило, при което прелезните шосейни светофари започват да светят с червена мигаща светлина и се задейства звуковата сигнализация; при автоматична бариера най-малко 6 секунди след задействането на светлинната и звуковата сигнализация започва спускането на бариерните греди;

2. След като гредите заемат хоризонтално положение, се прекратява подаването на звуковите сигнали; от 3 до 5 секунди след преминаване на последната колоос на железопътното возилото през прелеза започва вдигането на бариерните греди, когато не предстои преминаване на друго возило по същия или друг железен път;

3. Допуска се светофарите да имат и трета секция, работеща с бяла мигаща светлина, което е указание за водачите на пътни превозни средства, че прелезното устройство е изправно и към прелеза не приближава влак.

Чл. 229. (1) Действието на автоматичното прелезно устройство се следи по показанията на таблото за далечна информация. Таблото е монтирано в една от съседните гари или при прелезопазача. На всяко табло за далечна информация има бутон за далечно отваряне на прелеза, пломбируем, с брояч.

(2) На таблото за далечна информация или на светосхемното табло трябва да има надпис за километричното местоположение на прелеза.

Чл. 230. Бутонът за далечно отваряне трябва да се използва, когато след пристигане на влака цял в гарата прелезът не се е отворил или когато автоматичното прелезно устройство се е задействало, без да е преминало возило.

Чл. 231. (1) За прелезите между предупредителен и входен сигнал на гарата при дежурния ръководител движение има "изолиращ бутон на прелезното

устройство" - пломбируем, с брояч. Този бутон се използва при повреда на прелезното устройство, за да не се налага промяна на способа за осигуряване движението на влаковете в междугарието и същите да се изпращат с редовни изходни сигнали.

(2) Преди да изпрати влака в междугарието, дежурният ръководител движение връчва на влаковия персонал писмена заповед образец II-А, определен в Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на генералния директор на НК “ЖИ”, за преминаване на влака през прелеза след няколкократно подаване на звуков сигнал "Внимание" и със скорост до 25 км/час с готовност за спиране при видимо препятствие на прелеза. При тези прелези таблото за далечна информация се монтира задължително в гарата, с която се обвързва автоматичното прелезно устройство.

Чл. 232. (1) Бутонът за далечно отваряне се ползва и в случаите, когато работен влак ще работи в зоната на задействане на автоматичното прелезно устройство. Преди да се изпрати такъв влак, се задейства бутонът за далечно отваряне, с който се изключва действието на автоматичното прелезно устройство. Когато устройството се намира между предупредителния и входния светофор, след задействане на бутона за далечно отваряне дежурният ръководител движение задейства и изолиращия бутон на прелезното устройство. Влакът се изпраща с редовно отворен изходен светофор. Когато влакът ще премине през прелеза, в заповедта образец II-А се записва предписание работният влак да премине през прелеза със скорост до 25 км/час с няколкократно подаване на сигнал "Внимание" и готовност за спиране при видимо препятствие на прелеза.

(2) При двойни железопътни линии, когато се налага използването на бутон за далечно отваряне във връзка с изпращане на работен влак по единия текущ път, движещите се по другия текущ път влакове се ръководят от показанията на предпрелезните светофори.

(3) При двойна железопътна линия с автоматично прелезно устройство между предупредителен и входен светофор в участък с полуавтоматична блокировка или автоматична блокировка без проходни сигнали с броячи на оси, когато за изпращане на работен влак се използва бутон за далечно отваряне, за изпращане на влак по другия текущ път в зависимост от това, къде се намира бутонът, се постъпва, както следва:

1. Когато бутонът за далечно отваряне е в гарата на изпращане, дежурният ръководител движение, преди да даде изход за влак, освобождава бутона (възстановява нормалната работа на автоматичното прелезно устройство); влакът заминава от гарата с редовен изходен сигнал;

2. Когато бутонът за далечно отваряне е при дежурния ръководител движение в гарата на приемане, дежурният ръководител движение, преди да даде съгласие за приемане на влак, освобождава бутона (възстановява нормалната работа на автоматичното прелезно устройство);

3. Когато бутонът за далечно отваряне е при прелезопазача, той след разпореждане на дежурния ръководител движение, който има да изпраща влак, освобождава бутона за далечно отваряне. Разпореждането на дежурния ръководител движение се записва в дневник образец II-76, определен в Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на

генералния директор на НК “ЖИ”; след освобождаването на бутона дежурният прелезопазач следи за нормалната работа на автоматичното прелезно устройство.

Чл. 233. (1) В участък с автоматична блокировка с проходни сигнали прелезите с бариери, когато се охраняват от прелезопазач, който следи за правилната работа на устройствата, се оборудват с командна кутия за аварийно управление. Прелезните светофори се задействат (затварят) посредством бутон от прелезопазача, щом на прелеза заседне пътно превозно средство или се появи препятствие за безопасно преминаване на влака, независимо от това дали идва влак или не.

(2) Командната кутия за аварийно управление на автоматичната бариера трябва да се монтира на място, удобно за манипулиране и с видимост към пътя и железопътната линия.

Чл. 234. За всяко автоматично прелезно устройство трябва да се изготвя инструкция за работа въз основа на описание на начина за експлоатация, представено от разработващата организация, проектанта или инвеститора. Инструкцията трябва да бъде съобразена с конкретните условия и с постановките на нормативните актове по безопасността на движението.

Глава двадесет и втора
ПРЕЛЕЗНИ УСТРОЙСТВА В РАЙОН НА ГАРА

Чл. 235. Прелезите в района на гара трябва да се съоръжават с електрическа бариера, като се спазват следните условия:

1. Между електрическата бариера и устройствата на осигурителната техника в гарата е осъществена такава зависимост, че входен, изходен, маневрен или поканителен сигнал се отваря, когато бариерните греди са налице, заели са хоризонтално положение и на всеки шосеен светофар свети минимум една червена мигаща светлина;

2. След отваряне на разрешителното показание на светофора се изключва възможността за отваряне на прелеза;

3. Бариерните греди автоматично се вдигат след освобождаване зоната на прелеза от последната колоос на влака;

4. На пулта, светосхемното табло или видеодисплея при дежурния ръководител движение се подава непрекъснато светлинна индикация за състоянието на електрическата бариера.

Чл. 236. В експлоатационни пунктове, съоръжени с маршрутно-релейна централизация (маршрутно-компютърна централизация), електрическите бариери се задействат с нареждането на маршрута, а при приемане (изпращане) с поканителен сигнал - с бутон, намиращ се на пулта при дежурния ръководител движение.

Чл. 237. В експлоатационни пунктове, съоръжени с всички останали системи на осигурителната техника, електрическите бариери се задействат посредством бутон, намиращ се при дежурния ръководител движение.

Чл. 238. (1) При дежурния ръководител движение се монтира изолиращ бутон на прелезното устройство (пломбируем с брояч), който се използва при повреда на електрическата бариера, за да се запази способът за осигуряване на

движението на влаковете със съседните гари и влаковете и маневрите да се движат с редовни сигнали. Дежурният ръководител движение разпорежда на постовия стрелочник да охрани прелеза и постави в дясната половина на пътното платно преносимия пътен знак В1. След като стрелочникът охрани прелеза, докладва за това на дежурния ръководител движение с телефонограма и той използва бутон ИБПУ.

(2) Изолиращия бутон на прелезното устройство остава разпломбиран по време на повредата, като всяко задействане позволява еднократно отваряне на сигнал.

Чл. 239. (1) В постовите кабини има бутон за спускане и вдигане на бариерите при извършване на местна маневра, а там, където няма в близост стрелкови пост, в непосредствена близост до прелеза се монтира колонка със същите бутони и се осигурява телефонна връзка с дежурния ръководител движение.

(2) Когато, има зависимост, при която маневреното положение (общо или частично) се възприема само след като бариерните греди заемат хоризонтално положение, в поста или непосредствено до колонката за местна маневра, се монтира допълнително командна колонка за местно управление на бариерите (прелеза) от постовия стрелочник.

Чл. 240. При възникване на ситуация на прелеза, при която е застрашена сигурността на движението на влаковете и маневрата, стрелочникът е длъжен да задейства пломбирания бутон "Закриване сигнал" без предварително разрешение на дежурния ръководител движение.

Чл. 241. Когато, прелез с прелезопазач има възможност за аварийно отваряне (задържане) на бариерните греди в процес на спускане, при опасност от удар на гредата от моторно превозно средство, прелезопазача задейства бутон "Аварийно отваряне" (непломбируем) на командната колонка за местно управление, с което гредите се вдигат (задържат) и след отпускането на бутона започват да се спускат.

Чл. 242. В гари, съоръжени с маршрутно-релейна централизация с маршрутизирани маневри, при дежурния ръководител движение се монтират бутони за спомагателен (авариен) режим на работа, който дава възможност със следните манипулации да се отваря и затваря прелезът от дежурния ръководител движение в следните случаи:

1. Прелезът не се затваря при нареждане на маршрут - със задействане на бутона за далечно затваряне прелезът се затваря; след отключването на маршрута и връщане в основно положение на бутона за далечно затваряне, прелезът се отваря;

2. Прелезът не се отваря автоматично след отключването на маршрута - с разрешение на влаковия диспечер дежурният ръководител движение разпломбира бутона за далечно отваряне (с брояч) и го задейства; бариерните греди се вдигат и остават така, докато бутонът е задействан;

Чл. 243. В гарите, чиито прелези са съоръжени с ръчно управляеми бариери, зависимостта със системите на осигурителната техника трябва да се осъществява чрез електрическа брава (колонка).

ДЯЛ ШЕСТИ

АВТОМАТИЧНА ЛОКОМОТИВНА СИГНАЛИЗАЦИЯ

Чл. 244. (1) Автоматичната локомотивна сигнализация е техническо средство, представляващо набор от функции и тяхното осъществяване, което осигурява безопасно и предвидимо движение на влак.

(2) Автоматичната локомотивна сигнализация не освобождава локомотивния машинист от задължението да следи сигналите разположени до железопътната линия. При несъответствие на сигналите разположени до железопътната линия и информацията на автоматичната локомотивна сигнализация, локомотивния машинист изпълнява показанията на сигналите.

(3) Локомотивите и мотрисните влакове, движещи се в участъци, съоръжени с автоматичната локомотивна сигнализация, трябва да се съоръжават с локомотивна сигнализация.

Чл. 245. Автоматичната локомотивна сигнализация осигурява:

1. Предаване информация на машиниста за допустимата скорост на движение;
2. Обработка на информация в локомотива и подаване индикация към локомотивния машинист за съответстващите скорости на сигнала, към който се движи локомотивът;
3. Подаване на светлинни и звукови сигнали при превишаване на допустими скорости на движение и команда на спирачката за служебно или екстремно спиране при нарушаване на условията по безопасност;
4. Недопускане преминаване на затворен сигнал без спиране;
5. Максимална разрешена скорост при маневра – 40 км/ч;
6. Максимална разрешена скорост от 40 км/ч, когато локомотивния машинист няма информация от автоматичната локомотивна сигнализация в участъка, в който се движи влака;
7. Максимална разрешена скорост от 160 км/ч, в участъци необорудвани с автоматичната локомотивна сигнализация или такива в процес на изграждане;
8. Скорост на подхода към сигнал със забранително показание – 40 км/ч или скорост определена за конкретния сигнал;
9. Защита срещу самопридвижване;
10. Максимална разрешена скорост за преминаване на сигнал със забранително показание – 25 км/ч;
11. Недопускане подмяна на идентификационния номер на локомотивния машинист по време на движение;
12. Контролирано придвижване в обратна посока;
13. Регистриране на събитията;

Чл. 246. Автоматичната локомотивна сигнализация трябва да осигурява следните функции:

1. Стартови тестове;
2. Контролиране на съответствието на данните от пътя;
3. Контролиране на скоростта и местоположението на влака:
4. Задействане на команди за спиране и защита при нежелани придвижвания на влака;
5. Контрол при промяна на нивото на оборудване на системата;
6. Спира возилото при изчерпване на разрешението за движение;

7. Преминаване в други режими на работа при изчерпване на разрешението за движение;

8. Контрол на неизправностите;

Чл. 247. С инструкцията за “Техническо обслужване, експлоатация и опазване на пътното оборудване” по чл. 109, ал 3 на **Наредба № 58** се определя и реда за регистриране на събитията и съхранение на информацията от регистриращите устройства.

ДЯЛ СЕДМИ
ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА НА СТРЕЛКИ В МЕЖДУГАРИЕ

Глава двадесет и трета
ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

Чл. 248. Стрелките, отклоняващи за железопътни линии трета категория или други отклонения на междугарие, са стрелки на междугарие.

Чл. 249. Стрелките на междугарие трябва да се охраняват с "есови" съединения и предпазни глухи коловози с дължина не по-малка от петдесет метра или с вагоноизхвъргачки.

Чл. 250. Между системите за осигуряване безопасното движение на влаковете в междугарието и положението на стрелките и вагоноизхвъргачките трябва да се осъществява зависимост.

Чл. 251. Стрелките и вагоноизхвъргачките на междугарие са с ръчно или автоматично обръщане.

Чл. 252. Основното положение на стрелките на междугарие е за текущия път; на стрелката, отклоняваща за предпазния коловоз - към предпазния коловоз; на вагоноизхвъргачката - затворена.

Глава двадесет и четвърта
СТРЕЛКИ НА МЕЖДУГАРИЕ В УЧАСТЪК С АВТОМАТИЧНА БЛОКИРОВКА С ПРОХОДНИ СВЕТОФОРИ

Чл. 253. (1) Стрелки на междугарие в участък с автоматична блокировка са съоръжени с устройства, позволяващи контрол на положението на стрелката.

(2) Влизането и излизането от отклонението се извършват с разрешаване на маневрено положение от една от съседните гари.

Чл. 254. Маневреният състав, който ще влезе в отклонението, се изпраща от гарата с разрешаващо показание на изходния сигнал.

Чл. 255. (1) Стрелката на междугарие в участък с автоматична блокировка с проходни сигнали трябва да се обвързва така, че отварянето на най-близкия проходен или изходен сигнал пред нея е възможно само при основно и заключено положение на стрелката. Обръщането на стрелката е възможно само при условие че проходните (изходните) сигнали, ограждащи стрелката, са затворени.

(2) Когато железопътната линия трета категория позволява възстановяване на движението на влаковете в междугарието, докато влакът работи в нея,

излизането му на текущия път се допуска само при разрешено маневрено положение.

Глава двадесет и пета

СТРЕЛКИ НА МЕЖДУГАРИЕ В УЧАСТЪК С АВТОМАТИЧНА БЛОКИРОВКА БЕЗ ПРОХОДНИ СВЕТОФОРИ, С БРОЯЧИ НА ОСИ

Чл. 256. (1) Когато в участък с автоматична блокировка без проходни светофори, с броячи на оси, има стрелки на междугарие, стрелката се оборудва с броячни точки.

(2) Отварянето на изходните светофори е възможно при основно и заключено положение на тази стрелка.

Глава двадесет и шеста

СТРЕЛКИ НА МЕЖДУГАРИЕ В УЧАСТЪК С ПОЛУАВТОМАТИЧНА БЛОКИРОВКА

Чл. 257. Стрелките на междугарие в участък с полуавтоматична блокировка се обвързват с ключ-жезъл за работен влак на междугарие.

Чл. 258. Отварянето на изходните светофори на двете съседни гари за това междугарие е възможно при основно и заключено положение на тези стрелки и ключ-жезълът е поставен на съответното място в гаровата осигурителна техника.

Чл. 259. Когато коловозното развитие на отклонението позволява влакът да работи в него, възстановяване движението на влаковете в междугарието се извършва, при условие че стрелката на текущия път е съоръжена с апаратура, позволяваща нормализиране на полуавтоматичната блокировка след прибиране на влака в отклонението и след привеждане на стрелката и вагоноизхвъргачката в основно положение.

Чл. 260. Излизането на влака от отклонението е възможно след получаване на съгласие чрез полуавтоматична блокировка от една от съседните гари.

Глава двадесет и седма

СТРЕЛКИ НА МЕЖДУГАРИЕ В УЧАСТЪК, НЕСЪОРЪЖЕН С БЛОКИРОВКА

Чл. 261. (1) При стрелки на междугарие, несъоръжено с блокировка, няма зависимост с изходните светофори на двете съседни гари за това междугарие (когато има такива светофори).

(2) Стрелката и вагоноизхвъргачката трябва да са заключени в основно положение, като ключовете се съхраняват в една от съседните гари.

ДЯЛ ОСМИ
ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ В НК „ЖИ”

Глава двадесет и осма

СЪОРЪЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ЗА ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ И ПРОВОДНИ ЛИНИИ

Чл. 262. Телекомуникациите в НК “ЖИ” се осъществяват чрез проводни и радио връзки.

Чл. 263. (1) Кабелните линии се полагат в зоната на отчуждение на железопътната инфраструктура на дълбочина, най-малко 900 mm под земната повърхност. Оптични кабели на железопътната инфраструктура могат да се монтират и по стълбовете на контактната мрежа.

(2) Кабелните линии, пресичащи железопътните линии, са защитени с тръба или канална мрежа, като горната им повърхност е на дълбочина най-малко 1700 mm от глава на релса.

(3) В междугарието кабелните линии (без оптическите) трябва да имат изводи от междугаровите аварийни вериги на специални колонки, на разстояние най–малко 1700 м., включително на външната стена на кантоните, кабините или шкафовете при сигналните точки на АБ и АПУ.

(4) При ново строителство всички кабелни линии, които се полагат в зоната на банкета и излизанията им на нивото му, отстоят на не по-малко от 2250 mm от оста на железния път.

(5) Всички проекти за пресичане на кабелни линии, стопанисвани от НК "ЖИ", се съгласуват с отдел "Поддържане и ремонт на железен път и съоръжения" (ПРЖПС) и отдел „Енергетика” на НК "ЖИ".

Чл. 264. (1) Проводните линии и телекомуникационните съоръжения и устройства се осигуряват срещу индуктирани смущаващи влияния.

(2) Допустимите стойности на индуктираните напрежения в проводните линии, по които работят устройства на ОТ и телекомуникациите, се определят в съответствие с техническите изисквания за конкретните съоръжения и устройства.

Чл. 265. При повреда на линиите най-напред се възстановяват междугаровата, прелезната, диспечерската и стрелочната връзка, а след това - и останалите връзки.

Глава двадесет и девета
ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

Чл. 266. Във всяка гара при дежурния ръководител движение има съоръжения и устройства за телекомуникации, които осигуряват редовни, бързи и надеждни връзки за оперативно управление на движението на влаковете, маневрената дейност и технологичните процеси в гарата.

Чл. 267. На работното място на дежурния ръководител движение се монтира панел за управление на гаровата телекомуникационна апаратура. Чрез бутони или ключове се комутират оперативните телефонни вериги, а чрез индикатори се дава информация за състоянието на линейните комплекти.

Чл. 268. (1) Комуникациите между длъжностните лица изпълняващи дейности по техническата експлоатация и безопасността на превозите по железопътната инфраструктура на НК „ЖИ” се осъществяват чрез телефонни, телексни и радиовръзки.

(2) В НК „ЖИ” се използват следните телекомуникационни връзки:

1. Общи служебни телефонни и телексни:

а) международни - свързват телефонните абонатите на НК “ЖИ” с абонати от другите железопътни администрации;

б) далечни телефонни - свързват отделните абонати на НК “ЖИ” чрез автоматични телефони;

в) местни телефонни - свързват абонатите на автоматична телефонна централа на територията на определен железопътен възел;

г) индукторни телефонни - свързват чрез номератор и абонатите в определен участък (всички абонати са свързани паралелно);

д) конферентни (селекторни) - осъществяват едновременна връзка на голям брой абонати от железопътната мрежа за провеждане на конферентен разговор (селекторно съвещание);

е) телексни - служат за документирано предаване на служебна информация между определените пунктове в телеграфната мрежа на НК “ЖИ”.

2. Участъкови, междугарови и гарови телефонни връзки:

а) влакови-диспечерски - свързват влаковия диспечер с дежурните работници по движението в гарите от участъка му;

б) енергодиспечерски - свързват енергодиспечера с дежурни длъжностни лица в гарите, подстанциите, аварийните пунктове, основните и допълнителните секционни постове в електрифицираните участъци;

в) електротехническа диспечерска - свързва диспечера от предприятията поддържащи осигурителната техника с механиците от гарите в района им;

г) междугарови - свързват дежурните ръководители движение между две съседни гари за осигуряване движението на влаковете;

д) аварийни междугарови - свързват дежурните ръководители на две съседни гари с междугарието; телефон или контакт за телефон има през всеки 1000 - 1700 m;

е) прелезни - свързват прелезопазачите на прелезите със съседните гари;

ж) стрелочна телефонна - осъществява връзка между дежурния ръководител движение и стрелочниците от стрелковите постове и прелезопазачниците и между стрелковите постове;

Чл. 269. (1) Забранява се ползването на влаковите, диспечерските, междугаровите, стрелочните и прелезните телефонни връзки за разговори по въпроси, несвързани с движението на влаковете и маневрената работа.

(2) Забранява се включването на други телефони към междугаровата и прелезната връзка.

(3) Към стрелочната телефонна връзка могат да се включват само прелезите, намиращи се в района на гарата.

Чл. 270. (1) В участъците с диспечерска централизация, аварийната междугарова връзка има възможност да се превключва към диспечерската връзка.

(2) Допуска се временно включване във влаковата диспечерска връзка от междугарието на портативен телефон на локомотивни машинисти, старши кондуктори, маневристи, ръководители на ремонти на железния път, ръководители на производствени групи от поддържането на железния път,

кантонери и на електромеханици, когато е застрашена безопасността на движението на влаковете.

Чл. 271. При прекъсване на междугаровите телефонни връзки осигуряване движението на влаковете може да се извърши и чрез радио връзки, GSM, и други връзки отразени в технологията на експлоатационния пункт.

Глава тридесета

ВЛАКОВИ ДИСПЕЧЕРСКИ РАДИОВРЪЗКИ

Чл. 272. (1) Системата за влакови диспечерски радиовръзки служи за пряко предаване и приемане на служебни съобщения и разпореждания, отнасящи се до движението на влаковете и возилата в железопътните участъци.

(2) Използването на системата за влакови диспечерски радиовръзки става съгласно „Инструкция за влакови диспечерски радиовръзки в НК „ЖИ".

Чл. 273. Основното предназначение на системата за влакови диспечерски радиовръзки е да осигури бързо предаване и приемане на съобщения чрез пряк разговор или чрез кодирани телеграми за точна координация в изпълнението на графика за движение на влаковете и за предотвратяване на аварийни ситуации и произшествия.

Чл. 274. Системата за влакови диспечерски радиовръзки позволява свързването на:

1. Влаков диспечер и возило в целия диспечерски кръг;
2. Дежурен ръководител движение и возило, намиращо се в гарата или прилежащите междугария;
3. Локомотивните машинисти на два влака, движещи се в обхвата на радио покритие от една стационарна радиостанция;
4. Локомотивния машинист с абонат от телефонната железопътна мрежа, чрез влаковия диспечер.

Чл. 275. Със системата на влакови диспечерски радиовръзки работят влакови диспечери, дежурните ръководители движение, машинисти, деломайстори, електромеханиците по радиовръзки, които са положили изпит, придобили са право за работа с влакови диспечерски радиовръзки и са на дежурство. Системата може да се ползва и от длъжностни лица, при изпълнение на служебните си задължения, съгласно списък, утвърден от Генерален директор на НК „ЖИ".

Чл. 276. Длъжностните лица, ползващи системата за влакови диспечерски радиовръзки, нямат право да подават, приемат и изпълняват разпореждания, противоречащи на нормативните документи по осигуряване движението на влаковете.

Чл. 277. Системата за влакови диспечерски радиовръзки представлява комплекс от:

1. Стационарно оборудване, към което са включени периферните устройства на влаковия диспечер, дежурните ръководители движение в гарите и деломайсторите в локомотивните депа;
2. Мобилно бордово оборудване на тягов подвижен железопътен състав;

Чл. 278. При експлоатационните работници има пулт за радиовръзка, с индикация за наличие на радио покритие и за предаване и приемане на кодирани телеграми.

Чл. 279. В случай на повреда в оборудването на влаковите диспечерски радиовръзки дежурният работник вписва часа и характера на повредата в книгата за състоянието на радиовръзките, образец VII-53, и уведомява дежурния диспечер в ПСТЕ, а локомотивният машинист прави вписване в бордовия дневник на локомотива и уведомява дежурния ръководител движение в първата гара, в която спира по разписание.

Чл. 280. Влаковият диспечер ползва системата за влакови диспечерски радиовръзки, като манипулира с диспечерския пулт за управление и може да осъществява следните видове връзки:

1. Общо повикване - влаковият диспечер прави гласови съобщения към всички локомотивни машинисти, намиращи се в диспечерския участък;

2. Селективно повикване - за предаване на команди на точно определен локомотив (влак) и провеждане на радиотелефонен разговор, без да се ангажира вниманието на другите локомотивни машинисти в участъка;

3. Приемане на общо и селективно повикване от локомотив;

4. Предаване и приемане на кодирани телеграми;

5. Връзка с абонат от телефонната железопътна мрежа.

Чл. 281. Дежурните ръководители движение в гарите ползват системата за влакови диспечерски радиовръзки, като манипулират с пулта за управление и могат да осъществяват следните видове връзки:

1. Групово повикване на всички локомотиви, намиращи се в зоната на стационарната радиостанция;

2. Аварийно групово повикване на всички локомотиви, намиращи се в зоната на стационарната радиостанция;

3. Приемане на групово и аварийно повикване от локомотивна радиостанция и превръщането му в селективен разговор;

4. Селективно повикване на определен локомотив, когато гарата е оборудвана с пулт с разширени възможности.

Чл. 282. Локомотивните машинисти ползват системата за влакови диспечерски радиовръзки, като манипулират с пулта на бордовата радиостанция и могат да осъществяват следните видове връзки:

1. Открито повикване към влаковия диспечер или дежурния ръководител движение;

2. Предаване на кодирано съобщение към влаковия диспечер;

3. Излъчване на аварийно повикване;

4. Връзка с друг локомотив в района на една стационарна радиостанция;

5. Връзка с деломайстор в района на депо;

6. Връзка чрез влаковия диспечер с абонат от телефонната железопътна мрежа.

Чл. 283. След прикачване на локомотива за обслужване на влак локомотивният машинист е длъжен да настрои локомотивната радиостанция на съответния за участъка канал, указан в книжка - разписание, да въведе от пулта номера на влака и инициалите за индентификация на локомотива.

Чл. 284. (1) Разговорите на влаковите диспечери и енергодиспечерите се провеждат по диспечерски или влакови диспечерски телекомуникационни връзки и се записват на звукозаписни устройства.

(2) Записват се на звукозаписни устройства и разговорите на диспечерите, проведени по телефоните от автоматичната телефонна централа и чрез влакови диспечерски радиовръзки.

(3) Записите от звукозаписни устройства се съхраняват най-малко 10 денонощия.

(4) При допуснато железопътно произшествие записите се прослушват от комисията, която извършва разследването. Не се разрешава изнасяне на носителите извън помещението на записващото устройство. Когато се налага ползване на записаните разговори, те се прехвърлят на друг носител, който се предоставя на съответната комисия за разследване на произшествието.

Глава тридесет и първа

ГАРОВИ МАНЕВРЕНИ РАДИОВРЪЗКИ

Чл. 285. Радиотелефоните за гарови маневрени радиовръзки служат за подобряване на организацията при извършване на маневрената дейност в гарите, както и за предотвратяване на произшествия и злополуки.

Чл. 286. При маневрената дейност радиотелефоните се използват за подаване на информация и съобщения от помощен характер, а всички придвижвания на маневрата се осъществяват по показанията на маневрените светофори и по даваните от ръководителя на маневрата ръчни и звукови сигнали.

Чл. 287. Всяка маневра трябва да работи на самостоятелен канал, определен със заповед от отдел СТЕ при НК “ЖИ”.

Чл. 288. За работа с радиотелефони е задължително да са изпълнени следните условия:

1. На радио канала на маневрата да работят постоянно най-малко три радиотелефона - в маневрения локомотив, при маневриста и при дежурния ръководител движение (гаров диспечер или оператор на гърбична автоматична централизация);

2. Всяка маневра в железопътна гара или железопътен възел да има определен самостоятелен радио канал;

3. Всички участници в маневрената дейност са обучени и изпитани за работа с радиотелефон по ред, определен от работодателя.

Чл. 289. Радиотелефоните при дежурния ръководител движение и маневрените локомотиви са станционарен тип. Маневристът (началникът на влака) ползва преносим радиотелефон.

Чл. 290. Начинът на ползване на радиотелефоните за маневрената дейност, отговорността и задълженията на длъжностните лица, работещи с тях, се определя с инструкция, приложена към технологията на съответният експлоатационен пункт.

Чл. 291. При приемане на радиосигнал от радиотелефон, когато няма разрешение за работа на този канал, ръководителят на маневрата незабавно

уведомява дежурния ръководител движение. Дежурният ръководител движение уведомява началника на гарата, а той от своя страна – транспортна полиция.

Чл. 292. При повреда на радиотелефоните дежурният ръководител движение прави вписване в книгата за състоянието на радиовръзките, образец VII-53 и уведомява дежурният диспечер в ПСТЕ.

Глава тридесет и втора
ВИСОКОГОВОРЯЩА ГАРОВА МАНЕВРЕНА ВРЪЗКА

Чл. 293. Високоговорящата гарова маневрена връзка служи за предаване и приемане на информация между дежурния ръководител движение и другите участници в маневрената дейност на гарата.

Чл. 294. (1) Високоговорящата гарова маневрена връзка е изградена от усилвателната уредба за обратно повикване, разговорни кутии при дежурния ръководител движение и кабините, разговорни колонки и високоговорители в маневрените райони.

(2) Разговорните колонки трябва да са номерирани по ред, определен от отдел СТЕ на НК „ЖИ”.

Чл. 295. Състоянието на високоговорящата гарова маневрена връзка се отразява в книгата за състоянието на радиовръзките, образец VII-53. За възникнали повреди се уведомява дежурният диспечер в ПСТЕ.

Глава тридесет и трета
ИНФОРМАЦИОННА УРЕДБА ЗА ПЪТНИЦИТЕ

Чл. 296. (1) Информационната уредба за пътниците служи за даване на информация за пристигащите и заминаващите влакове в и от гарата.

(2) Чрез информационната уредба се озвучават чакалните на гарите и перони.

(3) Състоянието на информационната уредба се отразява в книгата за състоянието на радиовръзките, образец VII-53, а за възникнали повреди се уведомява дежурният диспечер в ПСТЕ.

ЧАСТ ЧЕТВЪРТА
СИСТЕМИ ЗА ЕЛЕКТРОСНАБДЯВАНЕ НА НК “ЖИ”

ДЯЛ ПЪРВИ
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 297. (1) Системите за електроснабдяване в НК “ЖИ”, трябва да осигуряват непрекъснато захранване на електрифицираните участъци за движението на влаковете по график с установените тягови норми и скорости, както и захранването на всички останали консуматори.

Чл. 298. Електрозахранването на юридически и физически лица от електрическите съоръжения и мрежи, стопанисвани от НК "ЖИ", се извършва в съответствие с действащите нормативни актове.

Чл. 299. (1) Системите за електроснабдяване на железопътни линии на НК “ЖИ” се проектират и изграждат с оглед осигуряване максимална надеждност, гъвкавост и резерв на инсталираните мощности.

(2) Контактната мрежа се секционира в гари, междугария и между отделните подстанции по схеми, одобрени от отдел "Енергетика" при НК "ЖИ".

(3) Копие от схемите за секциониране на отделните гари се прилага към технологията по чл. 60, ал. 1 на **Наредба № 58**, за организацията и редът за ползване на техническите средства, на съответния експлоатационен пункт.

Чл. 300. (1) Таблата за дистанционно командване на разединителите в гарите се монтират в помещението на дежурния ръководител движение, който носи отговорност за тяхното стопанисване. Ключовете за таблата и за разединителите с ръчно задвижване в района на гарата се съхраняват от дежурния ръководител движение, а за външни на НК „ЖИ” предприятия и организации при дежурния по експлоатация на съоръженията.

(2) Заключването на задвижването на разединителите при неутралните вставки, при условие, че не са с дистанционно командване, се изпълнява с еднаква секретност.

Чл. 301. Всички възли от контактната мрежа се разполагат и поддържат така, че да осигуряват безпрепятствено преминаване на подвижен железопътен състав, нормално токоснемане, необходимите изолационни разстояния и габарити.

Чл. 302. При нова електрификация или реконструкция на съществуващата контактна мрежа тя се компенсира със самозадържащи се компенсиращи устройства.

Чл. 303. Променена със заповед № 1269/21.06.2016г. на Ген. директор на ДП”НКЖИ”. **(1)** Оперативните превключвания в тяговите подстанции, контактната мрежа, секционните постове, електропроводите на диспечерска централизация се извършват от длъжностни лица, притежаващи съответната квалификационна група за електробезопасност със заповед от дежурния енергодиспечер и под негово ръководство.

Променена със заповед № 1229/13.08.2012г. на Ген. директор на ДП”НКЖИ”. **(2)** Разединителите по контактната мрежа и електропроводите на диспечерската централизация се превключват от длъжностни лица заети с експлоатацията и поддръжката на контактната мрежа, а при възникнала необходимост и по указание на дежурния енергодиспечер и от други дежурни длъжностни лица (постови стрелочник, дежурен ръководител движение и началник гара) с необходимата квалификационна група по електробезопасност, съгласно изискванията на Наредба № 13 за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд в железопътния транспорт.

Променена със заповед № 1269/21.06.2016г. на Ген. директор на ДП”НКЖИ”. **(3)** Превключванията на разединители при деповски, екипировъчни, гаражни и други коловози се извършва от длъжностни лица, притежаващи съответната квалификационна група за електробезопасност без заповед на енергодиспечера, по разпореждане на дежурния по експлоатация на съоръженията от съответното поделение.

(4) За предотвратяване на аварии, катастрофи, опасност за живота на хора или загуба на имущество се допуска без заповед на енергодиспечера да се изключват съоръженията в подстанциите и разединителите с дистанционно

управление в гарите от дежурен ръководител движение, дежурен постови стрелочник или началник гара, след което незабавно уведомяват енергодиспечерът и изпълняват неговите указания.

Променена със заповед № 1269/21.06.2016г. на Ген. директор на ДП"НКЖИ". **(5)** Заповедите за оперативните превключвания на съоръженията се записват в оперативен дневник при енергодиспечера, а изпълняващият превключванията - съгласно изискванията на чл.466 от настоящите Правила.

Допълнена със заповед № 1229/13.08.2012г. на Ген. директор на ДП"НКЖИ". **(6)** Условията и редът, при които се осъществява дейността на оперативно диспечерското управление на електроенергийната система на ДП „НКЖИ", свързана с преноса и разпределението на електрическата енергия, се регламентират в инструкция одобрена от Генералния директор на ДП „НКЖИ".

Допълнена със заповед № 1229/13.08.2012г. на Ген. директор на ДП"НКЖИ". **(7)** Специфичните дейности, условията и редът за извършване на работи по контактната мрежа и захранващите електропроводи на диспечерската централизация в граничните участъци (междугария) между регионалните енергодиспечерски звена се регламентират в инструкция одобрена от Генералния директор на ДП „НКЖИ".

ДЯЛ ВТОРИ
СИСТЕМА ЗА ТЯГОВО ЕЛЕКТРОСНАБДЯВАНЕ

Глава тридесет и четвърта
ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

Чл. 304. (1) Съоръженията за тягово електроснабдяване са: тягови подстанции, секционни постове, основни и резервни захранващи станции, контактна мрежа и електропроводи за захранване на диспечерската централизация.

Променена със заповед № 1269/21.06.2016г. на Ген. директор на ДП"НКЖИ". **(2)** Разединителите по контактна мрежа, електропроводите на диспечерската централизация и секционните постове се превключват от длъжностни лица заети с експлоатацията и поддръжката на контактната мрежа и други дежурни длъжностни лица с необходимата квалификационна група за електробезопасност, съгласно изискванията на Книгата за превключване на разединителите по контактната мрежа и захранващи електропроводи на диспечерската централизация, образец XXI-01.

Чл. 305. Съоръженията за електроснабдяване в железопътната мрежа на НК "ЖИ" трябва да осигуряват непрекъснато захранване на електрифицираните участъци за движението на влаковете по график с установените тягови норми и скорости, както и захранването на всички останали консуматори.

Глава тридесет и пета
ТЯГОВИ ПОДСТАНЦИИ

Чл. 306. (1) Тяговите подстанции са предназначени да трансформират захранващото напрежение 110 kV в напрежение 27,5 kV, необходимо за захранване на контактната мрежа, респективно електрически подвижен

железопътен състав (електрически локомотиви и електрически мотрисни влакове). Тяговите подстанции се състоят от открита разпределителна уредба 110 kV, разпределителна уредба 27,5 kV и командна зала.

(2) Откритата разпределителна уредба 110 kV включва:

1. Две въводни полета - комутационна апаратура 110 kV, измервателни (токови и напреженови) трансформатори 110 kV, необходими за измерване на ел. енергия, консумирана от тяговите подстанции, и за защитата на тяговите трансформатори;

2. Тягови трансформатори (2 или 3 броя) с коефициент на трансформация 110/27,5 kV и мощност 6,667, 8,333 или 10,500 MVA.

(3) Разпределителната уредба 27,5 kV включва:

1. Две или три полета 27,5 kV за тяговите трансформатори;

2. Кондензаторна батерия;

3. Резервен извод;

4. Две или повече изводни полета за захранване на отделни участъци на контактната мрежа;

5. Поле за трансформатор за собствени нужди.

(4) Командната зала включва:

1. Командни табла за измерване, командване и сигнализация на отделните полета;

2. Релейни табла, на които са монтирани релейни защити на отделните полета, цифров указател за мястото на късо съединение по контактната мрежа;

3. Командни табла променлив и постоянен ток, акумулаторна батерия, осигуряващи основните оперативни напрежения за съоръженията в тяговите подстанции.

Глава тридесет и шеста
СЕКЦИОННИ ПОСТОВЕ

Чл. 307. Секционният пост се състои от: комутационна апаратура 27,5 kV (прекъсвачи и разединители или само от мощностни разединители), разположени между тяговите подстанции и служещи за връзка между тях и за захранване на част или цяла фидерна зона на дадена тягова подстанция от съседните й.

Глава тридесет и седма
ОСНОВНИ ЗАХРАНВАЩИ СТАНЦИИ И РЕЗЕРВНИ ЗАХРАНВАЩИ СТАНЦИИ

Чл. 308. (1) Основните захранващи станции служат за захранване на електропроводи 6 kV, 75 Hz за диспечерска централизация. В основните захранващи станции са монтирани въртящи се честотопреобразуватели 50/75 Hz, 380 V и съпътстваща апаратура и съоръжения за захранване на изводите 6 kV, 75 Hz.

(2) В резервните захранващи станции е разположена апаратура и съоръжения, аналогични на тези в основните захранващи станции и служат за

резервно захранване на електропроводите на диспечерската централизация 6 kV, 75 Hz при необходимост от изключване на основните захранващи станции.

(3) Контактната мрежа и електропроводите за захранване на диспечерската централизация са предназначени да осъществяват електроснабдяване на електрическия подвижен железопътен състав в електрифицираните железопътни участъци. Те са секционирани по тягови подстанции, изводи, секции, гари и междугария.

Глава тридесет и осма
ОПЕРАТИВНО ОБСЛУЖВАНЕ НА ЕЛЕКТРИЧЕСКИ УРЕДБИ (ТЯГОВИ ПОДСТАНЦИИ)

Чл. 309. (1) Оперативното обслужване на тяговите подстанции се осъществява от:

1. Дежурен персонал;
2. Оперативно-ремонтен персонал (в електрически уредби без дежурен персонал).

(2) Длъжностните лица, които обслужват електрически уредби и съоръжения и извършват или ръководят работи в тях, трябва да:

1. Имат необходимата техническа правоспособност;
2. Са ежегодно медицински освидетелствани съгласно изискванията на Наредба № 3 от 1987 г. за задължителните предварителни и периодични медицински прегледи на работниците (обн., ДВ, бр. 16 от 1987 г.; изм. и доп., бр. 65 от 1991 г., бр. 102 от 1994 г.);

Променена със заповед № 1269/21.06.2016г. на Ген. директор на ДП"НКЖИ" 3. Притежават минимум четвърта квалификационна група за електробезопасност;

4. Спазват и прилагат нормите за техническа безопасност, определени в "Правилник за безопасност и здраве при работа в електрически уредби на електрически и топлофикационни централи и по електрически мрежи" от 2005 г. и „Правилник за безопасност и здраве при работа по електрообзавеждането с напрежение до 1000 V" (обн.ДВ бр.21/2005 г.),
5. Спазват и прилагат нормите на техническа експлоатация на енергопотребителите.

(3) Редът за приемане и предаване на смяната се определя с длъжностната инструкция, при което:

1. Всеки дежурен при постъпване на работа е длъжен да приеме смяната от предшестващия го дежурен, а при завършване на дежурството - да предаде смяната на следващия го по график;
2. Предаващият смяната е длъжен да запознае приемащия със състоянието и режима на работа на основните съоръжения и с всички изменения в схемата на захранване или управление;
3. Приемането и предаването на смяната се оформя със съответното записване в експлоатационен или оперативен дневник, в който се подписват предалият и приелият смяната;
4. Дежурният е длъжен да изпълнява всички нареждания и указания на дежурния енергодиспечер, с изключение на тези, които явно застрашават безопасността на хората или изправността на съоръженията.

Глава тридесет и девета

ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ПУНКТОВЕ ЗА ПОДДЪРЖАНЕ И РЕМОНТ НА КОНТАКТНАТА МРЕЖА И ЗАХРАНВАЩИ ЕЛЕКТРОПРОВОДИ НА ДИСПЕЧЕРСКА ЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ – ПОДРАЙОН ПО КОНТАКТНАТА МРЕЖА

Чл. 310. (1) Експлоатационното поддържане и ремонта на контактната мрежа и електропроводите за захранване на диспечерската централизация се осъществява от подрайоните по контактната мрежа. В повечето случаи участъкът на контактната мрежа и електропроводите за захранване на диспечерската централизация, поддържани от определен подрайон по контактната мрежа, съвпада с този, захранван от съответната тягова подстанция.

(2) Персоналът на подрайон по контактната мрежа се състои от началник, механици, електромонтьори и машинисти на специализирани ремонтни машини.

(3) За осъществяване на дейността си подрайонът по контактната мрежа разполага с техническа сграда с хале, складове и стоянки за специализирани ремонтни машини и аварийна кола, материали и резервни части за контактната мрежа и електропроводите за диспечерската централизация.

Глава четиридесета

РАБОТА НА СИСТЕМА ЗА ТЕЛЕМЕХАНИЗАЦИЯ НА ЕЛЕКТРОСЪОРЪЖЕНИЯТА В ЕЛЕКТРИФИЦИРАНИТЕ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ УЧАСТЪЦИ

Раздел I
Общи положения

Чл. 311. Обхватът на системата за телемеханизация включва:

1. Телеуправление, телесигнализация, сигнализация за задействане на защити, състояние на предпазители, оперативен ток, алармени сигнали, телеизмерване на основни електрически и неелектрически величини на съоръженията в тягова подстанция, секционен пост, разединителите в гари и междугария (неутрални вставки);

2. В електрифициран участък със система за телемеханизация основно управлението на съоръженията се извършва от дежурния енергодиспечер, а по изключение - от длъжностните лица по места, като се спазват изискванията на Книгата за превключване на разединителите по контактната мрежа и далекопроводи, образец XXI-01.

Чл. 312. (1) В централния диспечерски пост има:

1. Команден пулт с управляващ компютър, мнемосхемно табло или панорамен дисплей и принтер за работен протокол;

2. Зала за управляващи процесори - необходими за предаване на командите и приемане на информация от линейните комплекти, разположени в тягова подстанция, секционен пост и гарите (обектите за управление);

3. Оперативен дневник - в него се отразяват режимите на управление на отделните обекти, както и всички разпореждания на дежурния енергодиспечер;

4. Дневник за телефонограми с влаковия диспечер.

(2) Състоянието на съоръженията се отразява на монитора на работния компютър, на мнемосхемното табло и в работния протокол на принтера (протоколират се всички събития от обектите за управление).

Раздел II
Режими за управление на обектите за управление

Чл. 313. (1) Режимите за управление на обектите за управление са:

1. Режим "местно управление", при което:

Променена със заповед № 1229/13.08.2012г. на Ген. директор на ДП”НКЖИ”. а) в командната зала на тяговата подстанция са оборудвани командни табла за управление и сигнализация; командните табла за управление на разединителите по контактната мрежа са в стаята на дежурния ръководител движение;

Променена със заповед № 1229/13.08.2012г. на Ген. директор на ДП”НКЖИ”. б) управлението на съоръженията в обектите за управление се извършва от дежурни длъжностни лица по заповед на дежурния енергодиспечер; информация за състоянието се изпраща в централния диспечерски пост;

2. Режим "централно управление" - управление от дежурния енергодиспечер в централния диспечерски пост; при него се подава оперативно напрежение на контактите на командните релета на линейните комплекти в обектите за управление;

3. Режим "неутрален" - не е възможно управление както от обектите за управление, така и от централния диспечерски пост; при този режим е възможен само обмен на информация между обектите за управление и централния диспечерски пост;

Променена със заповед № 1229/13.08.2012г. на Ген. директор на ДП”НКЖИ”. 4. Режим „местно управление - авариен” - към този режим се преминава при повреда на системата за телемеханизация; по заповед на дежурния енергодиспечер изпълняващия превключванията преминава ръчно в режим на местно управление – авариен; за целта към всеки обект за управление има ключ, който при необходимост се завърта на положение „местно управление – аварийно.

(2) Всички режими се сигнализират в централния диспечерски пост и обектите за управление.

Чл. 314. Преминаването от един режим на управление в друг се извършва, както следва:

1. От режим "неутрален" в режим "централно управление" и обратно е възможно по команда от дежурния енергодиспечер, при което се подава или съответно отнема оперативното напрежение на контактите на командните релета в линейните комплекти на обектите за управление;

2. От режим "неутрален" в режим "местно управление" и обратно - възможно е при едновременна команда на дежурния енергодиспечер и правоспособното лице в обектите за управление, при което се подава или отнема оперативното напрежение на ключовете за управление в обектите за управление;

3. От режим "централно управление" в режим "местно управление" и обратно - възможно е при едновременна команда на дежурния енергодиспечер и правоспособното лице в обектите за управление, при което се отнема или подава

оперативното напрежение на контактите на командните релета в линейните комплекти или ключове за управление в обектите за управление.

Променена със заповед № 1229/13.08.2012г. на Ген. директор на ДП"НКЖИ". 4. В режим Местно управление - авариен (МУА) се преминава при повреда в системата за телемеханизация, след заповед на енергодиспечера. При аварийни ситуации дежурното длъжностно лице преминава ръчно в режим МУА, като след това уведомява енергодиспечера.

Чл. 315. Архивираната информация от работния протокол се пази минимум 3 месеца с възможност за запис.

Чл. 316. Езикът, използван за работа на системата за телемеханизация, за водене на техническата документация и за обслужването е български.

ДЯЛ ТРЕТИ
СИСТЕМА ЗА НЕТЯГОВО ЕЛЕКТРОЗАХРАНВАНЕ

Чл. 317. Системата за нетягово електрозахранване е съставена от следните съоръжения:

1. Електрическите мрежи средно и ниско напрежение, трансформаторните постове, външните и вътрешните инсталации за осветление, технологични и битови нужди на стационарни железопътни обекти, както и захранването на външни на НК "ЖИ" консуматори, разположени в гарите; тези съоръжения се поддържат и превключват от длъжностните лица на сектор ЕС на ПСТЕ;

2. Трансформаторите за нетягови нужди, захранващи се от контактната мрежа и фидерите за захранване на диспечерската централизация, необходими за сигнални точки на автоматичната блокировка, осигурителната техника, нагреватели за отопление на стрелки, вериги за управление на секционен пост и резервна захранваща станция, експлоатационни пунктове и прелези; трансформаторите се поддържат от персонала на предприятията отговарящи за тях, а съоръженията, които те захранват - от персонала, който ги експлоатира.

Чл. 318. Електрозахранването на юридически и физически лица от електрическите съоръжения и мрежи, собственост на железопътната инфраструктура, се регламентира с инструкцията за "Електрозахранването на юридически и физически лица" на генералния директор на НК "ЖИ".

ЧАСТ ПЕТА
ВКЛЮЧВАНЕ КЪМ ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ЛИНИИ НА НК "ЖИ". ДОПЪЛНИТЕЛНИ СЪОРЪЖИНЕЯ И УСТРОЙСТВА ЗА ОСИГУРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ПРЕВОЗИТЕ

Чл. 319. (1) Разрешение за свързване на железопътната инфраструктура с железопътни линии III-та категория и линии на промишлени и други предприятия със собствен железопътен транспорт с технологична и приемно-предавателна дейност се дава от ИА ЖА.

(2) Полагането на стрелки на текущ път в междугарие от железопътните линии на НК "ЖИ", и обвързването им със системата за блокировка на

съответното междугарие се извършва под прекия надзор на длъжностни лица от ПЕПЖИ и ПСТЕ.

Чл. 320. (1) Началникът на гарата осигурява правилната експлоатация на гаровите стрелки и коловози, както и на тези в спирките, разделните постове и в междугарието, които са му придадени, в съответствие с технологията по чл. 60, ал. 1 на **Наредба № 58**.

(2) Стрелките и вагоноизхвъргачките на междугарие трябва да са заключени, посредством РСЗ и ключовете им се съхраняват в една от прилежащите гари.

(3) Вагоноизхвъргачките и ръчните стрелкови заключалки (РЗС) се доставят, монтират, демонтират и поддържат от ПЕПЖИ.

(4) Указателите и фенерите за стрелките, вагоноизхвъргачките и края на коловози, се доставят, монтират, демонтират и поддържат от ПЕПЖИ.

(5) Електрическото осветление на стрелките, вагоноизхвъргачките и указателите на коловозите в експлоатационните пунктове на НК “ЖИ”, се доставят, монтират, демонтират и поддържат от ПСТЕ.

Чл. 321. (1) При повреда на стрелковите апарати, срязване на стрелка и др., без тези, при които не се допуска експлоатацията на стрелки съгласно чл. 49, ал. 5 и ал. 6 на **Наредба № 58**, движението на подвижен железопътен състав по стрелката може да се осигурява след заключване на прилепналия език с ръчна стрелкова заключалка тип "кука-болт", съгласно „Инструкция за експлоатация на ръчните стрелкови заключалки тип “кука-болт” за заключване на езиците на железопътните стрелки, съоръжени с електрически стрелкови обръщателни апарати (СОА) и включени в централизации”, на генерален директор на НК "ЖИ".

(2) Ръчните стрелкови заключалки тип "кука-болт", със съответния ключ за монтиране, се доставят и поддържат от ПЕПЖИ, а поставянето им при необходимост и свалянето им се извършва от дежурен постови стрелочник или дежурен ръководител движение.

Чл. 322. (1) Ръководителите на организации, промишлени и други предприятия със собствена железопътната инфраструктура и технологична и приемно-предавателна дейност, носят отговорност за състоянието и техническата изправност на стрелките и коловозите и техните съоръжения и устройства.

(2) Ремонтите, поддържането и прегледите на стрелките, коловозите и техните съоръжения и устройства по ал. 1, съоръжени с осигурителна техника, управлявана от НК “ЖИ”, се извършват съгласно изискванията на **Наредба № 58** и по реда, определен в съответните инструкции на генералния директор на НК “ЖИ”.

ЧАСТ ШЕСТА

ОСИГУРЯВАНЕ НА ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА НК “ЖИ”

ДЯЛ ПЪРВИ

ТЕХНИЧЕСКИ ПАРАМЕТРИ И НОРМАТИВИ ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА НК “ЖИ”

Чл. 323. (1) Техническите параметри и нормативи за експлоатация на железопътната инфраструктура се одобряват от Генералния директор на НК “ЖИ”, обхващащи:

1. Допустими осни натоварвания на железопътните линии;

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

3. Допустими максимални скорости за движение по отношение на железния път;

4. Постоянни намаления произтичащи от състоянието на железния път или други обекти, съоръжения и устройства;

5. Допустими максимални скорости за движение при преминаване през стрелки, гари и разделни постове;

6. Предсигнални спирачни разстояния и максимални скорости на движение за различните категории влакове;

7. Максимално допустими скорости за двупосочно движение на влаковете в участъци и междугария по правилата на единична железопътна линия при изправни устройства на осигурителната техника;

8. Транзитни времепътувания и скорости за изолираните локомотиви;

9. Наличие и тип на влаковите диспечерски радиовръзки и номера на честотните групи;

10. Местоположение на междугарови аварийни телефонни изводи;

11. Гари и разделни постове с особености по приемане и изпращане на влаковете.

12. Участъци съоръжени с АЛС и типа на АЛС.

Допълнен Зап. №872/19.06.2012г. 13. Местоположението на неутралните вставки на контактната мрежа.

Допълнен Зап. №872/19.06.2012г. 14. Местата по контактната мрежа, които трябва постоянно да се преминават със свалени пантографи.

(2) Технически параметри и нормативи за експлоатация на железопътната инфраструктура са основа за изготвяне на годишно разписание (графика) за движение на влаковете.

Чл. 324. (1) Скоростта за движение на всеки влак в междугарие е определена и е записана в книжка-разписание. При движение на влак по неправилен път на двойна железопътна линия или по необичаен път на двупътна железопътна линия скоростта му не трябва надвишава максимално определената скорост за съответния път в книжка-разписание.

(2) Движението на подвижен железопътен състав и возила в гарите се извършва със следните максимално допустими скорости:

1. На коловоз, който е продължение на текущия път:

а) до 90 км/ч - при преминаване през кръстовидни (английски) стрелки;

б) до максимално допустимата конструктивно и/или проектно определена скорост при преминаване през останалите стрелки;

в) до 40 км/ч - в гарите от теснопътните линии;

2. в коловоз, който е отклонение на текущия път:

а) до 40 км/ч - при железопътни линии със стандартно междурелсие 1435 мм;

б) до 20 км/ч - при теснопътните линии;

3. в глухи коловози:

а) за пътническите влакове - до 25 км/ч при железопътни линии със стандартно междурелсие 1435 мм, и до 10 км/ч при теснопътни железопътни линии;

б) за товарните влакове - до 15 км/ч за железопътни линии със стандартно междурелсие 1435 мм, и до - 10 км/ч при теснопътни железопътни линии;

4. При приемане на влак с поканителен сигнал - до 25 км/ч при железопътни линии със стандартно междурелсие 1435 мм и до 10 км/ч за теснопътните линии;

5. При приемане на влак с три жълти светлини - до 25 км/ч при железопътни линии със стандартно междурелсие 1435 мм, и до 10 км/ч при теснопътните линии;

6. При приемане на влак с уведомяване от длъжностно лице или придружаване от същия или със заповед образец II-А от съседната гара - до 25 км/ч при железопътни линии със стандартно междурелсие 1435 мм, и до 10 км/ч при теснопътните линии;

7. При движение на влак с вагоните напред - до 25 км/ч при железопътни линии със стандартно междурелсие 1435 мм, и до 15 км/ч при теснопътните линии; когато се бута вагон снегорин - до 45 км/ч;

8. При движение на влак през дезинфекционна рамка скоростта - до 25 км/ч;

9. При заминаване на влак без изходен сигнал, при затворен изходен сигнал, с ключ-жезъл, по поканителен сигнал (на изходния светофор) скоростта на влака през изходните стрелки е до 25 км/ч при железопътни линии със стандартно междурелсие 1435 мм, и до 10 км/ч при теснопътните линии;

10. При движение на влакове, осигурени по правилата на "Движение без съобщения" (ДБС), скоростта е до 40 км/ч;

11. При "изкуствена" заетост на блок-участък на автоматична блокировка (АБ) с проходни сигнали първият влак го преминава със скорост до 40 км/ч;

12. При изпращане на возила за работа на междугарието с разграничение по време първото возило се движи със скорост до 50 км/ч, а следващите - до 15 км/ч;

13. При липса на електрически контрол на стрелка с електрически обръщателен апарат, но заключена с ръчна заключалка и при повреда на ръчна заключалка на стрелка, контролирана с РУКЗ, влаковете преминават през нея със скорост до 25 км/ч при железопътни линии със стандартно междурелсие 1435 мм, и до 10 км/ч при теснопътните линии.

(3) При неосветен или постоянно светещ предпрелезен светофор машинистът намалява скоростта на влака непосредствено пред прелеза до 15 км/ч, с готовност за спиране при видимо препятствие. След преминаване на

подвижните железопътни средства през прелеза скоростта на влака се ускорява до максимално допустимата. Скоростта е променена от 25 на 15 км/ч по промяна на чл. 355 от Наредба №58.

(4) Редът за извършване на спирачни, товарни, динамично – ходови изпитания и други проби на ПЖПС по железопътната инфраструктура на ДП „НКЖИ", се определя с инструкция на генералния директор на ДП „НКЖИ". Допълнение със заповед №729/16.06.2010 г. на Генерален директор на ДП"НКЖИ".

Чл. 325. Основни принципи при ограничаване скоростите на движение при неизправност на наставовите връзки и релсите на железопътните линии на НК "ЖИ" се регламентират с инструкция на генералния директор на НК "ЖИ".

ДЯЛ ВТОРИ
АВАРИЙНО СПИРАНЕ НА ПОДВИЖЕН ЖЕЛЕЗОПЪТЕН СЪСТАВ И ПРЕУСТАНОВЯВАНЕ НА ДВИЖЕНИЕТО. ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА ДВИЖЕНИЕТО

Чл. 326.Длъжностно лице на НК "ЖИ" констатирало неизправност на елемент, устройство или съоръжение на железопътната инфраструктура, нарушаване на строителния габарит или друга опасност - природни бедствия, производствени аварии, заплаха от терористични актове и др., застрашаваща безопасността на превозите и/или сигурността и здравето на пътниците, длъжностните лица от железопътния транспорт и/или трети лица, е длъжно незабавно да предприеме действия за сигнализиране към и спиране на застрашените железопътни или пътни превозни средства, след което незабавно да уведоми съответните длъжностни лица за преустановяване на движението на влаковете и маневрите по реда на действащите нормативни актове.

(2) В случаите по ал. 1, дежурният ръководител движение, записва в книгата за диспечерските заповеди:

1. Датата и часа на получаване на сигнал;
2. Трите имена и длъжността на лицето, което го подава;
3. В случай, че лицето не е от упоменатите в ал. 1 се записва и точният му постоянен адрес;
4. В случай, че сигналът е подаден по телефон се записва и номера на телефона за осъществяване на обратна връзка;

Чл. 327. (1) Действия за преустановяване на движението се извършва аварийно от лицата по чл. 303, ал. 4 на тези правила, без предварителна проверка или разпореждане от определено длъжностно лице на НК "ЖИ", при получаване на сигнал за опасност в случаите по чл. 326 и чл. 303, ал. 4 на тези правила, от длъжностно лице на НК "ЖИ", длъжностно лице на превозвач или лице от външни изпълнители на дейности по инфраструктурата, а така също и при получаване на разпореждане от компетентните органи - ИА "ЖА", МВР, Гражданска защита и др.

(2) За случаите по ал. 1, дежурният ръководител движение незабавно уведомява началника на гарата и влаковия диспечер и предприема съответните действия за прекъсване на движението, уведомяване и други съгласно изискванията на **Наредба № 58** и Правила за движението на влаковете и

маневрената работа в железопътния транспорт на генералния директор на НК “ЖИ”

(3) При наличие на влак, маневра или друго возило, изпратени в междугарие преди получаване на сигнал по ал. 1, дежурният ръководител движение предприема и действията съгласно **Наредба №58** и чл. 303, ал. 4 на тези правила.

(4) Сигнализирането на участъците, изискващи преустановяване на движението се извършва съгласно **Наредба № 58.**

Чл. 328. Възстановяването на движението се извършва от длъжностни лица на НК “ЖИ”, притежаващи съответната правоспособност и квалификация, след отстраняване на причините за прекъсването и разрешение на компетентните органи, по реда на **Наредба № 58**, тези правила и Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на генералния директор на НК “ЖИ”.

ДЯЛ ТРЕТИ
ВЪВЕЖДАНЕ И ПРЕМАХВАНЕ НА НАМАЛЕНИЯ НА СКОРОСТТА НА ДВИЖЕНИЕ НА ВЛАКОВЕТЕ ПО ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА НК “ЖИ”

Глава четиридесет и първа
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 329. (1) За осигуряване на безопасно и непрекъснато движение по железопътните линии на НК “ЖИ” се въвеждат намаления на скоростта.

(2) Въвеждането и премахването на намаленията на скоростите се извършва в съответствие с изискванията на **Наредба № 58**, тези правила и Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на генералния директор на НК “ЖИ”.

(3) С тези правила се определят:

1. Видовете намаления, въвеждани по железопътната инфраструктура на НК “ЖИ”;
2. Редът и технологията за въвеждане и премахване на намаления на скоростта;
3. Длъжностните лица, които имат права да въвеждат и премахват временни намаления на скоростта по железопътната инфраструктура на НК “ЖИ”, както и техните отговорности;
4. Процедурите и реда за уведомяване на заинтересованите служби на НК “ЖИ”, превозвачите и трети лица при въвеждане и премахване на намаление на скоростта по железопътната инфраструктура.
5. Сроковете за премахване на намаления на скоростите по железопътната инфраструктура;
6. Отговорните длъжностни лица за възстановяване на скоростите;
7. Контрола по спазването на сроковете за премахване на намаления на скоростите по железопътната инфраструктура;
8. Контрола по отстраняване на причините и провеждането на мерките за вдигане на скоростта;

9. Сроковете и мерките, необходими за провеждане на процедурите по премахване на причините за въвеждане на намаленията и за постигане проектните скорости по железопътната инфраструктура;

10. Процедурата за преминаване от временно в постоянно намаление на скоростта;

11. Системата за следене на състоянието на временните намаления на скоростите за движение на влаковете давани по железопътната инфраструктура.

12. Реда за регистриране и документиране на дейностите по въвеждане на временни намаления, причините за въвеждане, мерките, действията и сроковете за премахването на причините за временни намаления и вдигане на скоростите до тези по действащото годишно разписание.

Чл. 330. (1) Всички длъжностни лица в НК „ЖИ", изпълняващи дейности по експлоатацията, ремонта и поддържането на железопътната инфраструктура, както и лицата, извършващи строителна, ремонтна или друга дейност в зоната на отчуждение или в зоната на ограничителната строителна линия на железопътната инфраструктура са длъжни да спазват и прилагат изискванията и разпоредбите за въвеждане и премахване на намаления на скоростта на движение на влаковете.

(2) Намаления на скоростта се въвеждат във всички случаи, при които, в зависимост от степента на опасност не се налага спиране на движението по железопътната инфраструктура в даден участък, до отстраняване на причините застрашаващи безопасността на превозите и/или сигурността и здравето на пътниците, длъжностните лица от железопътния транспорт и/или трети лица.

Чл. 331. (1) Намаляването на скоростта има за цел да се гарантира безопасността на превозите в определен участък от железопътната инфраструктура и да се намали риска от възникване на произшествие в процеса на експлоатацията му.

(2) Размера на намаляването на скоростта се дава в зависимост от техническото състояние на елементите в определен участък от железопътната инфраструктура и/или при отчитане степента на опасност от влиянието на външни сили, които имат пряко въздействие върху техните параметри.

Чл. 332. (1) Всички участъци изискващи намаление на скоростта, задължително се сигнализират съгласно изискванията на **Наредба № 58** под контрола на правоспособни длъжностни от ПЕПЖИ, с изключение на случаите, регламентирани в действащите нормативни актове и тези правила.

(2) В случаите, при които се налага въвеждане на временни ограничения на скоростта поради извършване на регламентирани дейности по изграждане, ремонт и поддържане на железопътната инфраструктура, и тези дейности се извършват от лица, външни на НК ЖИ, въвеждането и сигнализирането на тези намаления се извършва по реда, описан в тези правила.

Глава четиридесет и втора
ВИДОВЕ НАМАЛЕНИЯ НА СКОРОСТТА И СРОКОВЕ ЗА ДЕЙСТВИЕТО ИМ

Чл. 333. (1) Намаление на скоростта на движение на влаковете е всяко намаление на скоростта спрямо тази, с която, до момента на въвеждане на новата по-ниска скорост, регламентирано се е експлоатирала железопътната инфраструктура в определения участък.

(2) Намаленията на скоростта на влаковете, които се дават по железопътната инфраструктура са временни и постоянни.

Чл. 334. (1) Постоянно намаление на скоростта на движение на влаковете е намаление на скоростта спрямо проектната, което регламентира експлоатирането на железопътната инфраструктура в определения участък с по-ниска скорост.

(2) Постоянните намаления са два вида:

1. Намаленията, въведени в съответствие с:

а) съществуващите проектни технически и нормативни характеристики на обектите и съоръженията на железопътната инфраструктура – криви с малък радиус, извънгабаритни обекти и съоръжения, по-ниска носимоспособност и др.;

б) действащите нормативни изисквания – гари с РУКЗ или без ОИ, преминаване през отклоненията на стрелки, стрелки на междугарие, намаленията по чл. 335 и др.

2. Намаленията, въведени по реда на чл. 338 и чл. 339 на тези правила.

(3) Постоянните намаления са отразени в документа за състоянието на железопътната мрежа, техническите параметри и нормативи на железопътната инфраструктура, взети са под внимание и са отразени годишното разписание (графика) за движение на влаковете.

Чл. 335. Дейностите по намаление на скоростта за движение на влакове, в състава на които е включен подвижен железопътен състав за междурелсие 1520 мм със статичен габарит 0-Т, 1-Т/5100 и 1-Т са регламентирани с инструкция на генералния директор на НК “ЖИ” и се сигнализират съгласно **Наредба № 58**.

Чл. 336. Временно намаляване на скоростта на движение на влаковете е намаление, което временно регламентира експлоатирането на железопътната инфраструктура в определения участък с по ниска скорост.

Чл. 337. (1) В зависимост от периода на действие, временните намаления са:

1. Кратковременни - намаления, чието действие е в рамките до 8 часа;
2. Краткосрочни - намаления, които ще бъдат премахнати след отстраняване на причините за появата им в рамките до 24 часа.
3. Средносрочни - намаления, които ще бъдат премахнати след отстраняване на причините за появата им в рамките до 5 (пет) денонощия.
4. Дългосрочни - намаления, които ще бъдат премахнати след отстраняване на причините за появата им в рамките до 30 денонощия.

(2) Периода за действие на временно намаление на скоростта въведено в следствие на недействаща осигурителна техника, включително и автоматични прелезни устройства, независимо от причините, не може да бъде по-голям от пет денонощия.

(3) В случаите по ал. 2 при които причините за въвеждане на временно намаление на скоростта по обективни причини не може да бъдат премахнати в рамките на пет денонощия, Регионалният управител на съответното ПСТЕ отправя в писмен вид мотивирано предложение за удължаване на срока до генералния директор на НК “ЖИ”.

(4) В случаите, при които причините за въвеждане на временно намаление на скоростта съгласно технологията и процедурите за премахването им се предвижда период на действие по-голям от 30 денонощия, Регионалния

управител на съответното ПЕПЖИ или ПСТЕ отправя в писмен вид мотивирано предложение за удължаване периода на действие на намалението и срока за премахването му до генералния директор на НК “ЖИ”.

(5) В случаите по ал. 3 и 4 конкретния срок за отстраняване на причините за временно намаление на скоростта и премахване на намалението се определя с разрешение на генералния директор на НК “ЖИ”. В разрешението се дават мерките за отстраняване на причините и срока за възстановяване на скоростта в участъка.

Чл. 338. (1) В случаите, при които причините за въвеждане на временно намаление на скоростта съгласно технологията и процедурите за премахването им се предвижда период на действие по-голям от шест месеца, регионалния управител на съответното ПЕПЖИ или ПСТЕ отправя в писмен вид мотивирано предложение същите да станат постоянни до директора на дирекция “РПЖИ” при НК “ЖИ”.

(2) Отдел ПРЖПС съвместно с отдел СТЕ подготвят и предлагат за одобряване от генералния директор на НК “ЖИ”необходимите данни и изисквания за разработване на промяна на годишното разписание (графика) за движение на влаковете.

(3) Въз основа на данните по ал. 2 и съгласувано с превозвачите дирекция "Движение и УКЖПМ" разработва разписание (график) за движение на влаковете..

Чл. 339. (1) Въвеждането на постоянни намаления на скоростта през периода на действие на годишно разписание (графика) за движение на влаковете се извършва с административен акт на генералния директор на НК “ЖИ”съгласувано с ИА “ЖА”.

(2) Не се допуска периода на действие на постоянно намаление да е по-голям от периода на два поредни годишни графика за движение на влаковете.

(3) В административния акт по ал. 1 се дават мерките за отстраняване на причините и срока за възстановяване на проектната скорост в участъка.

Чл. 340. Временно намаляване на скоростта се въвежда:

1. В участъци, в които е изчерпан лимита на техническите характеристики на обектите и съоръженията на железопътната инфраструктура, гарантиращ безопасно движение на влаковете с определени скорост (проектна, по книжка-разписание, намалена), габарит, носимоспособност и други;

2. Когато техническите параметри на конструктивните елементи на горното и долното строене на железния път са излезли извън толерансите, допускащи експлоатация им с определената скорост;

3. При наложително намаляване на динамичното въздействие на подвижния състав, с цел съхраняване и удължаване на ресурса на железния път.

4. В участъци, в които е намалена или нарушена видимостта, изисквана съгласно действащите нормативни актове;

5. Когато е нарушен необходимия обзор на прелези.

6. При опасност или възникване на природни бедствия и аварии.

7. При извършване на дейности по подържането и ремонта на железопътната инфраструктура, когато това е необходимо или се изисква;

8. При строителни и ремонтни дейности, извършвани по съседни коловози или в непосредствена близост до тях, когато това е необходимо или се изисква;

9. В участъка на строително-монтажни и други дейности по изграждане, ремонт или експлоатация на външни обекти и съоръжение, извършвани в площта, определена от ограничителната строителна линия на железопътната инфраструктура, които се извършват по начин, по който е застрашена безопасността на превозите.

Чл. 341. В зависимост от причините за въвеждането им, временните намаления на скоростта на влаковете са:

1. Технологични;
2. Оперативни;
3. Аварийни.

Чл. 342. (1) Технологични са намаленията, които се въвеждат при извършване на дейности по изграждането, ремонтът и строителството на железопътната инфраструктура изискващи ограничение на скоростта в размери, регламентирани в техническите изисквания и нормативните актове.

(2) Технологични намаления могат да се въвеждат при извършване на:

1. Основен и среден ремонт или текущо поддържане на железния път;
2. Ремонт и полагане на безнаставов релсов път, съгласно Технически норми за устройство, построяване и ремонт на безнаставов релсов път;
3. Планов ремонт и изолиране действието на ОТ;
4. Основен ремонт на железния път в „прозорец" или на втория коловоз при двойни железопътни линии;
5. Съгласувани с НК “ЖИ” дейности в зоната на отчуждение и/или ограничителната строителна линия на железопътната инфраструктура, извършвани от външни лица. Такива се въвеждат при пресичания на железопътната инфраструктура или при дейности в зоната на ограничителната строителна линия, когато това е необходимо.

(3) Началото на периода за въвеждане на технологичните намаления на скоростта се определя в зависимост от плана и технологията за извършването на съответните строително монтажни дейности.

(4) Когато се налага технологично да се въведе временно намаление в участък, оборудван със система за автоматична локомотивна сигнализация (АЛС), съответния регионален управител на ПЕПЖИ уведомява за това писмено с телефонограма съответното ПСТЕ най-малко пет работни дни, преди въвеждането на намалението. Такава процедура не се прилага, когато предварително със съвместни комисии е уточнена технологията на ремонта и технологичното намаление.

(5) Технологичните намаления могат да бъдат:

1. С еднократно въвеждане на намаление на скоростта със срок на действие съгласно чл. 337 на тези правила.
2. С многократно периодично въвеждане на краткосрочни намаления на скоростта в рамките на осем часа, до приключване на дейностите по обекта, изискващи намаление на скоростта;

(6) В случаите по ал. 5, т.1 уведомяването на заинтересованите лица за въвеждането на намаление на скоростта се извършва най-малко 24 часа преди началото на периода за неговото действие.

(7) В случаите по ал. 5, т. 2 когато дейностите по ал. 2 ще се извършват по технологията предвиждаща многократно въвеждане на намаления на скоростта с

различни фронтове, съответния регионален управител на експлоатационно предприятие на НК “ЖИ” (ПЕПЖИ, ПСТЕ) издава заповед, регламентираща:

1. Общия ред и процедурите за въвеждането и премахването на тези намаления на скоростта;

2. Времето за тяхната продължителност;

3. Периода, през който ще се въвеждат – неговото начало и край;

4. Конкретните длъжностни лица, имащи право да въвеждат и премахват краткосрочните намаления;

5. Скоростта на движение след премахване на краткосрочните намаления.

(8) Със заповедта по ал. 7 се запознават всички заинтересовани лица по реда на чл. 345, ал. 5 на тези Правила.

(9) В случаите по ал. 7 при които лица, външни на НК “ЖИ”, извършват строителна, ремонтна или друга дейност в зоната на отчуждение или в зоната на ограничителната строителна линия на железопътната инфраструктура, съответния регионален управител на предприятие на НК “ЖИ” в заповедта регламентира и техните задължения, които предварително са договорени по съответния ред.

Чл. 343. (1) Оперативни намаления на скоростта се въвеждат при регистриране на условия, налагащи ограничение на скоростта в размери, намаляващи нивото на риска за развитието им и възникването на произшествия.

(2) Оперативни намаления на скоростта могат да се въведат при:

1. При влошени метеорологични условия;

2. Опасност от активизиране на слаби места;

3. Технически параметри на елемент или обект от железопътната инфраструктура с достигнали допустимите норми за експлоатация с определената скорост, съгласно действащите нормативни актове;

4. Опасност от природни бедствия, след земетресения и при опасност от терористични актове;

(3) Началото на периода за въвеждане на оперативните намаления се определя в зависимост от степента на опасност от възникването им.

(4) В случаите по ал. 2, т. 2 и т. 3, регионалният управител на съответното предприятие след въвеждане ограничение на скоростта, представя доклад на генералния директор на НК “ЖИ”, в който мотивира необходимостта за ограничаването на скоростта и предлага срока в който тя ще бъде възстановена на движение на влаковете.

Чл. 344. (1) Аварийни намаления на скоростта се въвеждат при констатиране на непредвидени, внезапно появили се неизправности и повреди на железния път, изкуствените съоръжения, контактната мрежа, осигурителната техника и деформации на земното платно, застрашаващи сигурността и безопасността на движение.

(2) Аварийни намаления на скоростта могат да се въведат при:

1. Счупване на релса, скъсване на заварка или открита остро-дефектна релса, съгласно Каталог на дефектите на релсовите елементи;

2. Активизиране на слаби места;

3. Загуба на устойчивост на земното платно;

4. Посегателства или кражби на елементи и обекти на железопътната инфраструктура.

(3) В случаите по ал. 2, когато не се налага спирането на движението и същото може да се извършва безопасно с намаление на скоростта, намалението се въвежда незабавно по реда определен с тези правила и Правилата за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на генералния директор на НК “ЖИ”.

Глава четиридесет и трета

РЕД ЗА ВЪВЕЖДАНЕ И ПРЕМАХВАНЕ НА ВРЕМЕННИТЕ НАМАЛЕНИЯ НА СКОРОСТТА И ДЛЪЖНОСТНИ ЛИЦА, КОИТО ИМАТ ПРАВА ЗА ТОВА

Чл. 345. (1) Въвеждането и всяка промяна на параметрите на участък, изискващ намаление на скоростта се извършва задължително след сигнализирането им и писмено уведомяване за това на заинтересованите лица с телеграма, изпратена по телексната мрежа на НК „ЖИ".

(2) При въвеждане на оперативно временно 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 образец II-А 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.

(3) Неспиращите по разписание влакове, навлезли в участък, изискващ преминаване с намалена скорост, се спират за връчване на заповед обр. II-А в първата следваща гара по посока на движението на влака.

(4) При въвеждане на намаление на скоростта по железопътната инфраструктура, задължително дават следните параметри: датата и началния час, от които важи намалението; числената стойност на намалената скорост; фронта (дължината) на намалението; километричното положение на намалението; наименование на междугарието и номера на пътя и/или гарата и коловоза, по който се дава намалението; други предписания съгласно действащите нормативни актове и разпоредби.

(5) Телеграмата по ал. 1 се адресира до: съседните гари в съответния участък, влаковия диспечер на съответния участък, съответните експлоатационни служби на превозвачите, съответното ПСТЕ, дирекция "Движение и УКЖПМ", дирекция „РПЖИ", Инспекция „БП", отдели ПРЖПС, СТЕ и "Енергетика" в ЦУ на НК „ЖИ", съответното РОД, КДЦ, РИБП на НК „ЖИ" и ГД “ ЖИ” към ИА “ЖА”.

(6) След получаване на телеграмата, съответният влаков диспечер разпорежда на гарите за връчване на заповед за движение при специални условия.

Чл. 346. (1) Премахване на местата с намаление и въвеждане на скоростта по разписание се извършва по реда и условията на чл. 345 и отстраняване сигналите, с които са били оградени.

Променена със заповед № 1234/13.08.2012г. на Ген. директор на ДП”НКЖИ”. **(2)** Във всички случаи, когато има техническа възможност да се прилага Инструкцията за предаване и приемане на телеграми с използване на електронна поща в системата на ДП „НК ЖИ”, телеграмите за въвеждане и премахване на временни намаления да

се адресират и до лицензираните превозвачи на определен от тях e-mail адрес.

Чл. 347. (1) Въвеждането и премахването на технологични временни намаления на скоростта на движението на влаковете се извършва от съответния регионален управител на експлоатационно предприятие на НК “ЖИ” (ПЕПЖИ, ПСТЕ) или негов заместник.

(2) Технологичните намаления с периодично въвеждане на краткосрочни намаления на скоростта на участъци, в които регламентирани строителни или ремонтни работи по железопътната инфраструктура ще се извършват от лица, външни на НК “ЖИ”, по преценка на съответния регионален управител на експлоатационно предприятие на НК “ЖИ”, дейностите по въвеждането, сигнализирането, промяна на фронта, премахване на краткосрочните намаления и сигналите може да се извършват от ръководителя на работите, притежаващ необходимата правоспособност, което задължително се съгласува и документира в договора за изпълнение.

Чл. 348. (1) Въвеждането на оперативни временни намаления на скоростта на движението на влаковете се извършва от съответния регионален управител на експлоатационно предприятие на НК “ЖИ” (ПЕПЖИ, ПСТЕ), неговия заместник или влаковия диспечер.

(2) Намаленията на скоростта поради влошени метеорологични условия се въвежда с разпореждане на влаковия диспечер след съгласуване на параметрите за намалението със съответния регионален управител на ПЕПЖИ.

(3) Премахването на оперативни временни намаления на скоростта на движението на влаковете се извършва от съответния регионален управител на експлоатационно предприятие на НК “ЖИ” (ПЕПЖИ, ПСТЕ) или неговия заместник.

Чл. 349. Разпореждането за въвеждане на оперативни и аварийни временни намаления се дава от съответния Регионален управител регионален управител на експлоатационно предприятие на НК “ЖИ” (ПЕПЖИ, ПСТЕ), отговарящо за този елемента или съоръжението, чието техническо състояние изисква намалението.

Чл. 350. (1) Длъжностни лица със съответна правоспособност, констатирали (или уведомени за) неизправност на елемент от железопътната инфраструктура, установена чрез измерване, изпитване, визуално или по друг начин, изискваща аварийно намаляване на скоростта, незабавно въвеждат или предприемат действия за намаляване на скоростта съобразно степента на неизправност, след което уведомява за това съответния регионален управител на експлоатационно предприятие на НК “ЖИ” (ПЕПЖИ, ПСТЕ) или упълномощено и определено от него лице (дежурния диспечер, техническо лице в предприятието).

(2) След получаване на уведомлението по ал. 1 и проверка на обстоятелствата, съответния регионален управител на експлоатационно предприятие на НК “ЖИ” (ПЕПЖИ, ПСТЕ), определя мерките и сроковете за премахване на намалението.

(3) Длъжностните лица по ал. 1, имащи право да въвеждат аварийни намаления на скоростта са:

1. Организатор производствена група;

2. Механик осигурителна техника;
3. Диспечер в ПЕПЖИ или КДЦ;
4. Началник строителен обект;
5. Ръководител колона по ТП;
6. Ръководител на железопътен участък;
7. Ръководител участък осигурителна техника;
8. Контрольор по железния път или съоръженията;
9. Инспектор по ОТ;
10. Главен специалист, технолог по железен път, технолог, инвеститор, той и проектант в отдел “Поддържане на железен път и съоръжения: (ПЖПС) и “Инвестиционни проекти” (ИП) в ПЕПЖИ;
11. Началник район „Поддържане" в ПЕПЖИ, Началник район ОТ в ПСТЕ;
12. Главен специалист или технолог в отдел “Осигурителна техника” (ОИ) на ПСТЕ;
13. Началник на отдел ОИ в ПСТЕ;
14. Началник отдел ПЖПС и ИП в ПЕПЖИ;
15. Зам. регионален управител „ОТ” на ПСТЕ
16. Зам. регионален управител „Поддържане” на ПЕПЖИ;
17. Регионален управител ПЕПЖИ или ПСТЕ;
18. Правоспособни специалисти от отдели ПРЖПС или СТЕ на НК “ЖИ”;
19. Началник отдел ПРЖПС или СТЕ на НК “ЖИ”;
20. Директор на дирекция “РПЖИ” при НК “ЖИ”;
21. Инспекторите по безопасността на превозите при НК “ЖИ”;
22. Главен и зам. Главен ревизор на НК “ЖИ”.

(4) Длъжностните лица по ал. 3 въвеждат аварийно намаление и предписват условията за движение на влаковете с вписване в дневника за диспечерски заповеди в гарата, с телефонограма от междугарието или телеграма.

Чл. 351. (1) В случаите, когато се налага аварийно намаляване на скоростта, всички влакове се спират в двете съседни 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.

(2) В участък, съоръжен с диспечерска централизация (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.

(3) Разрешава се на влаковия диспечер да разпореди 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.

(4) В случаите, при които неизправностите и/или причините за дадено намаление не могат да бъдат отстранени в срок до 24 часа от установяването им Регионалните управители на ПЕПЖИ организират, сигнализират и контролират сигнализирането на тези места.

Чл. 352. (1) Длъжностно лице от НК "ЖИ", констатирало неизправности по железния път, съоръженията и контактната мрежа, изискващи намаляване на скоростта на движение на влаковете, 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 и влаковия диспечер. Влаковият диспечер уведомява дежурния диспечер в съответното КДЦ, който уведомява дежурните длъжностни лица от съответното ПЕПЖИ.

(3) Дежурният ръководител движение след получаване на заповедта за предписаните условия или получената телефонограма (телеграма) 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 мястото изискващо намаление на скоростта.

Чл. 353. (1) Когато се наложи временното изолиране на прелез в междугарие, съоръжен с АПУ или изолиране на осигурителна система, след получаване писменото разпореждане от Управителя на железопътната инфраструктура, Регионалният управител на ПСТЕ, въвежда технологично временно намаление, като с телеграма уведомява лицата по чл. 345, ал. 5.

(2) Въвеждане на аварийно намаление по реда на ал. 1 се извършва и при кражба или посегателства на прелезно оборудване и други устройства на осигурителната техника.

(3) В случаите, когато причината за прекъсване на работата на устройство или съоръжение, стопанисвано от ПСТЕ не може да бъде отстранена в срок до 24 часа от повредата му, регионалния управител на ПСТЕ незабавно писмено уведомява регионалния управител на ПЕПЖИ и заинтересованите служби, за организиране на сигнализирането на мястото, изискващо временно намаляване на скоростта.

Чл. 354. (1) Технологичните намаления с периодично въвеждане на краткосрочни намаления на скоростта на участъци, в които регламентирани строителни или ремонтни работи по железопътната инфраструктура ще се извършват от лица, външни на НК "ЖИ", по преценка на съответния регионален управител на експлоатационно предприятие на НК "ЖИ", дейностите по въвеждането, сигнализирането, промяна на фронта, премахване на краткосрочните намаления и сигналите може да се извършват от ръководителя на работите, притежаващ необходимата правоспособност, което задължително се съгласува и документира в договора за изпълнение.

(2) Лица, външни на НК "ЖИ", притежаващи необходимата правоспособност, упълномощени да извършват дейностите по въвеждането, сигнализирането,

промяна на фронта, премахване на краткосрочните намаления се упоменават поименно в заповедта по чл. 342.

(3) При достигане на критичните стойности на температурата на релсовите нишки, определени съгласно действащите нормативни актове и разпоредби, директорът на ЖП секция или упълномощено от него длъжностно лице подготвя и изпраща по телексната мрежа на ДП НК "ЖИ" телеграма за намаляване на скоростта, с която уведомява: Завеждащ диспечерска смяна в ДП „НК ЖИ", Отдел „Координация и контрол" в съответния регион на ДП „НК ЖИ", Поделение „УДВК" – ЦДР, Поделение „ЖПС", съответните експлоатационни служби на превозвачите, РИ „БП" на ДП „НК ЖИ", съответните служби по безопасност на превозвачите и ГД „ЖИ", като предписва условията за движение на возилата. Променен със заповед № 2146/26.08.2009г. на Генерален директор на ДП"НКЖИ".

(4) Участъците, по които при достигане на критично висока температура се налага намаляване на скоростта за известен период, се определят ежегодно до края на месец април, от началника на отдел ПРЖПС, въз основа на мотивирани предложения от регионалните управители на ПЕПЖИ.

(5) В случаите по ал. 3 упълномощените от началника на отдел ПРЖПС при НК "ЖИ"дежурни диспечери в КДЦ, извършват вписване и отразяват в работния график на влаковия диспечер за достигнати критични температури на релсовите нишки в междугарията, километричното положение на участъците и намалената скорост, след което влаковият диспечер разпорежда на гарите за връчване на обр. II-А.

(6) За по добра оперативност при въвеждане на намаления в случаите по ал. 3 Регионалните управители на ПЕПЖИ определят със заповед длъжностни лица, които да уведомяват телеграфически или по факс дежурния диспечера в съответното КДЦ за дадените от тях разпореждания за намаляване на скоростите при достигане на критични температури на релсовите нишки в определените им райони като посочват: междугарието, километричното положение, намалението на скоростта, датата и часа на даване на намалението, критичната температура.

(7) За настъпили промени в експлоатационната дейност, както и при ограничаване (намаляване) така и при нормализиране скоростта на движение на влаковете за района:

1. От гара Мездра до гара Ясен определеното по ал. 1 лице от ПЕПЖИ Плевен уведомява телеграфически (факс) дежурния диспечера в КДЦ София, който извършва необходимото вписване в работния график на влаковия диспечер в РО "Движение" София.

2. От гара Подвис до гара Търнак определеното по ал. 1 лице от ПЕПЖИ Бургас уведомява телеграфически (факс) дежурния диспечера в КДЦ Горна Оряховица, който извършва необходимото вписване в работния график на влаковия диспечер в РО"Движение" Горна Оряховица.

3. От гара Дъбово до гара Кръстец определеното по ал. 1 лице от ПЕПЖИ Стара Загора уведомява телеграфически (факс) дежурния диспечера в КДЦ Горна Оряховица, който извършва необходимото вписване в работния график на влаковия диспечер в РО"Движение" Горна Оряховица.

4. Определените длъжностни лица в ПЕПЖИ Стара Загора, Бургас, Плевен и Варна уведомяват телеграфически (факс) дежурните диспечери в КДЦ Пловдив и Горна Оряховица за достигане на критичните температури на релсовите нишки за своите райони като посочват: междугарието, километричното положение, намалението на скоростта, часа на даване на намалението, критичната температура.

(8) Определените по ал. 6 длъжностни лица от всички ПЕПЖИ задължително правят запис в работния дневник на дежурния диспечер в ПЕПЖИ за достигнатите критични температури на релсовите нишки, като задължително изписват посочените по-горе данни за своите райони.

Чл. 355. (1) Ръководителят на строителни или ремонтни работи по железопътната инфраструктура, притежаващ необходимата правоспособност, организира и сигнализира местата, изискващи временно намаляване на скоростта, като разпорежда поставяне на място на съответните сигнали, в случай че съответните работи или процеси ще продължат в по-голям срок от 24 часа след започването им.

(2) В периода на извършване на ремонта, за всяка промяна на фронта или размера на скоростта на такова временно намаление в рамките на междугарието, ръководителят на работите прави вписване в дневника за диспечерските заповеди в една от прилежащите гари и уведомява с телеграма по телексната мрежа на НК "ЖИ" заинтересованите.

(3) В случаите, когато се налага въвеждане на ново намаление на скоростта, с което се засягат и/или променят параметрите на други намаления в участъка (фронт, положение на сигналите скорост и др.) и в случаите, когато с това се нарушават условията на чл. **406** на **Наредба № 58**, регионалният управител на съответното ПЕПЖИ определя и дава условията и начини за сигнализиране на намаленията, числената стойност на намалените скорости, фронтовете (дължините) на намаленията, километричните им положение, както и други предписания съгласно действащите нормативни актове.

Чл. 356. (1) Поставянето на ръчните преносими сигнали за намаление на скоростта се извършва от работниците на съответното ПЕПЖИ под ръководството на ръководителя на железопътния участък или организатора на производствена група.

(2) В случаите по чл. 354, ал. 1 поставянето на ръчните преносими сигнали за намаление на скоростта, се извършва от работниците на организацията извършваща строителни или ремонтни работи по железопътната инфраструктура, под ръководството на лицата по чл. 354, ал. 2.

(3) В случаите на разрешени и регламентирани дейности по чл. 342, ал. 2, т. 5, сигнализирането на местата изискващи намаление на скоростта се извършват от съответното ПЕПЖИ за сметка на лицата, поискали и/или извършващи тези дейности.

Чл. 357. (1) При промяна на някой от параметрите на действащо намаление по железопътната инфраструктура (скорост, фронт, километрично положение), задължително се дават новите им числени стойности и датата и началния час, от които те важат.

(2) При премахване на намаление и възстановяване на скоростта по действащото разписание, задължително се дават числената стойност на

скоростта, фронта (дължината) на участъка с увеличена скорост, километричното му положение, наименование на междугарието и номера на пътя или гарата и коловоза, по който се извършва, както и други предписания съгласно действащите нормативни актове.

(3) Предписанията по ал. 1 и ал. 2 се правят от съответния регионален управител на експлоатационно предприятие на НК “ЖИ” (ПЕПЖИ, ПСТЕ).

Чл. 358. (1) Премахването на намаленията се извършва след писмено уведомяване с телеграма по телексната мрежа на НК "ЖИ" на заинтересованите и снемане на поставените преносими сигнали от мястото изисквало намаление.

(2) Премахване на временно намаление и възстановяване на скоростта съгласно действащото разписание, се извършва от Регионалния управител на съответното ПЕПЖИ, след отстраняване на причините за поставянето му.

(3) Премахване на намаленията въведени по нередности в осигурителната техника се извършва от регионалния управител на съответното ПЕПЖИ, след получаване на писмено уведомление за въвеждане в експлоатация на засегнатата апаратура, устройство или система по съответния ред.

Чл. 359. Въвеждане и премахване на временни намаления на скоростта по железопътната инфраструктура на “БДЖ” ЕАД, използвана от НК “ЖИ”се извършва, като се прилагат изискванията на Технологията за уведомяване на заинтересованите лица при извършване на строително-ремонтни работи на железния път, съоръженията и инсталациите, собственост на “БДЖ” ЕАД, използвани и от НК “ЖИ” на генералния директор на НК “ЖИ” и Изпълнителния директор на “БДЖ” ЕАД.

Глава четиридесет и четвърта
ПРОЦЕДУРИ И КОНТРОЛ ПО ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ И СРОКОВЕТЕ ЗА ПРЕМАХВАНЕТО НАМАЛЕНИЯТА НА СКОРОСТИТЕ ПО ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Чл. 360. (1) Сроковете за намаляване на скоростта по чл. 337, ал. 1 се определят от съответния регионален управител на експлоатационно предприятие на НК “ЖИ” (ПЕПЖИ, ПСТЕ), отговарящо за съставен елемент или обект, чието техническо състояние изисква намалението.

(2) При въвеждане на аварийни и оперативни намаления на скоростта в случаите по чл. 343, ал. 2, мерките, процедурите и сроковете за възстановяване на скоростта се дават от регионалният управител на съответното експлоатационно предприятие след анализ на ситуацията в срок от 24 часа от въвеждане на намалението.

(3) При въвеждане на оперативни намаления на скоростта в случаите по чл. 343, ал. 2, т.2 и т. 3, мерките, процедурите и сроковете за възстановяване на скоростта, в зависимост от конкретния случай могат да се предписват предварително от началника на отдел ПРЖПС или СТЕ при НК “ЖИ” или генералния директор на НК “ЖИ”.

Чл. 361. (1) Регионалните управители на ПЕПЖИ или ПСТЕ отговарящи за железопътната инфраструктура, създава организация за отстраняване на причините и провеждането на мерките за премахване на намаленията и определят конкретни длъжностни лица, отговорни за изпълнението им.

(2) Изпълнението на процедурите за отстраняване на причините за въвеждане на намаление и провеждането на мерките за вдигане на скоростта се извършва по календарен план-график, одобрен от съответния регионален управител на експлоатационно предприятие на НК “ЖИ”.

(3) Организацията и ръководството по изпълнение на сроковете и процедурите за отстраняване на причините за въвеждане на намаления и провеждането на мерките за вдигане на скоростта се извършва от регионалните управители на експлоатационните предприятия на НК “ЖИ” и техните заместници.

(4) Контрола по изпълнение на дейностите по ал. 3 се извършва от съответните началници на отдели ПРЖПС или СТЕ.

Чл. 362. (1) Регионалните управители на експлоатационните предприятия на НК “ЖИ” планират и осигуряват с предимство необходимите финансови средства, материални и човешки ресурси за изпълнение на процедурите за отстраняване на причините за въвеждане на намаление и провеждането на мерките за вдигане на скоростта.

(2) Изпълнението на дейностите и процедурите за отстраняване на причините за въвеждане на намаление и провеждането на мерките за вдигане на скоростта, както и планирането на необходимите ресурси се контролира от директора на дирекция “РПЖИ” и директора на дирекция “Финанси” при НК “ЖИ”.

Чл. 363. (1) Главния ревизор по безопасността на превозите на НК „ЖИ" създава ред за осъществяване на контрол на дейностите по сигнализиране и на намаленията по железопътната инфраструктура и изпълнението на мерките за отстраняването им, в съответствие с изискванията за безопасност на превозите и осигуряването на безопасни и здравословни условия на труд.

(2) Длъжностните лица осъществяващи контрол по безопасността на превозите при НК „ЖИ" правят предписания по безопасността на превозите във връзка с изпълнението на дейностите по ал. 1.

Глава четиридесет и пета
СИСТЕМА ЗА ДОКУМУНТИРАНЕ, СЛЕДЕНЕ И КОНТРОЛ ПО ВЪЖЕЖДАНЕТО, СЪСТОЯНИЕТО И ПРЕМАХВАНЕТО НА НАМАЛЕНИЯ НА СКОРОСТТА

Чл. 364. (1) Всяко експлоатационно предприятие на НК “ЖИ” (ПЕПЖИ и ПСТЕ) води документация за действащите намаления (временни и постоянни) в района му, която съдържа:

1. Всички първични документи по въвеждане на намалението;
2. Административни актове и друга информация, регламентиращи и касаещи промените по дадено намаление
3. Програма и план-график за премахване на намалението.
4. Справки в табличен вид по образец утвърден от генералния директор на НК “ЖИ” с всички действащи постоянни и временни намаления;

(2) Регионалният управител на всяко експлоатационно предприятие на НК “ЖИ” (ПЕПЖИ и ПСТЕ), със заповед определя персонално длъжностно лице от ръководството на предприятието, което да следи и подготвя информацията за действащите временни намаления в предприятието и да осъществява контрола

по отстраняване на причините и провеждането на мерките за вдигане на скоростта. В същата заповед се регламентира процеса на следене и анализиране на временните намаления в съответното ПЕПЖИ.

(3) За всяко намаление на скоростта, регионалните управители на експлоатационните предприятия определят със заповед длъжностните лица, отговорни за осъществяване на контрол и сроковете за отстраняване на причините за въвеждането му и провеждането на мероприятията за вдигане на скоростта. При неспазване на сроковете за премахване на съществуващите временни намаления отговорните длъжностни лица предоставят писмен доклад за причините за това.

(4) Ежеседмично до 10.00 часа на всеки първи работен ден от седмицата регионалните управители на експлоатационните предприятия представят на директора на дирекция “РПЖИ” при НК “ЖИ” информация съдържаща:

1. Седмична справка за временни намаления съгласно ал. 1, т. 4.
2. Отчет за изпълнението на календарните план-графици по чл. 361, ал. 2;
3. Доклад за предприетите мерки и мероприятия за спазването на сроковете за премахването им.

(5) Информацията по ал.4 се предоставя и на съответните началници на отдели ПРЖПС или СТЕ.

Променен със заповед № 1234/13.08.2012г. на Ген. директор на ДП”НКЖИ”. **Чл. 365. (1)** Директора на Поделение „ЖПС” при ДП „НК ЖИ” създава ред за водене на регистър на временните и постоянните намаления по железопътната инфраструктура и система за контрол по сроковете за отстраняване на причините за даване на намаления и провеждане на мерки за възстановяване на скоростта.

(2) Ежемесечно и при поискване директора на Поделение „ЖПС” при ДП „НК ЖИ” представя на Генералния директор на ДП „НК ЖИ”, доклад за предприетите мерки, мероприятия и проблеми за премахване на съществуващите намаления по железопътната инфраструктура.

(3) При неспазване на сроковете за премахване на съществуващите временни намаления, в доклада по ал. 1 се предоставя информация за причините за това и отговорните длъжностни лица.

(4) Актуална информация, за действащите временни намаления за цялата железопътна инфраструктура се предоставя ежеседмично до 16.00 часа на всеки втори работен ден от седмицата писмено в ИА „ЖА", както и на определен от нея електронен адрес.

ЧАСТ СЕДМА
ПРАВИЛА ПРИ ИЗВЪРШВАНЕ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО РЕМОНТ И ПОДДЪРЖАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА В ЗОНИТЕ НА ОТЧУЖДЕНИЕ И ОГРАНИЧИТЕЛНАТА СТРОИТЕЛНА ЛИНИЯ НА НК “ЖИ”

Чл. 366. (1) Класификацията, редът и периодичността на ремонтите на железния път, съоръженията и устройствата на НК “ЖИ”, както и изискванията за видовете работи и обемът при извършването им се определят в инструкция на генералния директор на НК "ЖИ".

(2) Ремонтите на железния път, съоръженията и устройствата се извършват при обезпечаване безопасност на превозите, в съответствие с изискванията на действащите нормативни актове.

(3) За извършване на големи по обем ремонтни и строителни работи в графика за движението на влаковете се предвиждат "прозорци" през деня и/или нощта, като се отчитат ограниченията на скоростите и времепътуванията на влаковете.

(4) Заявяването, съгласуването и разрешението на "прозорци" се регламентира в инструкция на генералния директор на НК "ЖИ" и Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на генералния директор на НК “ЖИ”.

(5) Поддържането и текущите ремонти на железния път, контактната мрежа, устройствата за осигурителната техника и другите съоръжения и устройства, при които не се нарушават строителния габарит и видимостта на сигналите и които не застрашават безопасността на превозите, не пречат на движението на влаковете и за които не са необходими "прозорци", се извършват без прекъсване на движението.

Чл. 367. (1) Поддържането и текущите ремонти на железния път и съоръженията, системите и устройствата на ОТ и телекомуникациите, и на системите за електроснабдяването на НК “ЖИ”, както и изискванията за извършването им се определят с правила (методики, технологии, изисквания) одобрени от генералния директор на НК “ЖИ”.

(2) Дейностите по ал. 1 се извършват при обезпечаване безопасност на превозите, в съответствие с изискванията на **Наредба № 58**, тези правила, Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт и други инструкции и разпоредби на генералния директор на НК "ЖИ".

Чл. 368. (1) За извършване на текущото поддържане на железния път и съоръженията, контактната мрежа и устройствата на ОТ, когато не са предвидени "прозорци", през деня се предоставя регламентирано време с продължителност не по-малка от един час за работа в оперативен ред при запазване на съществуващия график за движение на влаковете.

(2) В участъци с интензивно движение на влаковете "прозорци" за извършване на ремонтни и строителни работи в графика за движението може да се предвиждат и през нощта.

(3) Заявки за "прозорци" за работа по железния път, съоръженията и устройствата се правят предварително не по-късно от 10 денонощия преди деня на прекъсването, а разрешение се дава не по-късно от 6 денонощия преди прекъсването.

(4) При извършване на аварийни ремонти по устройствата на ОТ, КМ и телекомуникациите, да се разрешават аварийни прозорци от РОД, по искане на регионалния управител на ПСТЕ, или упълномощено от него лице с ранг не по нисък от ръководител участък или началник на подрайон по КМ.

Чл. 369. (1) По време на извършване на работи, изискващи планирано прекъсване на движението, ръководителят на работата установява телефонна или радиовръзка с дежурния влаков диспечер или дежурния ръководител движение в една от съседните гари.

(2) В участъци, където в графика за движението на влаковете са предвидени "прозорци" през нощта, ръководителят на работата осигурява осветление на работната площадка.

Чл. 370. Възникналите неизправности по железния път, контактната мрежа и други съоръжения, които застрашават безопасността на движението на влаковете, се отстраняват в рамките на оперативни "прозорци", разрешени със заповед на завеждащия диспечерската смяна в РОД.

Чл. 371. (1) Забранено е:

1. Започване на работи, преди мястото за работа да бъде сигнализирано съгласно изискванията на **Наредба № 58**.

2. Премахване на сигналите, които ограждат мястото на работата преди тя да е напълно завършена и е проверено състоянието на железния път, контактната мрежа и габарита.

(2) Сигнализирането се извършва под непосредствените указания и ръководство на ръководителя на работата.

Чл. 372. (1) При извършване на работи по железния път на разгънат фронт по много пътни железопътни линии, в криви, в изкопи и други места с ограничена или намалена видимост на сигналите и в участъци с интензивно движение на влаковете ръководителят на работата установява постоянна телефонна или радиовръзка със сигналистите, които уведомяват за движение на влакове и по съседните железопътни линии. По преценка на ръководителя на работата мястото се сигнализира с временно намаление на скоростта.

(2) При липса на телефонна или радиовръзка ръководителят на работата осигурява необходимия брой сигналисти.

Чл. 373. Организацията по осигуряване на движението на влаковете през опасни участъци от железопътната инфраструктура - свлачища, срутища, изтичане на насип и др., се регламентира с инструкция на генералния директор на НК “ЖИ”.

Чл. 374. (1) За ремонтни работи по коловозите, стрелките и съоръженията в района на гара, които не пречат на движението на влаковете и маневрите в гарата и прилежащите й междугария, ръководителят на работата уведомява дежурния ръководител движение чрез вписване в дневника за диспечерски заповеди. В този случай ръководителят на работата осигурява безопасността на работещите без съдействието на дежурния ръководител движение. След завършване на работата ръководителят на работата прави запис в дневника за диспечерски заповеди.

(2) В случаите, когато ръководителят на работата счита, че е необходимо да се предупреждава работната група за придвижване на возилата в гарата, в дневника за диспечерски заповеди той и дежурният ръководител движение уточняват условията на работа, реда и начините на предварителното оповестяване за движението на возила през мястото на работата или съседните коловози.

(3) За ремонтни работи по коловозите, стрелките и съоръженията в района на гара, които възпрепятстват движението на влаковете и маневрите в гарата и прилежащите й междугария, ръководителят на работата иска разрешение за оперативен "прозорец" чрез вписване в дневника за диспечерски заповеди.

(4) Когато се работи на приемно-отправен коловоз, работното място се сигнализира съгласно **Наредба № 58**.

(5) Когато се работи в коловози извън посочените в ал. 4, по преценка на ръководителя на работата работното място не се сигнализира, а се поставят сигналисти.

(6) На гърбични и разпределителни коловози ремонтните работи се извършват след съгласуване с превозвача и разрешение от дежурния ръководител движение, вписано в дневника за диспечерски заповеди. По преценка на ръководителя на работата работното място не се сигнализира, а се поставят сигналисти и работещия оператор ги уведомява по високоговорящата уредба.

(7) Възстановяване действието на устройствата при работи по ал. 3 и ал. 6 се извършва от дежурния ръководител движение, след като ръководителят на работата запише в дневника за диспечерски заповеди, че ремонтът е завършен, устройствата са изправни и е предписал условията за работа с тях.

(8) Когато ремонтните работи на устройствата се извършват от две или повече поделения на НК "ЖИ" и/или други предприятия в рамките на общ "прозорец", възстановяването на действието им се извършва от дежурния ръководител движение, след като ръководителите на работата от съответните поделения и предприятията запишат в дневника, че ремонтът е завършен, устройствата са изправни и са предписали условията за работа с тях.

Чл. 375. (1) Прекъсване на железния път, ОТ и телекомуникациите се разрешава от:

1. Началника на гарата, съгласувано с дежурния влаков диспечер, при осигурена безопасност на движението на влаковете и маневрите чрез ръчни заключалки или "кука-болт", сигнали или бариери, за ремонт с времетраене до 12 часа, на:

а) една стрелка или две стрелки, свързани в есова връзка;

б) една бариера в района на гарата;

в) един коловоз с принадлежащите изходни сигнали;

2. Началника на гарата без съгласуване прекъсването им с дежурния влаков диспечер и при осигурена безопасност на движението на влаковете и маневрите чрез ръчни заключалки или "кука-болт" за коловози и стрелки извън приемно-отправните;

3. Директора на дирекция "Движение и УКЖПМ " или упълномощено от него длъжностно лице с ранг не по-малък от началник на РОД - за ремонт на железния път и контактната мрежа на приемно-отправни гарови коловози - за срок повече от 12 часа, за изваждане и полагане на стрелка, за ремонт на текущия път извън изходните сигнали и други работи, когато не се налага изменение на графика за движението на пътническите и товарните влакове, преминаващи през районите на две РОД;

4. Генералния директор на НК "ЖИ" - за ремонти, които налагат изменение на графика за движението на влаковете или пренасочване на влакове по обиколен път - през други участъци; в тези случаи заинтересуваните служби се уведомяват най-малко 6 денонощия преди започване на прекъсването.

5. Директора на дирекция “Движение и УКЖПМ” или упълномощено от него лице, с ранг не по нисък от началник на РОД - за ремонт на входни светофори,

измерване и ремонт на контролни и магистрали кабели, ремонт на ПАБ или АБ – за срок до 12 часа, когато не се налага изменение на ГДВ.

(5) Прекъсване и възстановяване на движението по гаровите коловози, без тези по ал. 1, т. 2, текущия път и междугарията се извършва само с писмена заповед на влаковия диспечер.

Чл. 376. (1) Забранява се прекъсване на железния път и на устройствата за телекомуникации, докато ръководителят на работата не е получил писмена заповед от влаковия диспечер, а в електрифицирани участъци, когато е необходимо и от енергодиспечера - чрез дежурния ръководител движение и докато мястото не бъде сигнализирано съгласно **Наредба № 58**.

(2) Искане и разрешение за прекъсване на железния път и на устройствата за телекомуникации, ръководителят на работата може да получи и от мястото на междугарието по телефона от дежурния ръководител движение с телефонограма, записана в дневник образец II-76.

(3) Когато се изисква изключване на напрежението в контактната мрежа, разрешение за започване на работа се дава от отговорния изпълнител по превключванията чрез дежурния ръководител движение по ред определен от генералния директор на НК “ЖИ”.

(4) Разрешение за прекъсване на движението по железния път за строително-ремонтни или други работи, се иска от и дава само на длъжностни лица от НК “ЖИ” или такива от външни организации, притежаващи правоспособност, не по-малка от изискваната за заемане на длъжността организатор производствена група в ПЕПЖИ или приравнена към същата от ПСТЕ, удостоверено с показване на необходимите документи на дежурния ръководител движение.

Чл. 377. (1) Движението на влаковете се възстановява само с писмено уведомяване или телелефонограма за завършване на работата и отстраняване на препятствията за безопасно движение на влаковете, което може да се извърши и от мястото на междугарието с телефонограма от следните длъжностни лица:

1. От регионалния управител на ПЕПЖИ или упълномощено от него лице с длъжност не по-малка от ръководител на производствена група - когато ремонтът на железния път или възстановяването му се извършва от органите на ПЕПЖИ;

2. От правоспособни длъжностни лица на съответното предприятие с квалификация не по-малка от необходимата за длъжността ръководител на участък или приравнена на нея - когато работите по реконструкции, преустройства или ремонт на железния път, електро и енергосъоръженията се извършват от външни строително-ремонтни предприятия;

3. от регионалните управители на ПСТЕ или от упълномощени от тях правоспособни специалисти с квалификация не по-малка от механик ОТ или механик контактна мрежа - при извършване на работи, свързани с устройствата на ОТ или контактна мрежа.

(2) Предприятието - изпълнител на строително-ремонтните работи, носи отговорност за техническата изправност на ремонтираните съоръжения през времетраенето на ремонта.

Чл. 378. (1) Всички дейности и работи в зоната на отчуждението на НК “ЖИ” независимо от вида им и лицето, което ги осъществява, с изключение на

случаите регламентирани в **Наредба № 58**, се разрешават от генералния директор на НК "ЖИ" или упълномощено от него длъжностно лице и под контрола на правоспособни длъжностни лица със съответната квалификация от ПЕПЖИ и ПСТЕ на НК “ЖИ”.

(2) В зоната на отчуждение на НК “ЖИ” се извършват само дейностите, свързани с експлоатацията, поддържането, ремонта и развитието на железопътната инфраструктура и нейните елементи, и дейностите регламентирани в **Наредба № 58.**

(3) Преустройство или ремонт на устройства за осигуряване движението на влаковете се извършват само от правоспособни длъжностни лица от ПСТЕ, или такива от външни организации, притежаващи правоспособност механик ОТ и предварително им е дадено разрешение за това и са регламентирани дейностите, които ще извършат.

(4) При неизпълнение на изискванията по ал. 1, длъжностните лица от ПЕПЖИ и ПСТЕ, които са го констатирали, спират работата на обектите и уведомяват съответния регионален управител.

(5) Всички длъжностни лица от НК “ЖИ”, както и тези на външни предприятия и организации, извършващи регламентирани и разрешени по съответния ред дейности изискващи осигуряване безопасността на движението по железопътната инфраструктура на НК “ЖИ” трябва да притежават съответната правоспособност необходима за длъжността и удостоверение за издържан проверочен изпит.

Чл. 379. (1) Ограничителната строителна линия на НК “ЖИ” е линията, която определя площта от всяка страна на железния път, разположена съгласно чл. 4, ал. 1 на ЗЖТ, в която се забранява строителството и реконструкцията на обектите, определени в чл. 162, ал. 1 на Наредба № 55.

(2) Основни и текущи ремонти на съществуващи обекти, попадащи в площта по ал. 1, чието строителство е забранено, се разрешават само при условие, че е гарантирана безопасността на превозите и не се възпрепятстват експлоатацията и поддържането на железопътните линии и техните съоръжения, устройства и елементи.

Чл. 380. (1) При извършване на строителство на нови, както и при реконструкция, основен или текущ ремонт на съществуващи обекти в площта от зоната на отчуждение до ограничителната строителна линия на НК “ЖИ”, трябва да бъде гарантирана безопасността на превозите и да не се възпрепятстват експлоатацията и поддържането на железопътната инфраструктура и нейните елементи.

(2) Безопасността на превозите е гарантирана, когато са спазени следните изисквания:

1. Изграждането и експлоатацията на обекта не създава никакви предпоставки и/или условия за дерайлиране или удар на подвижния състав;

2. Изграждането и експлоатацията на обекта не създават никакви предпоставки и/или условия, водещи до промяна на техническите параметри на железопътната инфраструктура;

3. Обектът не се намира в такава близост до елемент от железопътната инфраструктура, че да води до промяна на строителния габарит;

4. Обектът не нарушава видимостта на сигналите в железопътната инфраструктура и използването му не създава пречки и затруднения при извършване на дейностите по железопътната инфраструктура;

5. Спазени са противопожарните изисквания;

6. Спазени са разстоянията за жилищните и други сгради съгласно Наредба № 7 от 1992 г. за хигиенните изисквания за здравна защита на селищната среда (обн., ДВ, бр. 46 от 1992 г. изм. и доп.).

(3) Строително-монтажни и други дейности, свързани със строителство в площта, определена в ал. 1, се извършват по начин, който не застрашава безопасността на превозите.

Чл. 381. (1) Проектите за подробни устройствени планове (ПУП) за територии, попадащи в площта между линията на отчуждение на железопътната инфраструктура и ограничителната строителна линия се съгласуват с генералния директор на НК "ЖИ" или упълномощени от него длъжностни лица. НК “ЖИ” дава предложения и възражения по проекта за ПУП.

(2) В случаите, когато за териториите по ал. 1 има действащ ПУП, той се изменя така, че да отговаря на изискванията по чл. 379, ал. 1 и чл. 380 на тези Правила, като се спазва процедурата по ал. 1. Исканията за изменение на ПУП се правят по реда на чл. 135 ЗУТ.

ЧАСТ ОСМА
ПРИЕМАНЕ НА НОВИ СТРОЕЖИ И РЕМОНТИ, ИЗВЪРШВАНИ ПО ОБЕКТИТЕ, СЪОРЪЖЕНИЯТА И УСТРОЙСТВАТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА НК “ЖИ”. РАЗРЕШЕНИЯ И ВЪВЕЖДАНЕ В ЕКСПЛОАТАЦИЯ.

Чл. 382. (1) Всеки нов или реконструиран обект, съоръжение или устройство на НК “ЖИ” се проектира и реализира по начин, по който, неговото общо ниво на безопасност да бъде най-малко еквивалентно на съществуващото при гарантиране на сравними параметри, показатели и/или функции.

(2) Всяка промяна на съществуващ обект, съоръжение или устройство на НК “ЖИ” се извършва по начин по който нейговото общо ниво на безопасност да бъде най-малко равно на първоначалното ниво на безопасност.

Чл. 383. (1) Предложенията за внедряване на нови съоръжения, както и изменения в конструкциите на железния път, съоръженията, устройствата и собствения подвижен железопътен състав на НК "ЖИ" се отправят до генералния директор на НК "ЖИ".

(2) В зависимост от вида на разработката, към “предложенията” трябва да са приложени набор от технически, икономически и финансови изчисления и обосновки, точни, мащабни и ясни чертежи и схеми, обяснителни записки, резултати и изследвания от лицензирани лаборатории и други.

(3) По преценка на генералния директор на НК "ЖИ", документацията по ал. 2 се дава на компетентните по направеното предложение дирекции и/или отдели, които при необходимост могат да поискат допълнителна информация, разяснения и документи от лицето, направило предложението по ал. 1, и изготвят становище относно рационалността и функционалността на предложението.

(4) При положителни становища по ал. 3, със заповед на генералния директор на НК "ЖИ" се назначава експертен съвет на НК “ЖИ”, в който като членове могат да бъдат поканени и външни лица, с доказан научен и практически опит в областта, в която е направеното предложението. Експертният съвет завършва своята работа с протоколирано решение отправено до генералния директор на НК "ЖИ".

(5) Предложенията по ал. 1 се внедряват в железопътната инфраструктура на НК “ЖИ”, когато са с доказани по-високи показатели на функционалност и безопасност.

(6) Решението за внедряване на предложенията по ал. 1 се вземат от генералния директор на НК "ЖИ".

Чл. 384. За всички свои решения за внедряване на предложенията по чл. 383 генералния директор на НК "ЖИ" уведомява ИА “ЖА”, която разрешава въвеждането им в експлоатация по реда на **Наредба №** 57.

Чл. 385. (1) Новопостроени и реконструирани железопътни линии, съоръжения и устройства на НК “ЖИ”, както и преустройствата и основните им ремонти се приемат и въвеждат в експлоатация по реда на действащите нормативни актове, **Наредба № 58** и тези правила.

Чл. 386. За получаване на разрешение за ползване на устройства и системи на ОТ и други се съставя протокол № 17 за пробна експлоатация съгласно Наредба № 3 за съставяне на актове и протоколи по време на строителството на МРРБ.

Чл. 387. (1) Преди започване на работата на комисията за въвеждане в пробна експлоатация на устройствата на ОТ и други строежи в НК “ЖИ”, изпълнителят е длъжен да предаде технологична инструкция и технически спецификации на устройствата. Въз основа на технологичната инструкция и техническите спецификации началника на гарата изготвя инструкция за експлоатация на устройствата, която се проверява от участъков инспектор по ОТ и се одобрява от директора на дирекция “Движение и УКЖПМ”.

(2) Персоналът, зает с експлоатацията и поддържането на устройствата по време на пробната експлоатация на устройствата на ОТ трябва предварително да е обучен и изпитан за това по одобрената инструкция по ал. 1.

(3) След като персоналът по ал. 2 успешно положи изпит за работа с устройството, се подписва протокол от комисията по пробната експлоатация и устройството се въвежда в пробна експлоатация.

(4) По време на пробната експлоатация, комисията определя организацията за денонощно дежурство за подпомагане на работещите с устройството и в случай на повреди предписва условията и начина, при които може да продължи работата. През време на пробната експлоатация изпълнителя осигурява денонощно дежурство за отстраняването на евентуално появилите се повреди и дефекти.

(5) Преди въвеждане в пробната експлоатация комисията проверява обема и качеството на извършената работа, пълното съответствие на устройството с проекта и съгласуваната таблица на маршрутните зависимости, както и съответствието на монтажа по утвърдената проектна документация.

(6) За всички свои действия и решения комисията по пробната експлоатация съставя протоколи.

(7) Пробната експлоатация с продължителност не по-малка от 72 часа започва от деня и часа, вписан в телеграмата, изпратена от представителя на службата по движението в комисията.

(8) По време на пробната експлоатация устройствата се пломбират с редовни пломби. Всяко скъсване на пломба или и други повреди се записва в протокол от работещия с устройството, като строителят вписва причините за всяка повреда, нередовност или скъсване на пломба, което се приподписва от механика по ОТ.

Чл. 389. (1) Всички таблици на маршрутните зависимости на новостроящи се или преустройвани системи на осигурителната техника се съгласуват от дирекция "Движение и УКЖПМ" на НК “ЖИ”, която съхранява едно копие от тях. Схемите се одобряват от отдел СТЕ на НК “ЖИ”, където се съхранява едно копие от тях.

(2) На съгласуване и одобряване подлежат схемите и таблиците и на всички временни преустройства на осигурителна техника.

(3) Редът и начина за съставяне, одобряване и съгласуване на схемите и таблиците на маршрутните зависимости се определя в инструкцията за съставяне на схемите и таблиците на маршрутните зависимости на Генерален директор на НК „ЖИ”.

Чл. 390. (1) След всяко изменение, допълнение или влизане в сила на нови нормативни актове, таблиците на маршрутните зависимости и съответните схеми се привеждат в съответствие с новите изисквания или се съгласуват отново, ако не се изискват промени, съгласно инструкцията на Генералния директор на НК „ЖИ” по чл. 389, ал. 3.

(2) Отдел СТЕ на НК “ЖИ”организира преустройствата на осигурителната техника, чрез съответното ПСТЕ, съгласно утвърдени проекти.

(3) Не се допуска експлоатация на преустроени съоръжения на осигурителната техника, при наличие на неодобрени схеми.

(4) След приемане на преустройство на ОТ старите схеми се предават в архива на ПСТЕ.

Чл. 391. (1) Прекъсване на действията на устройствата на осигурителната техника и автоматичните прелезни устройства се разрешава от генералния директор на НК "ЖИ". Заявката за прекъсването се отправя най-малко 10 денонощия, а се разрешават най-малко 6 денонощия преди датата на прекъсването.

(2) При извършване на преустройство или ремонт на съоръжения на осигурителната техника, при което се налага изключване действието на входен светофор за повече от 15 часа, на гарата се поставя временен входен светофор или се използва съществуващия. Временният входен и предупредителният светофор се управляват от временен пулт за управление от стрелковия пост или от дежурния ръководител движение.

(3) През първите три денонощия на прекъсване се осигурява непосредствен контрол от участъков инспектор или инспектор ОТ към съответното ПЕПЖИ по утвърден график.

Чл. 392. (1) Пултът за временно управление на входните светофори има:

1. Бутон за откриване на сигнал;
2. Бутон за закриване на сигнал;

3. Ключ за даване на вход в главен или отклонителен коловоз;

4. Бутон за поканителен сигнал с брояч - пломбируем;

5. Индикация на показанията на всички светлини на светофора.

(2) Техническите условия, на които трябва да отговаря пултът за временно управление на входните светофори, са:

1. Отварящите се части да имат приспособления за пломбиране;

2. Да може да дава показания по обикновената или по скоростната сигнализация; при обикновената сигнализация долната табела да свети винаги с две жълти светлини;

3. Да може да дава поканителен сигнал с мигаща светлина;

4. Да гарантира автоматично затваряне на редовните сигнали посредством активна релсова верига или чрез къса електронна релсова верига;

5. При изгаряне на светофорните лампи на зелените или жълтите светлини да преминава автоматично в забранително показание;

6. Да може да дава вход в права или в отклонение;

7. Поканителният сигнал да се дава само докато е издърпан или натиснат бутонът.

Чл. 393. (1) Преди прекъсване на действията на устройствата на осигурителната техника и автоматичните прелезни устройства за преустройства и ремонти се изготвя технология от комисия, назначена със заповед на генералния директор на НК "ЖИ".

(2) При прекъсване на действията на устройствата на осигурителната техника и автоматичните прелезни устройства за профилактични измервания се изготвя технология от ПСТЕ.

Чл. 394. (1) При ново строителство или реконструкция и ремонт по съществуващи обекти извършвани в непосредствена близост до и/или в обвръзка със съоръжения на НК “ЖИ”, в проектите и договорите за строителството им се определят ред и технологии за осигуряване на безопасността на движението, изготвени в съответствие с изискванията на действащите нормативни актове.

(2) Реда и технологиите по ал. 1 се съгласуват с генералния директор на НК “ЖИ”.

Чл. 395. Обектите, съоръженията и устройствата от железопътната инфраструктура на НК “ЖИ”, на които се извършва ремонт без случаите по чл. 385, се приемат по ред, определен от генералния директор на НК "ЖИ".

ЧАСТ ДЕВЕТА
ПРЕГЛЕДИ, ПРОВЕРКИ, НАБЛЮДЕНИЕ И НАДЗОР НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА НК “ЖИ”. РЕД ЗА ИЗВЪРШВАНЕ И ДОКУМЕТИРАНЕ НА ТЕЗИ ДЕЙНОСТИ

ДЯЛ ПЪРВИ
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 396. (1) За осигуряване на непрекъснато и безопасно движение на влаковете и маневрите се извършват проверки, наблюдение и надзор на:

1. Железният път в експлоатационните пунктове и междугарията;

2. Системата на осигурителната техника в експлоатационните пунктове и междугарията;

3. Системите за електроснабдяване;

4. Железопътните прелези.

Чл. 397. (1) Целта на дейностите по ал. 1 е да се констатира и регистрира състоянието на съоръженията и устройствата.

Чл. 398. (1) Дейностите по чл. 396 са периодични и извънредни и могат да бъдат съвместни или специализирани.

(2) Специализираните дейности се извършват от едно или повече длъжностни лица.

(3) Дейностите по ал. 1 се извършват от:

1. Длъжностни лица на НК "ЖИ" отговарящи за съответните елементи от железопътната инфраструктура при изпълнение на ежедневните си задължения;

2. От комисии, определени с тези Правила;

3. От комисии, назначени от генералния директор на НК "ЖИ".

ДЯЛ ВТОРИ
ПРЕГЛЕДИ НА ЖЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Глава четиридесет и шеста
ПЕРИОДИЧНОСТ НА ПРЕГЛЕДИТЕ

Чл. 399. Съвместните прегледи на железопътната инфраструктура се извършват в следната периодичност:

1. Ежемесечно;

2. На шест месеца.

Променен със Заповед № 1141/16.07.2013 г. на Генерален директор на ДП"НКЖИ".

Чл. 400. (1) Прегледите на съоръженията и устройствата в района на гарите и разделните постове с дежурен ръководител се извършват ежемесечно от комисия. На преглед подлежат железен път и неговите съоръжения, съоръженията на осигурителна техника, телекомуникации и електроснабдяване, контактна мрежа и нейните съоръжения. Променен със Заповед № 516/16.04.2010 г. и Заповед № 1141/16.07.2013 г. на Генерален директор на ДП"НКЖИ".

(2) При извършване на прегледите по ал. 1 се проверява и служебното коловозно и стрелково развитие на железопътните секции и на енергосекциите.

(3) Месечните прегледи се извършват между 15-тия и 25-тия ден на всеки месец.

Чл. 401. Прегледите на съоръженията и устройствата на железопътната инфраструктура в междугарията и в маневрените райони се извършва на всеки шест месеца – пролет и есен. Променен със Заповед № 1141/16.07.2013 г. на Генерален директор на ДП"НКЖИ".

Чл. 402. (1) Един път на шест месеца се извършва преглед в експлоатационните пунктове по отношение взаимодействието на различните служби при поддържането и експлоатацията на железопътната инфраструктура, състоянието на сградите, в които се осъществяват дейностите по управление движението на влаковете и обслужването на пътниците.

(2) При извършването на прегледите по ал. (1) се проверява и служебното и коловозно развитие, собственост на поделения на ДП „НКЖИ”. Променен със заповед.№ 516/16.04.2010г. и Заповед № 1141/16.07.2013 г на Генерален директор на ДП”НКЖИ”.

Чл. 403. Отменен. със заповед № 516/16.04.2010г. на Генерален директор на ДП”НКЖИ”.

Чл. 404. Извънредни съвместни прегледи на железопътната инфраструктура на НК “ЖИ” се извършват по разпореждане на Генералния директор на ДП „НК ЖИ”.

Чл. 405. Прегледите на железопътните прелези на железопътната инфраструктура на НК „ЖИ” се извършват по условията на Наредба № 4 за железопътните прелези.

Глава четиридесет и седма

СЪСТАВ НА КОМИСИИТЕ ПО ПРЕГЛЕДИТЕ

Със заповеди № 221/21.02.2007 г. и № 516/16.04.2010 г. на Генерален директор на ДП”НКЖИ”, са променени текстовете на чл. 406 до чл. 409.

Чл. 406. Месечния преглед по смисъла на чл. 400 на тези правила се извършва от комисия в състав:

- Председател – началника на гарата, а за гара/регионален център служителя, на който е възложено да изпълнява задълженията на началник гара по условията на чл. 494, ал. 2 от ПТЕ;

Членове – ръководител група транспорт/механизирана аварийна мобилна група (техник транспортно строителство, техник ръководител група по поддържане на железния път, техник ръководител група механизирана аварийна мобилна група), техник механик ЖПТ/ОТ, техник механик ЖПТ/ССС (техник телекомуникации, техник механик ЖПТ/РВ), техник ел. машини и апарати/ЕС и ЕК, началник подрайон/ Енергоразпределителен (техник ел. системи/контактна мрежа) - за електрифицирани участъци. Променен със Заповед № 1141/16.07.2013 г на Генерален директор на ДП”НКЖИ”.

Чл. 407. Прегледите съгласно чл. 401 на тези правила се извършва от комисия в състав:

- Председател – началник участък по поддържане на железния път и съоръженията (инженер железопътно строителство);
- Членове – началник участък ОИ/ръководител участък ОТ, началник участък свръзки и ел. съоръжения/ръководител участък ССС, ръководител район Експлоатация (началник подрайон/ Енергоразпределителен) - за електрифициран участък. За междугария и маневрени райони, в които има жп. прелез с прелезопазач и/или спирка, и/или СОП в комисията се включва и началника на съответната гара. Променен със Заповед № 1141/16.07.2013 г на Генерален директор на ДП”НКЖИ”.

Чл. 408. Прегледите на съоръженията и устройствата съгласно чл. 402 на тези Правила се извършват от комисия в състав:

- Председател – длъжностно лице от РИБП;
- Членове – началник гара/регионален център, началник участък по поддържане на жел. път и съоръженията (инженер железопътно строителство),

ръководител район Експлоатация (началник подрайон/ Енергоразпределителен) - в електрифициран участък, началник участък ОИ/ ръководител участък ОТ, началник участък Свръзки/ ръководител участък ССС (началник участък Свръзки/ ръководител участък РВ), началник участък СЕС/ ЕС и ЕК. Променен със Заповед № 1141/16.07.2013 г на Генерален директор на ДП"НКЖИ".

Чл. 409. След приключването на прегледите по чл. 402 от тези правила председателя на комисията съвместно с членовете изготвя доклад до Генералния директор на ДП „НКЖИ". Докладът се предстявя в срок до един месец след приключване на прегледите. Променен със Заповед № 1141/16.07.2013 г на Генерален директор на ДП"НКЖИ".

Чл. 410. (1) Прегледите по чл. 400 от тези Правила се извършват в работни дни, определени от председателя на комисията и същата се свиква с телеграма до ръководителите на длъжностните лица, участващи в комисията.

(2). Прегледите по условията на чл. чл. 401 и 402 от тези Правила се извършват в работни дни съгласно график изготвен от председателя на комисията. Графикът се съгласува с директорите на Поделенията, на чиято територия ще се извършва шестмесечен преглед и се одобрява от Генералния директор на ДП „НКЖИ". Инициативата за свикването на комисията е на председателя й. Променен със Заповед № 1141/16.07.2013 г на Генерален директор на ДП"НКЖИ".

Глава четиридесет и осма
ДОКУМЕНТИРАНЕ НА РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ПРЕГЛЕДИТЕ

Чл. 411. Прегледите се извършват по ред определен в методика на генералния директор на НК "ЖИ". Методиката съдържа:

1. Технология за извършване на прегледа;
2. Обхват и съдържание на прегледа;
3. Специфични условия за преглед на съответните обекти, съоръжения и устройства
4. Образец на протоколите за документиране дейността на съответните комисии.
5. Сроковете и отговорните длъжностни лица за отстраняване на констатациите и за изпълнение на предписаните мероприятия.

Чл. 412. (1) За всеки преглед се съставя протокол, в който се отразяват резултатите и направените констатации.

(2) Протоколите от извършените прегледи по ч. 400, 401 и 402 се съхраняват от председателя на комисията. Екземпляр от протоколите се предоставят на регионалните управители на поделенията на електронен носител.

(3) Екземпляр от протоколите за прегледите по чл. 402 се предоставят и на началника на гарата.

(4) Контрол по предписаните срокове и обеми дейности за отстраняване се осъществява от председателя на комисията. Променен със Заповед № 1141/16.07.2013 г на Генерален директор на ДП"НКЖИ".

ДЯЛ ТРЕТИ

ПРОВЕРКИ, НАБЛЮДЕНИЕ И НАДЗОР НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ И СЪОРЪЖЕНИЯТА НА НК “ЖИ”.

Глава четиридесет и девета

ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО ТЕКУЩОТО ПОДДЪРЖАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ

Раздел I
Общи положения

Чл. 413. (1) Основната цел на текущото поддържане на железния път и съоръженията е предотвратяване поява на неизправности в железния път и отстраняване на причините, които предизвикват тези неизправности.

(2) Текущото поддържане на железния път и съоръженията представлява комплекс от дейности, извършвани от ПЕПЖИ, осигуряващи безопасна експлоатация при определена скорост и спазването на междуремонтните периоди.

Чл. 414. Неизправностите се отстраняват при откриването им, като се спазват действащите нормативни актове, норми и други разпоредби (методики, технологии, заповеди и други), определящи реда за извършването им и техническите характеристики и параметри, на които трябва да отговаря конструкцията на железния път, съоръженията и техните елементи.

Чл. 415. (1) Състоянието на железния път и съоръженията се установява с технически средства и устройства и визуално.

(2) Дейностите (проверки, прегледи и надзор) по установяване на състоянието на железния път и съоръженията се извършва от длъжностни лица на НК „ЖИ” с необходимата квалификация и правоспособност.

(3) Длъжностните лица отговорни за осъществяването на системен контрол и надзор са:

1. В ПЕПЖИ - кантонери; шлосер по железен път; организатори производствена група; диспечери в ПЕПЖИ и КДЦ; ръководители на железопътен участък; контрольори по железния път или съоръженията; главни специалисти, технолози по железен път, технолози, инвеститори, той и проектант в отдел ПЖПС и ИП, инспектори по ОТ и Движение; началници на райони по „Поддържане", началниците на отдели ПЖПС и ИП, зам. регионални управители по „Поддържане”; регионални управители;

2. В ПСТЕ – електромонтьори, механици и ръководители на участъци по осигурителна техника, по телекомуникациите, по радиовръзки, по електроснабдяване, по контактна мрежа; диспечери; началници на подрайони по контактна мрежа; главни специалисти и технолози в отдел ОТ; началници на отдел ОТ; зам. регионални управители по ОТ; регионални управители.

3. Специалисти от отдели ПРЖПС, СТЕ, “Енергетика” и „Технологичен” на НК “ЖИ”;

4. Началниците на отдел ПРЖПС, СТЕ, “Енергетика” и „Технологичен” на НК “ЖИ”;

5. Директор на дирекция “РПЖИ”;

6. Инспекторите по безопасността на превозите при НК “ЖИ”.

7. Заместник главен ревизор на НК “ЖИ”;

8. Главен ревизор на НК “ЖИ”.

(4) В периода на ремонт на железния път и съоръженията отговорност за безопасността на движението носят длъжностните лица, които ръководят строителните и ремонтни работи и съответните началници строителни обекти и/или ръководителите колони по ТП.

Чл. 416. Основните дейности на текущото поддържане на железния път и съоръженията са:

1. Система за проверка, наблюдение и надзор на състоянието на железния път и съоръженията.

2. Планиране на работите по отстраняване на откритите неизправности и причините, довели до тяхното появяване.

3. Изпълнение и отчитане на тези работи.

(2) Дейностите по ал. 1 се извършват по графици, утвърдени от ръководителя на съответното ПЕПЖИ. Графиците трябва да отразяват всички необходими дейности по поддържането, в регламентирани в действащите нормативни актове и в правила, методики, заповеди и технологии и други на генералния директор на НК „ЖИ”.

(3) Графиците за поддържане на железния път и съоръженията се изготвят в съответствие с Правилата за текущо поддържане на железния път, утвърдени от генералния директор на НК „ЖИ”.

Чл. 417. Ръководителите и длъжностните лица с контролни функции от ПЕПЖИ са длъжни:

1. Ежедневно да се информират за състоянието на железния път и съоръженията в района на ПЕПЖИ;

2. Систематично да ги проверяват лично и чрез подчинените им длъжностни лица;

3. Да осигуряват и извършват обучение и инструктаж на работниците за поддържане на съоръженията и устройствата и бързо отстраняване на повредите.

Чл. 418. Длъжностните лица от ПЕПЖИ са длъжни да:

1. Проверяват ежедневно състоянието на железния път, съоръженията и устройствата в района, за който отговаря;

2. Осигуряват непрекъснато действие на железния път, съоръженията и устройствата;

3. Извършват работите по текущото поддържане на железния път, съоръженията и устройствата по график утвърден от съответния регионален управител на ПЕПЖИ.

Раздел II
Система за контрол на състоянието на железния път и съоръженията

Чл. 419. (1) Системата за контрол на железния път и съоръженията се състои от прегледи, проверки, наблюдения и надзор на състоянието им, извършвани от длъжностни лица на ПЕПЖИ. Тя има за цел да осигури непрекъснато и безопасно движение на влаковете, правилно планиране и

изпълнение на работите по текущо поддържане включително и спазване на техния предпазен характер и своевременно извършване на ремонтите по пътя и съоръженията.

(2) Контролът на железния път и съоръженията - прегледи и проверки, бива:

1. Постоянен;
2. Периодичен;
3. Извънреден;
4. Специален.

Чл. 420. Постоянният контрол на определени участъци и/или обекти от железния път и съоръженията се извършва ежедневно и/или непрекъснато, чрез обиколки и наблюдение, от длъжностни лица от ПЕПЖИ, работещи на смени и дежурства по график.

Чл. 421. Периодичният контрол се извършва от определени длъжностни лица през период от време, който е съобразен с класа на пътя съгласно „Инструкция за устройство и поддържане на горното строене на железния път и железопътните стрелки" по начин и в зависимост от извършваните други контролни прегледи и проверки, включително измерванията на горното строене на пътя с различни технически средства. Периодичният контрол представлява комплекс от прегледи и проверки, извършван от отделни длъжностни лица, всяко, от което изпълнява своите задължения и отговаря за поверен участък от пътя и неговите съоръжения.

Чл. 422. Извънреден контрол на железния път и съоръженията се извършва в случаите на неблагоприятни метеорологични или други условия или при активизиране на слаби места от организаторите на производствени групи и ръководителите на железопътните участъци. По тяхна преценка на застрашените участъци се организира непрекъснато наблюдение.

Чл. 423. (1) Специалният контрол на железния път и съоръженията се извършва в срокове, определени с разпореждане на началник на отдел ПРЖПС при НК "ЖИ". В специалния контрол се включва извършването на генерална ревизия съоръженията – съгласно „Инструкция за ремонт и поддържане на изкуствените съоръжения (мостове, тунели и водостоци)".

(2) Специалния контрол се извършва от длъжностни лица на ПЕПЖИ, отдел ПРЖПС и отдел „Технологичен" при НК "ЖИ".

(3) Специалния контрол с определена задача се извършва от комисия, назначена със заповед от генералния директор на НК "ЖИ"с поименно определен състав от длъжностни лица.

Чл. 424. (1) За специален контрол се счита дейността на органите на отдел ПРЖПС при НК "ЖИ" при приемането на новопостроени, реконструирани, преустроени и ремонтирани обекти и съоръжения на железния път от приемателни комисии съгласно "Инструкция за устройство и поддържане на железния път и железопътните стрелки".

(2) При железопътни произшествия на мястото на произшествието се извършва специален контрол от комисия, съставена от длъжностни лица, определени поименно от генералния директор на НК "ЖИ".

Чл. 425. (1) Редът и сроковете за извършване на прегледите, проверките, наблюденията и надзора на железния път и съоръженията се извършват

съгласно Правила за текущо поддържане на железния път, утвърдени от генералния директор на НК „ЖИ”.

(2) Контрола, извършван от длъжностните лица, представлява визуален натурен оглед на елементите на горното и долното строене на железния път. Той може да се провежда с обиколки, пеша или чрез возило по начини за откриване на видими неизправности, от вида на посочените в „Инструкция за устройство и поддържане на горното строене на железния път и железопътните стрелки”.

Чл. 426. (1) Графиците за планиране на дейностите по контрола и документацията за отчитане, провеждани индивидуално и от комисии с ръчни уреди и технически средства от длъжностните лица се съставят и съхраняват в ПЕПЖИ.

(2) Графиците за работа на работещите ежедневно на смени длъжностни лица, извършващи постоянен контрол на поверените им участъци от железния път, слаби места и други обекти по пътя, се съставят за всеки календарен месец от преките им началници и се одобряват от ръководителя на съответното ПЕПЖИ.

Чл. 427. (1) Длъжностните лица отразяват резултатите от извършените прегледи, наблюдения, контрол и надзор и измервания в своя служебен дневник и книгите за отчитане на контрола и техническите параметри на железния път, железопътните стрелки и други съоръжения.

(2) Всяко длъжностно лице след извършване прегледи и проверки, като служебно задължение отчита резултатите от тях в книга за извършените контролни прегледи и проверки за съответния участък от пътя по дежурства на обекти, гари, железопътни участъци и ПЕПЖИ и проверява с подпис извършените записвания от подчинените му.

(3) Книгите и дневниците са оформени по образец, одобрен от отдел ПРЖПС в НК „ЖИ”.

Чл. 428. (1) Планът за изпълнение на работите по текущо поддържане трябва да осигурява тяхното своевременно и качествено изпълнение, безопасността на движението, спазване на изискванията за техническа безопасност и прилагане на технологии с максимално използване на машини за постигане на висока производителност на труда.

(2) В плана най-напред се залага изпълнението на работите по ремонтите на най-слабите участъци, които не търпят отлагане, а след това степенувани по важност работите за ликвидиране на забелязани неизправности и причините за възникването им.

(3) Неизправностите, които са записани в Книга за повреди в релсовите токови вериги, броячи на оси и автоматизирани стрелки (образец VII-55) и дневника за прегледи за поверения обект или участък от железопътната инфраструктура, се отстраняват в определените срокове, а застрашаващите сигурността на движение на влаковете – незабавно след тяхното откриване.

(4) Периодичността на работите по текущото поддържане на железния път трябва да се планира в зависимост от товаронапрежението и техническото състояние на железния път за съответния участък.

Чл. 429. Редът за планиране, изпълнение, приемане и отчитане на работите по текущото поддържане на железния път и съоръженията се

извършват съгласно Правила за текущо поддържане на железния път, утвърдени от генералния директор на НК „ЖИ”.

Глава петдесета

ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО ПОДДЪРЖАНЕ НА ОБЕКТИТЕ, СЪОРЪЖЕНИЯТА И УСТРОЙСТВАТА НА ОСИГУРИТЕЛНАТА ТЕХНИКА, ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИТЕ И СИСТЕМИТЕ ЗА ЕНЕРГОСНАБДЯВАНЕ

Чл. 430. (1) Поддържането на обектите, съоръженията и устройствата на осигурителната техника, телекомуникациите и системите за енергоснабдяване в съответствие с техническите изисквания и норми се извършва от ПСТЕ, чрез:

1. Извършване на профилактични дейности за предпазване на устройствата от повреди;

2. Отстраняване на възникналите повреди;

(2) Дейностите по ал. 1 се извършват по месечни и годишни графици, утвърдени от ръководителя на съответното ПСТЕ. Месечните и годишните графици трябва да отразяват всички необходими дейности по поддържането, в регламентирани в действащите нормативни актове и в правила, методики, заповеди и технологии и други на генералния директор на НК „ЖИ”.

(3) Графиците за поддържане и ремонт на системите за енергоснабдяване в съответствие (контактната мрежа) се изготвят в съответствие с таблици № 1, № 3 и № 4 на Правилника за техническата експлоатация на контактната мрежа.

Чл. 431. Ръководителите и длъжностните лица с контролни функции от ПСТЕ са длъжни:

1. Ежедневно да се информират за състоянието на съоръженията и устройствата в района на ПСТЕ;

2. Систематично да ги проверяват лично и чрез подчинените им длъжностни лица;

3. Да осигуряват обучение и инструктаж на работниците за поддържане на съоръженията и устройствата и бързо отстраняване на повредите.

Чл. 432. Длъжностните лица от ПСТЕ са длъжни да:

1. Проверяват ежедневно състоянието на съоръженията и устройствата в района за който отговаря;

2. Осигуряват непрекъснато действие на съоръженията и устройствата;

3. Извършват работите по профилактичното поддържане на съоръженията и устройствата по график утвърден от съответния регионален управител на ПСТЕ;

4. Следят за правилното използване на апаратите за управление на съоръженията и устройствата от работещите с тях.

Чл. 433. (1) Съоръженията се поддържат, както следва:

1. Целостта и изолацията на всички изолирани настави - от длъжностните лица на ПЕПЖИ, а изолационното съпротивление се контролира от тези на ПСТЕ;

2. Заварените и нестандартните релсови съединители при скъсване се подменят, като длъжностните лица от ПЕПЖИ пробиват отворите в релсите на места и с диаметър по указание на електромеханика по ОТ, а длъжностните лица

от ПСТЕ доставят щепселни релсови съединители и ги монтират, след което ги поддържат;

3. Обходните тягови въжета, прехвърлящите тягови въжета и заземяванията на съоръженията на осигурителната техника, телекомуникациите, електроснабдяването, стълбове на контактната мрежа, метални конструкции в гарите и междугарията и обратните фидери - от съответните специалисти от ПСТЕ;

4. Всички елементи на изолираните участъци, без изолираните настави, се доставят и поддържат от ПСТЕ, които отговарят за наличието и изправността им;

5. При извършване на ремонт, подбиване, уплътняване и др. по стрелките, съоръжени с обръщателни апарати, длъжностните лица по поддържане на железния път от ПЕПЖИ предварително уведомяват механика по ОТ; при подновяване на железния път, както и при работа на пътни ремонтни колони за среден и текущ ремонт се извършва демонтаж и монтаж на обходните тягови въжета, въжетата свързващи заземителните релси от работниците извършващи ремонта, под контрола и с участието на длъжностните лица от ПСТЕ.

6. При ремонт и замяна на стрелка, релса и изолиран настав длъжностните лица по поддържане на железния път предварително пробиват необходимите отвори в релсите, на места и с диаметър по указание на електромеханика по ОТ, за поставяне на не заварените релсови съединители; при ремонт и замяна на кръстовидни (английски) и специални стрелки, когато не могат да се монтират не заварени релсови съединители, длъжностните лица по поддържане на железния път заваряват и поддържат релсовите съединители;

7. Длъжностните лица от ПСТЕ поддържат електрическите стрелкови обръщателни апарати, електрическото отопление и електрическото осветление на стрелките, вагоноизхвъргачките и указателите за край на коловоза;

8. Границата между железопътна стрелка и обръщателен апарат са болтовете, свързващи езиците с контролните и теглителните щанги, като самите болтове се поддържат и подменят от длъжностните лица на ПСТЕ; а ексцентричните втулки за болтовете на контролните щанги се поддържат и подменят от длъжностните лица от ПЕПЖИ;

9. Длъжностните лица от ПЕПЖИ отговарят за нормалния ход на езиците, изправността на раменните релси и подложните плочи на стрелковата гарнитура, както и за равномерното прилепване на езиците към раменните релси; длъжностните лица от ПСТЕ отговарят за електрическия стрелкови обръщателен апарат, щангите и носещите елементи на електрическите стрелкови обръщателни апарати;

10. Съществуващите изолации по стрелката се поддържат от предприятието, което отговаря за изправността на съответния елемент.

(2) Длъжностните лица констатирали повреда на осигурителната техника в междугарие, уведомява**т** диспечера при ПСТЕ. Диспечерът от ПСТЕ изпраща длъжностно лице да отстрани повредата и уведомява влаковия диспечер, а той от своя страна – двете съседни гари за изпращането на техническо лице за отстраняване на повредата. Уведомяването на дежурен ръководител в една от съседните гари преди започване на работа става от мястото на повредата от длъжностното лице от ПСТЕ. Преди започване и по време на работа, длъжностното лице от ПСТЕ е длъжно да изпълнява указанията на дежурния

ръководител движение /влаков диспечер/, дадени по телефона. Уведомяването за завършване на работа и отстраняване на повредата става от мястото на междугарие по телефона, а след завръщането в една от съседните гари и с вписване в книга обр.VII-51.

Чл. 434. (1) При установяване на неприлепване между езика и раменната релса от 4 мм и повече за приемно отправни коловози и 5 мм и повече за останалите коловози механикът ОТ прави запис в книгата за повреди в релсовите токови вериги, броячи на оси и автоматизирани стрелки, образец VII-55 за констатираната неизправност и спира експлоатацията на тази стрелка срещу езиците й;

(2) До отстраняване на констатираното неприлепване движението на железопътни возила срещу неизправния език се забранява.

(3) измерването на неприлепването (хлабината) между езика и раменната релса се извършва от механика по осигурителна техника, съгласно утвърден график; това неприлепване се установява с помощта на еталониран шаблон, поставен между езика и раменната релса срещу теглителната щанга; неприлепването е налице, когато за стрелки:

а) съоръжени със стрелкови обръщателни апарати с външно заключване - механичната заключалка с лястовицата заключи при поставен шаблон;

б) съоръжени със стрелкови обръщателни апарати с вътрешно заключване - апаратът дава електрически контрол при поставен шаблон;

в) на стрелки без електрически стрелкови обръщателен апарат измерването на неприлепването между езика и раменната релса се извършва от длъжностните лица от ПЕПЖИ, това неприлепване се установява с помощта на еталониран шаблон, поставен между езика и раменната релса, срещу теглителната щанга; неприлепването е налице когато механичната заключалка с лястовица заключи при поставен шаблон;

(4) причината, довела до поява на нерегламентирана хлабина (разхлабване на скрепленията на раменните релси, неизправности в стрелковата гарнитура, в стрелковия апарат, в елементите на стрелката и др.), се установява и отстранява съвместно от механик по осигурителна техника и длъжностните лица от ПЕПЖИ; хлабината се регулира от длъжностните лица на предприятието, отговарящо за изправността на щангата, съответно от:

а) ПСТЕ - за стрелки, съоръжени със стрелкови обръщателни апарати тип СОА-3; СОА-3Н; МАТРА-65 и СП без съединителна щанга;

б) ПЕПЖИ - за стрелки, съоръжени със стрелкови обръщателни апарати тип СОА-1 и СП със съединителна щанга;

(5) при влагане в пътя на стрелкови езици, раменни релси или цели стрелки, изискващи допълнителни елементи за стрелкови обръщателни апарати или нови стрелкови обръщателни апарати, елементите се осигуряват от ПЕПЖИ след предварително съгласуване със съответното ПСТЕ;

(6) За осигуряване на външното заключване на език на стрелка, в кутията на заключването тип “лястовица”, се допуска монтирането на правоъгълни пластини с два отвора, с обща дебелина не повече от 6 мм за единия език и не повече от 12 мм за двата езика, като за стрелки лежащи на главни и приемно-отправни коловози се отстраняват в срок до 72 часа.

(7) При първоначален монтаж на стрелкови обръщателен апарат от тип „СП със съединителна щанга”, за компенсация на производствените дължини на съединителните щанги, за различните типове стрелки, се поставят пластини с обща дебелина до 12 мм за двата езика.

Чл. 435. В случай на загуба на шунтова чувствителност на релсовата токова верига, вследствие корозирали релси, смяна на релси или стрелки в гарата, констатирано от механика по осигурителна техника, с вписване в книгата за осигурителната техника, образец VII-51, част "Временни изменения", влаковото и маневреното движение се осигуряват от дежурния ръководител движение (постовия стрелочник) в гарата, чрез устройствата на осигурителната техника, като:

1. В случай, че при приемане или изпращане на влак (железопътно возило) или извършване на маневра маршрутът преминава през релсовата токова верига с нарушена шунтова чувствителност, дежурният ръководител движение (стрелочник) е длъжен да се убеди по безспорен начин (освен по индикацията на пулта на осигурителната техника) в незаетостта на релсовата токова верига с нарушена шунтова чувствителност и наличие на открити дистанции; след това предприема действия за подготовка на маршрута при изключена "Автоматика стрелки" и следи движението на влака (железопътното возило) по този маршрут;

2. Дежурният ръководител движение (стрелочник) няма право да предприеме следващи действия с гаровата осигурителна техника, докато не се убеди по безспорен начин, че:

а) влизащият влак (железопътното возило) е на коловоза и е открита дистанция;

б) заминаващият влак (железопътното возило) е напуснал гарата;

в) маневрата е открила дистанция и е в покой;

3. Начинът на работа по т. 1 и т. 2 продължава до възстановяване на шунтовата чувствителност на релсовата токова верига, отразено чрез отмяна на бележката в книгата за осигурителната техника, образец VII-51, част "Временни изменения";

4. За гарите, включени в диспечерска централизация, важат същите условия, като те работят в режим "резервно местно управление";

а) Допуска се за гарите, включени в диспечерска централизация, при които влаковите маршрути не преминават през клон на релсова токова верига с нарушена шунтова чувствителност, да работят в режим “централно диспечерско управление” при условие, че влаковия маршрут е охранен по цялата му дължина от нерегламентирано придвижване на подвижен железопътен състав, намиращ се на съседни коловози.

б) Допуска се за гарите, включени в диспечерска централизация, при които влаковите маршрути не преминават през релсови токови вериги на стрелка, съединяваща два текущи пътя (главни коловоза) с нарушена шунтова чувствителност да работят в режим “централно диспечерско управление”.

Чл. 436. (1) Проби на съответствие се извършват във всички случаи при ремонти и други дейности, създаващи предпоставки за несъответствие между реалното положение на езиците на стрелката и индикацията на пулта при дежурния ръководител, извършвани по:

1. Стрелкови обръщателни апарати;

2. Стрелкова група в релейно помещение;
3. Авто-превключвателя;
4. Свързващи кабели за стрелкови обръщателни апарати;
5. Електромотор.

(2) За маршрутно-релейни централизации, маршрутно-компютърни централизации, електромеханически централизации и гърбични автоматични централизации проба за съответствие се извършва по следния ред и начин:

1. Механикът по осигурителна техника се свързва с дежурния ръководител движение и се осведомява дали стрелката е получила контрола; след това съобщава за кой коловоз или стрелка води стрелката на място, дежурният ръководител движение по индикацията на пулта, светосхемното табло или видеотерминала проверява дали стрелката действително е обърната към този коловоз или стрелка, като докладва резултата на механика;

2. По искане на механика по осигурителна техника дежурният ръководител движение обръща стрелката в другото положение; след получаване на контрола механикът му съобщава за кой коловоз или стрелка води стрелката; след като се убеди от индикацията на пулта, светосхемното табло или видеотерминала, че стрелката действително е обърната към този коловоз или стрелка, дежурният ръководител движение отново докладва на механика; тези действия се повтарят поне още веднъж;

3. Механикът по осигурителна техника прави опит за обръщане на стрелката от пулта с извадени предпазители на работния ток и отново се прави проверка на съответствието на индикацията и положението на стрелката на място;

4. Когато, след извършените проби остане някакво съмнение по отношение на съответствието, пробите се повтарят дотогава, докато извършващите ги се убедят по безспорен начин, че положението на стрелката на място съответства на индикацията за положението й на пулта.

(3) При електромеханически централизации се действа по реда на ал. 2, като се проверява съответствието на положението на стрелката с положението на стрелковата ръчка в централния апарат, изпълнителния апарат и маневрения шкаф.

(4) Работата по устройствата за осигурителна техника в гари, включени в диспечерска централизация, се извършва при вземане на гарата на резервно местно управление. Пробата за съответствие между фактическото положение на стрелката на място и индикацията й на пулта се извършва по реда и начина, посочени в ал. 2, т. 1, 2, 3 и 4.

(5) При релейно устройство за стрелка в междугарие се постъпва по аналогичен начин, като се проверява съответствието между положението на стрелката на място, колонката за местно управление и централния апарат на осигурителната техника в съседните гари. Бележката на механика по осигурителна техника в книгата за осигурителната техника, образец VII-51, за извършената проба за съответствие при релейно устройство за стрелка в междугарие се приподписва от ръководител движение (маневрист), извършил манипулациите с колонката за местно управление, и устно се потвърждава от дежурните ръководители движение, работещи с осигурителна техника в двете гари.

(6) След завършване на ремонта и изпробване действието на тези съоръжения, съвместно с дежурния ръководител движение (стрелочника) механикът по осигурителна техника прави нова бележка в книгата за възстановяване на редовната експлоатация на ремонтираните съоръжения.

(7) Когато при ремонти по съоръженията е извършена "проба на съответствие", в повторната бележка в книгата за осигурителната техника, образец VII-51, за приключване на работа механикът е длъжен да впише: "Направена е проба на съответствие" на стрелка. Тази бележка се приподписва от длъжностните лица в гарата, участващи в пробата.

Чл. 437. (1) Длъжностните лица от ПСТЕ осигуряват постоянна нормална видимост на сигналите (светофорите) в съответствие с изискванията на **Наредба № 58** и тези правила.

(2) При нарушение на необходимата видимост на светофорите поради наличие на храсти, дървета, клони и др., тя се възстановява съвместно от органите на ПЕПЖИ и ПСТЕ в срок от 48 часа от часа на уведомлението (констатирането).

Чл. 438. Регулирането на светлините на изходните светофори, се извършва по време на естествени прозорци, когато няма движение на влакове. В гарата, в която ще се извърши регулиране на светофорите, механикът прави вписване в книгата за осигурителната техника. Дежурният ръководител движение дава разрешение за регулировката, след съгласуване с дежурния ръководител движение от съседната гара и влаковия диспечер. Срещуположната гара дава съгласие за отваряне на изходните светофори, на които ще се извърши регулировка. След завършване на работата изходните светофори се затварят, а маршрутите се отключват. Когато движението на влаковете между двете гари се осъществява чрез полуавтоматична блокировка, тя се нормализира с нормализиращия бутон.

Чл. 439. След подмяна на светофори или след работи, водещи до прекъсване действието на светофора, механикът по осигурителна техника извършва проби на съответствие на всички възможни сигнални показания на светофора. За тази цел дежурният ръководител движение подрежда исканите от механика по осигурителна техника маршрути, а последният на място се убеждава по безспорен начин, че светлините съответстват на необходимите за подредения маршрут. При закриване на бележката за извършената работа в книгата за осигурителната техника, образец VII-51, задължително механикът е длъжен да впише: "Направена е проба на съответствие на светофорите".

Чл. 440. Измерването на кабелите на устройствата за осигурителна техника и телекомуникациите се извършва по време на естествени прозорци, когато няма движение на влаковете, със знанието и разрешението на дежурния ръководител движение. При интензивно движение действието на осигурителната инсталация и блокировката се прекъсва за времето, докато трае измерването. Действието на устройствата се прекъсва след получаване на разрешение по съответния ред.

Чл. 441. След работа по кабелите за релсовите токови вериги, свързана с прекъсване и възстановяване на кабелни жила, се извършва проба на съответствие между състоянието на релсовите токови вериги и техните индикации на пулт-таблото, светосхемното табло или видеотерминала. При пробата механикът по осигурителна техника заема с нормативен шунт една по

една релсовите вериги, а дежурният ръководител движение му докладва за съответствието по индикациите. При закриване на бележката за извършената работа в книгата за осигурителната техника, образец VII-51, задължително механикът е длъжен да впише: "Направена е проба на съответствие на РТВ".

Чл. 442. При смяна на стрелка, в гара с електрическа централизация, тя се включва в централизацията в срок до 5 часа, след като се предаде за експлоатация, отразено в книгата за диспечерските заповеди.

Чл. 443. При смяна на релса редовното действие на релсовата верига и на броячите на оси се възстановява в рамките на прекъсването от механик ОТ. Релси в участък с релсови вериги се сменят съгласувано с механик ОТ. Извършващият смяната предварително пробива необходимите отвори за релсовите съединители или броячите на оси. Отговорност за това носи ръководителят на ремонтните работи.

Чл. 444. Съоръженията и устройствата на осигурителната техника, които не са собственост на НК "ЖИ" и имат връзка с тези собственост на НК "ЖИ" се поддържат в съответствие с изискванията на **Наредба № 58** и тези правила.

Глава петдесет и първа

КНИГИ ЗА СЪСТОЯНИЕТО НА СЪОРЪЖЕНИЯТА И УСТРОЙСТВАТА

Раздел I
Общи разпоредби към книги за състоянието на съоръженията и устройствата

Чл. 445. Книгите се съхраняват при дежурния работник, където се намира апаратът, на достъпно място за бързи справки. Те не се изнасят вън от помещението, където се съхраняват, а когато това се наложи за служебна или съдебна справка, на тяхно място временно се поставя нова книга. Използваните книги се съхраняват в архива на гарата (пункта) за срок 5 години.

Чл. 446. Книгите се водят съгласно указанията, дадени в техните "Общи разпоредби".

Чл. 447. Направените бележки за работа по устройствата се приподписват от дежурния работник, който работи с устройството.

Чл. 448. Длъжностните лица отговорни за поддържането на устройствата и съоръженията отговарят на всички бележки, след отстраняване на регистрираните нередности.

Чл. 449. Всяко вписване се прави с дата, час и подпис на вписващия.

Чл. 450. Когато повредите не се отстранят в определените срокове, началника на гарата (пункта) уведомява телеграфически управителите на ПЕПЖИ и/или ПСТЕ и РИБП".

Раздел II
Книга за осигурителната техника

Чл. 451. (1) За контролиране състоянието на осигурителната техника, както и действията на работещите с апаратурата, към всеки апарат се води книга за осигурителната техника, образец VII-51, утвърден от генералния директор на НК

“ЖИ”. В нея работещият с апарата прави бележки във всички случаи на нередности и преди късане на пломби.

(2) Данните за състоянието на полуавтоматичната блокировка, автоматичната блокировка, както и на автоматичните прелезни устройства, обвързани с гаровата осигурителна техника, се вписват в книгата за осигурителната техника, образец VII-51.

(3) В гари, където са монтирани табла за далечна информация на автоматичните прелезни устройства на междугарията, необвързани с гаровата осигурителна техника, се води обща книга за състоянието на автоматичните прелезни устройства.

Чл. 452. Вписвания в книгата правят:

1. Дежурният ръководител движение, стрелочникът и прелезопазачът - при констатиране на нередност в апаратите и съоръженията и преди скъсване на пломби;

2. Контролните органи от Главна дирекция "Железопътна инспекция" на Изпълнителната агенция "Железопътна администрация", и длъжностните лица с контролни функции от НК “ЖИ” за резултатите от всички свои проверки и проведени изпити;

3. Ръководителят на участък по осигурителна техника, механикът по осигурителна техника, електромонтьорите по осигурителна техника - относно причините за нередности, посочени в направените бележки, предстоящо късане на пломби или заменяне на временни пломби с редовни, предстоящо извършване на работи, свързани с временното изолиране на апарат или съоръжения, прекъсване действието на даден апарат или устройство, изменения или допълнения в устройството.

4. Работещите с устройствата - при повреда, като незабавно вписват каква е повредата и уведомяват механика по осигурителна техника и началника на гарата; за всяка повреда се уведомява и дежурният диспечер при ПСТЕ**.**

Чл. 453. За всяка повреда дежурният ръководител движение вписва бележка в книгата и часа, датата и контролния номер за уведомяването на дежурния диспечер при ПСТЕ.

Чл. 454. Не се допуска в книгата за осигурителна техника да се оставят празни места между отделните вписвания. Когато такива са налице, началникът на гарата е длъжен веднага да ги зачертае и се подписва.

Раздел III
Книга за телекомуникациите

Чл. 455. За контролиране състоянието на телекомуникациите се води Книга за телекомуникациите, образец VII-52, утвърден от генералния директор на НК “ЖИ” при дежурния ръководител, прелезопазача, в подрайон по контактната мрежа, в тягова подстанция, при влаковия диспечер и енергодиспечерите. В нея работещият с апаратурата отбелязва всички случаи на повреди и нередности.

Чл. 456. Вписвания в Книгата за телекомуникациите, образец VII-52, правят дежурните работници на съответните работни места и контролните органи.

Раздел IV

Книга за състоянието на радиовръзките

Чл. 457. За контролиране състоянието на устройствата по радиовръзките се води книга за радиовръзките, образец VII-53, утвърден от генералния директор на НК “ЖИ”. Тя се съхранява при работещият с апаратурата, който прави вписвания за всички случаи на повреди и нередности.

Раздел V
Книга за състоянието на съоръженията на електроснабдяването

Чл. 458. За контролиране състоянието на устройствата по електроснабдяване се води книга за състоянието на съоръженията за електроснабдяване, образец VII-54, утвърден от генералния директор на НК “ЖИ”.

Чл. 459. Книгата за състоянието на съоръженията на електроснабдяване се отнася за:

1. Захранването на: осигурителната и телекомуникационната техника, гаровата апаратура, технологичните машини в гарите, билето издаването, информационните системи и други;
2. Отоплението на железопътни стрелки;
3. Осветлението на гаровите райони, служебните помещения и чакалните.

Чл. 460. (1) Вписвания в книгата правят:

1. Дежурният ръководител движение - при констатиране на нередности на съоръженията, като уведомява и дежурния диспечер на ПСТЕ с час, дата и контролен номер;

2. Началникът на гарата - при констатиране на нередности по съоръженията, като уведомява и дежурния диспечер на ПСТЕ с час, дата и контролен номер;

3. Контролните органи от Главна дирекция "Железопътна инспекция" на Изпълнителната агенция "Железопътна администрация", и длъжностните лица с контролни функции в НК “ЖИ” - при извършени проверки.

(2) Ръководителят на участъка по ЕС, механикът и електромонтьорът по електроснабдяване правят вписване в книгата при:

1. Отстраняване на повреда;

2. Профилактика съгласно план-график, одобрен от Регионален управител на ПСТЕ.

Раздел VI
Книга за повреди в релсовите токови вериги, броячи на оси и автоматизирани стрелки

Чл. 461. За контролиране състоянието на релсовите токови вериги, броячите на оси и автоматизираните стрелки се води книга, образец VII-55, утвърден от генералния директор на НК “ЖИ”.

Чл. 462. Вписвания в тази книга правят началникът на гарата, ръководителят на участък по осигурителна техника, механикът по осигурителна техника, електромонтьорът по осигурителна техника, ръководителя на железопътен участък, ръководителят на производствената група, длъжностните лица поддържащи контактната мрежа и контролните органи.

Чл. 463. Вписвания се правят при констатирани нередности в устройствата, поддържани от ПЕПЖИ и службите поддържащи КМ, които могат да доведат до нарушаване на действието на осигурителната техника. Констатиралият повредата своевременно уведомява ръководителя на железопътен участък, началника на подрайона по контактната мрежа или дежурните от съответните служби, чрез диспечерите от съответните ПЕПЖИ или ПСТЕ, които са длъжни да вземат мерки за отстраняване на появилите се нередности. Всяка бележка се приподписва от началника на гарата, а след отстраняване на нередностите - от работниците, които са ги отстранили. Книгата се съхранява при дежурния ръководител движение.

Чл. 464. (1) За уведомяването на диспечерите от ПЕПЖИ и ПСТЕ се разменят контролни номера; началникът на гарата се приподписва, а дежурния диспечер прави вписване в оперативния дневник.

(2) Уведоменият дежурен диспечер от ПЕПЖИ или ПСТЕ създава необходимата организация за своевременното отстраняване на повредата и накратко описва създадената организация срещу отразената бележка в оперативния дневник.

Чл. 465. След отстраняване на нередността съответното длъжностно лице отбелязва в книгата, причините за допуснатата нередност, датата и часа на отстраняването й.

Раздел VII
Книга за превключване на разединителите по контактната мрежа и захранващи електропроводи на диспечерската централизация

Променен със заповед № 1229/13.08.2012г. на Ген. директор на ДП"НКЖИ". **Чл.466.** В експлоатационни пунктове на електрифицирани участъци, в подрайони и секционни постове на контактната мрежа, където има табла за превключване на разединителите на контактната мрежа, захранващите електропроводи на диспечерската централизация и секционни постове се води Книга обр.XXI-01, утвърден от генералния директор на ДП „НКЖИ". Книгата е прошнурована прономерована и подпечатана с печата на съответната Енергосекция.

(1) В книгата се вписват заповедите на дежурния енергодиспечер, относно превключване на разединителите на контактната мрежа, захранващите електропроводи на диспечерската централизация и секционните постове, както следва:

1. От работници от експлоатацията и поддръжката на контактната мрежа, притежаващи не по-ниска от ТРЕТА квалификационна група по електробезопасност, в случаите когато не им е издаден Наряд или Заповед, съгласно Приложение № 8 на Наредба № 13 за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд в железопътния транспорт.

2. От длъжностни лица незаети с експлоатацията на контактната мрежа, след обучение и полагане на изпит по основните изисквания на Наредба № 13 и практическо умение за извършване на превключванията, притежаващи не по-ниска от ТРЕТА квалификационна група по електробезопасност.

3. В случаите на ползване на аварийния ключ в участъци с далечно управление на разединителите (телемеханизация).

Променен със заповед № 1269/21.06.2016г. на Ген. директор на ДП"НКЖИ". **(2)** Тези съоръжения се превключват само след заповед на енергодиспечера.

(3) В аварийни случаи изключване на разединители може да се извърши и без заповед на енергодиспечера, след което той веднага трябва да бъде уведомен от лицето извършило изключването.

Променен със заповед № 1229/13.08.2012г. на Ген. директор на ДП"НКЖИ". **Чл.467.** Книгата за превключване на разединителите по контактна мрежа и захранващите електропроводи на диспечерската централизация обр.XXI-01 се съхранява в помещението, където се монтирани таблата за дистанционно управление.

Глава петдесет и втора
РЕД И НАЧИН ЗА КЪСАНЕ И ПОСТАВЯНЕ НА ПЛОМБИ

Променен със заповед № 1229/13.08.2012г. на Ген. директор на ДП"НКЖИ". **Чл. 468. (1)** Устройствата, чрез които се осъществяват различните видове зависимости и манипулации по осигуряване на движението на влаковете и маневрите на междугарието и в гарата, са затворени, заключени или пломбирани в зависимост от предназначението им. Всички релейни помещения се заключват с два ключа с различна секретност. Единият от ключовете се съхранява от механика по осигурителна техника, а вторият - от дежурния ръководител движение (стрелочник, оператор на гърбица). Когато шкаф или устройство, включително репартитор (в случай че не е в релейното помещение), се намира извън канцеларията на дежурния ръководител движение, то само се заключва, без да се пломбира, а ключът се пломбира при дежурния ръководител движение. При дежурния ръководител движение се пломбира ключът за аварийно преминаване на МРЦ на резервно местно управление. Когато тези устройства се намират на общодостъпни места (чакални, коридори, канцеларии и др.), не се допуска остъкляване.

(2) Машинните и акумулаторните помещения се заключват, като ключовете им се съхраняват от механика.

(3) Шкафът на магистралния кабел (в гарата, спирката или в друга сграда) се заключва, като ключът се съхранява от механика или се предава на дежурния ръководител движение.

(4) Дежурният ръководител движение предава ключа за релейното помещение или друг ключ, оставен на съхранение при него, след като се направи бележка в съответната книга за състоянието на устройствата.

(5) На пломбиране подлежат всички електромери и тарифни часовници.

Чл. 469. Всички места, въздействието, върху които, както и разглобяването им би довело до създаване опасност за движението на влаковете, се пломбират. На тези места конструкторът е длъжен да предвиди специални пломбажни устройства.

Чл. 470. (1) Редовните пломби са:

1. Постоянни (оловни) пломби - поставят се от посочените в съответната книга длъжностни лица; всяко длъжностно лице има лични пломбажни клещи с определени инициали, които са отбелязани в книгите за състоянието на устройствата; не се разрешава по устройствата да има постоянни пломби с инициали, които не са вписани в съответната книга;

2. Временни (книжни) пломби - поставят се от началника на гарата или в негово отсъствие - от длъжностното лице, работещо с устройството, като се уведомява влаковият диспечер; за поставяне на временна пломба съответното длъжностно лице прави бележка в книгата, като вписва и номера на брояча, когато има такъв; началникът на гарата проверява и приподписва направените бележки за временни пломби, които не са поставени от него.

(2) Временната пломба представлява двоен книжен квадрат със страна 5 см и се поставя така, че да не може да се измества по конеца. На нея се вписват датата и часът на поставяне на пломбата, мястото й, номерът на брояча, когато има такъв и се подписва от длъжностното лице, който я е поставил.

(3) За всяко поставяне на временна пломба се уведомява дежурният диспечер в ПСТЕ.

(4) Когато механик отстранява повреда в гара и името му не е вписано в списъка на длъжностните лица, имащи право да поставят редовни пломби, той се допуска до работа, след като се легитимира на дежурния ръководител движение. След пломбиране на устройствата механикът е длъжен в бележката да запише името, длъжността и инициала на пломбажните си клещи. Такива пломби се считат за временни.

(5) Временната пломба стои до идването на титуляр от списъка на длъжностните лица, имащи право да поставят редовни пломби, но не по-късно от 72 часа след поставянето й. Титулярът я заменя с постоянна, като в бележката за пломбиране вписва и номера на брояча, когато има такъв.

Чл. 471. Пломбирането на устройствата се извършва с пломбажна тел или конец.

Чл. 472. Нередовни пломби са:

1. С неясни инициали;

2. Инициалът им не е вписан в книгата за устройствата;

3. Позволяващи използването на пломбираните бутони.

Чл. 473. Преди да бъде скъсана пломбата трябва да се получи разрешение от лицето работещо с устройството и да се направи бележка в книгата за устройствата за причината, която налага разпломбирането, като се вписва и номерът на брояча, когато има такъв. Тези условия не се спазват за пломбата на бутона "Закриване на сигнал" (когато той е пломбиран), за бутона "Поканителен сигнал", когато се налага връщане на заминал влак и за ключа за аварийно преминаване на МРЦ на резервно местно управление, като вписването се извършва в срок до 30 минути.

Чл. 474. (1) Право да късат пломби имат:

1. Ръководителят на участък ОТ, ръководителят на участък телекомуникации, механикът по ОТ и механикът и електромонтьорът по телекомуникациите във всички случаи, когато извършват проверка или отстраняват повреди по устройствата, като предварително получат разрешение

от работещите с тях; преди започване на работа посочените лица правят вписване в съответната книга, подписано от тях и от дежурния работник, а след завършване на работа и изпробване на съоръжението го пломбират отново с редовни пломби; за пломбирането също се прави бележка, която се приподписва от работещия с устройството;

2. Дежурният ръководител движение, работещ с осигурителната техника, в случай на повреда на устройствата, железния път, подвижния състав, и при грешни манипулации - само пломбите, указани в списъка, приложен към съответната книга; дежурният ръководител движение може да скъса и пломбите, които стрелочникът има право да къса.

(2) Длъжностните лица, работещи с устройствата, получават разрешение за разпломбиране от влаковия диспечер, а за бутоните за нормализиране на автоматичната блокировка и полуавтоматичната блокировка - от завеждащ диспечерска смяна (старши влаков диспечер), оформено в диспечерска заповед.

(3) Дежурният ръководител движение може да разпломбира и ползва бутони по искане на механика, когато той се намира в междугарието или в съседната гара. В този случай диспечерската заповед се издава до двете гари.

(4) На стрелочника и прелезопазача се разрешава да късат пломба с телефонограма от дежурния ръководител движение, след като последният е получил разрешение с диспечерска заповед за това.

Чл. 475. В случаите, когато длъжностни лица от Главна дирекция "Железопътна инспекция" на Изпълнителната агенция "Железопътна администрация", и длъжностните лица с контролни функции в НК “ЖИ”, извършват проверка на апаратите, необходимите пломби трябва да бъдат скъсани (поставени) по установения ред в чл. 474.

Чл. 476. Когато в отсъствие на механика бъде скъсана пломба, апаратът веднага се пломбира с временна пломба.

Чл. 477. (1) Когато се появи постоянна повреда, която принуждава работещия многократно да си служи с разпломбирания бутон, не се слага временна пломба, а се прави бележка от работещия в книгата за устройствата, че бутонът остава разпломбиран. За всяка манипулация с разпломбиран бутон се вписва номерът на брояча в дневника за движение на влаковете.

(2) Нормализиращият бутон на ПАБ и БНБ на АБ с броячи на оси се използва еднократно, след което се пломбира с временна пломба до отстраняване на повредата.

Чл. 478. Забраняват се ревизии, поправка на устройствата и влизане в релейните помещения без знанието и разрешението на дежурния ръководител и без бележка в съответната книга.

Чл. 479. Съоръженията за осигурителна техника се изпробват със съгласие на дежурния ръководител движение или стрелочник, съобразно мястото на тези съоръжения.

Чл. 480. В участъци с диспечерска централизация, при работа в режим ЦДУ, прегледи и изпробвания на апаратите и устройствата могат да се извършват само със знанието, съгласието и писменото разрешение на диспечера от ПСТЕ в централния пост на диспечерската централизация, съгласувано с влаковия диспечер и записано в книгата за осигурителната техника, образец VII-51 в централния пост.

ЧАСТ ДЕСЕТА

ЗАДЪЛЖЕНИЯ, ИЗИСКВАНИЯ И ПОДГОТОВКА НА ДЛЪЖНОСТНИТЕ ЛИЦА ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДЕЙНОСТИТЕ СВЪРЗАНИ С ТЕХНИЧЕСКАТА ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА НК “ЖИ”

Глава петдесет и трета
ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ

Чл. 481. Длъжностните лица, извършващи дейности, свързани с осигуряване на безопасността на превозите по железопътната инфраструктура на НК „ЖИ” са длъжни да:

1. Познават устройствата и системите на осигурителната техника, телекомуникациите, електроснабдяването и електрозахранването, с които работят;
2. Поддържат в изправност устройствата и системите на осигурителната техника, телекомуникациите, електроснабдяването и електрозахранването съгласно техническите норми;
3. Предприемат незабавни мерки за предотвратяване на произшествия в следствие на реална заплаха от терористични актове или реализирането им, и при съмнение за подготовка на такива;
4. Проявяват безпристрастност и оказват съдействие при разследване на произшествия;
5. Познават правилата за движение на влаковете, маневрената работа и сигналите по железопътната инфраструктура на НК „ЖИ”.

Чл. 482. (1) Лицата назначени на длъжности в НК “ЖИ”, свързани с изпълнение на дейности по строителството, ремонта и поддържането на обектите, съоръженията и устройствата на железопътната инфраструктура, подлежат на обучение и проверка на знанията по инструкции, методики и други документи, утвърдени от генералния директор на НК “ЖИ”.

(2) Реда, длъжностните лица, обема на материята, която трябва да се усвои и условията за провеждане на обучението и проверката на знанията, се изготвят от специализираните дирекции на НК “ЖИ” и одобряват от генералния директор на НК “ЖИ”.

(3) На проверка на знанията се явяват всички новоназначени длъжностни лица по ал. 1.

(4) При издаване на нови и/или изменение и допълнение на действащи нормативни актове, на обучение и проверка на знанията подлежат всички длъжностни лица, чиято дейност се променя и/или допълва.

(5) Успешно издържалите изпита се издава свидетелство за заемане на длъжност, с което лицето се явява на изпитите по Наредба № 56 за изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване или признаване на правоспособност за длъжностите от железопътния транспорт и реда за провеждане на изпитите на длъжностните лица от персонала, отговорен за безопасността на превозите.

(6) На такава проверка подлежат и длъжностни лица на НК “ЖИ”, които:

1. Са допуснали експлоатирането и/или експлоатират обекти и/или елементи на железопътната инфраструктура с параметри, не съответстващи действащите нормативни актове;

2. Не са извършили или са извършили непълен преглед на обекти и/или елементи на железопътната инфраструктура, както и при невярно регистрирани измерени параметри на същите;

4. Със своите действия и/или бездействие са застрашили безопасността на превозите;

5. Не са изпълнявали дейността за съответната длъжност, която ще заемат повече от една година.

6. По предписание на длъжностни лица от ИА ”Железопътна администрация”, контролен орган по безопасността на превозите на НК ”ЖИ”, директор на дирекция “РПЖИ”, началник на отдел ПРЖПС и регионален управител на ПЕПЖИ.

Глава петдесет и четвърта

ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА ДЛЪЖНОСТНИТЕ ЛИЦА ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДЕЙНОСТИТЕ СВЪРЗАНИ С ТЕХНИЧЕСКАТА ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА НК “ЖИ”

Раздел I
Задължения на завеждащия диспечерската смяна (старши диспечера)

Чл. 483. Завеждащият диспечерската смяна е длъжен да:

1. Упражнява контрол върху работата на влаковите диспечери по даваните от тях разпореждания във връзка с управлението на влаковото движение и техническото състояние на устройствата и системите;

2. Води дневник за диспечерските заповеди;

3. Вписва в дневника за диспечерските заповеди и да предава лично на дежурните ръководители движение диспечерските заповеди;

4. Разпорежда на дежурните ръководители движение при необходимост да преминат от един способ за осигуряване движението на влаковете на друг;

5. Се запознае с причините и обстановката и да разрешава на дежурните ръководители да късат пломби по устройствата на автоматична блокировка, полуавтоматична блокировка и поканителният сигнал на разделните постове;

6. Разпорежда на дежурните ръководители да преминат на телефонен способ по искане на механика за извършване на профилактика на полуавтоматичната блокировка или автоматичната блокировка по определен план – график или за отстраняване на повреди.

Раздел II
Задължения на старши енергодиспечера

Чл. 484. Старши енергодиспечерът е длъжен:

1. Да се запознае с експлоатационната обстановка при явяване на работа, да участва в анализите, провеждани от старши влаковия диспечер, и да инструктира енергодиспечерите;

2. Да проверява и се подписва в оперативните дневници и другата документация, която се води от дежурните енергодиспечери;

3. Да организира своевременна сверка и отразяване на оперативните промени в работните схеми на енергодиспечерските кръгове, схемите за секциониране на контактната мрежа, захранващите електропроводи на диспечерската централизация, тяговите подстанции, секционните постове и връзките със съседните диспечерски кръгове.

4. Да контролира работата и да оказва конкретна помощ на енергодиспечерите;

5. Да поема задълженията на дежурен енергодиспечер на смяна при необходимост;

6. Да нанася своевременно поправка на схемите на енергодиспечерските кръгове за настъпили постоянни промени в секционирането на контактната мрежа, тяговите подстанции, секционните постове и връзките със съседните диспечерски кръгове.

7. Да издава наряди за работа по КМ и ОСП;

8. Да приема информация от ПКМ за разрешени прозорци и организира промяната им при необходимост;

9. Да осигурява и предоставя оперативна и техническа информация за изминалото денонощие на ПСТЕ за анализ и планиране на работата;

Раздел III
Задължения на диспечера на координационно-диспечерски центрове (КДЦ) на отдел „Поддържане и ремонт на железния път и съоръженията”

Чл. 485. Диспечера на КДЦ е длъжен:

1. Да извършва оперативно ръководство, координиране на процесите и дейностите по ремонта и поддържането на железния път и съоръженията в района на КДЦ.

2. Да организира цикъла и технологичните процеси по доставка на инертни и железопътни материали за ремонта и поддържането на железния път.

3. Да извършва оперативен анализ за изпълнение на графика за движение на влаковете, закъснението на влаковете, технологичните, производствените и други нередности в ПЕПЖИ свързани с железния път и съоръженията.

4. Да извършва контрол и вземане на решение при необходимост при въвеждане и премахване на намаления на скоростта за движение на влаковете по железен път.

5. Да извършва оперативно и функционално ръководство на ревизор вагоните или специалистите отговарящи за нетяговия подвижен железопътен състав на ПЕПЖИ.

6. Да съгласува дейността и работата със старши влаков диспечер, влакови диспечери, старши енергодиспечер, енергодиспечери от съответния РО “Движение”на НК “ЖИ”.

7. Да съгласува дейността и работата с началник на отдел, ръководител сектор, локомотивен диспечер, вагонен диспечер в съответния ОУП на “БДЖ” ЕАД и длъжностни лица с оперативни функции на превозвачите.

8. Да координира оперативно взаимодействието между изпълнителите и инвеститорите на обектите по ремонта на железния път и съоръженията и останалите експлоатационни служби на НК “ЖИ”.

9. Да създава организация, оперативно ръководство и контрол при възникнало произшествие преустановило или затруднило експлоатацията на железния път и съоръженията. Организация и насочване на материали, техника и работна сила.

10. Да осигурява и предоставя оперативна и техническа информация за изминалото денонощие на ПЕПЖИ, за анализ и планиране на работата;

11. Да се запознае с експлоатационната обстановка при явяване на работа, да участва в анализите, провеждани от старши влаковия диспечер;

12. Да изготвя, проверява и се подписва в оперативните дневници и другата документация, която се води в КДЦ;

13. Да контролира работата и да оказва конкретна помощ на диспечерите в ПЕПЖИ;

Раздел IV
Задължения на диспечера от предприятието за сигнализация телекомуникация и електрозахранване “ПТСЕ” на централния пост на диспечерската централизация

Чл. 486. (1) Диспечерът от ПСТЕ на централния пост на диспечерската централизация е длъжен:

1. При постъпване на дежурство заедно с влаковия диспечер да провери състоянието и действието на централния пост и участъка на диспечерската централизация, като за това прави вписване в дневника за предаване на дежурствата;

2. Да поддържа и отговаря за пълната техническа изправност на устройствата на централния пост.

(2) На диспечера оперативно са подчинени: електромонтьорите, механиците и ръководителите на участъци на диспечерската централизация.

Чл. 487. Диспечерът от ПСТЕ на централния пост на диспечерската централизация:

1. Работи по план-график в съответствие с технологичния процес на централния пост на диспечерската централизация;

2. При провеждане на профилактика по устройствата на централния пост уведомява за това влаковите диспечери;

3. При повреда на устройствата и системите предписва условията за продължаване работата на влаковите диспечери и енергодиспечерите с устройствата на централния пост;

4. При необходимост предписва на влаковите диспечери да предадат една или няколко гари на резервно местно управление;

5. При възникнали повреди в участъка дава указания на работещия технически персонал в гарите, като се ръководи от наличната информация за повредата и използва пълната техническа документация за съоръженията в участъка;

6. При необходимост от придвижване на технически персонал за отстраняване на повреда диспечерът от ПСТЕ на централния пост на диспечерската централизация уточнява с влаковия диспечер начина за придвижване на техническия персонал;

7. При повреди в устройствата на централния пост, както и при повреди в устройствата от участъка, съоръжен с диспечерска централизация, налагащи преминаване на работа с управляваните гари от режим на централно диспечерско управление в режим на резервно местно управление, задължително:

а) прави запис (вписване) в книгата за осигурителна техника на централния пост на диспечерската централизация;

б) води дневник за повредите в участъка, в който описва характера и продължителността им - с начален и краен час;

8. След отстраняване на повреди в централния пост или в гарите, свързани с обвръзката на гаровите централизации и централния пост, задължително извършва проверка за съответствието на информацията в централния диспечерски пост с тази в гарата; проверката се извършва съвместно с влаковия диспечер, дежурния ръководител движение и механика в гарата.

Раздел V
Задължения на дежурния енергодиспечер

Променен със заповед № 1229/13.08.2012г. на Ген. директор на ДП"НКЖИ". **Чл. 488.** Дежурният енергодиспечер е отговорен оперативен ръководител на експлоатационния персонал от Енергосекциите и други поделение на ДП „НКЖИ", извършващи дейности в енергодиспечерския участък.

Чл. 489. Дежурният енергодиспечер е длъжен:

1. Да провежда селекторно съвещание с персонала на подрайоните по контактната мрежа и тяговите подстанции от енергодиспечерския кръг при постъпване на смяна за изясняване на експлоатационната обстановка, произшествията по безопасността на движението и безопасността на труда, както и да направи сверка на часовниците;

2. Да уточнява плановите работи, които ще се извършват през смяната му, като определя времето на започване, прекъсване и завършване на работата, разположението на работниците и начина за връзка с тях;

3. Да съгласува работата между влаковия диспечер, дежурния ръководител движение и групата от подрайона по контактната мрежа, извършваща работата при планови и аварийни прекъсвания ("прозорци") по контактната мрежа и захранващите електропроводи на диспечерската централизация;

Променена със заповед № 1229/13.08.2012г. на Ген. директор на ДП"НКЖИ". 4. Да прави искания до старши влаковия диспечер за назначаване за движение релсовите специализирани ремонтни машини за отстраняване на повредите по контактната мрежа и захранващите електропроводи на диспечерската централизация,

закриване на железопътния участък за движение с електрическа тяга или за влаково движение;

5. Да разпорежда при необходимост за оперативни изключвания на електрозахранването на даден участък от контактната мрежа и диспечерската централизация за осигуряване безопасно движение на влаковете;

6. Да съгласува заявките за работа със съседните енергодиспечерски кръгове и влакови диспечери;

7. Да завежда своевременно и правилно оперативната техническа документация;

8. Да взима незабавни мерки за отстраняването от работа на работник, който с действията си създава опасност за нормалната и безопасна експлоатация на съоръженията;

9. Да извършва лично управлението на съоръженията в тяговите подстанции, секционните постове и контактната мрежа при режим "управление от енергодиспечер";

10. Да взима мерки за запазване нормалното работно състояние на системата за електрозахранване или за кратковременна работа в извънреден режим при възникване на специфични обстоятелства, водещи до трайни нарушения в работата на системата за електрозахранване;

11. Да установява мястото при възникване на повреда в системата за електрозахранване и да пристъпва към организация за отстраняването й;

12. Да търси при необходимост съдействие от старши енергодиспечера, специалистите от ПСТЕ, дежурните от ръководствата им за отстраняване на повредата или за решаването на конкретна задача.

13. Да издава наряди за работа по КМ и ОСП;

Променена със заповед № 1229/13.08.2012г. на Ген. директор на ДП"НКЖИ". 14. При възникване на необходимост да заявява пред старши влаковия диспечер аварийни прозорци за възстановяване на ел.съоръженията,както и да прави нареждане и записване в денонощната ведомост и чрез ползване на Приложение № 8 към чл.186(1) от Наредба № 13 за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд в железопътния транспорт.

Раздел VI
Задължения на диспечера в ПСТЕ

Чл. 490. Дежурният диспечер в ПСТЕ е длъжен:

1. Да организира осигуряването на редовни качествени връзки на диспечерите;

2. При възникване на повреди в телекомуникационната мрежа да организира с предимство осигуряването на диспечерите с обходни и аварийни връзки;

3. При получаване на съобщение за повреда по съоръженията да осигурява механик или електромонтьор за отстраняването й, като организира и придвижването им;

4. Чрез старши диспечера, влаковия диспечер и дежурните ръководители движение да изяснява характера на повредата и да отчита закъснелите влакове;

5. Да оказва съдействие на механиците при отстраняване на повредите;

6. При неотстраняване на възникнала повреда, до четири часа от момента на явяването на длъжностното лице на мястото за работа, да осигури явяването на ръководител участък, технолог или ръководител сектор, като едновременно с това уведомява за случая дежурния по ПСТЕ или регионалния управител на ПСТЕ;

7. С помощта на механиците, работещи по отстраняване на повредите, да анализира причините за възникването на същите и да изготвя денонощен доклад до регионалния управител на ПСТЕ;

8. Да води дневник на повредите и скъсаните пломби по утвърден от управител на ПСТЕ образец;

9. Да следи за работата на звукозаписната техника, навременната подмяна на лентите и правилното им съхраняване;

10. При възникване на железопътно произшествие да осигурява механици според конкретната необходимост - за констатация на причинени щети, за отстраняване на повреди, за даване на временни връзки, за осветяване на мястото и др. - и своевременно да уведомява ръководството на ПСТЕ.

Раздел VII
Задължения на влаковия диспечер

Чл. 491. Дежурният влаков диспечер е длъжен:

1. При повреда в устройствата да дава указания на дежурните ръководители за правилната работа при създадената обстановка;

2. При необходимост от късане на пломба на устройствата и системите от дежурните ръководители движение да дава разрешение за това с диспечерска заповед след изясняване на причините;

3. При необходимост от смяна на способа за осигуряване движението на влаковете да извика ръководителя на диспечерската смяна за даване на разпореждания;

4. Да осигурява заявените планови "прозорци" за ремонт или профилактика на съоръженията, устройствата и системите; при аварийни "прозорци" оказва съдействие и помощ на работещите за най-бързо придвижване и отстраняване на нередностите.

Чл. 492. Дежурният влаков диспечер на участък, съоръжен с комплексна система за автоматично управление движението на влаковете или диспечерска централизация, е длъжен:

1. При постъпване на дежурство заедно със завеждащия техническата смяна на централния пост на комплексна система за автоматично управление движението на влаковете, респективно с дежурния диспечер от ПСТЕ на централния пост на диспечерската централизация, да провери състоянието и действието на устройствата на централния диспечерски пост, за което прави вписване в съответните книги;

2. Чрез устройствата на централния пост да организира влаковата и маневрена дейност в целия участък, като пряко управлява влаковото движение и маневрената дейност в гарите на централно диспечерско управление и дава разрешение за изход на гарите, които са на самостоятелно местно управление;

3. При повреда на устройствата на централния пост, осигуряващи протоколиране на събитията на системата за телеуправление и телеконтрол, да предава всички гари на резервно местно управление;

4. При неизправност в устройствата на диспечерската централизация, автоматичната блокировка, автоматичната локомотивна сигнализация, гаровите централизации и телекомуникациите незабавно да прави вписване в съответната книга и уведомява дежурния диспечер от ПСТЕ;

5. При повреда на печатащото устройство за автоматичен запис на графика за изпълненото движение на влаковете да чертае ръчно графика по утвърден образец;

6. При невъзможност да предаде гарите на резервно местно управление чрез устройствата на централния пост да разпореди на дежурните ръководители принудително да преминат от централно на резервно местно управление;

7. По време и след отстраняване на възникнали повреди по устройствата на диспечерската централизация да осигурява извършването на необходимите проби от централния диспечерски пост.

Раздел VIII
Задължения на началника на гара

Чл. 493. (1) Началникът на гарата е длъжен:

1. Да следи за правилното използване на техническите средства за осигуряване безопасността на движението, както и да не се извършват действия, противоречащи на **Наредба № 58**, тези правила, Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на генералния директор на НК "ЖИ" и съответните техническите инструкции;

2. Да проверява ежедневно за нередности по устройствата, както и за наличието и изправността на пломбите по тях;

3. Да следи за изправността, годността и правилното използване на личните предпазни средства по охрана на труда.

(2) При получаване на съобщение за повреда, довела до скъсване на пломба, началникът на гарата проверява изяснени ли са причините за това, спазен ли е установеният ред и режим за работа. Когато те са нарушени, указва правилния режим за осигуряване движението на влаковете и когато повредата не е постоянна, поставя (приподписва) временна пломба, за което прави (приподписва) бележка в съответната книга.

(3) При наличие на повреда, неотстранена в определените срокове, началникът на гарата уведомява с телеграма регионалния управител на ПСТЕ и контролните органи по безопасност на превозите.

(4) При прекъснати всякакви телекомуникации с влаковия диспечер или завеждащ диспечерска смяна, след като се запознае с обстановката, началникът на гарата разрешава писмено в дневника за диспечерските заповеди на дежурните ръководители да преминат от един на друг способ за осигуряване движението на влаковете, както и разпломбиране на бутони при повреда на устройствата.

Чл. 494. (1) Когато началникът на гарата отсъства или не е в състояние да изпълнява задълженията си по този раздел, те се изпълняват от лицето, което го замества.

(2) В гари, на които със заповед на работодателя задълженията на длъжността „Началник гара" са възложени на служител, назначен на друга длъжност, той изпълнява задълженията на началник гара и носи съответната отговорност за това. Променен със заповед № 97/28.01.2010 г. на Генерален директор на ДП"НКЖИ".

Раздел IX
Задължения на дежурния ръководител движение

Чл. 495. Когато в гарата през дежурството има повече от един дежурен ръководител движение, дежурните ръководители движение работят с устройствата по график, изготвен от началника на гарата.

Чл. 496. Дежурният ръководител движение е длъжен:

1. Да предпазва от повреди при работа устройствата и системите за осигуряване движението на влаковете и маневрената работа, като спазва техническите изисквания за правилната им експлоатация и изисква същото от подчинените му работници;

2. Да уведомява веднага началника на гарата (неговия заместник), механика по осигурителна техника, дежурния диспечер в ПСТЕ, а при гари включени в диспечерска централизация и съответния диспечер от ПСТЕ на централния пост на диспечерската централизация, при установяване на каквато и да е нередност в устройствата и системите и прави вписване в съответната книга;

3. При появата на причина, застрашаваща безопасното приемане, изпращане на влак или извършването на маневра, да затваря веднага съответния разрешаващ сигнал и да ръководи действията на подчинените му работници;

4. При необходимост от използване на пломбиран бутон, за затваряне на сигнал или поканителен сигнал за връщане на влак, използва бутона веднага, но не по-късно от 30 минути след скъсване на пломбата, прави бележка и уведомява влаковия диспечер и лицата по т. 2;

5. При снеговалеж или снегонавяване на стрелките да включва (изключва) или разпорежда за включването (изключването) на системите за отопление на стрелките.

6. Да разрешава на механика работа по съоръженията за отстраняване на повреди и профилактика, като при необходимост разпорежда на постовите стрелочници;

Чл. 497. Дежурният ръководител движение в гара, включена в диспечерска централизация, при приемане и изпращане на влаковете и извършване на маневрената работа е длъжен:

1. Да проверява изправността на устройствата, чистотата на стрелките, гаровите коловози и да изисква от работниците на съответните служби незабавно да отстраняват неизправностите, като уведомява за това и влаковия диспечер;

2. При маневра да обръща стрелките, като дава необходимите указания за правилното извършване на маневрата;

3. При предаване на гарата на резервно местно управление в участък с диспечерска централизация да поема задълженията си на дежурен ръководител и да осигурява движението на влаковете и извършването на маневрите по указание на влаковия диспечер;

4. При работа по стрелките и гаровите коловози да изисква писмено съгласуване с ръководителя на работата, влаковия диспечер и механика по осигурителната техника; при необходимост дежурният ръководител движение приема гарата на резервно местно управление от влаковия диспечер.

Чл. 498. Когато се налага късане на пломба, дежурният ръководител движение прави това по реда и начина, установени в чл. 473 на тези правила, **Наредба № 58** и Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на генералния директор на НК "ЖИ".

Чл. 499. (1) В гари с осигурителна техника със стрелкова и коловозна заетост проверката за свободността на коловозите, стрелките и дистанциите се извършва от дежурния ръководител движение по контролните светлини на пулта, светосхемното табло и дисплея (монитора).

(2) В гари с осигурителна техника с коловозна, но без стрелкова заетост дежурният ръководител движение проверява свободността на коловоза по контролните светлини на светосхемното табло, а дистанциите и свободността на стрелките - чрез лична проверка или с помощта на стрелочника.

(3) В гари с осигурителна техника без стрелкова заетост за предотвратяване на произшествия при приемане или изпращане на влак дежурният ръководител движение изпраща стрелочника в гърловината и изисква доклад за свободността на стрелките и дистанциите. По същия начин се постъпва и в гари с осигурителна техника, чиито релсови токови вериги са с нарушена шунтова чувствителност.

Чл. 500. След приемане на влак дежурният ръководител движение не нормализира централизацията и блокировката, преди да се е уверил, че приетият влак е цял и е открил дистанция.

Чл. 501. Дежурният ръководител движение включва и изключва осветлението на стрелковите фенери и променя режима на светене на сигналите съобразно видимостта в гарите, в които има такива устройства.

Раздел X
Задължения на стрелочника

Чл. 502. Стрелочникът е длъжен:

1. След получаване на разпореждане за приемане на влак да не пристъпва към отваряне на входния сигнал, докато не се увери лично или по доклад на друг стрелочник, че коловозът, на който ще се приема влакът, е свободен;

2. При получаване на разпореждане за изпращане на влак да се увери, че влакът се намира действително на този коловоз или ще премине по него.

3. През времето, когато очаква влак, да следи друг влак или маневра да не застрашат преминаването му; когато се появи пречка за преминаването на влака, при възможност стрелочникът веднага затваря сигнала, без да изчаква

разпореждане от дежурния ръководител, като отива срещу идващия влак и подава необходимите сигнали за спирането му;

4. При пристигането на влак цял и откриването на дистанция, както и след като влакът замине или напусне района на гарата, да привежда веднага апаратурата, с която работи, в нормално положение;

5. Преди всяко обръщане на стрелка предварително да провери дали тя е свободна; да не обръща стрелка под возило и когато към стрелката има движещ се състав;

6. Да не напуска поста, когато е отворил сигнал, освен в случаите, когато се налага да предотврати произшествие.

7. Непрекъснато да следи за изправността на устройствата и системите и да работи внимателно с тях;

8. Да използва времето между влаковете за почистване на устройствата, смазване на стрелките и поддържане на чистота в поста;

9. Да не допуска в помещението с устройствата лица, които нямат право за това;

10. Редовно да проверява външното състояние на стрелковите обръщателни апарати, контролните и ръчните стрелкови заключалки, наличието и изправността на пломби на определените за това места;

11. Когато е необходимо да се къса пломба да спазва реда, установен в тези Правила и Правилата за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на генералния директор на НК “ЖИ”;

12. За всяка забелязана нередност, чието отстраняване не е в неговите възможности и задължения, веднага да уведомява дежурния ръководител движение;

13. Да дава подробна информация на механика за всички забелязани нередности по устройствата;

14. По време на работа по пътя или с устройствата да следи работниците да не оставят материали и инструменти, които да нарушават габарита и застрашават сигурността на движението;

Променени със Заповед № 2006/10.11.2014 г на Генерален директор на ДП”НКЖИ”.

15. Във време, когато не се очаква влак, може да напусне поста, като поиска разрешение от дежурния ръководител движение и заключи поста;

Чл. 503. Когато стрелочникът е и прелезопазач, той изпълнява и задълженията, произтичащи от действащите нормативни актове, регламентиращи експлоатацията на железопътните прелези.

Раздел XI
Задължения на маневрената бригада

Чл. 504. (1) Работниците от маневрената бригада са длъжни да следят за освобождаване на изолираните звена от подвижен железопътен състав и откриването на дистанции, като подават съответните ръчни и звукови сигнали.

(2) Всеки работник от маневрената бригада е длъжен незабавно да уведомява дежурния ръководител движение при забелязана нередност по устройствата и системите.

Чл. 505. (1) При обслужване на влак в участък с диспечерска централизация маневристът е длъжен да:

1. Използва правилно средствата за телекомуникации и да работи с маневрените пултове, маневрените колонки и ключовете - стрелкообръщатели за управление на стрелките при маневра;

2. Уведомява по телефона влаковия диспечер при забелязване на неизправности в устройствата и системите в гарите и междугарията;

3. Изпълнява незабавно нарежданията на влаковия диспечер.

(2) Маневристът е длъжен незабавно да уведомява влаковия диспечер в случаите, когато влакът не може да замине, независимо че има отворен изходен сигнал и е настъпило време за тръгване.

(3) При невъзможност да се свърже с влаковия диспечер и да получи разпореждане за извършване на маневра маневристът е длъжен да потърси съдействието на началника на гарата, дежурния ръководител движение или друг работник в гарата, на когото са възложени тези задължения.

Раздел XII
Задължения на превозната бригада

Чл. 506. (1) Работниците от превозната бригада са длъжни да следят и съдействат за откриване на дистанция.

(2) Всеки работник от превозната бригада при забелязване на нередности по устройствата е длъжен незабавно да уведомява дежурния ръководител движение.

(3) При обслужване на влак в участък с диспечерска централизация всеки работник от превозната бригада е длъжен:

1. Да използва правилно телефоните на автоблокировката на диспечерската централизация;

2. Да уведомява влаковия диспечер по телефона при забелязване на неизправности в гарите и междугарията;

3. Да изпълнява незабавно всички заповеди и нареждания на влаковия диспечер;

4. Да уведомява незабавно влаковия диспечер, когато при отворен изходен сигнал влакът не може да замине.

(4) При невъзможност да се свържат с влаковия диспечер началникът на влака (старшият кондуктор) и кондукторът търсят съдействието на дежурния ръководител движение и началника на гарата и действат по тяхно указание.

Раздел XIII
Задължения на машиниста

Чл. 507. (1) Локомотивният машинист е длъжен:

1. При придвижване по сигнал на гаров работник при движение с локомотива напред или на изолиран локомотив в район на гара да следи за правилното положение на снабдените с указатели стрелки по маршрута.

2. В гара с маршрутизирани маневри да следи и да изпълнява показанията и на маневрените светофори;

3. С цел откриване на задна дистанция да установява товарните влакове до изходния сигнал или до дистанционния указател, когато няма изходен сигнал или същият е групов;

4. При наличие на неизправности, застрашаващи сигурността на движението, незабавно да се обади по влаковата радиовръзка, от аварийна колонка на междугарието или да спре влака в първата гара и да уведоми дежурния ръководител движение, като по възможност съобщава и причините за това;

5. При срязване на стрелка да не придвижва състава обратно (срещу езиците й);

6. При движение през стрелки и изолирани звена да не използва пясъчната инсталация;

7. Своевременно да превключва каналите на локомотивната радиостанция за съответния участък и да изпробва връзката; при повреда на влаковата диспечерска радиовръзка е длъжен да отрази повредата в бордовия дневник на локомотива и уведоми дежурния ръководител движение в първата гара, в която спира;

8. В участък оборудван с АЛС да обслужва влака с локомотив начело при включено и изправно бордово оборудване; при възникнала неизправност в бордовото оборудване на АЛС по време на обслужване на влака, незабавно да уведоми влаковия диспечер и да поиска разрешение за продължаване на движението, което записва в бордовия дневник;

9. При извършване на маневра да освобождава изолирания участък на стрелката следейки подаваните сигнали;

10. За движение на возила с осно натоварване, по-малко от 3,5 т, да уведомява дежурния ръководител движение; движението на такива возила се осигурява по телефонен способ при изключено автоматично управление на стрелките (автоматика стрелки).

(2) Машинистът на електрически локомотив и електрически мотрисен влак в случай на необходимост включва предния по посока на движението разединител на неутралната вставка и след като излезе от зоната на неутралната вставка го изключва. Отключването и заключването се извършват със специален ключ, като в бордовия дневник на локомотива се отразяват часовете на включването и изключването на разединителя.

Чл. 508. (1) При обслужване на влак в участък с диспечерска централизация машинистът (помощник-машинистът) е длъжен:

1. Да изпълнява незабавно нарежданията на влаковия диспечер;

2. Да съобщава незабавно на влаковия диспечер, когато влакът не може да замине при наличие на отворен светофор и въпреки че е настъпило време за тръгване;

3. Да използва правилно средствата за телекомуникации, монтирани в локомотива и аварийните колонки на междугарието.

(2) При невъзможност да се свърже с влаковия диспечер машинистът (помощник-машинистът) търси съдействието на ръководител движение, като изпълнява неговите указания.

(3) При всяко извънредно и непредвидено в разписанието спиране или задържане на влака, както и при забелязване на неизправности в гарите и

междугарията машинистът (помощник-машинистът) незабавно уведомява влаковия диспечер по диспечерската радиовръзка или най-близкия телефон, като съобщава по възможност причините за това.

Чл. 509. При движение на специализирани ремонтни машини задълженията на локомотивния машинист, произтичащи от **Наредба № 58**, тези правила и Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на генералния директор на НК "ЖИ", се възлагат на машиниста на специализираната ремонтна машина.

Раздел XIV
Задължения на ръководителя на железопътен участък (техническия ръководител) и организатора на производствената група по поддържане на железния път

Чл. 510. Ръководителят на железопътен участък и ръководителят на производствената група са длъжни:

1. Да поддържат в съответствие с утвърдените технически норми изолираните участъци, стрелките, включени в централизациите и блокировките, всички ръчни стрелкови заключалки, вагоноизхвъргачки и ръчно управляеми бариери;

2. Да осигуряват отводняване на изолираните участъци, наличието на топлинни междини в краищата им, да сменят повредените връзки по изолираните звена, да поставят здрави траверси с добра електрическа изолация;

3. Да не предприемат ремонт по стрелки, коловози и изолирани участъци в района на гарата без разрешение от дежурния ръководител движение, а за автоматизирани стрелки и участъци с броячи на оси и/или АЛС - и без присъствие на механика по осигурителна техника;

4. Да съгласуват действията си с дежурния ръководител движение и механика по осигурителна техника при работа по железния път в междугарията, свързана с нарушаване на нормалната работа на устройствата;

5. Да подготвят предварително и да привеждат в технически норми стрелките и релсите при смяната им в изолирани коловози и участъци за включване в устройствата на осигурителна техника и да оказват помощ на механика по осигурителна техника;

6. Да уведомяват незабавно дежурния ръководител движение в гарата за всички забелязани от тях нередности по устройствата на осигурителна техника;

7. Да използват изолирани измервателни уреди и инструменти, за да се избегне заемането на релсовите токови вериги;

8. Да опазват от механични повреди стрелковите обръщателни апарати, броячите на оси и другите съоръжения на осигурителната техника при работа по железния път;

9. Да възлагат на подчинените им работници оказване на помощ или почистване на автоматизираните стрелки от сняг и лед при снеговалеж и обледеняване;

10. Да вземат незабавни мерки за отстраняване на възникнали повреди и неизправности по съоръженията на железния път, нарушаващи нормалната работа на устройствата на осигурителна техника;

Чл. 511. В участък с диспечерска централизация ръководителят на участъка и ръководителят на производствената група по поддържане на железния път са длъжни преди започване на работа по железния път с релсови токови вериги да съгласуват действията си с влаковия диспечер, механика по осигурителна техника и дежурните ръководители движение в съседните гари.

Раздел XV
Задължения на ръководителя на участък по осигурителна техника

Чл. 512. Ръководителят на участък по осигурителна техника организира и контролира работата на механиците, електромонтьорите и другите работници, намиращи се на негово подчинение, и осигурява изправното действие на устройствата в своя участък.

Чл. 513. Ръководителят на участък по осигурителна техника е длъжен да:

1. Да ръководи работата на механиците и електромонтьорите по извършване на профилактика на съоръженията, устройствата и системите на осигурителна техника в поверения му участък по одобрен график и в съответствие с действащите инструкции за поддържане на съоръженията.

2. Извършва проверка, най-малко един път в месеца, на видимостта на сигналите и действието на АЛС от локомотив или от място на железопътната линия;

3. Извършва шестмесечни технически ревизии на всички устройства в участъка си, резултатите от които отразява в констативен акт по образец, утвърден от генералния директор на НК “ЖИ” и в книгата за осигурителната техника, образец VII-51;

4. Контролира своевременното отстраняване от механиците и електромонтьорите на неизправностите, отразени от проверките на устройствата; да проверява правилността на бележките, направени от тях в книгата за осигурителната техника, образец VII-51, дневниците за пътните релета и акумулаторните батерии, което да удостоверява с подписа си;

5. Прави ежемесечно преглед на участъците на механиците за състоянието на устройствата и при откриване на недостатъци дава указания за отстраняването им; дефектите, които могат да предизвикат нарушение в нормалната работа на устройствата или застрашават сигурността на движението незабавно се отстраняват;

6. Проверява и осигурява готовността на устройствата за работа при зимни условия;

7. При констатиране на неизправности по съоръженията на ОТ, застрашаващи сигурността на движение на влаковете, прави запис в книга VII – 51, при необходимост и в VII-55, като определя условията за работа с това съоръжение и уведомява телеграфически регионалния управител на ПСТЕ, ПЕПЖИ и РИБП.

8. Ръководи лично работата, свързана с изменение в монтажа и схемите на устройствата в неговия участък, като се ползват заверени схеми и без поправки в тях; преди предаване на устройствата за експлоатация е длъжен да провери правилното им действие и да проведе инструктаж на поддържащия ги персонал за начина на по-нататъшното им поддържане;

10. Има налице техническа документация на обслужваните устройства и да следи тя да отразява действителното състояние на устройствата; да носи отговорност за достоверността на данните относно действителното състояние на обслужваните устройства, вписани в документацията;

11. Оформя документите за отчет на извършената в участъка му работа и да изготвя заявки за осигуряване на необходимите резервни части и материали;

12. Докладва писмено на регионалния управител на ПСТЕ при констатиране на нанесени щети и кражби, както и за злонамерени или неправомерни действия от страна на експлоатационния персонал.

Раздел XVI
Задължения на ръководителя на участък по телекомуникациите

Чл. 514. Ръководителят на участък по телекомуникации организира и контролира работата на механиците, електромонтьорите и други работници, намиращи се на негово подчинение, за осигуряване изправното действие на устройствата в неговия участък.

Чл. 515. Ръководителят на участък по телекомуникации е длъжен да:

1. Разпределя работата между механиците и електромонтьорите по телекомуникациите в участъка за осигуряване нормалното и непрекъснато функциониране на телекомуникационната апаратура по отношение спазването на нормите за поддържане на съоръженията в съответствие с изискванията за безопасност на движението;

2. Изготвя план-график за профилактика на устройствата, като осигурява периодичност, както следва:

а) за гаровата апаратура и токозахранващите устройства - най-малко два пъти месечно;

б) за кабелен шкаф, магистрални кабели, телефонни и телексни линии и междугарова апаратура - най-малко един път на три месеца;

в) за кабелни шахти и комутационни пунктове - най-малко един път на три месеца;

г) за измервания на магистрални кабели и телефонни и телексни линии - най-малко един път годишно;

д) за измерване на вътрешно гарови кабели в които са включени вериги за осигуряване движението на влаковете – най малко веднъж годишно.

3. Да оформя документите за отчет на извършената в участъка му работа и да изготвя заявки за осигуряване на необходимите резервни части и материали;

4. Контролира своевременното отстраняване от механиците и електромонтьорите на неизправностите, отразени от проверките на устройствата; да проверява правилността на бележките, направени от тях в книгата за телекомуникациите, образец VII-52, което удостоверява с подписа си в нея;

5. Контролира състоянието на устройствата, като извършва технически ревизии и проверки във възловите гари ежемесечно, а в останалите гари и в междугарията - веднъж на шест месеца; да вписва резултатите и предписанията в констативен акт по образец, утвърден от генералния директор на НК “ЖИ” и в книгата за телекомуникациите, образец VII-52;

6. Ръководи ремонтно-възстановителните работи в своя участък, като координира действията на механиците и другите заинтересувани служби;

7. Провежда обучение и инструктаж на работници и експлоатационен персонал при въвеждане в експлоатация на телекомуникационната апаратура или при подмяна на съществуващата с друг вид;

8. Докладва писмено на регионалния управител на ПСТЕ при констатиране на нанесени щети и кражби, както и за злонамерени или неправомерни действия от страна на експлоатационния персонал.

9. Ръководи лично работата по изготвяне на кабелни планове, изменения в монтажните схеми на устройствата и съоръженията (системите) в неговия участък, като се използват, планове и схеми без поправки одобрени от регионалния управител на ПСТЕ.

Раздел XVII
Задължения на ръководителя на участък по радиовръзки

Чл. 516. Ръководителят на участък по радиовръзки организира и контролира работата на подчинените му механици за осигуряване изправното действие на устройствата в неговия участък.

Чл. 517. Ръководителят на участък по радиовръзки е длъжен да:

1. Разпределя работата между механиците по радиовръзки в своя участък за осигуряване нормалното и непрекъснато функциониране на апаратурата за радиовръзки в съответствие с изискванията за безопасност на движението;

2. Изготвя план-график за профилактика на устройствата, като осигурява периодичност, както следва:

а) за гаровата апаратура и токозахранващи устройства - най-малко два пъти месечно;

б) за измервания на фидери и антени и настройка на магистрални станции - най-малко един път на шест месеца;

3. Води картотека на всички радиотелефони и да осигурява сервизния им ремонт и обслужване;

4. Оформя документите за отчет на извършваната в участъка му работа и да изготвя заявки за осигуряване на необходими резервни части и материали;

5. Контролира своевременното отстраняване от механиците и електромонтьорите на неизправностите, отразени от проверките на устройствата; да проверява правилността на бележките, направени от тях в книгата за състоянието на радиовръзките, образец VII-53, което удостоверява с подписа си в нея;

6. Контролира състоянието на устройствата, като извършва технически ревизии и прегледи във възловите гари ежемесечно, а в останалите гари - веднъж на шест месеца, и да проверява радио покритието от локомотив - веднъж на три месеца; резултатите и предписанията от прегледите отразява в констативен акт по утвърден от генералния директор на НК “ЖИ” образец и в част IV на книгата за състоянието на радиовръзките, образец VII-53;

7. Провежда инструктаж и обучение на механиците и експлоатационния персонал за работа с новомонтирана апаратура за радиовръзки или при подмяна на съществуващата с друг вид;

8. Докладва писмено на регионалния управител на ПСТЕ при констатиране на нанесени щети и кражби, както и за злонамерени или неправомерни действия от страна на експлоатационния персонал.

Раздел XVIII
Задължения на ръководителя на участък по електроснабдяване

Чл. 518. Ръководителят на участък по електроснабдяване организира и контролира работата на подчинените му механици и електромонтьори за осигуряване нормалното действие на електрическите съоръжения.

Чл. 519. Ръководителят на участък по електроснабдяване е длъжен да:

1. Изготвя месечни план-графици за поддържане на съоръженията;

2. Разпределя работата между подчинените му механици и електромонтьори съобразно квалификационните им групи по техника на безопасността;

3. Издава наряди за профилактични и електромонтажни работи съгласно изискванията по техника на безопасността;

4. Подготвя заявки за ремонт на съоръженията, доставка на резервни части и материали;

5. Проверява по одобрен график състоянието на електрическите съоръжения относно:

а) непрекъснато и качествено електрозахранване;

б) изправност на релейната и измервателната апаратура;

в) отопление на стрелките;

г) осветление на стрелковите фенери при релейна уредба за ключови зависимости;

д) кабелни и въздушни преносни линии;

е) правилно прикачване на консуматорите;

ж) осветеност на гаровите райони и служебните помещения;

6. Контролира своевременното отстраняване от механиците и електромонтьорите на неизправностите, отразени от проверките на устройствата; да проверява правилността на бележките, направени от тях в книгата за състоянието на съоръженията на електроснабдяването, образец VII-54, което удостоверява с подписа си в нея;

7. Оформя документите по извършената в участъка работа и изготвя анализ за разхода на електрическа енергия;

8. Контактува с електроснабдителните предприятия относно:

а) съгласуване включването на допълнителни мощности;

б) отчитане на консумираната електрическа енергия;

9. Провежда обучение на подчинените му работници при промяна на схемите за електроснабдяване и нови оперативни превключвания;

10. Проверява готовността на устройствата за работа при зимни условия;

11. Докладва писмено на регионалния управител на ПСТЕ при констатиране на нанесени щети и кражби, както и за злонамерени или неправомерни действия от страна на експлоатационния персонал.

Раздел XIX

Задължения на механика по електроснабдяване

Чл. 520. Механикът по електроснабдяване поддържа в изправност поверените му електрически съоръжения в участъка, ръководи и контролира работата на подчинените му електромонтьори.

Чл. 521. Механикът по електроснабдяване е длъжен да:

1. Следи за нормалната и непрекъсната работа на електрическите съоръжения в участъка, за които отговаря;
2. Изпълнява технологични операции в съответствие с одобрен месечен план-график;
3. Предприема незабавно мерки за отстраняване на възникнали повреди, а при невъзможност да отстрани сам повредата - да уведоми ръководителя на участъка;
4. Информира ръководството на ПСТЕ при констатирани кражби по съоръженията;
5. Води редовно техническите паспорти на електрическите съоръжения в участъка;
6. Ръководи изпълнението на наряди по техника на безопасността и да инструктира подчинените му електромонтьори;
7. Описва и контролира разхода на електроенергия, както и редовността на пломбите на електромерите и тарифните часовници;
8. Подготвя своевременно съоръженията за работа при зимни условия;
9. Присъства при извършване на предварително съгласувани строителни и ремонтни работи, засягащи поддържани от него съоръжения, и да дава указания на работниците за провеждане на работите така, че да не се нанесат повреди по тях;
10. Докладва незабавно на ръководителя на участъка с искане за съдействие при разногласия и неизпълнение на указанията му от страна на ремонтните групи;
11. Докладва писмено на ръководителя на участъка при констатиране на нанесени щети и кражби;
12. При констатирани злонамерени или неправомерни действия от страна на експлоатационния персонал да прави писмен доклад до регионалния управител на ПСТЕ;
13. Прави необходимите вписвания в книгата за състоянието на съоръженията на електроснабдяването, образец VII-54.
14. Да участва в месечните и други прегледи на съоръженията в участъка;

Раздел XX
Задължения на електромонтьора по електроснабдяване

Чл. 522. Електромонтьорът по електроснабдяване поддържа в изправност поверените му съоръжения, като осигурява непрекъснатата им работа.

Чл. 523. Електромонтьорът по електроснабдяване е длъжен да:

1. Извършва профилактика на електрическите съоръжения по график, като изпълнява технологични операции, съответстващи на квалификационната му група по техника на безопасността;

2. Предприема незабавни действия за отстраняване на повреда при получаване на известие или констатиране на такава;

3. Информира механика или ръководителя на участъка незабавно, в случай че не може сам да отстрани повредата;

4. Отчита консумираната електроенергия;

5. Води документация за състоянието на съоръженията;

6. Присъства при извършване на предварително съгласувани строителни и ремонтни работи, засягащи поддържаните от него съоръжения, както и да дава указания на работниците за провеждане на работите така, че да не се нанесат повреди по тях;

7. Докладва незабавно на ръководителя на участъка по електроснабдяване с искане за съдействие при разногласия и неизпълнение на указанията му от страна на ремонтните групи.

Раздел XXI
Задължения на механика по телекомуникациите

Чл. 524. Механикът по телекомуникации трябва да поддържа в изправност поверените му съоръжения и устройства за осигуряване на правилната им, непрекъсната експлоатация.

Чл. 525. Механикът по телекомуникации е длъжен да:

1. Осъществява контрол на работата, извършвана от подчинените му електромонтьори;

2. Следи работата на устройствата и съоръженията в участъка, да провежда технически прегледи и профилактика и да ги поддържа в съответствие с месечния план-график;

3. Локализира и отстранява възникналите нередности и повреди при констатиране на отклонения в работата на съоръженията;

4. Замине по най-бързия възможен начин на място за откриване на причината и отстраняване на повреда в устройствата при получаване на известие;

5. Уведомява диспечера в ПСТЕ и ръководителя на участъка по телекомуникации при невъзможност самостоятелно да отстрани повреда;

6. Докладва писмено за констатирани нанесени повреди, щети и кражби;

7. Прави писмен доклад до регионалния управител на ПСТЕ при констатирани неправомерни действия от страна на експлоатационния персонал;

8. Проверява наличието и редовността на пломбите на съответната апаратура и части от поверените му съоръжения, както и да ги пломбира с личните си пломбажни клещи след извършване на ремонт;

9. Присъства при извършване на предварително съгласувани строителни и ремонтни работи, засягащи поддържаните от него съоръжения, и да дава указания на работниците за провеждане на работите с оглед да не се нанесат повреди по тях;

10. Докладва незабавно на ръководителя на участъка по телекомуникации с искане за съдействие при разногласия и неизпълнение на указанията му от страна на ремонтните групи;

11. Уведомява своевременно прекия си ръководител при констатиране на несъгласувани дейности, застрашаващи нормалната работа на устройствата;

12. Съхранява техническата документация и монтажните схеми на обслужваните от него устройства и да отразява в нея извършените изменения;

13. Информира диспечера в ПСТЕ и ръководителя на участъка по телекомуникации за местонахождението си и работата, която извършва в рамките на работното време;

14. Прави необходимите вписвания в книгата за телекомуникациите, образец VII-52.

15. Подготвя своевременно съоръженията за работа при зимни условия;

16. При необходимост за работа по линейните вериги на РПАБ и АБ уведомява механик ОТ и започва работа само след като той направи вписване в книга VII - 51 за предстоящо прекъсване работата на съответните съоръжения.

Раздел XXII
Задължения на механика по радиовръзки

Чл. 526. Механикът по радиовръзки трябва да поддържа в изправност поверените му съоръжения и устройства за осигуряване на непрекъснатата им експлоатация в участъка.

Чл. 527. Механикът по радиовръзки е длъжен да:

1. Следи работата на устройствата и съоръженията в участъка и да провежда технически прегледи и профилактика в съответствие с месечния план-график;

2. Локализира и отстранява възникнали повреди в апаратурата;

3. Замине по най-бързия възможен начин на място за откриване на причината и отстраняване на повредата при получаване на известие за повреда;

4. Уведоми диспечера в ПСТЕ и ръководителя на участъка по радиовръзки при невъзможност самостоятелно да отстрани възникнала повреда;

5. Прави писмен доклад до регионалния управител на ПСТЕ при констатирани неправомерни действия от страна на експлоатационния персонал и констатиране на нанесени повреди, щети и кражби;

6. Проверява наличието и редовността на пломбите на съответната апаратура и части от поверените му съоръжения и да пломбира същите след извършване на ремонт и профилактика с личните си пломбажни клещи;

7. Съхранява техническата документация и монтажни схеми на обслужваните от него устройства и да отразява извършени изменения в тях;

8. Информира диспечера в ПСТЕ и ръководителя на участъка за местонахождението си и работата, която извършва в рамките на работното си време;

9. Прави необходимите вписвания в книгата за състоянието на радиовръзките, образец VII-53;

10. Проверява радио покритието и чуваемостта на влаковата диспечерска радиовръзка в съответствие с месечния план-график.

11. Подготвя своевременно съоръженията за работа при зимни условия;

Раздел XXIII

Задължения на електромонтьора по телекомуникациите

Чл. 528. Електромонтьорът по телекомуникациите е длъжен да:

1. Следи за работата на устройствата и съоръженията в поверения му участък и да провежда технически прегледи и профилактика в съответствие с месечния план-график;

2. Замине по най-бързия възможен начин на място за откриване на причината и отстраняване на повреда при получаване на известие или констатиране на такава;

3. Уведоми механика и ръководителя на участъка по телекомуникациите при невъзможност самостоятелно да отстрани възникнала повреда;

4. Проверява наличието и редовността на пломбите на съответната апаратура и части от поверените му съоръжения и да пломбира същите с личните си пломбажни клещи след извършване на ремонт и профилактика;

5. Прави необходимите вписвания в книгата за телекомуникациите, образец VII-52;

6. Информира диспечера в ПСТЕ и ръководителя на участъка за местонахождението си и работата, която извършва в рамките на работното си време.

7. Подготвя своевременно съоръженията за работа при зимни условия;

Раздел XXIV
Задължения механика по осигурителна техника

Чл. 529. (1) Механикът по осигурителна техника поддържа в изправност поверените му устройства и осигурява непрекъснатото им действие.

(2) Организира и контролира работата на подчинените му електромонтьори.

Чл. 530. Механикът по осигурителна техника е длъжен да:

1. Извършва работите по текущото поддържане и профилактиката на устройствата по месечен план-график и да осигурява необходимата видимост на сигналите;

2. Съобщава лично или по телефона на ръководителя на участъка и на дежурния диспечер в ПСТЕ за всяка повреда, след като изясни причините за това;

3. Замине по най-бързия възможен начин, съгласувано с влаковия диспечер, на мястото и да предприеме действия за отстраняването на възникналата повреда; при невъзможност самостоятелно да открие и отстрани повредата, да уведоми за това ръководителя на участъка или дежурния диспечер в ПСТЕ;

4. Прави вписване в книгата за осигурителната техника, образец VII-51, за всяка предстояща работа по устройствата; датата, часът и подписът на лицето, експлоатиращо устройствата, под тази бележка са разрешение за работа; при отстраняване на повреди на устройства на ОТ в междугарие, уведомява по телефона дежурния ръководител движение на съседна гара за започване на работа.

5. Участва в месечните и в другите прегледи на устройствата, извършвани от комисии в участъка му;

6. Се запознае и да приподпише направена бележка в книгата за осигурителната техника, образец VII-51, за отстраняване на повреда от механик от друг участък;

7. Извършва своевременно подготовка на устройствата в своя участък за работа при зимни условия;

8. Следи своевременно качеството на строителството при извършване на предварително съгласуван ремонт или строително-монтажни работи по отношение на поверените му устройства;

9. Докладва писмено на ръководителя на участъка по осигурителна техника и регионалния управител на ПСТЕ за констатирани умишлено нанесени повреди, щети и кражби;

10. Изготвя писмен доклад до регионалния управител на ПСТЕ при констатирани злонамерени или неправомерни действия от страна на експлоатационния персонал;

11. Работи по заверена техническа документация на обслужваните устройства (паспорти, схеми, описания и др.) и да следи тази документация винаги да отразява действителното състояние на устройствата;

12. Се явява своевременно на мястото на допуснато железопътно произшествие и след първоначално запознаване с обстоятелствата да докладва на дежурния диспечер в ПСТЕ;

13. Прави необходимите вписвания в книгата за осигурителната техника, образец VII-51;

14. Пломбира съоръженията на ОТ с личните си пломбажни клещи след приключване на профилактични и ремонтни работи;

15. Оказва помощ при работа по възстановяване действието на устройствата на осигурителната техника по разпореждане на ръководителя на участъка или на ръководството на ПСТЕ.

16. При констатиране на неизправности по съоръженията на ОТ, застрашаващи сигурността на движение на влаковете, прави запис в книга VII – 51, при необходимост и в VII -55, като определя условията за работа с това съоръжение и уведомява телеграфически регионалния управител на ПСТЕ, ПЕПЖИ и РИБП.

Чл. 531. При стихийни бедствия и след съгласуване с влаковия диспечер механикът по осигурителна техника има право да изключи от действие застрашените устройства на осигурителната техника, след което прави запис в книга VII–51, като определя условията за работа с тези съоръжения и уведомява телеграфически регионалния управител на ПСТЕ, ПЕПЖИ и РИБП. .

Раздел XXV
Задължения на началника на подрайон по контактна мрежа

Чл. 532. Началникът на подрайон по контактната мрежа организира експлоатационното поддържане, преустройството, обезопасяването и аварийно-възстановителните работи по контактната мрежа, захранващите електропроводи на диспечерските централизации и специализираните ремонтни машини за ремонт на контактната мрежа и диспечерската централизация.

Чл. 533. Началникът на подрайон по контактна мрежа е длъжен да:

1. Организира и ръководи работата на подчинените му работници по отношение спазването на изискванията за поддържане на съоръженията на контактната мрежа и безопасността на движението;

2. Изготвя заявки и да издава наряди за работа;

3. Разследва и да анализира причините за прекъсване на електрическото захранване по контактната мрежа и диспечерската централизация;

4. Изготвя и да контролира спазването на графиците за обходи на контактната мрежа и захранващите електропроводи на диспечерската централизация, като взема необходимите мерки за отстраняване на нередностите в срок;

5. Участва в изготвянето на инструкция за излизане и влизане на специализираните ремонтни машини от и в подрайона по контактната мрежа;

6. Участва в изготвяне промяната на схемите за секциониране на контактната мрежа и захранващите електропроводи на диспечерската централизация в участъка и да отговаря за съответствието им с действителното положение;

7. Участва в комисията за провеждане на изпити на подчинения му персонал, даващи право на длъжностните лица, незаети с експлоатацията на контактната мрежа и захранващите електропроводи на диспечерската централизация, да извършват превключвания с разединителите;

8. Контролира правилното и редовното водене на техническата и оперативната документация;

12. Участва лично и да ръководи работата по отстраняване на тежки произшествия по контактната мрежа и захранващите електропроводи на диспечерската централизация;

13. Притежава необходимата за изпълнение на задълженията си професионална квалификация - пета група по техника на безопасността;

14. Изпълнява задълженията си по наряди съгласно техниката по безопасността;

15. Спазва и да създава условията за безопасна и здравословна работа;

16. Изготвя необходимите документи за нанесени повреди, щети и кражби;

17. Прави писмен доклад до регионалния управител на ПСТЕ при констатирани неправомерни действия от страна на експлоатационния персонал.

Раздел XXVI
Задължения на механика по контактна мрежа

Чл. 534. Механикът по контактна мрежа е длъжен да:

1. Организира и извършва експлоатационното поддържане, обходите, ремонтните работи, обезопасяването и аварийно-възстановителните работи на контактната мрежа и захранващите електропроводи на диспечерската централизация;

2. Разпределя и ръководи работата на електромонтьорите, като предварително дава заявки за работа, да издава и води наряди в своя район;

3. Организира незабавното отстраняване на неизправности по контактната мрежа и захранващите електропроводи на диспечерската централизация при констатиране или получаване на информация;

4. Участва в комисиите за преглед на съоръженията в гарите;

5. Да притежава пета квалификационна група по безопасност на труда;

6. Поема управлението на специализираните ремонтни машини от пулта на работната платформа и да извършва технологични придвижвания само в зоната, разрешена за работа, като отговорен изпълнител;

7. Докладва писмено при констатирани нанесени повреди, щети и кражби;

8. Прави писмен доклад до регионалния управител на ПСТЕ при констатирани неправомерни действия от страна на експлоатационния персонал.

Раздел XXVII
Задължения на електромонтьора по контактна мрежа

Чл. 535. Електромонтьорът по контактна мрежа е длъжен да:

1. Извършва експлоатационно поддържане, ремонтни работи, обезопасяване и аварийно-възстановителни работи на контактната мрежа и захранващите електропроводи на диспечерската централизация;

2. Превключва разединители, да поставя заземление за обезопасяване и да участва в ремонтната дейност;

3. Извършва обходи пеш и с подвижен железопътен състав с електрическа тяга, за оглед на контактната мрежа и захранващите електропроводи на диспечерската централизация;

4. Участва в отстраняването на неизправности по контактната мрежа и захранващите електропроводи на диспечерската централизация при констатиране или получаване на информация;

5. Притежава най-малко трета квалификационна група по техника на безопасност.

Глава петдесет и пета
ПОДГОТОВКА НА ДЛЪЖНОСТНИТЕ ЛИЦА ЗА РАБОТА С УСТРОЙСТВАТА И СИСТЕМИТЕ НА ОСИГУРИТЕЛНАТА ТЕХНИКА

Чл. 536. След назначаването на работа в определена гара всяко длъжностно лице работи най-малко един месец под непосредствения контрол и ръководство на длъжностно лице, със стаж не по-малко от три години. Новоназначеното длъжностно лице е длъжно да се запознае основно с инструкциите за работа с устройствата и съоръженията, след което полага практически изпит.

Чл. 537. (1) Продължителността на практическия стаж за ръководител движение и стрелочник е в зависимост от сложността на наличната техника и категорията на гарата по преценка на началника на гарата, но не по-малко от:

1. За новоназначени работници и командировани в гара с централизация - 15 дежурства;

2. За работа с релейна уредба за ключова зависимост или маневрени пултове - 5 дежурства.

(2) Когато правоспособен работник е командирован от гара, съоръжена с друг вид осигурителна техника, той може да бъде допуснат до самостоятелна работа след запознаване с Технологията на експлоатационния пункт и успешно

полагане на практически изпит за работа с устройствата за осигурителна техника, с които ще работи.

Чл. 538. (1) Практическият изпит на длъжностните лица, притежаващи правоспособност ръководител движение за работа с устройствата и системите на осигурителна техника, се провежда от комисия в състав: председател - участъковият инспектор по осигурителна техника и членове - началникът на гарата, ръководителят на участъка по осигурителна техника и ръководителят движение в гарата.

(2) За работа с курбели, електрически брави, маневрени пултове, маневрени колонки, маневрени шкафове, табла за далечна информация и колонки за местно управление на електрически бариери, ключови зависимости и др. стрелочниците, стрелочник-прелезопазачите и маневристите се изпитват от комисия в състав: председател - началникът на гарата и членове - механикът по осигурителна техника и ръководителят движение в гарата.

Чл. 539. За работа с табла за далечна информация, колонки за местно управление, устройства за сигнализиране на прелез, на прелезите на междугарие изпитът на прелезопазачите се провежда от комисия в състав: председател - участъков инспектор по ОТ и членове - механик ОТ, началник гара и дежурен прелезопазач.

Чл. 540. За провеждане на изпит на началник на гара комисията се назначава от директора на дирекция "Движение и УКЖПМ" на НК “ЖИ”, в която се включват представители на ПСТЕ и ПЕПЖИ, като представителят на дирекция "Движение и УКЖПМ" е председател.

Чл. 541. Когато работник не работи повече от 6 месеца с устройствата, той се подлага на проверочен изпит. На такъв изпит подлежат и работници, които правят грешни манипулации с устройствата за осигурителна техника, по предписание на началника на гарата или контролен орган.

Чл. 542. (1) Резултатът от всеки изпит се вписва в книгата за осигурителната техника, образец VII-51. Председателят на комисията връчва на успешно издържалите удостоверение. Тези удостоверения се завеждат на отчет от председателя на комисията.

(2) Работниците се допускат на работа с такъв тип устройство, за каквото са подготвени да работят практически и успешно са положили изпит.

Чл. 543. (1) Изпитът обхваща:

1. Коловозното развитие на гарите, наличните устройства за осигурителна техника, осигуряване на движението при приемане и изпращане на влаковете и извършване на маневра;

2. Разпоредбите на тези Правила и Правилата за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на генералния директор на НК “ЖИ”;

3. Работа с устройствата за осигурителна техника, които се намират в гарата (участъка), с които ще работи изпитваният.

(2) Влаковите диспечери полагат изпит за устройствата и системите за осигурителна техника в участъка, който ще ръководят.

(3) Завеждащ диспечерска смяна полага изпит върху устройствата и системите, с които са съоръжени гарите и междугарията в целия район.

(4) Изпита на влаковите диспечери и завеждащ диспечерската смяна се провежда от комисия в състав: председател - представител на дирекция “Движение и УКЖПМ” и членове - инспектор ОТ към ПЕПЖИ, инспектор СЕС към ПСТЕ и началник (зам. началник) РОД.

(5) На успешно издържалите изпита длъжностни лица се издава удостоверение, в което се вписва в кой участък имат право да работят.

Чл. 544. Влаковите диспечери и завеждащ диспечерска смяна на ЦП на ДЦ полагат практически изпит пред комисията по чл. 543, ал. 4 на тези правила и Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на генералния директор на НК “ЖИ”.

Чл. 545. Непосредствения контрол върху действията на работниците, работещи с апаратите на осигурителна техника в гарата, се осъществява от началника на гарата, заместник-началника на гарата, ръководителя на смяна и гаровия диспечер.

Глава петдесет и шеста
ПРЕДАВАНЕ И ПРИЕМАНЕ НА АПАРАТИТЕ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА УСТРОЙСТВАТА НА ОСИГУРИТЕЛНАТА ТЕХНИКА ОТ И НА ДЛЪЖНОСТНИТЕ ЛИЦА, РАБОТЕЩИ С ТЯХ

Чл. 546. Длъжностното лице, което е на дежурство, носи отговорност за състоянието на апаратите и наличието на редовни пломби по тях.

Чл. 547. (1) Преди да приемат дежурството длъжностните лица лично проверяват състоянието на апаратите, наличността и редовността на пломбите съгласно приложения списък в книгите за състоянието на устройствата. След това се осведомяват от предаващия дежурството за състоянието на съоръженията и устройствата и за настъпилите временни изменения в тях, отразени в съответната книга, за което се подписват под бележката за изменението. При наличие на повреда приемащият се осведомява при какъв режим е разпоредено да се работи до извършване на поправката и уведомени ли са механикът, съответният дежурен диспечер и началникът на гарата.

(2) Приемане и предаване на апаратите не се извършва при констатирана нередност, невписана в съответната книга за състояние на устройствата.

(3) Резултатът от проверката на апаратите се вписва в дневника за приемане и предаване на дежурствата, образци ДП-2, ДП-3, II-76, определени в Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт на генералния директор на НК “ЖИ”, като бележката се подписва от предаващия и от приемащия дежурството длъжностни лица.

(4) Приелият дежурството ръководител движение се осведомява от стрелочниците и прелезопазачите, с които ще работи, за състоянието на техните апарати, като в случай на нередност дава необходимите разпореждания.

Чл. 548. (1) Когато през време на дежурството се наложи работещият да бъде сменен дори за кратко време, предаването и приемането се извършва съгласно чл. 547.

(2) В случай че дежурно длъжностно лице внезапно заболее и не е в състояние да работи и предаде устройствата на осигурителната техника,

предаването се извършва от началника на гарата или упълномощено от него правоспособно длъжностно лице.

Чл. 549. (1) Редът за приемане и предаване на дежурство в тягова подстанция и подрайон по контактната мрежа се определя с длъжностна инструкция, утвърдена от генералния директор на НК "ЖИ", при което:

1. Всеки дежурен при постъпване на работа е длъжен да приеме дежурството от предшестващия го дежурен, а при завършване на дежурството да предаде смяната на следващия го по график;

2. Предаващият дежурството е длъжен да запознае приемащия със състоянието и режима на работа на основните съоръжения и с всички изменения в схемата на захранване или управление;

3. Приемането и предаването на дежурството се оформя със съответното записване в експлоатационния или оперативен дневник, в който се подписват предалият и приелият дежурството.

(2) Дежурният изпълнява всички нареждания и указания на дежурния енергодиспечер, с изключение на тези, които явно застрашават безопасността на хората или изправността на съоръженията.

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. С тези правила се изменят и отменят Правилата от 28.04.2006 год. за въвеждане и премахване на намаления на скоростта на движение на влаковете по железопътната инфраструктура на генералния директор на НК "ЖИ".

§ 3. С тези правила се изменя Инструкцията от 12.11.2002 год. за извършване прегледи на жп съоръжения и устройства на генералния директор на НК "ЖИ".

Променен и допълнен със Заповед №1401/29.08.2013 г. **§ 4. (1)** Указания по прилагане на правилата дава генералния директор на НК "ЖИ".

(2) „Опасната зона на перона" е площта върху перона в чието пространство въздушната струя от преминаващите влакове създава опасни сили, които могат да окажат вредно влияние на намиращите се в тази площ лица /пътници и служители/.

§ 5. Всички устройства, които не отговарят на тези правила и действащите нормативни актове, се привеждат в съответствие с тях при извършваните преустройства, реконструкции и ремонти.

§ 6. Правилата влизат в сила от 01 ноември 2006 г.

ОДОБРЯВАМ:
Димитър Гайдаров
Генерален Директор на
НК "Железопътна инфраструктура"

П Р А В И Л А

за
движението на влаковете и маневрената работа
в Железопътния транспорт

2006 г.

Дял първи

ПРАВИЛА ЗА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И МАНЕВРЕНАТА РАБОТА – ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 1. С тези правила се регламентира движението на влаковете, маневрената работа и подаването на сигнали в железопътната инфраструктура.

Чл. 2. Национална компания "Железопътна инфраструктура" (НК “ЖИ”) разработва графиците 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 документира 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 плана за маневра 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 от работодателя, съгласувано с 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 - приложение към сертификата за безопасност на превозвача, на които е възложено това, само през време на дежурството им.

Чл. 8. (1) Работници от железопътния транспорт в период на подготовка и ученици 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 учениците 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 НК “ЖИ” и железопътните превозвачи 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 от НК “ЖИ” и железопътните

превозвачи, 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 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 сигнализират влаковете и возилата, местата, устройствата и съоръженията, за които отговарят;

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

5. 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, през време на дежурството си нямат право да отвличат вниманието си от основната си дейност.

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 НК “ЖИ” и железопътните превозвачи е длъжен да организира и осигурява инструктирането на работниците.

(3) Провеждането на инструктажа се регистрира с подписите на инструктиращия 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 НК ЖИ 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, временните постове и спирките.

(2) Районът на железопътната гара включва определено коловозно и стрелково развитие с необходимите съоръжения и устройства 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.

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. (1) Гарите, разделните постове и спирките се откриват и закриват по условията на Наредба за категоризация на железопътните линии в Република България, включени в железопътната инфраструктура, и закриване на отделни линии или участъци от линии.

(2) Временните постове се откриват и закриват от генералния директор на НК "ЖИ" след съгласуване с ИА "ЖА".

Чл. 18. (1) Закриване и откриване на гари и разделни постове за служба по движението за определен период от време или част от денонощието се извършва със заповед издадена от генералния директор на ДП „НКЖИ".

(2) В заповедта по ал. 1 се определят реда и условията, при които закриват и откриват гарите за служба по движението за част от денонощието. Променен със заповед № 839/19.07.2011г. на Генерален директор на ДП"НКЖИ".

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 на НК „ЖИ".

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;
2. схема на секциониране на контактната мрежа и разединителите;
3. технологични процеси на експлоатационния пункт;
4. план за приемане и изпращане на влаковете, утвърден от началника на регионалния отдел за управление на движението (РОД);
5. график за извършване на маневрена работа, представен от превозвачите и одобрен от началника на РОД, където е необходимо;

6. инструкции за:

а) работа с устройствата на ОТ;

б) приемане и изпращане на влаковете;

в) съвместна работа с превозвачите;

г) работа с другите служби на НК “ЖИ” в района на гарата и собствениците на прилежащи към нея линии трета категория;

д) прелезите;

е) обслужване на специални коловози;

ж) за извършване на маневрената работа;

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

и) безопасно извършване на технически прегледи на влаковете и ремонти на вагоните (в гари, където се извършват такива).

Променена със заповед № 452/28.02.2013г. на Генерален директор на ДП”НКЖИ”. **(2)** Приложенията към технологията се изготвят от началника на гарата, като единствено инструкциите за взаимоотношенията на гарата с превозвачите, с другите служби на ДП „НКЖИ”, със собствениците на индустриални клонове и прилежащи линии трета категория се съгласуват и заверяват с печат от тях, проверяват се и се подписват от участъковия инспектор и се одобряват от директора на поделение “УДВК” на ДП „НКЖИ”, с изключение на тези по т.4 и т. 5 на предходната алинея. Инструкциите за работа с устройствата на ОТ се проверяват и подписват от участъковия инспектор по ОТ.

Променена със заповед № 452/28.02.2013г. на Генерален директор на ДП”НКЖИ”. **(3)** Екземпляри от технологията на експлоатационния пункт и приложенията към нея на хартиен носител се съхраняват при началника на гарата и в поделение УДВК на ДП„НКЖИ”. В звена „Оперативно-диспечерски” на поделение УДВК и в съответното поделение, в чийто състав влиза гарата, се поддържат електронни досиета на технологиите и приложенията им в PDF формат (Portable Document Format).

Чл. 23. Извлечения от технологията, заверени от началника на гарата, се намират на работните места на служителите от НК “ЖИ” 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;

2. приемно-отправните;

3. маневрените;

4. изтеглителните;

5. 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 НК “ЖИ” 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) Изключение от правилото по ал. 1 правят гарите, включени в участъците, съоръжени с диспечерска централизация (София - Пловдив и София – Карлово), и гарите Скутаре, Тракия и Крумово, които остават със съществуващото номериране на коловозите – главните коловози носят номера на текущия път и са означени с римски цифри, коловозите вляво от главните по посока на километража носят нечетни последователни номера, а тези отдясно – четни последователни номера и са означени с арабски цифри.

(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 своевременно 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 релейни централизации (РЦ), 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 й, 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 дирекция "Движение и УКЖПМ" в НК ЖИ, 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 експлоатационние пунктгарата 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) Изготвянето на таблиците на маршрутните зависимости се извършва в съответствие с изискванията на ал.ал. 1 и 2. 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. 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 на НК “ЖИ”.

(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 на НК ЖИ след съгласуване с 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 на НК “ЖИ”.

Чл. 35. Работата в стрелковите постове в гарите се извършва съгласно утвърдената технология на съответният експлоатационнен пунктата гара.

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 заключалки.

(2) Ключовете от заключените стрелки с ръчни заключалки, 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 заключалки, поставени в зависимост с гаровата централизация, се поставят в бравите на електрическа стрелкова заключалка в постовете 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 наексплоатационния 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, брутна маса в тонове, брой и серия на локомотивите в работно състояние. В дължината и 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) Движението на влаковете се извършва на междугарово разстояние или на блок-участъци.

(4) Валидностният период на ГДВ се определя от Рамковата организация за международна координация по планиране и реализиране на международния пътнически и товарен железопътен трафик в Европа (Forum Train Europe - FTE).

Чл. 43. Графикът за движение на влаковете 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;

Допълнена със заповед № 853/15.06.2012г. на Ген. директор на ДП"НКЖИ". **(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. допустими скорости за изолирани локомотиви;

16. номера на честотните групи на влаковите диспечерски радиовръзки;

17. гари и разделни постове с особености по приемане и изпращане на влаковете;

18. местоположение на аварийни телефонни колонки.

!19. местоположението на неутралните вставки на контактната мрежа;

!20. 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. пътнически влакове със специално предназначение;

Променена със заповед № 1514/27.08.2014г. на Ген. директор на ДП"НКЖИ".3. международните пътнически влакове;

Променена със заповед № 1514/27.08.2014г. на Ген. директор на ДП"НКЖИ".4. експресните пътнически влакове;

Променена със заповед № 1514/27.08.2014г. на Ген. директор на ДП"НКЖИ".5. бързите пътнически влакове;

6. крайградски пътнически влакове;
7. обикновени пътнически и трудово-служебни влакове;
8. смесени влакове;
9. 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;
10. международни товарни влакове за комбинирани превози;
11. експресни товарни влакове;
12. директни товарни влакове и помощни локомотиви за товарни влакове;
13. локални товарни влакове;
14. работни влакове;
15. маневрени влакове, изолирани локомотиви и всички други возила.

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

(3) 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 със Сърбия и Черна гора) – 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 – Волуяк – Разменна – Батановци и Радомир – Гюешево;

№ 7 – Мездра-юг – Руска Бяла и Мездра – Видин;

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

№ 9 – Русе-разпределителна – Каспичан;

2. отклонения от основните:

№ 13 – Волуяк – 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;

№ 52 – Генерал Тодоров – Петрич;

№ 71 – Монтана – Берковица;

№ 72 – Брусарци – Лом;

№ 73 –Капитановци – Видин фериботна (държавна граница с Румъния);

№ 81 – Филипово – Съединение;

№ 82 – Филипово – Карлово;

№ 83 – Нова Загора – Симеоновград;

№ 85 – Долно Езерово – Дебелт;

№ 86 – Владимир Павлов – Сарафово;

№ 91 – Самуил – Силистра;

№ 10 – всички останали железопътни линии.

Раздел III
Влакови и гарови документи

Чл. 47. 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 превозвача;

б) за несваляеми от пътя релсови самоходни специализирани машини на НК "ЖИ"– Приложение № 1 от настоящите Правила, издава се и се попълва по ред и начин, определен от генералния директор на НК „ЖИ", съгласно чл. 216, ал. 4 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;

б) за сваляемо от железния път возило на НК "ЖИ" – Приложение № 2 от настоящите Правила, издава се и се попълва по ред и начин, определени от генералния директор на НК „ЖИ", съгласно чл. 216, ал. 4 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:

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 към чл. 216, ал. 1. т. 4 от Наредба № 58 - удостоверява осигурен ли е влакът със спирачна маса по време на движението си.

Чл. 48. (1) Гарови документи са:

1. заповед по образец, утвърден от генералния директор на НК "ЖИ", 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 на НК "ЖИ" – 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 на НК "ЖИ" – 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 на НК "ЖИ", за задължително записване на разменяните телефонограми и диспечерските заповеди, регламентиращи движението на влаковете и возилата;

Променена със заповед № 620/06.04.2015г. на Ген. директор на ДП”НКЖИ”. 5. дневника за движението на влаковете в гари и Разделни постове по образец, утвърден от генералния директор на ДП „НКЖИ” - служи за задължително документиране на движението на влаковете и возилата; води се от дежурния ръководител движение;

Променена със заповед № 620/06.04.2015г. и заповед № 767/27.04.2015г. на Ген. директор на ДП”НКЖИ”. 6. Акт за събитие по безопасността на превозите в гара (разделен пост) по образец, утвърден от генералния директор на ДП „НК ЖИ” – служи за документиране на събитие по безопасността на превозите – подписва се от комисия от служители на ДП „НК ЖИ” и превозвачи;

7. план за приемане на влаковете по образец, утвърден от генералния директор на НК “ЖИ” – регламентира реда за приемане и изпращане на влаковете по коловозите за влаково движение в гарата.

(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 на НК “ЖИ”.

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 на НК “ЖИ” 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 на НК “ЖИ” след задължително съгласуване с превозвачите. 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 дирекция "Движение и УКЖПМ" в НК “ЖИ” по искане на превозвачите.

(4) Назначаване или отменяне на специални влакове с особено назначение и условия за превоз се извършва от генералния директор на НК “ЖИ”.

Чл. 50. (1) Искания за назначаване на извънредни влакове се правят писмено от превозвачите или от заинтересувани поделения на НК “ЖИ” до дирекция "Движение и УКЖПМ" в НК “ЖИ” 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 дирекция "Движение и УКЖПМ" в НК "ЖИ". 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. Променен със заповед № 1673/29.09.2008 г. на Генерален директор на ДП"НКЖИ".

(3) Без да се спазват посочените срокове, могат да се правят искания до НК "ЖИ" 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. Нарежданията 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, 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.

(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 енергодиспечерили или координатор в отдел „Координация и контрол" до старши влаковия диспечер в съответния отдел „Движение" в УДВГД, с попълване на „Бланка – искане" (Приложение №1 на настоящата заповед), 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 УДВГД, 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 „УДВ и К". Старшият влаков диспечер при ЦДР уведомява отдел „Движение" в съседното УДВГД и назначава с диспечерска заповед движението на РССМ под диспечерско ръководство. Промени със заповеди № 1673/29.09.2008 г и № 2572/07.12.2009 г. на Генерален директор на ДП"НКЖИ".

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 дирекция "Движение и УКЖПМ" в НК "ЖИ" 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.

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 дирекция "Движение и УКЖПМ" в НК "ЖИ" се извършва "намаляване" на влакове в посредни гари, по искане на превозвача или по искане на НК ЖИ, 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 НК ЖИ, той се назначава със заповед на директора на дирекция "Движение и УКЖПМ" в НК "ЖИ" след писмено разрешение от превозвача.

(4) При извозване на влак, "намален" по искане на превозвача, той се назначава със заповед на директора на дирекция "Движение и УКЖПМ" в НК "ЖИ" след писмено искане на превозвача.

(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, номерът на телеграмата и номерът на заповедта, с която дирекция "Движение и УКЖПМ" в НК "ЖИ" го е назначила.

Промен със заповед № 175/26.01.2016 г на Генерален директор на ДП"НКЖИ". **(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 в ГДВ за предстоящото денонощие, в т. ч. и за назначаване или отменяне на извънредни влакове, ежедневно се изготвя заповед, наречена "Редовно окръжно".

(2) Редовното окръжно се изготвя от дирекция "Движение и УКЖПМ" в НК “ЖИ” и се издава от генералния директор на НК “ЖИ”.

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

(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. 58. (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.

Раздел II
Включване на вагоните в пътническите влакове

Чл. 59. Съставът на редовните пътнически влакове е даден в табличната форма на ГДВ, а на извънредните се определя с документа за назначаването им.

Чл. 60. 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. 61. 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. 62. 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. 63. (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 на НК “ЖИ”.

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

Чл. 64. (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. 63, ал. 1 и 2. Номерата на тези влакове се определят в табличната форма на графика за движение на влаковете.

Раздел III
Подреждане на вагоните в смесените влакове

Чл. 65. (1) В смесените влакове пътническите вагони задължително се включват в състава след локомотива.

(2) Смесените влакове не се композират дългосъставни.

Чл. 66. (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. 63, ал. 1.

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

Чл. 67. (1) Забранява се превозът в смесени влакове на вагони, натоварени с взривни вещества, силно действащи отрови и сгъстени и втечнени газове.

(2) При включване в смесени влакове на вагони с опасни товари, без посочените в предходната алинея, вагоните, заети с пътници, се осигуряват с предохрана един вагон.

Раздел IV
Подреждане на вагоните в товарните влакове

Чл. 68. Товарните влакове в зависимост от режима за движението им са обикновени и ускорени (експресни).

Чл. 69. 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 железопътните администрации, през които преминават;

2. междудържавни (гранични) влакове; параметрите и планът за композирането им ежегодно се съгласуват между съседните жп администрации;

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) едногрупови (отправен, стъпален или технически маршрут) - вагоните в тях са за една получаваща или гара на разпръскване и се поставят без подреждане;

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. 70. 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 самозапалителни вещества, когато возят група със сгъстени или втечнени газове;

3. технически неизправни 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 НК “ЖИ”;

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. 71. 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. 72. Вагоните във военните влакове се подреждат 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. 73. 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 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. 74. (1) Вагони, натоварени с опасни товари, посочени в Правилника за международен железопътен превоз на опасни товари (RID), се превозват с товарни и смесени влакове.

(2) С най-малко 4 оси 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 разделят от локомотива с два вагона.

Чл. 75. Вагони с придружители на товари, служебни вагони и фургони 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. 76. 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.

Чл. 77. 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. 78. Вагоните, натоварени с радиоактивни вещества, се превозват в специални влакове.

Чл. 79. 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. 80. (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. 81. (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) В края на един товарен или смесен влак може да се включат до два комплекта, натоварени с релси.

(5) 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.

(6) Когато към даден влак има прикачени два 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.

(7) Превозът на релси за безнаставов път се извършва съгласно “Инструкция за реда за превоз на релси за безнаставов път по железопътните линии на НК “Железопътна инфраструктура” на Генералния директор на НК “ЖИ”” .

Чл. 82. (1) Вагоните, натоварени с негабаритни товари, се превозват с разрешение на Дирекция "Ремонт и поддържане на железопътната инфраструктура" на НК “ЖИ”, 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 на НК ЖИ.

Чл. 83. 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 жп администрации.

Раздел VII
Включване в товарните влакове на вагони с допълнителни Въздухопроводи

Чл. 84. (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. 85. (1) Вагоните, натоварени с живи животни и птици, се превозват с товарните и смесените влакове, а с пътнически - с разрешение на генералния директор на НК “ЖИ”.

(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. 86. 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 на НК „ЖИ”.

Раздел X
Включване във влаковете на локомотиви в неработно състояние

Чл. 87. (1) Електрически и дизелови 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. 88. За превоз на локомотив в неработно състояние превозвачът дава писмена заявка до дирекция "Движение и УКЖПМ" при НК “ЖИ” с указание за скоростта на движение и техническата му годност.

Чл. 89. (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 дизелов или електрически локомотив, може да се прикачват начело на влака, без да се превишава нормативно определената брутна маса на влака, до два локомотива (дизелов или електрически) 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) Електрически или дизелов 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) Двуосните локомотиви се превозват в неработно състояние само с локомотивен влак.

Чл. 90. **(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 на НК “ЖИ” по искане на превозвача.

Чл. 91. 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. 92. Групата локомотиви, превозвани с локомотивен влак, задължително се съпровожда от придружители.

Чл. 93. Техническите изисквания за превоза на локомотиви в неработно състояние от всички видове тяга се определят в инструкция на превозвача.

Глава трета
ОПЕРАТИВНО РЪКОВОДСТВО И УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ

Раздел I
Сверяване на часовниците

Чл. 94. **(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 радиовръзки по сигнала “точно време” на Държавната агенция по метрология и технически надзор.

(4) Сверяване на часовниците на дежурните ръководители движение в гарите се извършва от влаковия диспечер не по-късно от 30 мин. след постъпване на дежурство. Сверяване 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. Променен със заповед № 36/10.01.2011 на Генерален директор на ДП „НКЖИ”

(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. Сверяване на часовниците с прелезопазачите се извършва по посока на километража.

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

Чл. 95. **(1)** Дежурният ръководител движение извършва сверяване 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) Сверяване на часовниците се извършва и в гара, от която се изпраща работен влак, маневрен състав, несваляемо или сваляемо от пътя жп возило, излизащи за работа на междугарие и при движение на возила с разграничение по време.

(3) За сверяване на часовниците дежурният ръководител движение прави вписване на часа в придружителният лист и се подписват с началника на влака (старши кондуктора, маневриста) и машиниста.

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

(5) Локомотивният машинист сверява часовника на регистриращото устройство.

(6) Сверяване 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.

(7) 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.

(8) 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. 96. **(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. 97. (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.

Променена със заповед № 620/06.04.2015г. на Ген. директор на ДП"НКЖИ". **(2)** Дежурството се предава с вписване в дневника за движението на влаковете (ДП-2~~, ДП-3~~) от дежурния ръководител движение и в дневниците за разменяните телефонограми (II-76) от дежурните постови стрелочници, като се отразяват: заетостта на коловозите и наличните влакове в гарата и на междугарията, състоянието на съобщенията и ОТ; наличността и изправността на сигналните средства, спирателните обувки и дървените клинове - пономерно и по местонахождение, наличието на ключовете от стрелковите заключалки и курбелите за стрелките, помагалата поименно и инвентарните предмети по опис, разположението на маневрите в гарата, дадени и получени нареждания във връзка с движението на влаковете и маневрената работа и някои други особености.

(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 II-76.

(4) Постъпването на дежурство се регистрира в дневника за движение на влаковете и в дневниците за разменяните телефонограми, 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. 98. (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. 99. (1) Движението на влаковете се осигурява чрез разменяне на определени форми телефонограми устно или задължително записани в дневника за съответното междугарие.

(2) Влаковите телефонограми се записват в дневника за съответното междугарие 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. 100. (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. 101. 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. 102. Движението на влаковете в междугарие се осигурява чрез следните способи:

1. автоматична блокировка (АБ);
2. полуавтоматична блокировка (ПАБ);
3. телефонен способ.

Чл. 103. 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. 104. 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. 105. 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. 106. 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:

"ОТ ГАРА . . . . . ДО ГАРА . . . . . .
ДАВАМ СЪГЛАСИЕ ЗА ВЛАК. . . . . ПРИ
СЛЕДНИТЕ УСЛОВИЯ . . . . . ",

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. 107. (1) При автоблокировка с проходни сигнали и когато участъкът е съоръжен с автоматична локомотивна сигнализация (АЛС), влаковете може да се движат в една посока и един след друг в различни блок-участъци на едно междугарие. До съоръжаване на участъка София - Карлово с АЛС се разрешава влаковете да се движат пакетно 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. 108. 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. 109. 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. 110. **(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. 111. **(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 . . МИН . . . .

ОТМЕНЯМ ДАДЕНОТО СЪГЛАСИЕ

ЗА ВЛАК . . . . . .

№ . . . . . ПОДПИС . . . . . ".

Тези телефонограми се записват в дневниците на двете гари.

Чл. 112. 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. 113. (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 . . . . МИН . . . .

ВЛАК . . . . . СЕ ВЪРНА ТУК ЦЯЛ.

№ . . . . . ПОДПИС . . . . . ".

Чл. 114. 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. 115. (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. 116. (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. 117. (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. 118. 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. 119. 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. 120. 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. 121. (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. 122. (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 двете гари да нулират 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 "зает междугарие", нулиране на апаратурата за броячи на оси и нормализиране на АБ се извършват съгласно описаният по-горе начин, като се уведомява диспечерът в ПСТЕ.

(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. 151, ал. 2, т. 4 или форма 18, съгласно чл. 162, ал. 2 .

Чл. 123. (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. Дежурният ръководител движение след получаване на диспечерската заповед и запис в книгата за състоянието на ОТ (по образец, утвърден от генералния директор на НК “ЖИ”) разменя със съседната гара телефонограмата:

"ОТ ГАРА . . . . ДО ГАРА . . . ЧАС . . . МИН . . .
ДЕЙСТВИЕТО НА АБ ПРЕУСТАНОВЕНО НА
ЧАС . . . . . МИН . . . . . .
ПРЕМИНАВАМ НА ТЕЛЕФОНЕН СПОСОБ
ЗА ОСИГУРЯВАНЕ ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ.
№ . . . . . 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. 124. (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 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 образеца 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. 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. 125. (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 . . .
ДЕЙСТВИЕТО НА АБ ВЪЗСТАНОВЕНО
НА ЧАС . . . . . МИН . . . . . .
ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ ЩЕ СЕ
ОСИГУРЯВА ПО АБ.
№ . . . . . 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 устройствата на ОТ в гарата. Останалите случаи се регистрират в дневника за диспечерските заповеди.

Чл. 126. 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. 127. (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 й, 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. 128. 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. 151 - 163, като в този случай заповед за движение при специални условия се връчва на локомотивния машинист на локомотива, който е до състава.

Чл. 129. 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. 130. **(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-влака, 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 на чл. 117, ал. 1 и ал. 2 и чл. 131 се дават от влаковия диспечер по телефона или чрез влакова диспечерска радиовръзка (ВДРВ) на локомотивния машинист. Тези разпореждания влаковият диспечер записва в дневника за диспечерските заповеди.

Чл. 131. **(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. 132. **(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. 133. 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. 134. Преди да отправи 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. 135. 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. 136. 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. 137. Движението на влаковете между гари на СМУ и РМУ се осигурява от дежурните ръководители движение в гарите по условията на чл. 108 – 132.

Раздел V
Осигуряване движението на влаковете чрез полуавтоматична Блокировка

Чл. 138. 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. 139. **(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 . . . . . ",
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. 140. Съгласието по чл. 138 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. 141. (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. 142. (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. 143. (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. 144. 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 . . . . . .".

Чл. 145. **(1)** След пристигането на влака цял в гарата междугарието се освобождава чрез ПАБ с бутона „пътно пристигане”.

(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. 146. **(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 изпрати влак 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. 147. Когато се изпраща влак с неприкачен бутащ помощен локомотив до определено място на междугарието, не се разрешава даване на насрещно съгласие.

Чл. 148. **(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. 149. **(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 й, устно уведомява влаковия диспечер. След запознаване с обстановката старши влаковият диспечер с диспечерска заповед разрешава на двете гари да преминат на телефонен способ. Дежурният ръководител движение след получаване на заповедта прави запис в книгата за състоянието на ОТ и разменя със съседната гара телефонограмата:

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

ДЕЙСТВИЕТО НА ПАБ (ПО ПЪ Т №....) ПРЕУСТАНОВЕНО
НА ЧАС . . . . . МИН . . . . . , ПРЕМИНАВАМ 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 бутащ 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.

Чл. 150. (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 . . .
ДЕЙСТВИЕТО НА ПАБ (ПО ПЪТ № .....) ВЪЗСТАНОВЕНО НА
ЧАС . . . . . МИН . . . . . .
ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ ЩЕ СЕ
ОСИГУРЯВА ПО ПАБ.
№ . . . . . 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 зает 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 устройствата на ОТ в гарата. Останалите случаи се регистрират в дневника за диспечерските заповеди.

Раздел VI
Осигуряване движението на влаковете по телефонен способ

Чл. 151. (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 ВЛАК . . . . . .
№ . . . . . ПОДПИС . . . . . ";

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

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. 152. **(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. 153. 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. 154. **(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 замине до 5 мин. след определения час, дежурният ръководител движение е длъжен веднага да уведоми съседната гара.

Чл. 155. (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. 156. 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. 157. 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. 158. (1) Когато се наложи да бъде отменено даденото условно съгласие за приемането на влак, 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. 159. 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. 160. **(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. 161. При изпращане на влак със спиране на междугарието към влакова телефонограма форма 1 се добавят думите:

". . . СЪС СПИРАНЕ НА КМ . . . . . ".

Чл. 162. (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. 163. (1) Когато при изправни съобщения съседната гара не се обажда и не може да се получи съгласието й, влакът се задържа до установяване връзка и разменяне 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. 164. Дългосъставен влак е този, на който дължината надвишава най-малко с 20% нормата в метри за съответния участък, но не превишава полезната дължина на два приемно-отправни коловоза.

Чл. 165.(1) Увеличаване на дължината на влакове се разрешава от дирекция "Движение и УКЖПМ" при НК “ЖИ” по искане на превозвача.

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

Чл. 166. Преди заминаването на дългосъставен влак от начална гара дежурният влаков диспечер с диспечерска заповед, уведомява гарите за движението му.

Чл. 167. 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. 168. 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. В такъв случай увеличението на дължината в метри може да бъде и по-малко от 20 %.

Чл. 169. (1) Когато един дългосъставен влак не може да се установи в границите между дистанционните указатели на коловоза и краят 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 маневрата 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, ЕЦМ 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, 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. 170. 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 ПАБ или АБ, влакът се връща пред изходния светофор; в този случай при закриване на задна дистанция да се спазват условията по чл. 169;

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. 171. **(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. 172. Движение на влак с вагоните напред се допуска:

Променен със заповед № 150/20.01.2017 на Генерален директор на ДП „НКЖИ” 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;

3. на влакове, които се движат на междугария, определени със заповед на директора на дирекция "Движение и УКЖПМ" при НК “ЖИ”.

Чл. 173. 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.324 ал.2 т.7 от Правила за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура.

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

Променен със заповед № 150/20.01.2017 на Генерален директор на ДП „НКЖИ” 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 бута снегорин;

4. локомотивната и превозната бригади следят и изпълняват указанията на

сигналите по пътя и подаваните им сигнали от гаровите и други железопътни работници.

Чл. 174. 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.чл. 172 и 173, 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 ТПМ или 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. 175. **(1)** Влак до определено място на междугарие се движи по предварително изработено разписание, което е известно на заинтересуваните гари и връчено на влаковите служители.

(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. 176. 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. 177. **(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. 178. 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. 179. **(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 наближаване 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. 180. (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.

Чл. 181. 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. 182. (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. 183. (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 НК ЖИ, 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 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.

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

Чл. 184. (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 спрелият влак на междугарието и мястото на прекъсването се ограждат съгласно разпоредбите на Наредба.№58

Чл. 185. 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. 186. (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. 187. (1) Когато спрелият 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 пом. 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. 188. 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. 189. 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. 190. (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. 233 от настоящите правила.

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

Чл. 191. 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. 192. 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. 193. **(1)** При влошени метеорологични условия, земетресения и др., създаващи опасност за сигурността на движението на влаковете, 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. Последният, след като вземе мнението на органите по поддържането и на тези от гарата и по лична преценка, с диспечерска заповед нарежда да задържат влаковете в гарата или да ги изпратят при специални условия на движение (увеличена бдителност, намалена скорост, спиране на определено място за оглед на железния път или за получаване на допълнителни сведения и др.).

(2) При прекъсната връзка с влаковия диспечер и в участъци без такава преценката по ал. 1 се прави от началника на гарата или дежурния ръководител движение в гарата.

Чл. 194. 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. 195. **(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. 196. **(1)** За движението на возилата по предходния член ръководителят на работата е задължен да представи искане най-късно до 20 часа на предния ден в гарата, от която ще заминават те, в което 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 писмено разрешение от дежурния влаков диспечер с определяне на часа и времетраенето на работата на междугарието.

Чл. 197. (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) Нареждането 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, нареждането 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. 198. Возилата се изпращат и приемат под ръководството на дежурните ръководители движение в гарата и във временния пост, ако е открит такъв.

Чл. 199. (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 возила по условията на ал. 2 при профил на железния път над 15 ‰.

Чл. 200. (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. 201. Допуска се две и повече возила, временно съединени заедно, да

се движат от гарата до работното място. В такъв случай возилата се третират като едно.

Чл. 202. (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 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 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 стрелочникът 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. 203. 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. 204. (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.

(3) Леко преносими возила са пътеизмерителни и дефектоскопни тележки и

количките тип "Модерон".

Чл. 205. (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 ръководител производствена група или старши жп работник и със сверен часовник от гарата.

(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. 206. (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. 207. (1) Когато сваляемо возило ще замине 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 РЪЧНА ДРЕЗИНА (ВАГОНЕТКА, МОТОРНА 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 придружителя на возилото съответния придружителен лист, 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. 208. Дежурният ръководител движение лично подготвя маршрута или устно нарежда за това на постовия стрелочник и след като се увери лично или чрез устен доклад, че нареждането му е изпълнено, изпраща возилото със заповедния диск, без да отваря изходния светофор.

Чл. 209. Когато се наложи движение на сваляемо возило от междугарие, придружителят 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 II-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 II-76 (за същото междугарие) на съседната гара. Телефонограмата

разрешение служи на отговорния служител като документ за разрешено движение.

Чл. 210. (1) Формите на телефонограмите за осигуряване движението на сваляемите возила от междугарието са:

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

РАЗРЕШЕТЕ ДВИЖЕНИЕТО НА РЪЧНА ДРЕЗИНА (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 РЪЧНА ДРЕЗИНА (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. 211. 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. 212. (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. 213. (1) Ако в една от гарите, между които се движи сваляемото возило, пристигне влак, той се задържа до изтичане на определеното в чл. 207, ал. 1, т. 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. 214. 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. 215. (1) Сваляемите возила могат да се движат след влак, както до съседната гара, така и до определен километър на междугарието само денем, при добра видимост независимо от профила на пътя.

(2) Сваляеми возила могат да се движат от междугарие след преминаване на влак в обратно направление при спазване условията по ал. 1.

(3) В случаите по ал. 1 и 2 охраната на возилото от страна на влака се поставя по преценка на придружителя им в зависимост от видимостта.

Чл. 216. (1) Разрешение за движението на сваляеми возила от междугарие след влак се иска и дава съгласно чл. 215, като в началото на телефонограмите се добавя текстът:

"СЛЕД ПРЕМИНАВАНЕ НА ВЛАК № . . . . . .
С ВОДЕЩ ЛОКОМОТИВ № . . . . . ".

(2) При изпращане на сваляемото возило след влак от гара до съседната гара или до определен километър на междугарието в придружителния лист за сваляемо возило на горното бяло поле се отбелязва, че возилото се движи след влак.

Чл. 217. Когато от една гара се изпрати влак, с предупреждение да се движи 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). От същото междугарие може да се разреши движението на сваляемо возило и към съседната гара (противоположна на гарата, изпратила работен влак или друго возило). В тези случаи придружителят в зависимост от разстоянието и видимостта преценява дали да се постави охрана от страна на влака.

Чл. 218. (1) Когато сваляемото возило се постави върху гаров коловоз и ще работи без излизане от гарата, дежурният ръководител движение дава разрешение с придружителен лист, 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 РЪЧНА
ДРЕЗИНА (ВАГОНЕТКА) 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 . . . . . .
ВАГОНЕТКА (ДРЕЗИНА)".

Чл. 219. (1) В участъци, съоръжени с АБ, движение на сваляеми от пътя возила се допуска само при повреда, измерване и авариен 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. 220. Качването и движението по железния път на аварийни специализирани машини и автомобили, които имат режим на движение по автомобилен път и жп линия, се допуска само при възстановяване на прекъснато движение от дерайлиране на подвижен жп състав и се разрешава след вписване в дневника за диспечерски заповеди и подписи на ръководителя на възстановителната група и дежурния ръководител движение. Когато разрешението се иска от междугарие, движението се допуска след размяна на телефонограми между дежурния ръководител движение и ръководителя на възстановителната група записани в образец II-76.

Раздел VIII
Откриване на временен пост на междугарие за служба по движението

Чл. 221. **(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 по необходимост се открива временен експлоатационен пункт - временен пост.

(2) Временен пост на междугарие се открива с писмено разпореждане на ЗДС (завеждащ диспечерска смяна).

(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 домува на мястото на поста или пък е отишъл на мястото предварително; в този случай временният пост се открива само ако междугарието е свободно.

Чл. 222. **(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 огражда съгласно Наредба № 58.

Чл. 223. **(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. 224. (1) След откриване на временен пост по условията на чл. 221 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 постът 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. 225. (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. 226. (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 във временния пост.

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

Чл. 227. 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. 226.

Чл. 228. (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. 229. (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 прегарирането 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. 230. 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 на НК ЖИ.

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. 231. (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 лице, определено със заповед на изпълнителя за ръководител на строителните, ремонтните и монтажните работи, със съответната и легитимирана пред

дежурния ръководител движение квалификация и правоспособност. Искането и уведомлението се подписват и от назначения със заповед представител на лицето, упражняващо строителен надзор.

(3) Когато надзорът по алинея 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, съоръженията, сигнализацията, телекомуникацията или енергетиката, със съответната и легитимирана пред дежурния ръководител движение квалификация и правоспособност.

(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 ПСТЕ, 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 ПСТЕ.

(6) Ремонтираният 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 телексната мрежа на НК ЖИ и превозвачите, с която уведомява: съседните гари, съответните поделения, отговарящи за железния път, съоръженията, сигнализацията, телекомуникациите и енергетиката на НК ЖИ, съответните експлоатационни служби на превозвачите, дирекция “Движение и УКЖПМ”, дирекция “Ремонт и поддържане на железопътната инфраструктура” и отдели “Поддържане и ремонт на жп съоръжения” (РПЖПС), “Сигнализация, телекомуникации и електрозахранване” (СТЕ) и “Енергетика” на НК ЖИ и съответните контролни органи по безопасността на превозите на НК ЖИ, 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. 232. (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 на НК ЖИ.

(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 разпореди 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.

Допълнен със Заповед №2035/13.11.2014г. на Ген. директор на ДП"НКЖИ". **(6)** В случаи на констатиране на неизправности по контактната мрежа, изискващи преминаване със свалени токоснемателите, заповед за движение при специални условия се връчва от двете съседни гари до отстраняване на повредата.

Чл. 233. (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. 234. (1) При железен път (безнаставов или наставов) 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 началника на отдел “ПРЖПС” 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 телексната мрежа на НК ЖИ и превозвачите, с която уведомява: гарите в съответния участък, старши влаковия диспечер на съответния регион, съответните експлоатационни служби на превозвачите, дирекция “Движение и УКЖПМ”, дирекция “РПЖИ”, отдели “ПРЖПС”, “СТЕ” и “Енергетика” в ЦУ на НК ЖИ и съответните контролни органи по безопасността на НК ЖИ, като предписва условията за движение на возилата. След получаване на телеграмата по ред, определен от генералния директор на НК ЖИ, 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, след което уведомява началника на отдел “ПРЖПС”, като мотивира ограничаването на скоростта. 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 отдел „ПРЖПС” на НК ЖИ.

(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. 1.

Раздел X
Движение по неправилен път

Чл. 235. (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 зает 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 на НК ЖИ.

Чл. 236. 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. 237. 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.
ДИСПЕЧЕР . . . . . .".
Дежурните ръководители движение в двете гари дават квитанционни номера.

Чл. 238. 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 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.
ДИСПЕЧЕР . . . . . ".

Дежурните ръководители движение в двете гари дават квитанционни номера.

Чл. 239. **(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 влаковата бригада, че ще се движи по неправилен път, като предпише и условията:

1. заминаване при затворен изходен светофор;
2. движение с повишена бдителност 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. 240. 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 на НК ЖИ.

Чл. 241. (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. 242. Движението на влак по неправилен път на междугарие с връщане обратно се осигурява с телефонограмите, предвидени в чл. 162 и допълнени с текста:

". . . ПО НЕПРАВИЛЕН ПЪТ".

Чл. 243. 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. 244. (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. 245. (1) Изпуснат (неуправляем в спирачен режим) влак е този, който поради недостиг на спирачна маса или грешки при действие с влаковата спирачка, при максимална степен на задържане не може да спре на спирачния 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), 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. 246. (1) При получаване на информация за изпуснато 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. 247. 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. 248. (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. 249. (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;
4. влакът вози вагони със сгъстени и втечнени газове;
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 на НК ЖИ.

Чл. 250. 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;

4. управлява локомотивите и мотрисите, с две командни кабини, само от предната кабина по посока на движението.

Чл. 251. 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. 252. (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), а когато няма такава - веднага 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 и ако е възможно, да окаже първа помощ на пострадалите;

5. да подава необходимите звукови сигнали при влизане в гарите и при преминаване на гаровите коловози; да следи за показанията на стрелковите указатели, когато има такива, за незаетостта 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;

(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, 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, на генералния директор на НК ЖИ.

(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. 253. 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.

Променен със заповед № 2403/13.11.2015г. на Ген. директор на ДП"НКЖИ". **Чл. 254.** **(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 (старшия 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.

Променен със заповед № 2403/13.11.2015г. на Ген. директор на ДП"НКЖИ". **Чл. 255.** (1) В случай, че влакът не може да продължи по-нататък движението си, началникът на влака (старши 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 диспечерската радиовръзка, 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 огради 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. 256. (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 огради съгласно Наредба.№58 от страната, от която ще се изпраща локомотив за извозването й;

2. незабавно да се свърже със съседните гари чрез аварийните телефонни колонки, с ВДРВ 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.чл. 187,188,189.

Чл. 257. Влак, спрял принудително на междугарие, може да бъде върнат обратно в гарата на изпращането само с разрешение на дежурния ръководител (влаковия диспечер за гари на ЦДУ) чрез писмена телефонограма. Това не се отнася за случаите, когато влакът е спрял по условията на чл. 258,ал.3.

Чл. 258. (1) Когато влакът е спрял на стръмно нагорнище, 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 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. 259. (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 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 НК ЖИ.

(5) Ограждането на спрял на междугарието товарен влак без превозна бригада се извършва от член на локомотивната бригада.

(6) Ограждането се снема 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. 260. (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 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. 261. 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. 262. При прегазване на хора или животни от влак в гара или на междугарие се постъпва съгласно инструкция на министъра на транспорта, министъра на вътрешните работи и министъра на правосъдието.

Глава шеста

РАБОТА НА ДИСПЕЧЕРИТЕ

Раздел I
Работа на влаковия диспечер

Чл. 263. Движението на влаковете по всеки участък се ръководи от дежурния влаков диспечер.

Чл. 264. (1) Разпорежданията на дежурния влаков диспечер са задължителни за всички работници от НК ЖИ и превозвачите, свързани непосредствено с движението на влаковете в участъка.

(2) Разпорежданията на влаковия диспечер се регистрират на звуков носител.

(3) Забранено е да се дават разпореждания за движението на влаковете без знанието на дежурния влаков диспечер.

Чл. 265. На влаковия диспечер от дирекция "Движение и УКЖПМ" при НК ЖИ в оперативно отношение са подчинени началниците на гарите и дежурните

ръководители движение.

Чл. 266. 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 и плана за композирането на всеки влак, 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 влаковете, чрез дежурния ръководител движение или непосредствено по телефон или ВДРВ;

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. 267. 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. 268. Влаковия 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.

Чл. 269. 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. план 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.

Чл. 270. В книгата за диспечерските заповеди на влаковия диспечер и в дневника за диспечерските заповеди на дежурните ръководители движение задължително се записват следните разпореждания 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 междугарието, 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;

13. исканията и разрешенията за прекъсване на железен път и съоръжения в гарите и междугарията;

Промен със заповед № 1472/11.09.2013 г на Генерален директор на ДП „НКЖИ”.14. работа с повредени АЛС или ВДРВ 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. Промен със заповеди № 692/10.05.2007 г и заповед.№ 1521/29.12.2010 г. на Генерален директор на ДП „НКЖИ”.

19. разпорежданията на дирекция "Движение и УКЖПМ" при НК ЖИ за заемане на приемно-отправен коловоз за срок, по-голям от 24 часа. Промен със заповеди № 692/10.05.2007 г и заповед.№ 1521/29.12.2010 г. на Генерален директор на ДП „НКЖИ”.

Чл. 271. **(1)** От заповедите от предходния член, завеждащ диспечерска

смяна (ЗДС) лично предава следните:

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;

4. откриване и закриване на временен пост в междугарие;

5. за заминаване на товарен влак преди време от начална гара;

6. разпорежданията на дирекция "Движение и УКЖПМ" при НК ЖИ за заемане на приемно-отправен коловоз за срок, по-голям от 24 часа. Променен със заповеди № 692/10.05.2007 г. и № 1521/29.12.2010 г. на Генерален директор на ДП"НКЖИ".

(2) При необходимост ЗДС може да издава заповеди от правомощията на влаковия диспечер, изброени в чл. 270.

(3) Директорът на дирекция "Движение и УКЖПМ" при НК ЖИ, 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. 272. 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 . . . . .+ . . . НА
ТЕКУЩИЯ ПЪТ № . . . МЕЖДУГАРИЕТО . . .
СЕ ЗАКРИВА ОТ ЧАС . . . . . МИН . . . .
ЗА ДВИЖЕНИЕ НА ВСИЧКИ ВЛАКОВЕ
ИЛИ НА ВЛАКОВЕ . . . . . .
(с изключение на възстановителни,
противопожарни, помощни локомотиви,
работни влакове и др.).
ДИСПЕЧЕР . . . . . .".

Чл. 273. Когато съседната гара, ограничаваща закриващото се междугарие, се намира в участъка на друг диспечер, заповедта предварително се съгласува с този диспечер.

Чл. 274. 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 . . . . . .

ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ ПО ТЕКУЩИЯ ПЪТ №. . . .
НА МЕЖДУГАРИЕТО . . . . .
ОТ ЧАС . . . МИН . . . . СЕ ВЪЗСТАНОВЯВА.
ДИСПЕЧЕР . . . . . .".

Чл. 275. 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 два регионални отдела “Движение” се дава от старши влаковия дипечер в регионалния отдел “Движение”, в чийто район се намира междугарието..

Чл. 276. 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 дирекция "Движение и УКЖПМ" при НК ЖИ;
2. да намалява престоите на влаковете с разрешение на превозвача.

Чл. 277. Влаковият диспечер е длъжен основно да познава коловозното развитие и организацията на работата в гарите от участъка, който ръководи, профила на пътя.

Чл. 278. Влаковият диспечер осъществява връзките във възелните гари на закъснели пътнически влакове след писмено разпореждане от превозвача.

Чл. 279. 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 междугарието, вземайки мерки за осигуряване безопасното им движение;

Чл. 280. 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. 281. (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 на НК ЖИ) 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. 250, като се предвижва до най-близкия телексен пост или установява връзка с телексен пост чрез пощенски телефон.

(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. 282. 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. 283. (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 НК ЖИ и превозвача по осъществяването на връзките на закъснели пътнически влакове във възелни гари се регламентира със съвместна заповед.

Чл. 284. На диспечера по превозите на превозвача в оперативно отношение са подчинени началниците на службата по превозите в гарите, ръководителите по организация на превозите в гарите, локомотивните и превозните бригади, деломайсторите в депата, инструкторите в превозните служби, ревизор вагоните и други длъжностни лица определени от превозвача.

Дял пети
ОРГАНИЗАЦИЯ НА РАБОТАТА В ГАРИТЕ

Глава първа
ОСИГУРЯВАНЕ НА ВЛАКОВЕТЕ СЪС СПИРАЧНА МАСА

Раздел I
Общи положения

Чл. 285. (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.

(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. 286.(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:

$$B = \frac{m.\lambda}{100}$$, 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 и осигуряване на влаковете с необходимата спирачна маса е превозвача.

(3) Състави за извършване на възстановяване, ремонт и поддръжка на железопътната инфраструктура, движещи се на междугарие, се осигуряват с необходимата спирачна маса съгласно чл. 285 и чл. 286 ал. (1) и отговорна за осигуряването с необходимата спирачна маса е организацията, чието лице извършва проба на спирачката на влака.

Чл. 287. (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 (но не е регламентирано със Зап. На ген.Дир., а идва по подразбиране с „Наредба за изменение на Нар. 58 ...”), 1200, 1000 и 700 м, а за теснопътните - 400 м. Предсигналните спирачни разстояния за междугарията се дават в таблица V на “Таблици с технически параметри и нормативи”, приложение към графика за движение на влаковете.

Чл. 288. (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. 289. (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) Параметрите - спирачен процент, допустима скорост, меродавен наклон, режим на спирачката и предсигнално спирачно разстояние са свързани в спирачни таблици (табл. 1 - 8) съгласно Приложение № 5 на Наредба.№ 58.
(Променена и допълнена със Зап. №1465/15.08.2014г. **(3)** Меродавните наклони по спирачка са определени за всички междугария и са дадени в таблица съгласно Приложение № 4 на настоящите Правила.

Чл. 290. (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. 291. (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 се движат в междугарията с допустими скорости, дадени в “Таблици с технически параметри и нормативи” към графика за движение на влаковете, които са определени по наличната им спирачна маса.

Раздел II
Подреждане на вагоните със спирачки във влака

Чл. 292. **(1)** Вагоните с автоматични спирачки в състава на смесените и товарните влакове се разпределят така, че количеството на осите на товарните вагони с неизправни (изолирани) спирачки в една група да не бъде повече от 12, а на края на влака, пред последния вагон с изправна автоматична спирачка - не повече от 6 оси.

(2) Задължително е вагоните в пътническите влакове да са с изправни и включени автоматични спирачки. Разрешава се при повреда на автоматичната спирачка на един вагон по време на път тя да се изолира и вагонът да продължи движението си до крайната гара, ако други причини не налагат изваждането му. В този случай се извършва преизчисляване на наличната спирачна маса на влака и се издава ново удостоверение за спирачната маса на влака, на което се попълва само лицевата страна.

(3) Разрешава се от начална гара включване в състава на пътнически влак на един пътнически вагон с изолирана спирачка за придвижване до гарата на местодомуването му.

(4) Последният вагон на влаковете задължително трябва да е с изправна автоматична спирачка, с изключение на случаите по чл. 315.

Чл. 293. **(1)** Когато по време на движение в междугарие се наложи изолиране на автоматичната спирачка на един или няколко вагона и се наруши изискването по чл. 312, влакът продължава движението си до първата попътна гара, където му се извършва маневра.

(2) Когато по време на пътуване на влака се наложи изолиране на автоматичната спирачка на един или няколко вагона, изолирането се извършва от влаковия персонал, като се преизчислява новата налична спирачна маса. Когато наличната спирачна маса е по-малка от необходимата, новия спирачен процент се определя по формулата:

$$\lambda \text{ изч.} = \frac{B \text{ нал. } 100}{m}$$, където:

λ изч. е новият изчислен спирачен процент;

B нал. - новата изчислена налична спирачна маса в тонове;

m - брутната маса на влака в тонове,

след което влакът се придвижва до първата гара със скорост, определена по формулата:

V изч. = V - 1,5.(λ - λ изч.)[км/ч],

където:

V изч. е новата изчислена скорост за движение; движението на влака продължава с V изч., закръглена надолу до най-близкото число, завършващо на 0 или 5 и записана в бордовия дневник на локомотива.

V - скоростта, посочена в табличната форма на графика за движение на влаковете, км/час.

(3) Когато е необходимо изготвяне на ново разписание, условията за по-нататъшното движение на влака се дават писмено от превозвача на управителя на железопътната инфраструктура.

Чл. 294. Работни влакове и влакове с вагони с неизправна автоматична спирачка могат да се обслужват и само с ръчни спирачки, равномерно

разположени във влака. В този случай последният вагон задължително е с изправна ръчна спирачка.

Чл. 295. Разрешава се в локалните и маневрените товарни влакове с превозни бригади, след последния вагон със спирачка, да се включват повредени вагони без спирачки, но с изправни ходови части, които не могат да се включват на друго място във влака (не повече от 8 оси или 3 вагона).

Раздел III
Подготовка на автоматичните спирачки за проба

Чл. 296. (1) Подготовката на автоматичните спирачки на влаковете за извършване на проба е отговорност на извършващия пробата.

(2) Извършващия 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). В искането се записват номера на влака, номера на коловоза, на който се намира той, и началният час за започване на пробата. В случаите, когато пълна проба ще се извършва на пристигащ влак (по смисъла на чл. 322 ал. 1 т. 2) 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), в което се записва и часът на завършване на пробата. Същият час се записва в удостоверението за спирачна маса, на бялото поле над “извършил пробата”.

(3) В гари, където няма дежурен ръководител превози и ръководител на маневра, дежурният ръководител движение уведомява писмено извършващия пробата за пристигането на влак, на който ще се извършва Проба А съгласно Наредба № 58 за правилата за техническа експлоатация, движение на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт. За смяна на влаков локомотив, прикачване и откачване на помощен локомотив, Проба D или технически преглед, а също така и за пристигане на влаков локомотив, с който ще се извършва Проба А на композиран в гарата влак, дежурният ръководител движение уведомява ревизор-вагони (извършващия пробата) устно. Дежурният ревизор-вагони посреща влака или локомотива до коловоза, на който той пристига.

(4) 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 спирачка на влака.

(5) Разрешава се извършване на маневра за изваждане на повредени или погрешно включени вагони само след приключване на технологическия процес по технически преглед, подготовка и проба на автоматичната спирачка на влака за, за което извърващия пробата уведомява дежурния ръководител движение срещу подпис или с телефонограма.

(6) Забранено е извършването на маневра на коловоза, на който се извършва технически преглед, подготовка и проба на автоматичната спирачка на влак.

(7) В гари определени от Дирекция „ Движение иУКЖПМ” реда и начина за предаване и приемане на влаковете за технически преглед, подготовка и проба на автоматичната спирачка на влака се определят с допълнителни съвместни инструкции с превозвачите.

Чл. 297. (1) След приемането на влака извършващият пробата е длъжен:

1. да свърже съединителните ръкави на главния въздухопровод и отвори въздухоспирателните (акерманови) кранове на главния въздухопровод и включи автоматичните спирачки на вагоните; на пътническите вагони се свързват по два съединителни ръкава на главния въздухопровод, а на товарните вагони - по един ръкав от всяка челна страна на вагоните;

2. да постави ръчките на режимните обръщатели и товарообръщатели на положение, съответстващо на категорията на влака и брутната маса на вагона.

(2) Режимът на товарообръщателите се определя, както следва:

1. при празен или натоварен вагон, ако брутната му маса е по-малка от цифрата на обръщателната маса - режим "празен";

2. при натоварен вагон, ако брутната му маса е равна или по-голяма от цифрата на обръщателната маса - режим "натоварен";

3. при спирачните системи с автоматично двустепенно спиране - от показанията на наличните индикаторни устройства, разположени от двете страни на вагона;

4. при спирачни системи с автоматично безстепенно регулиране на спирачната сила (GP-A) за спирачна маса се взема:

а) при празен вагон - тарата на вагона;

б) при натоварен вагон - брутната маса на вагона, но не повече от числото, отбелязано в шаблона, поставен върху рамата на вагона:

XX - GP - A

Max. ____ t.

Където XX е вида спирачка (КЕ, О и др.)

(4) Режимът на обръщателите на автоматичните спирачки се определя, както следва:

1. на вагоните в пътническите влакове - на най-високата степен на режимния обръщател; разрешава се режимният обръщател на някои типове и серии пътнически вагони, на база на конструктивни особености в спирачните системи, със заповед на превозвача да се поставя на по-ниска степен; при повреда на автоматичната спирачка на пътнически вагон, налагаща смяна на режима от "бърз влак" на "пътнически влак", смяната се извършва само на вагона с повреда в спирачката;

2. на вагоните в товарните влакове от празни вагони до 120 оси - на режим "пътнически влак" P, а над 120 оси - на режим "товарен влак" G;

3. на вагоните в товарните влакове от празни и натоварени вагони до 100 оси - на режим "пътнически влак" P, а над 100 оси - на режим "товарен влак" G;

4. на смесени влакове с вагони до 80 оси - на режим "пътнически влак" P, а над 80 оси - на режим "товарен влак" G;

5. на вагоните в товарни и смесени влакове, в които са включени товарни вагони със спирачка тип „Матросов” или които имат само режим „Товарен влак” G - на режим "товарен влак" - G.

(5) При промяна на броя на осите на влак в посредна гара режимът на

автоматичната спирачка се определя по условията на ал. 4, като за товарен влак се допуска:

1. при увеличаване на броя на осите с до 20 над броя оси, посочен в ал. 4, т.т. 2 и 3, автоматичните спирачки на вагоните да останат на режим “P”;

2. при намаляване на броя на осите под този, посочен в ал.4, т.т. 2 и 3, автоматичните спирачки на вагоните да останат на режим “G”.

Чл. 298. (1) За изпробване се включват автоматичните спирачки на всички вагони, които влизат в състава на влака с изключение на:

1. вагони, облепени с етикети за неизправна спирачка;

2. вагони съоръжени с чугунени калодки, когато возят взривни товари.

(2) Режимът на автоматичната спирачка на локомотива се определя от режима на автоматичната спирачка на влака.

Раздел IV
Проби на автоматичните спирачки

Чл. 299. Проби на спирачките са технологичните операции, чрез които се проверява и установява изправността на автоматичните спирачки на влака.

Чл. 300. (1) На автоматичните спирачки се извършват следните проби:

1. Проба А (пълна проба);

2. Проба В (частична проба);

3. Проба D (съкратена проба);

4. Топла проба.

(2) Всяка проба започва и завършва при напълно заредена и разхлабена автоматична спирачка с налягане:

1. в главния въздухопровод за електрически мотрисни влакове серия 32.00 - 5,5 бара;

2. в главния въздухопровод за останалите влакове - 5,0 бара;

3. в главните въздушни резервоари на тяговия подвижен състав или станционарните въздушни гарови инсталации - не по-малко от 6,5 бара.

Раздел V
Проба А (пълна проба)

Чл. 301. 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. 302. (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. 332;

4. 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;

5. по искане на локомотивния машинист при изпуснат влак, преминаване на затворен светофор (семафор) и закриване на предна дистанция;

6. когато машиниста се усъмни в осигуряването на влака със спирачна маса;

7. когато влакът престои повече от един час и външната температура е равна или по-ниска от минус 10^{o}C;

8. 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.

Чл. 303. При извършването на проба А участват:

1. длъжностно лице с правоспособност за извършване на проба А.

2. машинистът на тяговия подвижен състав, който ще командва спирачките на влака;

3. дежурният ръководител движение.

Чл. 304. 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 маси 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;

Чл. 305. Проба А на изпуснат влак се извършва от комисия с участие на длъжностно лице с правоспособност за извършване на проба А, ръководител движение (началник гара) и машиниста на влака, която издава ново удостоверение за спирачна маса и съставя протокол в който се описват резултатите от пробата. Екземпляр от този протокол се изпраща в регионалната инспекция по безопасност на превозите.

Чл. 306. Разрешава се проба А на спирачките на един влак да се извършва и на две части. След свързването им се извършва проба D на целия влак.

Чл. 307. (1) Промяна в състава на влаковете се извършва в гари, в които има длъжностни лица с правоспособност за извършване на проба А.

(2) Разрешава се извършване на промяна в състава на влаковете в гари без лицата по ал. 1 само при изваждане на повреден вагон.

(3) Когато към влак, на който е извършена проба А, се прикачват вагони, Проба А се извършва само на тези вагони, а на целия влак се прави проба на плътност и Проба D.

(4) Когато съгласно плана за композиране в един влак са включени две или повече групи до определени гари, се допуска за всяка отделна група да се издават отделни натурен лист и удостоверение за спирачната маса. За влака се издава общо удостоверение за спирачната маса – само лицева част. В този случай всяка една група се осигурява с необходима спирачна маса, изчислена по спирачния процент, записан до номера на влака на основния състав. При разделянето на групите или при съединяването им в един влак се извършва само проба D.

Чл. 308. При проба А на автоматичната спирачка на влак се извършват технологичниоперации в последователност, както следва:

1. продухване на главните въздушни резервоари (ГВР) и проба на плътност на тяговия подвижен състав (ТПС)**:**

а) преди прикачване към състава на влака тяговия подвижен състав се установява на разстояние около един метър от първия вагон (**не се отнася за мотрисен влак**);

б) машинистът продухва главните въздушни резервоари на ТПС в присъствието на извършващия пробата (не се отнася за ТПС с автоматично продухване на ГВР);

в) машинистът и извършващият пробата заедно проверяват плътността на ТПС в следната последователност:

аа) след зареждане на главния въздухопровод (ГВП) с предписаното налягане от кран-машиниста от който ще се управлява влака, се извършва степенно спиране с 0,5 - 0,7 бара, след което ръкохватката на кран-машиниста, в зависимост от типа му, се поставя на положение при което няма допълване на ГВП (“изолирано”,“неутрално”и т.н.);

бб) по манометъра се наблюдава понижаването на налягането в ГВП; допуска се максимална неплътност не повече от 0,3 бара в продължение на една минута;

г) при извършване на Проба А в профилни гари, които не са начални за влака, проба на плътност и продухване на ГВР на ТПС не се прави;

2. прикачване на ТПС и продухване на спирачните съединителни ръкави - по устно указание на извършващия пробата ТПС се придвижва за прикачване към състава; след прикачване на ТПС към състава, извършващият пробата продухва спирачния съединителен ръкав на ТПС, докато започне да излиза чист и сух въздух, след което го свързва с ръкава на ГВП на първия вагон от състава; след свързването на ръкавите се отварят въздухоспирателните кранове; продухват се и съединителните ръкави на въздухопровода за високо налягане, когато той се свързва към състава;

3. зареждане на спирачната система на състава – след като спирачната система на състава е цялостно подготвена за проба се отварят въздухоспирателните кранове на ГВП на локомотива и на първия вагон; за правилното свързване на ръкавите между тяговите единици и към първия вагон

отговорност носят извършващият пробата и машиниста;

4. продухване на ГВП от последния вагон на състава – след зареждане на спирачните системи на вагоните в състава с предписаното работно налягане, извършващият пробата продухва ГВП през въздухоспирателния кран на последния вагон, докато започне да излиза чист и сух въздух; при прикачване към влак на вагони, на които ще се извърши проба А, продухване на ГВП се прави в мястото на съединяването, след което се извършва продухване и от последния вагон на влака; продухва се и въздухопровода за високо налягане, когато той е свързан към състава;

5. проба на плътност на влака– след продухване на ГВП и след като спирачните системи на вагоните са напълно заредени, машинистът прави проба на плътността на влака в присъствието на извършващия пробата по следния начин:

а) зарежда ГВП със сгъстен въздух с предписаното налягане;

б) извършва намаляване на налягането в ГВП с 0,5 - 0,7 бара, поставя кран-машиниста в зависимост от типа му, на положение при което няма допълване на ГВП (“изолирано”,“неутрално”и т.н.) и следи понижението на налягането в ГВП; максимално допустимата неплътност е:

аа) за всички категории пътнически и товарни влакове - до 0,5 бара за 60 секунди;

бб) за влакове, съставени само от товарни вагони със спирачка тип “Матросов”, или такива, в които е включена група от товарни вагони със спирачка тип “Матросов” - до 0,5 бара за 30 секунди;

в) след измерване плътността на влака машинистът наново зарежда пневматичната спирачна система с предписаното работно налягане;

6. проверка действието на спирачната система на влака:

а) при подаден сигнал от извършващия пробата машинистът прави степенно намаляване на налягането чрез кран-машиниста, като изпуска:

аа) от 0,8 до 0,9 бара от ГВП и поддържа установеното налягане постоянно – за товарни влакове в които са включени вагони с композиционни калодки;

бб) от 0,5 до 0,7 бара от ГВП и поддържа установеното налягане постоянно – за всички останали влакове;

б) извършващият пробата проверява:

аа) спирачката на всеки вагон поотделно дали е задържала, като: за подвижен състав с чугунени калодки почуква с чук, а с композиционни калодки побутва с чук, калодките на всеки триъгълен вал от страната, от която извършва пробата; за подвижен състав с дискова спирачка дали показанията на сигнализаторите от страната, от която се извършва пробата, са червени, като не се разрешава почукване на накладките; за подвижен жп състав с магнитно-релсова спирачка, след като установи правилното действие на дисковата спирачка, чрез бутон се задейства и магнитно-релсовата спирачка, като се следи индикатора за нейната работа при натискане и отпускане на бутона.

бб) за подвижен състав с калодкова спирачка големината на хода на буталото на спирачните цилиндри, следи за неплътности по спирачните цилиндри и свързващите ги тръбопроводи с функционните вентили; ходовете на буталата на спирачните цилиндри трябва да съответстват на посочените в табл. 1 - 3 на приложение № 7;

вв) изправността на лостовата спирачна система;

гг) съответствието на ръкохватките на режимните обръщатели в зависимост от категорията на влака и броя на осите, както и положението на ръкохватките на товарообръщателите и показанията на индикаторите за натоварването на вагоните;

7. проверка действието на спирачната система в режим “разхлабване”:

а) след извършване на проверката в режим „спиране” на автоматичната спирачка извършващият пробата подава сигнал на машиниста за разхлабване; последният поставя ръкохватката на кран-машиниста на положение "пътуване";

б) извършващият пробата проверява:

аа) за подвижен състав с калодкова спирачка дали калодките на всички вагони са отделени от колелата и прибрани ли са буталата на спирачните цилиндри;

бб) за подвижен състав с дискова спирачка дали показанията на сигнализаторите от страната, от която се извършва пробата, са зелени;

8. ако всички условия на проверката са изпълнени, извършващият пробата подава сигнал за край на пробата;

9. при зимни условия, когато външната температура е по-ниска от минус 5 °С, преди да се извърши проверката на спирачната система, задължително се извършват две-три краткотрайни задействания на спирачката в режим „бързо спиране” и ударни разхлабвания;

10. изолират се спирачките на вагоните, които при пробата покажат една от следните неизправности:

а) не действат или самозадействат;

б) не разхлабват или саморазхлабват;

в) неплътности на въздухопровода;

г) след разхлабване калодките не се отделят сами от колелата;

д) имат неизправна лостова спирачна система;

е) има повреда едновременно и в двата сигнализатора на дисковата спирачка (от двете страни на вагона) - показанията им не съответстват на състоянието на спирачката („спиране” или „разхлабване”); това се установява визуално чрез оглед на положението на накладките към спирачния диск на свободно избран дисков спирачен комплект;

Чл. 309. (1) За всяка извършена Проба А на спирачката на влака или група вагони и при всяка промяна в състава му или в състоянието на спирачките се издава удостоверението за спирачната маса на влака. Удостоверението се написва в два екземпляра, ясно, четливо и без поправки.

(2) Удостоверението за спирачната маса на влака се попълва и издава от:

1. извършващия пробата - при извършване на Проба А;

2. длъжностното лице, притежаващо правоспособност за извършване на Проба А, отразена в свидетелството за заеманата длъжност - при промяна в състава на влака или при промяна състоянието на спирачката на влака.

(3) На гърба на удостоверението се вписват пълните номера на всички вагони в състава на влака. Срещу номерата на вагоните с изправни автоматични и обслужвани ръчни спирачки се записва спирачната им маса, а срещу номерата на вагоните с изолирани спирачки се записва "не".

(4) Спирачната маса на вагоните с включени спирачки се сумира и се

вписва в съответната графа на лицевата страна на удостоверението от извършващия пробата.

(5) Лицевата страна се попълва съгласно графите. В бялото поле над "извършил пробата" се записва времето (час и минути) на завършване на проба А;

(6) При промяна в състава на влака или състоянието на спирачката на влака новото удостоверение за спирачната маса се попълва по следния начин:

1. при прикачване на вагони:

а) при извършена предварително проба А и издадено удостоверение за спирачната маса на групата вагони, за влака се издава ново удостоверение за спирачната маса, на което се попълва само лицевата страна;

б) когато се извършва проба А на групата вагони след прикачването им, на гърба се записват номерата на всички прикачени вагони, като се записват спирачните маси на вагоните с включени спирачки;

в) на лицевата страна за маса на влака и общ брой на осите се записват данните, получени от сумиране на масата и общия брой на осите на влака с тези на групата вагони, прикачена към него; необходимата спирачна маса се изчислява по новата маса на влака; наличната спирачна маса и броя на осите с включени спирачки на основния състав се записват на ред "начална/останала маса/оси", а на групата вагони на ред "допълнителна маса/оси"; наличната спирачна маса и общия брой оси с включени спирачки на влака са суми от съответните данни за основния състав и прикачените вагони и се записват на ред "всичко спирачна маса/оси";

г) удостоверението на прикачената група вагони (при предварително извършена Проба А) и старото удостоверение на влака се прилагат към новото удостоверение за спирачната маса на влака;

2. при откачване вагони, се попълва само лицевата страна на удостоверението за спирачната маса; за маса на влака, общ брой оси, брой оси с включена спирачка, изчислените налична и необходима спирачни маси, се записват данните за частта, която е останала във влака; старото удостоверение за спирачната маса на влака се прилагат към новото, като на гърба му срещу номерата на откачените вагони се записва "о";

3. при прикачване и откачване на вагони:

а) на лицевата страна на ред "начална/останала маса/оси" се попълват броят на осите с включени спирачки и наличната спирачна маса на оставащата част от влака;

б) на ред "допълнителна маса/оси" се попълват броят на осите с включени спирачки и наличната спирачна маса на вагоните, които се прикачват;

в) общият брой на осите и наличната спирачна маса се получават чрез сумиране на данните от букви "а" и "б" и се записва на ред "всичко спирачна маса/оси";

г) общата брутна маса и общия брой оси на влака дежурният ръководител движение взима от натурния лист и изчислява необходимата спирачна маса;

д) когато на прикачените вагони се извършва проба А, на гърба на удостоверението се записват номерата на всички прикачени вагони, като се записват спирачните маси на вагоните с включени спирачки;

е) старите удостоверения за спирачната маса на влака и групите прикачени

вагони (при предварително извършена Проба А) се прилагат към новото, като на гърба на старото удостоверение на влака срещу номерата на откачените вагони се записва “о”;

4. когато по време на път се наложи изолиране спирачката на вагон (вагони):

а) когато новата налична спирачна маса е равна или по-голяма от необходимата се попълва ново удостоверение за спирачната маса на влака, само лицева страна; старото удостоверение за спирачната маса на влака се прилагат към новото, като на гърба му срещу номера (номерата) на вагона (вагоните) на който (които) се изолира спирачката се записва “и”; в първата попътна гара новото удостоверение се подписва от дежурния ръководител движение.

б) когато новата налична спирачна маса е по-малка от необходимата и се налага изваждане на вагона (вагоните) от състава на влака се постъпва съгласно т.2.

(7) Допуска се при съединяване на влакове или съставяне на един влак от няколко части до определена гара да се издава удостоверение за спирачната маса за целия състав на влака и отделни удостоверения за спирачната маса за частите, които в гарите на разделянето се прикачват към други влакове или заминават самостоятелно в друго направление. При разделянето и съединяването на влакове в посредни гари се постъпва по същия начин. Старите удостоверения за спирачната маса и удостоверенията за спирачната маса на прикачените групи вагони се прилагат към новото удостоверение за спирачната маса на влака, към който се прикачва дадената група.

(8) 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), който, след като провери удостоверението, го предава на машиниста. Ако няма превозна бригада, дежурният ръководител движение предава удостоверението за спирачната маса заедно с останалите влакови документи на машиниста.

(9) 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.

(10) Забранява се на локомотивният машинист да приема удостоверение за спирачната маса на влака с поправки, които пораждат съмнение за достоверността му.

Чл. 310 (1) На всички мотрисни влакове се извършва проба А и се издава удостоверение за спирачната маса на влака, като се спазва в последователността, съгласно чл. 308, без т.т. 2, 3, 4 и 5. Пробата се извършва в депо, екипировъчен пункт или гара от длъжностно лице, притежаващо правоспособност за извършване на проба А.

(2) На удостоверението за спирачната маса на влака се попълва само лицева страна, която съдържа:

1. датата, на която е извършена пробата;
2. номера на мотрисния влак;
3. забележка "спирачката изправна" - в графа "налична спирачна маса";
4. измерената неплътност на мотрисния влак;
5. часът на извършване на пробата.

(3) Удостоверението за спирачната маса на влака се издава за първия влак и важи до 24.00 ч на същата дата. Когато влакът приключва движението си след 24 ч, издаденото удостоверение за спирачната маса на влака важи до пристигането на влака в крайната му гара.

(4) При извършване на проба "А" в депо или екипировъчен пункт удостоверението за спирачната маса се предава на дежурния деломайстор. Същият го проверява и в графа "Забележка" записва длъжността и фамилията си и се подписва. Първия екземпляр се предава на локомотивния машинист, който ще обслужва мотрисния влак при излизането му от депото или екипировъчния пункт. Непосредствено, преди заминаване от начална гара на първия влак, удостоверението за спирачна маса се предава за проверка и подпис на дежурния ръководител движение от локомотивния машинист.

(5) 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.

Чл. 311. Във всички случаи - при заминаване на влак от гара или по време на пътуване, когато се налага изолиране на автоматичната спирачка на вагон и (или) принудително разхлабване на спирачката, чрез разхлабителния вентил, това се извършва от длъжностно лице с правоспособност за извършване на Проба А на спирачките.

Чл. 312. Когато при движение на пътнически влак се повреди единия от въздухоспирателните кранове или съединителните ръкави, влакът продължава движението си със свързан един спирачен съединителен ръкав, между челните стени на съседните вагони в мястото на повредата, като се извършва проба на плътност и проба "D".

Раздел VI
Проба В (частична проба)

Чл. 313. (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) 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 за „спиране" и „разхлабване".

Чл. 314. 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. 315. Проба В се извършва от длъжностни лица с право да извършват проба А по следния начин:

1. при прикачване на влаковия локомотив се продухват главните въздушни резервоари (не се отнася за локомотив с автоматично продухване на ГВР) и спирачният съединителен ръкав на локомотива;

2. извършващият пробата застава с удостоверението за спирачната маса до първия вагон от началото на влака с включена спирачка и описана в удостоверението:

а) подава сигнал "разхлаби спирачките", след което локомотивният машинист поставя ръкохватката на кран-машиниста на положение "пътуване";

б) извършващият пробата следи за разхлабването на спирачката на вагона и след като се увери, че е разхлабила, подава към машиниста сигнал за задействане на спирачката; машинистът, след като се увери, че ГВП на влака е зареден с предписаното работно налягане, с кран-машиниста изпуска 0,5 - 0,7 (за композиционни калодки 0,8 – 0,9) бара от ГВП и поддържа постоянно установилото се налягане;

в) извършващият пробата проверява всички вагони с включени спирачки и описани на гърба на удостоверението за спирачната маса на влака, дали спирачките са задържали; проверката се извършва визуално по прилепването на калодките към колелата и ходовете на буталата на спирачните цилиндри (които са от страната на извършване на пробата), за подвижен състав с калодкова спирачка или по показанията на сигнализаторите за подвижен състав с дискова спирачка;

г) след като се увери, че спирачката на последния вагон е задържала, подава сигнал за разхлабване на спирачките; локомотивният машинист разхлабва спирачките;

д) след като извършващият пробата се увери, че спирачката на последния вагон е разхлабила нормално, счита се, че проба В и проба D на влака са завършени и подава сигнал за край на пробата;

3. разрешава се проба В да се извършва и от последния вагон към началото на влака, като в този случай най-напред се извършва проба D на влака;

4. извършващият проба В прави на гърба на удостоверението за

спирачната маса на влака бележка със следния текст:

"ПРОБА В ДАТА . . . . . ЧАС . . . . . .

МИНУТИ . . . . ГАРА. . . . . ПОДПИС. . .",

и го предава на дежурния ръководител движение;

5. при промяна номера на товарен или смесен влак и 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, се издава ново удостоверението за спирачната маса на влака, като се попълва само лицевата страна; старото удостоверение за спирачната маса на влака се прилага към новото;

6. Извършването на проба В се регистрира:

а). за влаковете с превозна бригада - от началник влака (старшия кондуктор, маневриста) в придружителния лист;

б). за влакове без превозна бригада - от локомотивния машинист в пътния лист.

Раздел VII
Съкратена проба (проба D)

Чл. 316. 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. 317. (1) 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.чл. 331, 333 и 334;

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;

Чл. 318. (1) Проба D се извършва от машиниста на ТПС и длъжностно лице определено от превозвача;

(2) Проба D на влакове за извършване на възстановяване, ремонт и поддръжка на железопътната инфраструктура, се извършва от машиниста на ТПС и длъжностно лице определено от организацията, която обслужва влака.

Чл. 319. Участващите в Проба D извършват:

1. машиниста - всички манипулации с кран-машиниста на автоматичната влакова спирачка;

2. извършващият пробата проверява изправността на автоматичната спирачка на последния вагон на влака.

Чл. 320. (1) Проба D се извършва по следния начин:

1. продухва се ГВП от крана на последния вагон на влака, докато започне да излиза чист и сух въздух; при съединяване на влак от две или повече части продухване на ГВП се извършва в мястото на съединяването, след което се осъществява продухване и от последния вагон на влака; разрешава се да не се продухва ГВП при извършване на проба D на спирачката на влак в междинна гара;

2. извършващият пробата застава до последния вагон и подава сигнал за разхлабване на автоматичната спирачка на влака; след като се увери, че спирачката на последния вагон е разхлабила, подава сигнал за задържане на спирачката; машинистът прави степенно спиране, като намалява налягането в ГВП с 0,5 - 0,7 бара (0,8 – 0,9 бара, за влакове в които са включени вагони с композиционни калодки);

3. извършващият пробата проверява задържала ли е спирачката на последния вагон;

4. след като се убеди, че спирачката на последния вагон е задействана извършващият пробата подава сигнал за разхлабване на спирачката; локомотивният машинист разхлабва спирачката; извършващият пробата проверява разхлабила ли е спирачката на последния вагон и ако това условие е изпълнено, той подава сигнал за край на пробата.

(2) Когато при извършване на проба D автоматичната спирачка на последния вагон на влака не задържа или не разхлабва, се търси причината и след отстраняването ѝ съкратената проба се повтаря. Ако и след повторното извършване на проба D автоматичната спирачка не задържа или не разхлабва, вагонът се изважда от влака или се променя мястото му във влака. В случай, че съкратената проба се извършва на междугарие и се установи неизправност на автоматичната спирачка на последния вагон, тя се изолира и влакът продължава до първата попътна гара по условията на чл. 313.

(3) Извършването на проба D се регистрира:

1. за влаковете с превозна бригада - от началник влака (старшия кондуктор, маневриста) в придружителния лист;

2. за влакове без превозна бригада - от локомотивния машинист в пътния лист.

Раздел VIII
Топла проба

Чл. 321. 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. 322. 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 закрита 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.

Чл. 323. (1) В извършването на топлата проба вземат участие:

1. локомотивният машинист;
2. началникът на гарата или дежурният ръководител движение;
3. началникът на влак (старшият кондуктор, кондукторът), ако има такъв;
4. ревизор вагони;
5. маневрист;
6. други служители на НК ЖИ и превозвачите.

Промен със заповед № 175/26.01.2016 г на Генерален директор на ДП"НКЖИ". **(2)** Топлата проба се извършва незабавно, най-малко от тричленна комисия с председател началника на гарата или дежурният ръководител движение. За резултатите председателя на комисията съставя протокол в три екземпляра, които се подписва от членовете на комисията. Един екземпляр остава в гарата, вторият се изпраща в регионалната инспекция по безопасност на превозите, а третият се изпраща на превозвача.

(3) В протокола се записват следните данни:

1. начален и краен час на извършване на топлата проба;
2. състояние на спирачките на локомотива или локомотивите на влака - нагряване на калодките и колелата, посиняване, окопаване и др.; положение на въздухоспирателните кранове на ГВП;
3. изправност на кран-машиниста, с който е управлявана автоматичната спирачка на влака, и налягането, което поддържа в ГВП;
4. пълните номера на вагоните; за всеки вагон се описва положението на ръчките за изолиране на спирачката, на товарообръщателите и на режимните обръщатели, нагряването на всички калодки и колела или спирачни дискове и накладки;
5. пореден номер на колоосите по посока движението на влака, като за всяко колело се записва:

а) студено;

б) топло - когато температурата е такава, че позволява безболезнено допиране на ръката към колелото, калодката или спирачния диск;

в) горещо - когато температурата е такава, че не позволява безболезнено

допиране на ръката към колелото, калодката или спирачния диск;

6. други забелязани неизправности по спирачната система на вагоните.

(4) Членовете на комисията по време на извършване на топлата проба се движат заедно. Не се разрешава да извършват никакви други манипулации по влаковата спирачка, освен опипване на фрикционните възли, като не допускат до влака да се приближават други лица.

(5) След приключване на топлата проба на влака се извършва задължително Проба А на автоматичните спирачки от тричленна комисия съгласно чл. 325, като се издава ново удостоверение за спирачната маса. Ако наличната спирачна маса, установена при пробата, е по-малка от посочената налична в удостоверението за спирачната маса на влака, задължително се съставя протокол от комисията, в който се описват причините за появилите се различия (неправилно поставени режимни обръщатели, разкачени елементи от спирачната лостова-предавателна система, големина на ходовете на буталата на спирачните цилиндри, дебелината и състоянието на калодките, различия в показанията на сигнализаторите на вагоните с дискови спирачки, различия в наличните спирачни маси и др.). Екземпляр от този протокол се изпраща в регионалната инспекция по безопасност на превозите. Ако се установи, че влакът е осигурен със спирачна маса, протокол не се прави и влакът продължава движението си.

Раздел IX
Проба на ръчните спирачки и осигуряване на влаковете против самопридвижване

Чл. 324. Ръчните спирачки са механични спирачки, които в зависимост от конструктивната схема на лостовата спирачна система осигуряват спирането на всички колооси или на част от колоосите на подвижния състав.

Чл. 325. (1) Ръчните спирачки на возилата се използват за осигуряването им срещу самопридвижване, както за отделни возила, така и за влакови състави.

(2) Ръчните спирачки на товарните вагони могат да се използват и за спиране при маневра.

(3) Ръчните спирачки на товарните вагони могат да се използват при спирането на влакове по условията на чл. 294. В този случай се извършва проба на използваните ръчни спирачки.

(4) На товарните вагони в зависимост от мястото на задействането им ръчните спирачки се разделят на задействани от платформа и от земята. Ръчните спирачки, които се задействат от земята, се използват само за осигуряване на вагоните от самопридвижване.

Чл. 326. (1) Целта на пробата на ръчните спирачки е да се установи изправността на използваните ръчни спирачки, които могат да се вземат при изчисляване на наличната спирачна маса.

(2) За изпробване на ръчните спирачки товарообръщателните устройства на вагоните се поставят на режим "натоварен вагон", независимо дали вагонът е празен или натоварен.

(3) Пробата на ръчните спирачки се извършва от правоспособни длъжностни лица.

Чл. 327. (1) Участващите в пробата извършват:

1. Извършващият пробата - проверява действието на ръчната спирачка и изправността на лостовата спирачна система на вагоните;

2. друго длъжностно лице - манипулации с механизма за задействане на ръчните спирачки.

(2) Извършващият пробата:

1. след като се увери, че лостовата спирачна система на вагона е изправна, подава сигнал за затягане на ръчната спирачка;

2. чрез почукване проверява дали калодките се притискат към колелата; след като се увери, че калодките са притиснати към колелата, подава сигнал за разхлабване;

3. след разхлабване на ръчната спирачка проверява дали калодките са отделени от колелата.

Чл. 328. Всички влакове при престой се осигуряват срещу самопридвижване чрез автоматичната спирачка на състава.

Чл. 329. (1) Осигуряването срещу самопридвижване на пътнически състави без локомотив или с локомотив, който не може да командва автоматичната спирачка на състава, се извършва, както следва:

1. при наклон на железния път до 2,5 ‰ се затягат ръчните спирачки на първия и последния вагон от състава;

2. при наклон до 10 ‰ се затягат ръчните спирачки на 50 % от вагоните с калодкова спирачка и на 100 % от вагоните с дискова спирачка;

3. при наклони, по-големи от 10 ‰, се затягат ръчните спирачки на всички вагони от състава.

(2) При затягане на ръчните спирачки автоматичната спирачка на състава трябва да бъде в задържано положение.

Чл. 330. (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) Общият брой на осите, под които са поставени релсови спирателни обувки и които са със затегнати ръчни спирачки, може да бъде определен и по следния начин:

1. за наклони до 5 ‰ - 10 % от броя оси на състава;
2. за наклони до 10 ‰ - 20 % от броя оси на състава;
3. за наклони до 20 ‰ - 30 % от броя оси на състава;
4. за наклони до 26 ‰ - 40 % от броя оси на състава.

(3) Релсовите спирателни обувки се поставят под колоосите на вагони, които не са задържани с ръчна спирачка, и по възможност под колоосите на натоварени вагони.

(4) Състави от натоварени вагони за междурелсие 1520 мм се осигуряват срещу самопридвижване с ръчни спирачки и с релсови спирателни обувки. При използване на ръчните спирачки се има предвид следното:

1. за наклон до 5 ‰ - затегната ръчна спирачка на един вагон (четири оси)

осигурява от самопридвижване още шест оси от състава;

2. за наклон до 10 ‰ - затегната ръчна спирачка на един вагон (четири оси) осигурява от самопридвижване още две оси от състава;

3. за наклон до 15 ‰ - затегната ръчна спирачка на един вагон осигурява от самопридвижване четирите оси на вагона;

4. за наклон до 20 ‰ - затегнатата ръчна спирачка на един вагон осигурява от самопридвижване три от четирите оси на вагона;

5. за наклон до 26 ‰ - затегнатата ръчна спирачка на един вагон осигурява от самопридвижване две от четирите оси на вагона.

(5) След затягане на ръчните спирачки се определя броят оси, осигурени срещу самопридвижване. Останалият брой оси до общия брой оси на състава се осигурява срещу самопридвижване с релсови спирателни обувки, като броят им се определя по таблицата съгласно Приложение № 3 от настоящите Правила.

(6) Разрешава се състави от натоварени вагони за междурелсие 1520 мм да се осигуряват срещу самопридвижване само с релсови спирателни обувки, като броят им се определя по таблицата съгласно Приложение № 3 от настоящите Правила.

(7) Състави, в които са включени групи или единични натоварени вагони за междурелсие 1520 мм, се осигуряват срещу самопридвижване по условията на ал. 1, като под натоварените вагони за междурелсие 1520 мм се поставят релсови спирателни обувки, без да се затягат ръчните им спирачки.

(8) 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. 331. Изменен със заповеди № 1701/30.09.2008г, № 1088/29.06.2009г. и № 2194/10.09.2009 г. на Генерален директор на ДП „НКЖИ". Проба D на спиращите пътнически влакове се извършва в следните гари:

- Драгоман - към Драгоил и Алдомировци;
- Вакарел - към Веринско и Побит камък;
- Ихтиман - към Костенец;
- Пордим - към Гривица;
- Славяново - към Стражица;
- Борово - към Моруница;
- Кръстец - към Радунци и Плачковци;
- Самуил - към Висока поляна и Разград;
- Мост - към Кърджали и Книжовник;
- Владая - към Горна баня и Драгичево;
- Враца - към Бели извор и Руска Бяла;
- Орешец - към Димово;
- Дончево - към Вълчи дол;
- Аврамово - към Якоруда и Цветино;

- Костандово - към Долене.

Чл. 332. (1) Изменен със заповеди № 1701/30.09.2008г, № 1088/29.06.2009г. и № 2194/10.09.2009 г. на Генерален директор на ДП „НКЖИ". Проба А 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, без извършване на Проба А на целия влак след последната промяна, в следните гари:

- Драгоман - към Драгоил и Алдомировци;
- Вакарел - към Побит камък и Веринско;
- Славяново - към Стражица;
- Борово - към Моруница;
- Кръстец - към Радунци и Плачковци;
- Мост - към Кърджали и Книжовник;
- 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. 333. Изменен със заповед № 1701/30.09.2008г. на Генерален директор на ДП „НКЖИ".

(1) Проба D на спиращите товарни влакове се извършва в следните гари:

- Ихтиман - към Костенец;
- Телиш - към Червен бряг;
- Плевен - към Пордим;
- Орешец - към РП Воднянци.

(2) Разрешава се товарните влакове да преминат без спиране през гарите по ал. 1 при условие, че влаковият диспечер организира извършване на Проба D в предшестващата гара, където влакът за последен път е спрял.

Чл. 334. Изменен със заповеди № 1701/30.09.2008г и № 1088/29.06.2009г. на Генерален директор на ДП „НКЖИ" и Заповед №1572/27.07.2016 г.

(1) Проба D на всички товарни влакове задължително се извършва в следните гари:

- Вакарел - към Веринско;
- Пордим - към Гривица;
- 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;
- Дончево - към Вълчи дол;
- Юнак - към Долни чифлик;
- Долни чифлик - към Юнак.

(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. 335. (1) 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.

(2) Когато в междугарие се повреди кран-машинистът на водещия локомотив, влакът се придвижва до следващата гара, като спирачката се командва от втория локомотив, а машинистът на водещия локомотив подава необходимите звукови сигнали. В този случай преди потеглянето на влака се извършва Проба D.

Чл. 336. (1) 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. 331, 332, 333 и 334;

2. при движение на влака и температура по-ниска от минус10^{o} С, когато не се използва автоматичната влакова спирачка повече от 30 мин.

(2) Проверката на ефективността се извършва по следния начин:

1. в случаите по ал. 1, т. 1 - след потегляне на влака и достигане на скорост на движение до 25 км/ч машинистът извършва степенно спиране с влаковата спирачка чрез понижаване на налягането в ГВП с 0,7 бара при чугунени калодки и с 1,0 бара при дискови спирачки или композиционни калодки; от момента на задържането следи за спирачния ефект; при установяване на недостатъчен спирачен ефект машинистът предприема мерки за спиране на влака, подава сигнал "Обща тревога" и осигурява влака срещу самопридвижване; по-нататъшното движение на влака се разрешава след установяване и отстраняване на причините за недостатъчния спирачен ефект;

2. в случаите на ал. 1, т. 2 - машинистът извършва степенно спиране с влаковата спирачка, чрез понижаване на налягането в ГВП с 1,0 бара; от момента на задържането машинистът следи за спирачния ефект; при понижен спирачен ефект предприема следващи степени на спиране за премахване на обледеняването на фрикционните възли; когато и при тези действия спирачният ефект остане понижен, машинистът предприема мерки за спиране на влака и изясняване на причините.

(3) На пътническите и смесените влакове проверка на ефективността на автоматичната влакова спирачка се извършва, след като вагоните напуснат перони или местата за качване на пътниците.

Чл. 337. (1) Когато при движението на влака се повреди автоматичната спирачка на локомотива, той се осигурява със спирачната маса от влака. По необходимия спирачен процент на влака се изчислява необходимата спирачна маса, като в масата на влака се включва и служебната маса на локомотива. Ако наличната спирачна маса на влака е равна или по-голяма от изчислената необходима спирачна маса, се издава ново удостоверение за спирачната маса на влака, като се попълва само лицевата страна и влакът продължава движението си до крайната гара.

(2) Когато наличната спирачна маса е по-малка от необходимата, се сменя локомотивът или на влакът се определят нови условия за движение от превозвача и той се движи като новоназначен.

(3) Когато спирачката на локомотива се повреди в междугарие и наличната спирачна маса е по-малка от необходимата, влакът се придвижва до първата гара със скорост, определена по начина, описан в чл. 293, ал. 2. По-нататъшното му движение се извършва по условията на ал. 2.

Чл. 338. (1) 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, ако има връзка с тях. Движението му се разрешава веднага след възстановяване на захранването, ако няма друга пречка за това.

(2) При спирачки, съоръжени с режимен обръщател "планина - равнина", ръкохватката му се поставя на положение "планина" ("М" - при спирачки, регламентирани от UIC, и "Г" - при спирачки тип "Матросов"). Влакове, в които са включени такива вагони, могат да бъдат до 120 оси.

Чл. 339. При влакове, в които количеството на вагоните, съоръжени с композиционни калодки или с дискови спирачки, надвишава 20 %, в удостоверението за спирачната маса на влака се отразява знакът "К" или "D" (ненужното се задрасква) в зависимост от типа на фрикционните възли и се обръща внимание на локомотивния машинист.

Глава втора
ИЗПРАЩАНЕ НА ВЛАКОВЕТЕ

Раздел I
Общи положения

Чл. 340. 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. 341. Влакът е готов за изпращане, когато влаковите и превозните документи са предоставени от превозвача на дежурния ръководител движение в гарата.

Чл. 342. (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. 343. (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) Заминаването и движението на товарен влак, преди определеното по график време се разрешава след писмено искане от превозвача и разрешение от НК ЖИ 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. 344. (1) Забранява се заминаване на влак на междугарие без разрешение от дежурния ръководител движение.

(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 на НК ЖИ, влаковете заминават само по разрешаващите показания на изходния светофор. Тези гари се указват в съответните „Таблици 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) Разделните постове с автоматично действие се преминават по показанията на ограждащите ги светофори. Тези разделни постове се указват в „Таблици с технически параметри и нормативи” към книжки-разписания.

Чл. 345. 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. 346. (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. 347. (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 25 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 на НК ЖИ, която се прилага към технологиите на експлоатационните пунктове, ограждащи междугарието.

Чл. 348. За движението на влаковете по неправилен и необичаен път или при многопътни жп линии прелезопазачите се уведомяват съгласно чл. 347, като към телефонограмата се добавя:

". . . ПО ПЪТ № . . . . . ".

Чл. 349. 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. 350. (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. 351. (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. 352. (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 само за гари на единични жп линии 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. 353. (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 постовете 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. 354. (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 входният светофор премине в забраняващо показание или поканителният сигнал се загаси докато се виждат от локомотива, влакът

продължава движението си, като прибира изпратения за охрана работник;

б) след изясняване на причините и получаване на разпореждане от дежурния ръководител движение, влака се връща в гарата с придружител на челния вагон и скорост до 5 км/ч;

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. 360.

Раздел II
Изпращане на влак от гара с централизация на стрелките

Чл. 355. 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. 356. В гари с изпълнителен апарат в стрелковите постове дежурният ръководител движение устно уведомява постовия стрелочник от кой коловоз ще замине влакът и нарежда за заминаването му с разпоредителния апарат. В тези гари и в гари, посочени в чл. 355, 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. 357. Когато заминаващият влак ще премине през стрелки, заключени с апарата на централизацията, и стрелки с ръчни заключалки, 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. 360.

Чл. 358. 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. 359. **(1)** При повреда или невъзможност да се отвори изходният светофор, но при изправен апарат на централизацията, подготовката на влаковия маршрут се извършва чрез него, а на влаковия персонал се връчва писмена заповед за движение при специални условия, че влакът ще замине при затворен изходен светофор.

(2) 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. 360. **(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 замине 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 замине 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 дирекция "Движение и УКЖПМ" при НК ЖИ и разрешението се вписва в технологията за работа на експлоатационния пункт.

Чл. 361. (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. 362. 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.

Чл. 363. 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. 364. (1) 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.

(2) 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 на НК ЖИ.

(3) При подготовка на маршрута обръщането на стрелките започва от най-отдалечената и завършва с най-близката към влака стрелка.

(4) Контрол по изпълнение на нареждането по предходните алинеи се извършва лично от дежурния ръководител движение.

Раздел V
Писмени заповеди, давани на влаковия персонал

Чл. 365. (1) 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);
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;
14. Превоз на опасни товари.

(2) Разпореждането по т. 6 се връчва по преценка на влаковия диспечер, а при липса на връзка с него - на началника на гарата.

Чл. 366. (1) Заповедта за движение при специални условия обр. II-А се издава и връчва лично от дежурния ръководител движение на смяна 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 РССМ 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-А, 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. II-А, по смисъла на ал. 2 и 3 от този член, се определя в Инструкция за разпределение на работата между дежурните ръководители движение, приложение към Технологията на гарата.

(6) Изразходените кочани от заповедта за движение при специални условия обр. II-А и дневниците за писмено разпореждане се съхраняват от началниците на гари в срок от две години.

Изменен и допълнен със заповед № 2326/09.10.2009 г. на Генерален директор на ДП „НКЖИ".

Чл. 367. **(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. 368. Дежурният ръководител движение е длъжен да следи движението на влаковете и своевременно да осигурява свободни коловози за приемането им в гарата.

Чл. 369. **(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. 382, ал. 1, т. 1, дежурният ръководител движение дава съгласие за приемане на влак само ако има свободен приемен 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. 382, 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. 370. (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. 371. 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. 372. (1) Дежурният ръководител движение е длъжен лично да провери незаетостта 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 незаетостта на коловоза и открити дистанции, проверката се извършва от постовите стрелочници, за което те докладват на дежурния ръководител движение.

(3) Редът за проверката на незаетостта 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 незаетостта на коловоза се извършва от дежурния ръководител движение по контролните индикации на коловозното табло (при ЕМЦ), светосхемното табло или пулт-манипулатора (при МРЦ и ЕЦМ), контролния монитор (при МКЦ).,

Чл. 373. При даване на съгласие за приемане на влак дежурният ръководител движение е длъжен да предпише условията за движението на влака на междугарието и за приемането му в гарата (ако има такива условия).

Чл. 374. 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.

Ч**л. 375. (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 (ръчази) и по светлинните индикации за 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 дирекция "Движение и УКЖПМ" при НК ЖИ и това се вписва в

технологията за работа на експлоатационния пункт .

Чл. 376. **(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 на НК ЖИ.

Чл. 377. Входният светофор се отваря от дежурния ръководител движение или по негово разпореждане от дежурния постови стрелочник.

Чл. 378. Забранява се влак да влиза в гара при затворен или неосветен входен светофор или при неясни показания на същия.

Променен със заповед № 620/06.04.2015г. и заповед № 767/27.04.2015г. на Ген. директор на ДП"НКЖИ". **Чл. 379.** **(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". Началникът на влака (старши кондукторът, маневристът) задължително прави вписване в придружителния лист. За влакове без превозни бригади дежурният ръководител движение прави вписване в пътния лист на влаковия локомотив. Съставя се акт съгласно чл. 48 (1) т. 6.

(2) Когато влакът по ал. 1 навлезе във входните стрелки на гарата, по-нататъшното му придвижване се извършва по разпореждане на дежурния ръководител движение. В случаите по чл. 322 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 чл. 379 (1) и (2) акт се съставя и в следните случаи:

- Подминат затворен изходен светофор.
- Подминат входен или изходен светофор, който се е затворил пред влак и влака го е подминал поради недостатъчно спирачно разстояние.
- 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-А“)
- Неправилно подготвен маршрут на пристигащ/заминаващ влак – с изправна/работеща осигурителна техника.
- Несъответствие между сигналите подавани със светофорите и подготвения маршрут за влак.

Чл. 380. **(1)** При невъзможност да се отвори входен светофор приемане на

влак в гара се разрешава:

1. с поканителен сигнал - само на свободен приемно-отправен 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 РУКЗ, дежурният ръководител движение нарежда за приемането на влак с телефонограма като към телефонограмата се добавя текст с номерата и положението на стрелките, които задължително се заключват с ръчни стрелкови заключалки; в този случай маршрутът се осигурява, чрез заключване на стрелките по електрически път или с ръчни стрелкови заключалки; поканителният сигнал се отваря само след писмен доклад на постовия стрелочник за подготовката на стрелките, заключени с ръчни стрелкови заключалки, 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; 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 дирекция "Движение и УКЖПМ" при НК ЖИ, 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. 381. 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. 382. (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:

$$i_{ср} = \frac{\pm i_1.l_1 \pm i_2.l_2 \pm \ldots\ldots \pm i_n.l_n}{L}, ‰,$$ където:

$i_1, i_2, \ldots\ldots, i_n$ са стойностите на наклоните, в ‰;

$l_1, l_2, \ldots\ldots, l_n$ - 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 150 м; това се отнася само за гари, определени със заповед на генералния директор на НК ЖИ.

(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. 383. (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 на НК ЖИ определя гарите, разделните постове и другите експлоатационни пунктове, в които дежурните ръководители движение не посрещат влаковете.

Чл. 384. (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. 385. 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. 386. (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.

(4) Във всички случаи дежурният ръководител движение е длъжен да поясни на представителя на превозвача (ако има такъв) причините за изменението на плана за приемането на влака.

Чл. 387. (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 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. 388. (1) Дежурният ръководител движение е длъжен да следи влизащия 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 разпореди 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. 389. (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 график началникът на влака (старши кондукторът, маневристът) е длъжен да се свърже с дежурния ръководител и да изясни обстановката по организацията на движението на влаковете в гарата и да уведоми за това локомотивния машинист.

(3) Когато влакът е без превозна бригада, дежурният ръководител движение е длъжен да уведоми устно или чрез постови стрелочник локомотивния машинист.

(4) Когато гарата е на централно диспечерско управление, локомотивната бригада се уведомява чрез влаковата радиовръзка от влаковия диспечер.

Чл. 390. (1) Разрешава се в гари без централизации, в които профилът на

железния път от предупредителния до входния светофор или на предсигнално спирачно разстояние пред входния - за гарите без предупредителен светофор е в надолнище към гарата до 14 %., влак да се приеме в коловоз, на който дистанцията от противоположната страна е закрита. 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 СТРЕЛОЧНИК ДА ВЛЕЗЕ В ГАРАТА СЪС СКОРОСТ ДО 25 КМ/Ч НА КОЛОВОЗ № . . . . . 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 закрита 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 закрита дистанция в срещуположната гърловина при спазване на условията по ал. 1 и 2 и при профил на пътя в надолнище над 14 %..

Чл. 391. (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. 347;

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 инструкция за работа на прелеза.

Раздел II
Приемане на влак в гара с централизация на стрелките

Чл. 392. **(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 незаетостта 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. 393. 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. 394. 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. 395. 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. 396. **(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 такова. 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.

(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. 397. 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. 398. 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. 396 и 397.

Чл. 399. (1) При разминаване на два влака заповедта за приемането и изпращането им дежурният ръководител движение дава отделно за всеки влак.

(2) В определени от дирекция "Движение и УКЖПМ" при НК ЖИ 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. 400. (1) За намаляване интервала при разминаване на два влака дежурният ръководител движение нарежда на постовите стрелочници за приемането на единия влак съгласно чл. 396 и след като получи докладите, устно нарежда на стрелочниците 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. 401. 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. 402. (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. 403. (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. 404. (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 стрелочник дава сигнал за откриване на дистанция и ако сигналът не се изпълни, той охранява влака откъм закритата дистанция. Когато има влаков служител, охраната се извършва от него, а дежурният постови стрелочник отива и уведомява за това дежурния ръководител движение.

Раздел V
Осигуряване движението на неспиращи в гарите влакове

Чл. 405. (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.

Чл. 406. (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 на НК ЖИ.

Чл. 407. 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. 408. 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. 409. (1) Разпоредбите по чл. 408 и 409 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. 410. (1) Нареждания 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, ЕЦМ 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 постовете 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) Нарежданията на дежурния ръководител движение за преминаване на неспиращ влак, действията и докладите на постовите стрелочници се извършват съгласно чл. 360 и 396.

(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. 396 действия.

Чл. 411. 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.

Чл. 412. Когато за един неспиращ влак не е получено съгласие за приемането му от съседната гара, влакът може да се приеме в отклонителен коловоз.

Чл. 413. 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. 414. (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, закрита за служба по Движението

Чл. 415. (1) При осигуряване движението на влаковете чрез телефон през гара, закрита 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 взима ключа и го поставя в секретната брава, с което светофорите се осветяват и стрелките се отключват. Закръстосаните светофори се подготвят за нормална работа.

Чл. 416. 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. 417. 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. 415. 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 на НК ЖИ.

Дял шести
МАНЕВРЕНА РАБОТА

Глава първа
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 418. Маневра е всяко организирано придвижване на подвижен жп състав по железния път, извършвано по маневрени сигнали.

Чл. 419. (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 й извършване.

Чл. 420. 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. 421. (1) Маневрената работа се извършва от локомотивен машинист и маневрена бригада в състав не по-малко от трима души, включително ръководителя на маневрата.

(2) В железопътни линии трета категория съставът на маневрената бригада може да бъде и от две лица - ръководител на маневрата и маневрен стрелочник.

(3) Съставът на маневрените бригади се определя от превозвача.

(4) Разрешава се маневрената бригада да се състои от едно лице:

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 неблагоприятен профил, наличност на криви, лоша видимост и др. операциите по предходната алинея се извършват от две лица - ръководител на маневрата и маневрен стрелочник, което се отразява в технологията на експлоатационния пункт .

(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. 422. (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 на НК ЖИ.

(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. 423. 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. 424. При постъпване на дежурство ръководителят на маневрата е длъжен да се да се информира за:

1. специализацията на коловозите;

2. наличността на вагони с опасни товари и ограждането им със сигнали.

Чл. 425. 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. 426. При извършване на маневра ръководителят на маневрата е длъжен:

1. да осигури маневрения състав със спирачна 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. 427. При извършване на маневра в товарно-разтоварни коловози ръководителят на маневрата е длъжен да се убеди за наличността на свободен габарит. При липса на свободен габарит маневра не се извършва.

Чл. 428. 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. 429. 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. 430. (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. 431. (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 наближаване 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.

(4) При подаване на вагони на коловози за общо ползване пред складове, магазии 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. 432. При прегариране 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) 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. 433. (1) В случаите, когато се налага набутване на състав и вагоните могат да закрият 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. 434. 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. 435. (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 оставените 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. 436. 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 й;
8. правилно да възприемат подаваните от ръководителя на маневрата сигнали и правилно да ги препредават към останалите участници в маневрата.

Чл. 437. 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. 438. 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. 439. При маневра локомотивът се управлява лично от машиниста.

Чл. 440. (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. 441. Извършването на маневра на гърбица се регламентира с инструкция-приложение към технологията за работа на експлоатационния пункт .

Чл. 442. 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. 443. (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. 444. За осигуряване на безопасност при разпускане на вагоните през гърбица маневрените стрелочници-посрещачи са длъжни:

1. да се намират при обслужваните 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. 445. (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. 446. 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. 447. 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. 448. Разпоредителят на маневрата съгласува работата на работниците от различните служби с оглед спазване на сигурността при извършване на маневрената работа;

Чл. 449. (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. 450. (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 радиоуредба.

(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. 451. След приключване на маневрената работа, ръководителят на маневрата докладва на разпоредителя на маневрата.

Раздел II
График за извършване на маневрената работа

Чл. 452. (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 технологията на експлоатационния пункт.

(3) Графиците по ал. 1 и 2 се съставят 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. 453. 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.

Чл. 454. (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. 455. (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) Гарите, в които се разрешава извършването на маневрената работа по ал. 1, се определят от дирекция "Движение и УКЖПМ" при НК ЖИ.

Чл. 456. (1) Планът за маневрената работа в посредните гари се изготвя от дежурния ръководител движение в гарата по предварителна писмена заявка от превозвача 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 й;

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. 457. (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. 458. Всяко изменение на дадения вече план за маневра се извършва след разрешение на дежурния ръководител движение и спиране на маневрата.

Чл. 459. 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. 460. 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. 461. (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. 462. (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. 463. (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. 464. При маневра стрелките се обръщат от определените за целта стрелочници по разпореждане на ръководителя на маневрата или лично от него.

Чл. 465. (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 заетост, обслужващият ги е длъжен да се убеди лично, че стрелката е свободна от подвижен състав. На изтеглителни коловози, 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 за подготвения 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. 466. (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 ПЕПЖИ с длъжност не по-ниска от ръководител производсвена 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. 467. Не се разрешава извършването на маневра с локомотив с неизправни автоматична, неавтоматична (директна) и ръчна спирачка.

Чл. 468. (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. 286, 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 на влака, спирачните проценти се вземат от таблиците за вагони с композиционни калодки.

Чл. 469. За осигуряването на маневрените състави с необходимата спирачна маса отговарят ръководителят на маневрата и локомотивният машинист.

Чл. 470. В технологията за работа на експлоатационните пунктове се определят условията и начинът за осигуряване със спирачна маса при извършване на маневрена дейност.

Чл. 471. 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. 472. (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. 473. (1) Когато след изпращане на влак трябва веднага да започне маневра, дежурният ръководител движение устно уведомява за това постовите стрелочници.

(2) В случая 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. 474. (1) В случай, когато след пристигане на влак 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. 475. След завършване на маневрата постовият стрелочник поставя стрелките в основно положение и устно докладва за това на дежурния ръководител движение.

Чл. 476. (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. 382, ал. 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. 382, 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 чл. 382, ал. 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. 382, ал. 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 се забранява набутване на вагони по коловози към гърловината, откъдето се очаква влак или през която ще замине влак, както и отблъскване по свободни коловози към същата гърловина, ако последната група от стоящите вагони не е със задържана ръчна спирачка.

(8) Забранява се едновременно изпращане или приемане на влак и извършване на маневра от срещуположната страна, когато има гъста мъгла, буря и виелица.

Чл. 477. (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. 478. (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) Нареждането 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 й, който незабавно и безусловно изпълнява нарежданията.

(6) Във всички случаи нарежданията за прекратяване на маневрата се дават на ръководителя й, а той е длъжен да уведоми локомотивния машинист и всички служители от маневрената бригада.

Чл. 479. 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. 480. 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. 382, ал. 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. 481. (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. 482. (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. 483. **(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. 484. **(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. 485. При необходимост от промяна в последователността на маневрените придвижвания ръководителят на маневрата уведомява дежурния ръководител движение.

Чл. 486. **(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. 487. **(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. 488. 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 по-нататъшната 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. 489. (1) След приключване на маневрата ръководителят й 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. 490. 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. 491. В гърловината, където се извършва маршрутизирана маневра, може да се приемат или изпращат влакове, ако влаковите и маневрени маршрути не се пресичат (не са враждебни).

Чл. 492. (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 авариен 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. 493. 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. 494. Помещенията в гарите, където се намират маневрените пултове, са заключени. Дирекция "Движение и УКЖПМ" при НК ЖИ определя кои работници имат достъп до тези пултове за работа с тях.

Чл. 495. Влаковият диспечер разрешава маневра в гарите, като предава стрелките на местно маневрено управление от стрелковите постове.

Чл. 496. (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. 497. 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. 498. (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 на НК ЖИ.

Глава пета
СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ПРИ ИЗВЪРШВАНЕ НА МАНЕВРА

Раздел I
Прикачване и откачване на вагони и локомотиви

Чл. 499. (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 вън 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 спряг се прикачват към вагон за междурелсие 1435 мм с винтовия спряг 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 спряга 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 в района на гарата

Чл. 500. (1) Маневра за придвижване на изолирани локомотиви 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 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 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 № . . . ПО КОЛОВОЗ . . .

№ . . . . . ПОДПИС . . . . . ".

(4) Приемащият стрелочник повтаря текста на телефонограмата и дава номер. В тези случаи машинистът задължително спира на дистанция и придвижва локомотива само след подаден сигнал от постовия стрелочник.

Чл. 501. (1) Локомотиви, откачени от влак, се придвижват най-много 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 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. 502. (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. 503. (1) За определяне скоростта на състава и на всяка отблъсната група ръководителят на маневрата се съобразява с масата на движещите се групи, незаетостта 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. 504. (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 постовете 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 ИЗЛИЗАНЕ 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 ИЗЛИЗАНЕ 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 ИЗЛИЗАНЕ 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. 505. 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. 506. (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 осното 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 инструкция за

експлоатацията им, съставена от собственика и превозвача, като същата се предоставя на разположение в гарата, от която се отделят.

(3) Преди да изпрати маневрения локомотив (състав), разпоредителят 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. 507. (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. 508. (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. 509. (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. 510. 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 гариране 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 незаетостта 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. 511. 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. 512. (1) Извършване на ръчна маневра се разрешава в жп клонове или в товаро-разтоварни коловози в гарите, както и в служебни коловози в депа или поделения на НК ЖИ само когато коловозите са в наклон до 2,5 ‰.

(2) Маневрата се извършва от работници, запознати с правилата по „БЗР”, 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. 513. (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 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. 514. (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. 515. 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 едни или други 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, трансбордьор и ремонтно хале;
6. на които се намират вагони с опасни товари;
7. по време на силни ветрове и недостатъчна видимост.

Чл. 516. (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) Условията 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. 517. (1) Разрешава се задържането на разпуснати през гърбица или отблъснати вагони освен с вагонозадържатели и ръчни спирачки да се извършва и със спирателни обувки 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 й 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 на НК ЖИ и се указва в технологията на експлоатационния пункт .

Чл. 518. 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. 519. (1) Забранява се използването на спирателни обувки, които имат следните технически неизправности:

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. 517, 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. 520. (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 дирекция "Движение и УКЖПМ" при НК ЖИ вагоните без ръчни спирачки могат да се осигуряват против самопридвижване със спирателни обувки.

Чл. 521. Работниците и служителите на НК ЖИ 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. 522. (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. 523. 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. 524. 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. 525. (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. 523 - до 5 км/ч. Прикачване и откачване на вагони, посочени в чл. 523 и 524, 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. 526. (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, разядливи 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 НК “ЖИ”.

§ 3. Всички процедури, които не отговарят на тези правила и действащите нормативи, се привеждат в съответствие с тях.

§ 4. Правилата влизат в сила от 01 ноември 2006 г.

П Р И Л О Ж Е Н И Я

Приложение №1, чл.47,т.1 Правила за ДВ.

Обр.МВ-1

НК"ЖИ" предприятие		**ПЪТЕН ЛИСТ №.....** **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 времепокателя**	
				При излизане	
				При прибиране	
				Общо изминати км.	
Всичко времеработа 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/

Дата .....20...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 НЯ 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			

ИЗВЪРШЕНИ ВИДОВЕ РАБОТИ ЗА ДЕНЯ

Приложение №2,
чл.47,т.2 Правила за ДВ.

Обр. II - В

НК „ЖИ”

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.

Приложение 2а
към чл. 50 ал. 9 (Съгласно заповед №1673/29.09.2008 год. на Генерален директор на ДП „НКЖИ”

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 на ..... 20... 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

Приложение № 3
към чл. 330 ал.1, ал.6 от Правила за ДВ

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

Приложение № 4
към чл. 289, ал. 3 от ПДВиМР
(Изменено със Заповед №98/15.01.2015 г. и Заповед №654/28.032017 г. на Ген. Директор ДП „НКЖИ")

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	- 8
- 8	НОВА НАДЕЖДА	- 6
- 5	СИМЕОНОВГРАД	- 7
- 9	ХАРМАНЛИ (km 270+111) (ПО ОСНОВНОТО СКОРОСТНО ТРАСЕ)	- 10
- 10	ЛЮБИМЕЦ	- 6

- 7	СВИЛЕНГРАД	- 6
- 6	ГРАНИЦА ТУРЦИЯ	
	СВИЛЕНГРАД	- 2
- 6	ГРАНИЦА ГЪРЦИЯ	
	ГАРА ХАРМАНЛИ	
- 11	ПО ОБХОДНОТО ТРАСЕ ПОСОКА СИМЕОНОВГРАД - ЛЮБИМЕЦ	
	ПО ОБХОДНОТО ТРАСЕ ПОСОКА ЛЮБИМЕЦ - СИМЕОНОВГРАД	- 11
	МАНЕВРЕН РАЙОН КАЛОТИНА - СТАНЯНЦИ	
	КАЛОТИНА	- 17
- 10	СТАНЯНЦИ	
	МАНЕВРЕН РАЙОН АЛДОМИРОВЦИ - БЕЛИ БРЕГ	
	АЛДОМИРОВЦИ	- 10
- 17	БЕЛИ БРЕГ	
	№ 13 ВОЛУЯК - БАНКЯ	
	ВОЛУЯК	- 16
0	БАНКЯ	
	ЖП ВЪЗЕЛ СОФИЯ	
	РП БИРИМИРЦИ	- 7
0	РП ПОСТ 4	- 6
- 4	ВОЛУЯК	
	ИЛИЯНЦИ	- 6
- 6	РП БИРИМИРЦИ	
	ИЛИЯНЦИ	- 8
+ 1	РП ПОСТ 4	
	СОФИЯ	+ 3
- 25	СОФИЯ ТОВАРНА	- 15
- 3	ПОДУЯНЕ ПЪТНИЧЕСКА	
	ЗАХ. ФАБРИКА	- 6
- 3	СТАН	
	ПОДУЯНЕ ПЪТНИЧЕСКА	- 5
- 1	СЛАТИНА	
	МАНЕВРЕН РАЙОН ВАКАРЕЛ - ЧУКУРОВО	
	ВАКАРЕЛ	- 18
- 12	ЧУКУРОВО	
	№ 16 СЕПТЕМВРИ - ДОБРИНИЩЕ (ТЕСНОПЪТНА ЖП ЛИНИЯ)	
	СЕПТЕМВРИ	- 20
0	ВАРВАРА	- 28
+ 25	ДОЛЕНЕ	- 27
+ 27	КОСТАНДОВО	- 4
- 16	ВЕЛИНГРАД	- 11
+ 5	ВЕЛИНГРАД-ЮГ	- 22
+ 22	ЦВЕТИНО	- 29
+ 27	АВРАМОВО	+ 30
- 30	Сп. ЧЕРНА МЕСТА	+ 24

- 24	ЯКОРУДА	- 3
- 15	БЕЛИЦА	- 15
- 15	РАЗЛОГ	- 25
+ 25	БАНСКО	+ 15
- 15	ДОБРИНИЩЕ	
	СТАМБОЛИЙСКИ - ПЕЩЕРА	
	СТАМБОЛИЙСКИ	- 6
+ 2	КРИЧИМ	- 10
0	Сп. КОЗАРСКО	- 16
+ 8	Сп. БЯГА	- 25
+ 3	БРАЦИГОВО	- 22
- 4	ПЕЩЕРА	
	ЖП ВЪЗЕЛ ПЛОВДИВ	
	ПЛОВДИВ	0
- 2	ПЛОВДИВ РАЗПРЕДЕЛИТЕЛНА	0
- 1	ПОР ИЗТОК	
	№ 19 КРУМОВО - АСЕНОВГРАД	
	КРУМОВО	- 10
+ 3	АСЕНОВГРАД	
	№ 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 - СВИЩОВ и ОРЕШ - БЕЛЕНЕ	
	СВИЩОВ	- 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)	
	ПОВЕЛЯНОВО	- 5
- 8	РП РАЗДЕЛНА	
	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
- 3	СИНДЕЛ РАЗПРЕДЕЛИТЕЛНА	
	№ 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	
	Г. ОРЯХОВИЦА	- 23
+ 3	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	- 9
- 5	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
- б	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	

Съдържание:

НОРМАТИВНИ АКТОВЕ В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

ЧАСТ ВТОРА

П Р А В И Л А
ЗА ТЕХНИЧЕСКА ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ "ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА"..... 3

ЧАСТ ПЪРВА
ОСНОВНИ ТЕХНИЧЕСКИ И ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА НК "ЖИ".....5

Глава първа
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ..... 5

Глава втора
ГАБАРИТ, ПРЕВОЗ НА НЕОБИЧАЙНИ ТОВАРИ..... 7

Глава трета
ПРЕСИЧАНЕ И ПРЕМИНАВАНЕ ПРЕЗ ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ЛИНИИ НАНК"ЖИ" 9

Глава четвърта
ОСНОВНИ ОБЕКТИ, СЪОРЪЖЕНИЯ И СИСТЕМИ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА НК „ЖИ" 12

ЧАСТ ВТОРА
ЖЕЛЕЗЕН ПЪТ НА НК „ЖИ" 14

Глава пета
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ 14

Глава шеста
ДОЛНО СТРОЕНЕ **.....15**

Глава седма
ГОРНО СТРОЕНЕ.....16

ЧАСТ ТРЕТА
ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА НА НК "ЖИ".....17

ДЯЛ ПЪРВИ
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ 17

ДЯЛ ВТОРИ
ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА В ЕКСПЛОАТАЦИОННИТЕ ПУНКТОВЕ 18

Глава осма
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ..... 18

Глава девета
МАРШРУТНО-РЕЛЕЙНИ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ 20
Раздел I Общи изисквания..... 20
Раздел II Маневра в гари с маршрутно-релейна централизация 25
Раздел III Движение на влак по неправилен път при маршрутно-релейна централизация без входен светофор..... 27

Раздел IV Начин на действие при повреди на маршрутно-релейната централизация 28

Глава десета
РАБОТА С ПОКАНИТЕЛЕН СИГНАЛ 30

Глава единадесета
МАРШРУТНО-КОМПЮТЪРНА ЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ С МАРШРУТИЗИРАНИ МАНЕВРИ 32

Глава дванадесета
ЕЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКА ЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ 33

Раздел I Видове електромеханически централизации и тяхното Устройство 33

Раздел II Работа с електромеханическа централизация с централен апарат 35

Раздел III Електромеханическа централизация с разпоредителен апарат 36

Раздел IV Работа с електромеханическа централизация с разпоредителен апарат 37

Раздел V Приемане и изпращане на влак по неправилен път при електромеханическа централизация с централен апарат 37

Раздел VI Приемане и изпращане на влак по неправилен път при електромеханическа централизация с разпоредителен апарат 38

Раздел VII Работа с електромеханическа централизация с разпоредително-изпълнителен апарат 38

Раздел VIII Маневра в гари с електромеханическа централизация 38

Раздел IX Повреди при електромеханическата централизация 39

Глава тринадесета
РЕЛЕЙНА УРЕДБА ЗА КЛЮЧОВА ЗАВИСИМОСТ НА СТРЕЛКИТЕ С ВХОДНИТЕ И ИЗХОДНИТЕ СИГНАЛИ 41

Раздел I Устройство на релейна уредба за ключова зависимост 41

Раздел II Работа с релейна уредба за ключова зависимост на стрелките с входни и изходни светофори 42

Раздел III Работа с релейна уредба за ключова зависимост при приемане и изпращане на влаковете по неправилен път 43

Глава четиринадесета
ГЪРБИЧНИ АВТОМАТИЧНИ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ 44

Глава петнадесета
РАЗДЕЛНИ ПОСТОВЕ 44

ДЯЛ ТРЕТИ
ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА В МЕЖДУГАРИЕТО 46

Глава шестнадесета
АВТОМАТИЧНА БЛОКИРОВКА 46

Раздел I Общи положения 46

Раздел II Автоматична блокировка с проходни сигнали 47

Раздел III Автоматична блокировка без проходни сигнали с броячи на оси 49

Глава седемнадесета
ПОЛУАВТОМАТИЧНА БЛОКИРОВКА 52

Глава осемнадесета
ДИРЕКТНА ОБВРЪЗКА МЕЖДУ ОСИГУРИТЕЛНАТА ТЕХНИКА НА ДВЕ ГАРИ 56

ДЯЛ ЧЕТВЪРТИ
ТЕХНИЧЕСКИ СРЕДСТВА ЗА ОСИГУРЯВАНЕ БЕЗОПАСНО ДВИЖЕНИЕ НА ВЛАКОВЕТЕ И МАНЕВРЕНАТА РАБОТА В ОБОСОБЕНИ УЧАСТЪЦИ (ДИСПЕЧЕРСКИ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ) 57

Глава деветнадесета
ФУНКЦИОНАЛНИ ВЪЗМОЖНОСТИ НА ДИСПЕЧЕРСКИТЕ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ 57

Глава двадесета
АПАРАТУРА И ДЕЙСТВИЕ НА ЦЕНТРАЛЕН ДИСПЕЧЕРСКИ ПОСТ НА ДИСПЕЧЕРСКА ЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ..... 58

ДЯЛ ПЕТИ
АВТОМАТИЧНИ ПРЕЛЕЗНИ УСТРОЙСТВА 61

Глава двадесет и първа
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ 61

Глава двадесет и втора
ПРЕЛЕЗНИ УСТРОЙСТВА В РАЙОН НА ГАРА..... 64

ДЯЛ ШЕСТИ
АВТОМАТИЧНА ЛОКОМОТИВНА СИГНАЛИЗАЦИЯ 67

ДЯЛ СЕДМИ
ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА НА СТРЕЛКИ в МЕЖДУГАРИЕ 69

Глава двадесет и трета
ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ 69

Глава двадесет и четвърта
СТРЕЛКИ НА МЕЖДУГАРИЕ В УЧАСТЪК С АВТОМАТИЧНА БЛОКИРОВКА С ПРОХОДНИ СВЕТОФОРИ 69

Глава двадесет и пета
СТРЕЛКИ НА МЕЖДУГАРИЕ В УЧАСТЪК С АВТОМАТИЧНА БЛОКИРОВКА БЕЗ ПРОХОДНИ СВЕТОФОРИ С БРОЯЧИ НА ОСИ. . . 70

Глава двадесет и шеста
СТРЕЛКИ НА МЕЖДУГАРИЕ В УЧАСТЪК С ПОЛУАВТОМАТИЧНА БЛОКИРОВКА..... 70

Глава двадесет и седма
СТРЕЛКИ НА МЕЖДУГАРИЕ В УЧАСТЪК, НЕСЪОРЪЖЕН С БЛОКИРОВКА..... 70

ДЯЛ ОСМИ
ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ В НК„ЖИ" 71

Глава двадесет и осма
СЪОРЪЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ЗА ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИ И ПРОВОДНИЛИНИИ 71

Глава двадесет и девета
ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ 71

Глава тридесета
ВЛАКОВИ ДИСПЕЧЕРСКИ РАДИОВРЪЗКИ..... 73

Глава тридесет и първа
ГАРОВИ МАНЕВРЕНИ РАДИОВРЪЗКИ..... 76

Глава тридесет и втора
ВИСОКОГОВОРЯЩА ГАРОВА МАНЕВРЕНА ВРЪЗКА..... 77

Глава тридесет и трета
ИНФОРМАЦИОННА УРЕДБА ЗА ПЪТНИЦИТЕ..... 77

ЧАСТ ЧЕТВЪРТА
СИСТЕМИ ЗА ЕЛЕКТРОСНАБДЯВАНЕ НА НК "ЖИ" 78

ДЯЛ ПЪРВИ
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ..... 78

ДЯЛ ВТОРИ
СИСТЕМА ЗА ТЯГОВО ЕЛЕКТРОСНАБДЯВАНЕ 80

Глава тридесет и четвърта
ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ 80

Глава тридесет и пета
ТЯГОВИ ПОДСТАНЦИИ 80

Глава тридесет и шеста
СЕКЦИОННИ ПОСТОВЕ 81

Глава тридесет и седма
ОСНОВНИ ЗАХРАНВАЩИ СТАНЦИИ И РЕЗЕРВНИ ЗАХРАНВАЩИ СТАНЦИИ 81

Глава тридесет и осма
ОПЕРАТИВНО ОБСЛУЖВАНЕ НА ЕЛЕКТРИЧЕСКИ УРЕДБИ (ТЯГОВИ ПОДСТАНЦИИ) 82

Глава тридесет и девета
ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ПУНКТОВЕ ЗА ПОДДЪРЖАНЕ И РЕМОНТ НА КОНТАКТНАТА МРЕЖА И ЗАХРАНВАЩИ ЕЛЕКТРОПРОВОДИ НА ДИСПЕЧЕРСКА ЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ - ПОДРАИОН ПО КОНТАКТНАТА МРЕЖА 83

Глава четиридесета
РАБОТА НА СИСТЕМА ЗА ТЕЛЕМЕХАНИЗАЦИЯ НА ЕЛЕКТРОСЪОРЪЖЕНИЯТА В ЕЛЕКТРИФИЦИРАНИТЕ ЖЕЛЕЗОПЪТНИ УЧАСТЪЦИ 83
Раздел I Общи положения 83
Раздел II Режими за управление на обектите за управление 84

ДЯЛ ТРЕТИ
СИСТЕМА ЗА НЕТЯГОВО ЕЛЕКТРОЗАХРАНВАНЕ 86

ЧАСТ ПЕТА
ВКЛЮЧВАНЕ КЪМ ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ЛИНИИ НА НК "ЖИ". ДОПЪЛНИТЕЛНИ СЪОРЪЖИНЕЯ И УСТРОЙСТВА ЗА ОСИГУРЯВАНЕ БЕЗОПАСНОСТТА НА ПРЕВОЗИТЕ **87**

ЧАСТ ШЕСТА
ОСИГУРЯВАНЕ НА ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА НК"ЖИ" **89**

ДЯЛ ПЪРВИ
ТЕХНИЧЕСКИ ПАРАМЕТРИ И НОРМАТИВИ ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЯТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА НК"ЖИ" 89

ДЯЛ ВТОРИ
АВАРИЙНО СПИРАНЕ НА ПОДВИЖЕН ЖЕЛЕЗОПЪТЕН СЪСТАВ И ПРЕУСТАНОВЯВАНЕ НА ДВИЖЕНИЕТО ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА ДВИЖЕНИЕТО 92

ДЯЛ ТРЕТИ
ВЪВЕЖДАНЕ И ПРЕМАХВАНЕ НА НАМАЛЕНИЯ НА СКОРОСТТА НА ДВИЖЕНИЕ НА ВЛАКОВЕТЕ ПО ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НАНК"ЖИ" 94

Глава четиридесет и първа
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ 94

Глава четиридесет и втора

ВИДОВЕ НАМАЛЕНИЯ НА СКОРОСТТА И СРОКОВЕ ЗА ДЕЙСТВИЕТО ИМ..... 95

Глава четиридесет и трета
РЕД ЗА ВЪВЕЖДАНЕ И ПРЕМАХВАНЕ НА ВРЕМЕННИТЕ НАМАЛЕНИЯ НА СКОРОСТТА И ДЛЪЖНОСТНИ ЛИЦА, КОИТО ИМАТ ПРАВА ЗА ТОВА 101

Глава четиридесет и четвърта
ПРОЦЕДУРИ И КОНТРОЛ ПО ИЗПЪЛНЕНИЕ НА МЕРКИТЕ И СРОКОВЕТЕ ЗА ПРЕМАХВАНЕТО НАМАЛЕНИЯТА НА СКОРОСТИТЕ ПО ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА..... 108

Глава четиридесет и пета
СИСТЕМА ЗА ДОКУМЕНТИРАНЕ, СЛЕДЕНЕ И КОНТРОЛ ПО ВЪЖЕЖДАНЕТО, СЪСТОЯНИЕТО И ПРЕМАХВАНЕТО НА НАМАЛЕНИЯ НА СКОРОСТТА 109

ЧАСТ СЕДМА
ПРАВИЛА ПРИ ИЗВЪРШВАНЕ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО РЕМОНТ И ПОДДЪРЖАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА В ЗОНИТЕ НА ОТЧУЖДЕНИЕ И ОГРАНИЧИТЕЛНАТА СТРОИТЕЛНА ЛИНИЯ НА НК "ЖИ" **111**

ЧАСТ ОСМА
ПРИЕМАНЕ НА НОВИ СТРОЕЖИ И РЕМОНТИ, ИЗВЪРШВАНИ ПО ОБЕКТИТЕ, СЪОРЪЖЕНИЯТА И УСТРОЙСТВАТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА НК "ЖИ". РАЗРЕШЕНИЯ И ВЪВЕЖДАНЕ В ЕКСПЛОАТАЦИЯ 118

ЧАСТ ДЕВЕТА
ПРЕГЛЕДИ, ПРОВЕРКИ, НАБЛЮДЕНИЕ И НАДЗОР НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА НК "ЖИ". РЕД ЗА ИЗВЪРШВАНЕ И ДОКУМЕТИРАНЕ НА ТЕЗИ ДЕЙНОСТИ 122

ДЯЛ ПЪРВИ
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ..... 122

ДЯЛ ВТОРИ
ПРЕГЛЕДИ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА 123

Глава четиридесет и шеста
ПЕРИОДИЧНОСТ НА ПРЕГЛЕДИТЕ 123

Глава четиридесет и седма
СЪСТАВ НА КОМИСИИТЕ ПО ПРЕГЛЕДИТЕ 124

Глава четиридесет и осма
ДОКУМЕНТИРАНЕ НА РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ПРЕГЛЕДИТЕ.....125

ДЯЛ ТРЕТИ
ПРОВЕРКИ, НАБЛЮДЕНИЕ И НАДЗОР НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ И СЪОРЪЖЕНИЯТА НА НК "ЖИ".....126

Глава четиридесет и девета
ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО ТЕКУЩОТО ПОДДЪРЖАНЕ НА ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ 126

Раздел I Общи положения 126

Раздел II Система за контрол на състоянието на железния път и съоръженията..... 128

Глава петдесета
ОРГАНИЗАЦИЯ НА ДЕЙНОСТИТЕ ПО ПОДДЪРЖАНЕ НА ОБЕКТИТЕ, СЪОРЪЖЕНИЯТА И УСТРОЙСТВАТА НА ОСИГУРИТЕЛНАТА ТЕХНИКА, ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИТЕ И СИСТЕМИТЕ ЗА ЕНЕРГОСНАБДЯВАНЕ . . 130

Глава петдесет и първа
КНИГИ ЗА СЪСТОЯНИЕТО НА СЪОРЪЖЕНИЯТА И УСТРОЙСТВАТА 138
Раздел I Общи разпоредби към книги за състоянието на съоръженията и устройствата 138
Раздел II Книга за осигурителната техника 138
Раздел III Книга за телекомуникациите 139
Раздел IV Книга за състоянието на радиовръзките 140
Раздел V Книга за състоянието на съоръженията на Електроснабдяването 140
Раздел VI Книга за повреди в релсовите токови вериги, броячи на оси и автоматизирани стрелки 141
Раздел **VII** Книга за превключване на разединителите по контактната мрежа и захранващи електропроводи на диспечерската централизация..... 141
Глава петдесет и втора
РЕД И НАЧИН ЗА КЪСАНЕ И ПОСТАВЯНЕ НА ПЛОМБИ 142

ЧАСТ ДЕСЕТА
ЗАДЪЛЖЕНИЯ, ИЗИСКВАНИЯ И ПОДГОТОВКА НА ДЛЪЖНОСТНИТЕ ЛИЦА ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДЕЙНОСТИТЕ СВЪРЗАНИ С ТЕХНИЧЕСКАТА ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА НК "ЖИ" 146
Глава петдесет и трета
ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ.....146
Глава петдесет и четвърта
ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА ДЛЪЖНОСТНИТЕ ЛИЦА ПРИ ИЗПЪЛНЕНИЕ НА ДЕЙНОСТИТЕ СВЪРЗАНИ С ТЕХНИЧЕСКАТА ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА НК"ЖИ".....147
Раздел I Задължения на завеждащия диспечерската смяна (старши диспечера) 147
Раздел II Задължения на старши енергодиспечера.....148
Раздел III Задължения на диспечера на координационно-диспечерски центрове (КДЦ) на отдел „Поддържане и ремонт на железния път и съоръженията".....148
Раздел IV Задължения на диспечера от предприятието за сигнализация телекомуникация и електрозахранване "ПТСЕ" на централния пост на диспечерската централизация.....150
Раздел V Задължения на дежурния енергодиспечер 151
Раздел VI Задължения на диспечера в ПСТЕ 152
Раздел VII Задължения на влаковия диспечер.....153
Раздел VIII Задължения на началника на гара 154
Раздел IX Задължения на дежурния ръководител движение.....155
Раздел X Задължения на стрелочника 156
Раздел XI Задължения на маневрената бригада.....158
Раздел XII Задължения на превозната бригада.....158
Раздел XIII Задължения на машиниста 159
Раздел XIV Задължения на ръководителя на железопътен участък (техническия ръководител) и организатора на производствената група по поддържане на железния път.....161
Раздел XV Задължения на ръководителя на участък по осигурителна техника.....162
Раздел XVI Задължения на ръководителя на участък по телекомуникациите.....163
Раздел XVII Задължения на ръководителя на участък по радиовръзки 164
Раздел XVIII Задължения на ръководителя на участък по електроснабдяване 165

Раздел XIX Задължения на механика по електроснабдяване 166
Раздел XX Задължения на електромонтьора по електроснабдяване . 167
Раздел XXI Задължения на механика по телекомуникациите 168
Раздел XXII Задължения на механика по радиовръзки 169
Раздел XXIII Задължения на електромонтьора по телекомуникациите 170
Раздел XXIV Задължения механика по осигурителна техника..... 170
Раздел XXV Задължения на началника на подрайон по контактна мрежа 172
Раздел XXVI Задължения на механика по контактна мрежа..... 173
Раздел XXVII Задължения на електромонтьора по контактна мрежа . 174

Глава петдесет и **пета**
ПОДГОТОВКА НА ДЛЪЖНОСТНИТЕ ЛИЦА ЗА РАБОТА С УСТРОЙСТВАТА И СИСТЕМИТЕ НА ОСИГУРИТЕЛНАТА ТЕХНИКА 174

Глава петдесет и шеста
ПРЕДАВАНЕ И ПРИЕМАНЕ НА АПАРАТИТЕ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА УСТРОЙСТВАТА НА ОСИГУРИТЕЛНАТА ТЕХНИКА ОТ И НА ДЛЪЖНОСТНИТЕ ЛИЦА, РАБОТЕЩИ С ТЯХ..... 176

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ.....178

П Р А В И Л А
ЗА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И МАНЕВРЕНАТА РАБОТА В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ
.....179

ДЯЛ ПЪРВИ
ПРАВИЛА ЗА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И МАНЕВРЕНАТА РАБОТА - ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ 181

ДЯЛ ВТОРИ
ОБЩИ ЗАДЪЛЖЕНИЯ И ИЗИСКВАНИЯ КЪМ РАБОТНИЦИТЕ И СЛУЖИТЕЛИТЕ, СВЪРЗАНИ С ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ И МАНЕВРЕНАТА РАБОТА ПО ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА 182

ДЯЛ ТРЕТИ
ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ПУНКТОВЕ.....185

ДЯЛ ЧЕТВЪРТИ
УПРАВЛЕНИЕ НА ВЛАКОВАТА РАБОТА 191

Глава първа
ГРАФИК ЗА ДВИЖЕНИЕ НА ВЛАКОВЕТЕ 191
Раздел I Общи положения.....191
Раздел II Номериране на железопътните линии 194
Раздел III Влакови и гарови документи 195
Раздел IV Назначаване и отменяне на влакове.....197

Глава втора
ПЛАН ЗА КОМПОЗИРАНЕ НА ВЛАКОВЕТЕ 200
Раздел I Общи положения.....200
Раздел II Включване на вагоните в пътническите влакове 200
Раздел III Подреждане на вагоните в смесените влакове.....201
Раздел IV Подреждане на вагоните в товарните влакове.....202
Раздел V Включване във влаковете на вагони, натоварени с опасни товари.....204

Раздел VI Включване във влаковете на вагони, натоварени с дълги предмети и негабаритни или тежки товари 205
Раздел VII Включване в товарните влакове на вагони с допълнителни въздухопроводи 206
Раздел VIII Включване във влаковете на вагони, натоварени с живи животни 207
Раздел IX Включване във влаковете на вагони за междурелсие 1520 мм 207
Раздел X Включване във влаковете на локомотиви в неработно състояние 207

Глава трета
ОПЕРАТИВНО РЪКОВОДСТВО И УПРАВЛЕНИЕ НА ДВИЖЕНИЕТО НА ВЛАКОВЕТЕ 209
Раздел I Сверяване на часовниците 209
Раздел II Начини и средства за осигуряване на движението на влаковете 210
Раздел III Осигуряване движението на влаковете чрез автоматична блокировка (автоблокировка, АБ) 212
Раздел IV Движение на влаковете в участъци с диспечерска централизация 220
Раздел V Осигуряване движението на влаковете чрез полуавтоматична блокировка 221
Раздел VI Осигуряване движението на влаковете по телефонен способ 226

Глава четвърта
ДВИЖЕНИЕ НА ВЛАКОВЕТЕ ПРИ СПЕЦИАЛНИ УСЛОВИЯ 231
Раздел I Движение на влак с увеличен брой оси (дългосъставен). . .231
Раздел II Движение на влак с вагони напред 233
Раздел III Движение на влак до определено място на междугарието . 234 **Раздел IV** Движение на възстановителен и противопожарен влак или

помощен локомотив 236
Раздел V Движение на влаковете при влошени метеорологични условия 238 **Раздел VI** Движение на влаковете и други возила с разграничение по
време 239
Раздел VII Движение на сваляеми от пътя и лекопреносими возила .. 241
Раздел VIII Откриване на временен пост на междугарие за служба по движението 246
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 248
Раздел X Движение по неправилен път 252
Раздел XI Начин на действие при изпускане на жп возило 255

Глава пета
ОБСЛУЖВАНЕ НА ВЛАКОВЕТЕ 256

Глава шеста
РАБОТА НА ДИСПЕЧЕРИТЕ 261
Раздел I Работа на влаковия диспечер 261
Раздел II Работо на диспечера по връзките с превозвача 266

ДЯЛ ПЕТИ
ОРГАНИЗАЦИЯ НА РАБОТАТА В ГАРИТЕ 268

Глава първа
ОСИГУРЯВАНЕ НА ВЛАКОВЕТЕ СЪС СПИРАЧНА МАСА 268
Раздел I Общи положения 268
Раздел II Подреждане на вагоните със спирачки във влака 270
Раздел III Подготовка на автоматичните спирачки за проба 272

Раздел IV Проби на автоматичните спирачки 274
Раздел V Проба А (пълна проба) 275
Раздел VI Проба В (частична проба)..... 283
Раздел VII Съкратена проба (проба D) 285
Раздел VIII Топла проба 286
Раздел IX Проба на ръчните спирачки и осигуряване на влаковете против самопридвижване..... 288
Раздел X Профилни гари, в които се извършват проби на спирачките 291
Раздел XI Общи разпоредби 292

Глава втора
ИЗПРАЩАНЕ НА ВЛАКОВЕТЕ 294
Раздел I Общи положения 294
Раздел II Изпращане на влак от гара с централизация на стрелките . 300
Раздел III Изпращане на влак от гара без централизация на стрелките и с телефонна връзка със стрелковите постове 300
Раздел IV Изпращане на влак от гара без централизация на стрелките и

без телефонна връзка със стрелковите постове 302
Раздел V Писмени заповеди, давани на влаковия персонал..... 302

Глава трета
ПРИЕМАНЕ НА ВЛАКОВЕТЕ 304
Раздел I Общи положения 304
Раздел II Приемане на влак в гара с централизация на стрелките 312
Раздел III Приемане на влак в гара без централизация на стрелките и с телефонна връзка между дежурния ръководител движение и постовите стрелочници..... 313
Раздел IV Приемане на влак в гара без централизация на стрелките и без телефонна връзка със стрелковите постове 315
Раздел V Осигуряване движението на неспиращи в гарите влакове 316
Раздел VI Осигуряване преминаването на влак през гара, закрита за служба по движението..... 319

ДЯЛ ШЕСТИ
МАНЕВРЕНА РАБОТА 321

Глава първа
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ 321

Глава втора
ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА СЛУЖИТЕЛИТЕ 322
Раздел I Задължения на маневрената (превозната) бригада..... 322
Раздел II Задължения на локомотивната бригада, извършваща маневра 326
Раздел III Задължения на работниците от гърбичната маневра 327

Глава трета
РЪКОВОДСТВО И ПЛАНИРАНЕ НА МАНЕВРЕНАТА РАБОТА 328
Раздел I Общи положения 328
Раздел II График за извършване на маневрената работа..... 329
Раздел III Планиране и ръководство на маневрената работа в посредните гари 329
Раздел IV Райониране на маневрите 331

Глава четвърта
РЕД И НАЧИН ЗА РАЗРЕШАВАНЕ, ИЗВЪРШВАНЕ И ПРЕКРАТЯВАНЕ НА МАНЕВРАТА 332
Раздел I Ред и начин за извършване на маневра и за манипулиране със стрелките..... 332
Раздел II Осигуряване на маневрените състави със спирачна маса . 333
Раздел III Ред за разрешаване на маневрената работа..... 333
Раздел IV Ред и начин за прекратяване на маневрата..... 335
Раздел V Скорости при извършване на маневра 337

Раздел VI Извършване на маневра в гари, съоръжени с централизации с маршрутизирани маневри 338
Раздел VII Извършване на маневра в гари от участък с ДЦ 340

Глава пета
СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ПРИ ИЗВЪРШВАНЕ НА МАНЕВРА 341
Раздел I Прикачване и откачване на вагони и локомотиви 341
Раздел II Придвижване на изолиран локомотив в района на гарата. . 342
Раздел III Извършване на маневра по изтеглителни коловози 343
Раздел IV Маневра по коловози за влаково движение и излизане извън входния светофор 344
Раздел V Ред за извършване на маневра в райони, необслужвани от постови стрелочници 345
Раздел VI Маневра в спирки и в отклонения на междугарието 345
Раздел VII Извършване на ръчна маневра 347
Раздел VIII Подаване на вагони на новостроящи се жп линии и коловози 347
Раздел IX Коловози, по които не се отблъскват вагони 348
Раздел X Работа със спирателни обувки 348
Раздел XI Осигуряване на вагоните против самопридвижване 350
Раздел XII Извършване на маневра с опасни товари и други особени случаи 351

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ.....353
ПРИЛОЖЕНИЯ.....355
Приложение № 1 357
Приложение № 2 359
Приложение № 2 а 359
Приложение № 3 360
СЪДЪРЖАНИЕ.....361