

ТЕХНИЧЕСКО-РАСПОРЯДИТЕЛЬНЫЙ АКТ
железнодорожной станции Печоры-Псковские
Октябрьской железной дороги - филиала ОАО «РЖД»

(для сортировочных, пассажирских, пассажирских технических,
грузовых и участковых железнодорожных станций)

С.А. Дорофеевский
"1" июля 2017 г.

ТЕХНИЧЕСКО-РАСПОРЯДИТЕЛЬНЫЙ АКТ
железнодорожной станции Печоры-Псковские
Октябрьской железной дороги - филиала ОАО «РЖД»

1. Общие сведения

1.1. Характер работы и класс железнодорожной станции

Железнодорожная станция по характеру работы является участковой межгосударственной передаточной и отнесена к 1 классу.

1.2. Прилегающие к железнодорожной станции перегоны, основные средства сигнализации и связи при движении поездов и порядок их использования для организации движения:

1.2.1. Нечетное направление:

Печоры-Псковские - Койдула - однопутный.

Двусторонняя полуавтоматическая блокировка для движения грузовых поездов обоих направлений.

Движение поездов осуществляется на автономной тяге.

1.2.2. Четное направление:

Печоры-Псковские - Ливамяэ - однопутный.

Двусторонняя автоблокировка для движения пассажирских и грузовых поездов обоих направлений.

Станция включена в диспетчерскую централизацию участка Псков - Печоры-Псковские.

Движение поездов осуществляется на автономной тяге.

1.2.3. Внутростанционные соединения:

Нет

1.3. Перечень железнодорожных путей необщего пользования или общего пользования (для железнодорожных станций, расположенных на путях необщего пользования) и места их примыкания:

п/п №	Наименование организации, для обслуживания которой предназначен железнодорожный путь необщего пользования (общего пользования)	Принадлежность железнодорожного пути необщего пользования (общего пользования)	Место примыкания и граница железнодорожного пути необщего пользования (общего пользования)	Наличие предохранительных устройств для предупреждения выхода железнодорожного подвижного состава с железнодорожного пути необщего пользования (общего пользования)
1	2	3	4	5
1	ООО «Евро - Керамика»	владелец железнодорожного пути необщего пользования	На продолжении железнодорожного пути №1АП. маневровый светофор М1.	сбрасывающий остряк №23СО.
2	Хлебоприемный пункт железнодорожный путь необщего пользования не обслуживается	владелец инфраструктуры	стрелкой №8 к железнодорожному пути 13. маневровый светофор М14.	нет

1.4. Примыкание железнодорожных путей, переданных в ведение других подразделений владельца инфраструктуры, владельца железнодорожного пути необщего пользования (производственных цехов, агрегатов), с указанием границ между ними и железнодорожными путями железнодорожной станции:

п/п №	Наименование подразделения	Место примыкания и граница	Наличие предохранительных устройств для предупреждения выхода железнодорожного подвижного состава
1	2	3	4
1	Железнодорожный путь №10 станции Печоры-Псковские, переданный в ведение эксплуатационного вагонного депо Новосокольники (ВЧДЭ-24)	стрелкой №104 к железнодорожному пути 9. предельный столбик стрелки №108 и тупиковый упор.	сбрасывающий башмак №1СБ.
2	Железнодорожный путь №14 станции Печоры-Псковские, переданный в ведение эксплуатационного вагонного депо Новосокольники (ВЧДЭ-24)	стрелкой №104 к железнодорожному пути 9. предельный столбик стрелки №108 и тупикового упора.	сбрасывающий башмак №2СБ.

1.5. Ведомость парков и железнодорожных путей:

Номера железно-дорожных путей	Назначение железнодорожных путей	Стрелки, ограничивающие железнодорожный путь		Полезная длина железнодорожного пути в метрах	Вместимость в условных вагонах	Наличие на железнодорожном пути		
		от	до			электрической изоляции	контактной сети	устройств автоматической локомотивной сигнализации
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Приемо-отправочный пассажирских и грузовых поездов обоих направлений.	11	44	875	59/69/34/42	Есть	нет	есть АЛСН
IAП	Приемо-отправочный пассажирских и грузовых поездов обоих направлений.	5	11	342	21/25	Есть	нет	есть АЛСН
II	Главный. Прием и отправление пассажирских и грузовых поездов обоих направлений.	27	42	1216	84/97/48/60	Есть	нет	есть АЛСН
3	Приемо-отправочный грузовых поездов обоих направлений.	9	38	1038	71/83/51	Есть	нет	есть АЛСН
4	Приемо-отправочный грузовых поездов обоих направлений.	15	36	873	59/69/42	Есть	нет	есть АЛСН
5	Приемо-отправочный грузовых поездов обоих направлений.	17	28	840	57/66/40	Есть	нет	есть АЛСН
6	Приемо-отправочный грузовых поездов обоих направлений.	17	28	839	57/66/40	Есть	нет	есть АЛСН
7	Приемо-отправочный грузовых поездов обоих направлений.	25	50	1100	75/88/54	Есть	нет	есть АЛСН
9	Ходовой.	21	52	777	55/64/39	Есть	нет	нет
8	Приемо-отправочный грузовых поездов обоих направлений.	25	52	1064	73/85/52	Есть	нет	есть АЛСН
11	Погрузочно-выгрузочный	46	упора	163	11/13/8	Нет	нет	нет
11-А	Для отстоя вагонов.	46	18	197	14/16/10	Нет	нет	нет
12	Погрузочно-выгрузочный	11	упора	214	15/17/10	Нет	нет	нет
13	Для отстоя вагонов.	8	упора	368	26/30	Нет	нет	нет
15	Погрузочно-выгрузочный	18	46	195	13/16/9	Нет	нет	нет
16	Погрузочно-выгрузочный	10	упора	71	5/5/3	Нет	нет	нет
17	Вытяжной.	4	упора	344	23/27	Есть	нет	нет
1-А	Ходовой.	44	20	133	9/11	Есть	нет	нет
18	Погрузочно-выгрузочный	102	упора	231	16/19/11	Нет	нет	нет

1. При расчете вместимости главных, приемо-отправочных железнодорожных путей принята длина поездного локомотива 2ТЭ116у - 38 м.

2. Указатели путевого заграждения на железнодорожных путях №10, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18 не освещаются.

3. На железнодорожных путях №10, 14, 18 установлены централизованные сбрасывающие башмаки 1СБ, 2СБ, 3СБ.

Номера железно-дорожных путей	Назначение железнодорожных путей	Стрелки, ограничивающие железнодорожный путь		Полезная длина железнодорожного пути в метрах	Вместимость в условных вагонах	Наличие на железнодорожном пути		
		от	до			электрической изоляции	контактной сети	устройств автоматической локомотивной сигнализации
1	2	3	4	5	6	7	8	9
<p>4. Для отстоя железнодорожного подвижного состава собственников на основании договора с владельцем инфраструктуры выделены станционные железнодорожные пути: №5.</p> <p>5. Путь №13 выделен для стоянки задержанных вагонов воинского транспорта, эшелонов, секции специального подвижного состава (схемы), при наличии в их составе вагонов с ВМ.</p> <p>6. Пути №11, 18 выделенные для исправления коммерческих неисправностей, если их устранение производится с отцепкой вагона от поезда.</p> <p>7. Расчёт вместимости погрузочно-выгрузочных путей № 11, 12, 15, 16, 18, ходовых путей № 9, 1-А, путей для отстоя вагонов №11-А, 13 произведён без учёта локомотива.</p> <p>8. При расчете вместимости главных, приемо-отправочных путей для пассажирских поездов принята длина поездного локомотива ТЭП70, 22м</p> <p>9. В графе №6 для путей № 1, II вместимость указана: в условных грузовых вагонах длиной 14м./в четырехосных короткобазных вагонах цистернах длиной 12,04 м./в пассажирских вагонах длиной 24,54 м./в фитинговых платформах длиной 19,6 м.</p> <p>10. В графе №6 для путей № 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 11-А, 12, 15, 16, 18 вместимость указана: в условных грузовых вагонах длиной 14м./в четырехосных короткобазных вагонах цистернах длиной 12,04 м./в фитинговых платформах длиной 19,6 м.</p> <p>11. В графе №6 для путей 1АП, 1-А, 13, 17, вместимость указана: в условных грузовых вагонах длиной 14м./в четырехосных короткобазных вагонах цистернах длиной 12,04 м.</p> <p>12. При расчете вместимости вытяжного пути принята длина маневрового локомотива ТЭМ-18, 17 м.</p> <p>13. Для формирования поездов повышенной длины используют:</p> <p>13.1. Путь №1 с занятием путей № 1-А и № 1АП , который ограничивается стрелочными переводами от № 20 до № 5, длина в метрах между предельными столбиками - 1590 м, полезная длина - 1503 м, вместимость в условных вагонах составляет 104. На данном участке пути контактная сеть и САУТ - отсутствуют, оборудован устройством АЛСН и электрической изоляцией.</p> <p>13.2. Путь № II с занятием стрелочных переводов № 40, № 42, № 22, который ограничивается стрелочными переводами от № 27 до № 12, длина в метрах между предельными столбиками - 1520 м, полезная длина - 1515 м, вместимость в условных вагонах составляет 105. На данном участке пути контактная сеть и САУТ - отсутствуют, оборудован устройством АЛСН и электрической изоляцией.</p> <p>14. На приемоотправочном пути №1АП выполнение пассажирских операций запрещено.</p>								

1.6. Железнодорожные пути, выделенные для приема, отправления и пропуска поездов с ВМ, негабаритными грузами и для стоянки вагонов с грузами ВМ:

1.6.1. Железнодорожные пути, выделенные для приема, отправления и пропуска поездов с грузами ВМ:

Железнодорожные пути: 1, II, 3, 4, 5, 6, 7, 8 для приема и отправления поездов.

В случае временного оставления на железнодорожной станции состава поезда с "ВМ" без локомотива, (за исключением стоянки под технологическими операциями на железнодорожных станциях: смена локомотива, ожидание расформирования и других технологических операций) он должен быть закреплен и огражден переносными сигналами остановки. Стрелки, ведущие на соответствующий железнодорожный путь, ДСП устанавливает в изолирующее положение. На стрелочные рукоятки ДСП навешивает красные колпачки. Закрепление и ограждение состава, запирающие стрелок на закладки и навесные замки по указанию ДСП производят составитель поездов, а при его отсутствии ДС, ДСЗ, ДСП лично, до отцепки локомотива. Ключи от запертых стрелок хранятся у дежурного по станции.

1.6.2. Железнодорожные пути, предназначенные для стоянки вне поездов вагонов с грузами ВМ и цистерн для перевозки сжиженных газов:

Железнодорожная станция операции с опасными грузами класса 1 (ВМ) и цистернами со сжиженными газами не осуществляет.

Для временной стоянки вагонов с грузами ВМ и цистерн со сжиженными газами, в случае обнаружения в пути следования технических и коммерческих неисправностей, когда дальнейшее следование в поезде данных вагонов невозможно, используется железнодорожный путь 13.

Вагоны должны быть сцеплены, закреплены в соответствии с п.3.9.1 ТРА станции и ограждены переносным щитом красного цвета, установленным составителем поездов, а при его отсутствии ДС, ДСЗ, ДСП лично, на оси пути №13 напротив предельного столбика.

ДСП стрелочный перевод № 8 выводит в охранное положение. Стрелочный перевод №8 составителем поездов, а при его отсутствии ДС, ДСЗ, ДСП лично, запирается на закладку и навесной замок, ключ от которого хранится у ДСП. На стрелочную рукоятку пульта управления ДСП навешивает красный колпачок.

Путь №13 выделен для отставления групп вагонов с ВМ в сопровождении военизированной охраны железной дороги, воинского караула или специалистов грузоотправителя (грузополучателя).

1.6.3. Железнодорожные пути (место), предназначенные для ликвидации аварийных ситуаций:

Железнодорожный путь: 13

В случае маневров по перестановке на железнодорожные пути (место) вагона, у которого возникла аварийная ситуация с опасным грузом и может возникнуть дополнительная угроза для жизни людей и объектов железнодорожной станции, ДСП может принять другое решение в зависимости от обстановки.

1.6.4. Железнодорожные пути, предназначенные для приема, отправления и пропуска поездов с негабаритными грузами

Железнодорожные пути: 1, 1АП, 3, 4, 5, 6, 7, 8 - для грузов всех зон и степеней негабаритности без ограничений;

Железнодорожный путь: II - для грузов 1-5 степеней нижней негабаритности, 1-4 степеней боковой негабаритности, всех степеней верхней негабаритности;

Перед приёмом, отправлением поездов с грузами боковой и нижней негабаритности 4-6 степеней и сверхнегабаритных, находящийся на смежных путях, подвижной состав должен быть отведён от предельных столбиков на расстояние не менее 10 м., в чём ДСП убеждается по докладу составителя поездов, а при его отсутствии ДС, ДСЗ, ДСП лично.

1.7. Стрелочное хозяйство

1.7.1. Централизованные стрелки:

Номера постов	Номера стрелок, входящих в пост	Должность работника железнодорожной станции, который переводит стрелки	Порядок убеждения в свободности стрелки от железнодорожного подвижного состава	
			при нормальном действии устройств СЦБ	при неисправности устройств СЦБ
1	2	3	4	5
Пост БМРЦ	1/3, 5/7, 9, 11, 15, 17, 19, 21, 23СО, 25, 27, 2, 4, 8, 10, 12/14, 16, 18, 20/22, 26, 28, 36, 38/40, 42/44, 46, 48, 50, 52, 102/3СБ, 104/1СБ, 108/2СБ	ДСП	по контрольным приборам	по докладу составителя поездов, а при его отсутствии ДС, ДСЗ или свободного от дежурства ДСП
<p>Стрелки №11, №16, №23СО, 104/1СБ, 108/2СБ, 102/3СБ оборудованы автовозвратом.</p> <p>Все стрелочные переводы оборудованы пневмообдувкой.</p> <p>Сбрасывающий остряк №23СО имеет нормальное положение на сброс.</p> <p>Сбрасывающие башмаки №1СБ, №2СБ, №3СБ имеют нормальное положение на сброс.</p>				

1.7.2. Централизованные стрелки, которые можно передавать на местное управление:

Номера постов (колонок)	Номера стрелок, управляемых с постов (колонок)	Должность работника железнодорожной станции, который переводит стрелки	Порядок убеждения в свободности стрелок от железнодорожного подвижного состава	
			при нормальном действии устройств СЦБ	при неисправности устройств СЦБ
1	2	3	4	5
Нет				

1.7.3. Децентрализованные стрелки:

Номера районов	Номера постов	Номера стрелок, входящих в пост	Нормальное положение стрелок	Система запертия стрелок	Работник железнодорожной станции (должность), у которого хранятся ключи от запертых стрелок	Освещение стрелок
1	2	3	4	5	6	7
Нет						

1.7.4. Децентрализованные стрелки, не обслуживаемые дежурным стрелочного поста:

Номера районов	Номера стрелок, входящих в районы	Нормальное положение стрелок	Система запираения стрелок	Должность работника железнодорожной станции, который переводит стрелки	Должность работника железнодорожной станции, который осуществляет техническое обслуживание и очистку стрелок	Работник железнодорожной станции (должность), у которого хранятся ключи от запертых стрелок	Освещение стрелок
1	2	3	4	5	6	7	8
Нет							

1.8. Районы работы операторов постов централизации, сигналистов и дежурных стрелочных постов.

Районы работы и должности работников	Должность работника, у которого в подчинении находятся операторы постов централизации, сигналисты и дежурные стрелочных постов	Основные обязанности, возложенные на работников
1	2	3
Нет		

1.9. Места хранения инвентаря, применяемого при нарушении нормальной работы устройств СЦБ.

Наименование инвентаря 1	Место хранения 2	Количество 3
Курбель	помещение ДСП	2 (1, 2)
Красные колпачки на стрелочные кнопки	помещение ДСП	10
Красные колпачки на кнопки светофоров	помещение ДСП	4
Навесной замок	помещение ДСП	21
Табличка "Дрезина"	помещение ДСП	2

1.10. Сортировочные горки, вытяжные железнодорожные пути и их оборудование:

Наименование сортировочного устройства	Направления, на которые работают сортировочные устройства	Число железнодорожных путей			Оборудование сортировочного устройства
		надвига	спускных	сортировочных	
1	2	3	4	5	6
Нет					

1.11. Башмаконакладыватели и башмакосбрасыватели:

Железнодорожные пути и парки	Месторасположение (в какой стороне установлены устройства)	Количество и сторонность	
		башмаконакладывателей	башмакосбрасывателей
1	2	3	4
Нет			

1.12. Специальные стационарные устройства для закрепления вагонов:

Парки и железнодорожные пути	Месторасположение стационарных устройств	Количество, тип
1	2	3
Нет		

1.13. Пассажирские и грузовые устройства:

Номера железнодорожных путей	Наименование устройств	Длина (в метрах или вагонах)
1	2	3
1	Низкая пассажирская платформа	548,1 метра
1-II	Низкая пассажирская платформа	407,7 метра
11	Высокая грузовая платформа	149 метров
16	Высокая грузовая платформа торцевая	1 вагон
через пути 1-9, 12	смотровая эстакада №1	52 метра
через пути 1-9	смотровая эстакада №2	47 метров
через пути 1-А, II - 9	смотровая эстакада №3	47 метров
15	Тензометрические вагонные весы ВТВ-Д	50 метров
18	Высокая грузовая платформа	30 метров
15	Высокая грузовая платформа	48,1 метра

1.14. Устройства для экипировки поездных локомотивов, опробования автотормозов, водопоя живности и др.:

Наименование устройств	Место расположения	Для поездов каких направлений следования предназначены
1	2	3
Нет		

1.15. Освещение станционных железнодорожных путей:

Место установки осветительных точек	Количество				Места включения освещения
	мачт		гирлянд, светильников	других точек освещения	
	прожекторов на них	ксеноновых ламп			
1	2	3	4	5	6
Жесткие поперечины	-	-	СУС-2-70-6500 - 189 шт.; ТИС-П-40Л-3000 - 63 шт.; СУС-ЛК-190 - 26 шт.; СУС-ЛК-240 - 47 шт.; ТИС-Р-2-А-М - 203 шт., ТИС-Р-3-А-М - 50 шт.; ТИС-Р-3-Б-М - 431 шт.; ТИС-У-40Л-3000 - 1 шт.	-	В помещении ДСП
Четная горловина станции	-	-	-	2	В помещении ДСП

1.16. Связь распорядительных пунктов по приему и отправлению поездов и производству маневров:

Перечень командных пунктов	Виды связи			
	прямая телефонная	радио	парковая	другие виды связи и средства доставки документов
1	2	3	4	5
Пост ЭЦ	<p><u>Поездная диспетчерская</u> с ДНЦ узлового Псковского, Печоры-Тарту;</p> <p><u>Поездная межстанционная</u> с ДСП станций Ливамяэ, Койдула;</p>	<p><u>Поездная</u> с машинистами поездных локомотивов, ССПС;</p> <p><u>Станционная радиосвязь</u> с машинистами маневровых локомотивов, составителями поездов и сигналистами;</p>	<p><u>Двусторонняя</u> с работниками, участвующими в технологическом процессе работы станции;</p>	<p>- ЛВС с СПД РВЦ-3 Псков и станцией Тарту через ЛВС с СПД ВЧД Эстонии</p> <p>- Связь АТС со всеми железнодорожными абонентами</p> <p>- Терминал АСОУП, АРМ ГИД, АСУ ПС</p> <p>- АРМ "Телеграф"</p>

1.17. Восстановительные и пожарные поезда, аварийно-спасательные команды, ремонтно-восстановительные бригады регионального центра связи, контактной сети, медицинские и ветеринарные пункты, полиция:

Наименование	Станция приписки железнодорожного подвижного состава или местонахождение	Порядок вызова
1	2	3
Восстановительный поезд	Псков-Пассажирский	Через поездного диспетчера, по телефону 10-28-308
Пожарный поезд	Псков-Пассажирский	Через поездного диспетчера, по телефону 10-28-308
Медицинский пункт	г. Печоры ул. Набережная 22	Через дежурного работника по телефону +78114822203
Ветеринарный пункт	Себеж	По телефону 20-216
Полиция	Псков-Пассажирский	По телефону 32-502
Аварийно-полевая команда	Печоры-Псковские	Через ДС, ДСЗ по телефонам 34-210, 34-281
Бригада энергоснабжения	Псков-Пассажирский	Через диспетчера ЭЧ-6 по телефону 32-553
Ремонтно-восстановительная бригада (регионального центра связи)	Псков-Пассажирский	Через диспетчера РЦС-2 по телефону 32-530
Аварийно-спасательная команда ЭКОСПАС	г. Псков ул. Индустриальная 9/1 офис 19	Через дежурного спасателя по телефону +79211188568

2. Прием и отправление поездов.

2.1. Районы управления и обязанности каждого ДСП станции, дежурного по парку и операторов при них:

В смене один ДСП.

2.2. Переезды на железнодорожной станции и прилегающих перегонах и порядок действий при неисправности переездной сигнализации:

Наименование переездов	Тип переездной сигнализации	Порядок действий ДСП при неисправности переездной сигнализации
1	2	3
<p>Переезд 43 км (ПК429+68) перегона Печоры-Псковские - Ливамяэ регулируемый не обслуживаемый дежурным работником</p>	<p>Автоматическая светофорная сигнализация</p>	<p>Обнаружив по показаниям контрольных приборов неисправность переездной сигнализации, ДСП Печоры-Псковские:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) немедленно передает сообщение машинистам поездов, следующих в направлении железнодорожного переезда, о неисправности переездной сигнализации и необходимости проследования его головой поезда с особой бдительностью и скоростью не более 20 км/час; б) последующим поездам выдает соответствующие предупреждения установленным порядком; в) сообщает ДСП станции Ливамяэ.

2.3. Порядок прекращения маневров перед приемом или отправлением поезда:

Указание о прекращении маневров на стрелках и железнодорожных путях, не изолированных от маршрута предстоящего приема или отправления поезда, ДСП передает составителю поездов и машинисту локомотива (ССПС) по каналу станционной радиосвязи, двусторонней парковой связи.

Перед открытием светофора или выдачей другого разрешения на прием или отправление поезда, ДСП убеждается в фактическом прекращении маневров по докладам соответствующих работников по форме, установленной приложением к ТРА станции "Регламентом переговоров по радиосвязи при маневровой работе":

- составителя поездов - по каналу станционной радиосвязи, двусторонней парковой связи;
- машиниста локомотива (ССПС) - по каналу станционной радиосвязи.

При невозможности передачи указания, получения доклада о прекращении маневров по каналу станционной радиосвязи, двусторонней парковой связи, ДСП передает указание о прекращении маневров и убеждается в фактической остановке маневрового состава (локомотива, ССПС) лично.

2.4. Порядок проверки свободности железнодорожных путей:

2.4.1. Устройства электрической изоляции железнодорожных путей:

По показаниям контрольных приборов аппарата управления.

2.4.2. Порядок действий при нарушении нормальной работы устройств электрической изоляции железнодорожных путей или их отсутствии:

Проверка свободности пути приема и участков маршрута приема или отправления поезда осуществляется путем выхода составителя поездов, а при его отсутствии ДС, ДСЗ, свободного от дежурства ДСП или лично ДСП на место, откуда обеспечивается хорошая видимость всего проверяемого пути (участка маршрута). В темное время суток и при плохой видимости днем - путем прохода составителя поездов, а при его отсутствии ДС, ДСЗ, свободного от дежурства ДСП или лично ДСП вдоль всего проверяемого пути по междупутью (обочине). При нарушении контроля положения двух и более приемо-отправочных путей ДСП ведет график занятости этих путей.

2.5. Порядок контроля правильности приготовления маршрута приема, отправления поездов:

2.5.1. Нормальное действие устройств СЦБ:

По показаниям контрольных приборов аппарата управления.

2.5.2. Нарушение нормального действия устройств СЦБ:

1. При ложной занятости, ложной свободности или выключении без сохранения пользования сигналами путевых, бесстрелочных и стрелочных участков ДСП убеждается в их фактической свободности порядком, указанным в п. 2.4.2 ТРА. При необходимости стрелки переводятся под вспомогательную кнопку только после получения регистрируемого приказа ДНЦ, полученному после доклада ему о свободности участка и стрелки, после проверки ее порядком, согласно п.1.7.1 ТРА. В правильности положения и замыкания стрелок по маршруту ДСП убеждается по контрольным приборам. Прием и отправление поездов при запрещающих показаниях светофоров.
2. При отсутствии контроля положения стрелки операции согласно п. 8 приложения № 13 ИДП: проверка исправности стрелки, проверка положения стрелки, запирающие на закладку и навесной замок, выключение блок-контакта в электроприводе выполняют по указанию ДСП работники, указанные в п.1.7.1 графа 5 ТРА. По докладу указанных работников ДСП убеждается в правильности положения и запирающей стрелки. При неисправности закладки на стрелке, закрепление производится типовой скобой работником дистанции пути. Прием и отправление поездов при запрещающих показаниях светофоров.
3. При невозможности перевода стрелки с пульта перевод ее курбелем производят работники, указанные в п.1.7.1 графа 5 ТРА. По докладу указанных работников ДСП убеждается в правильности положения и запирающей стрелки. При наличии контроля положения стрелки после перевода прием и отправление поездов производятся по разрешающим показаниям соответствующих светофоров, а при отсутствии контроля - порядком, указанным в пункте 2.5.2.2 ТРА.
4. При выключении стрелки с сохранением пользования сигналами операции по обслуживанию стрелки по указанию ДСП выполняют работники, указанные в пункте 1.7.1 (графа 5) ТРА. На станции должен присутствовать ответственный руководитель за обеспечение безопасности движения - начальник станции или его заместитель. ДСП убеждается в правильности положения, закреплении и запирающей выключенной стрелки по докладу работников, указанных в пункте 1.7.1 (графа 5) ТРА, подтверждаемому ответственным руководителем. Прием или отправление первого поезда производится при запрещающих показаниях светофоров, последующих поездов - по разрешающим показаниям светофоров.
5. При выключении стрелки без сохранения пользования сигналами операции по ее обслуживанию выполняют работники, указанные в п.1.7.1 графа 5 ТРА., по докладу которых ДСП убеждается в правильности положения и запирающей стрелки в маршруте. Прием и отправление поездов при запрещающих показаниях светофоров.
6. При неисправности входных, маршрутных и выходных светофоров прием и отправление поездов осуществляется при запрещающих показаниях соответствующих светофоров. ДСП в правильности положения стрелок в маршруте убеждается по контрольным приборам. Стрелки запираются порядком, указанным в п. 12 приложения № 13 ИДП;

ПРИ ПОЛУАВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКЕ:

При невозможности открытия выходного светофора из-за неисправности первого участка удаления ДСП, в правильности приготовления маршрута убеждается порядком изложенным выше, совместно с ДСП соседней станции убеждается в свободности перегона от подвижного состава, и по регистрируемому приказу ДНЦ переходит на телефонную связь.

ПРИ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКЕ:

При невозможности открытия выходного светофора из-за неисправности первого блок-участка удаления ДСП в правильности приготовления маршрута убеждается порядком изложенным выше в зависимости от характера нарушений нормального действия устройств СЦБ. В этих случаях ДСП обязан надеть красные колпачки на все рукоятки стрелок, входящих в маршрут и охранные и нажать кнопку "замыкание стрелок".

7. Во всех случаях ключи от стрелок, запертых на навесные замки, хранятся у дежурного по станции.

8. Для оказания помощи и контроля за действиями ДСП при работе в условиях нарушения нормальной работы устройств СЦБ на станцию вызываются в обязательном порядке по телефону начальник станции или его заместитель,

в случае необходимости свободный от дежурства ДСП. Место проживания, домашние и мобильные телефоны ДС, ДСЗ, ДСП оформлены памятками и вывешены на рабочем месте ДСП.

9. При приготовлении маршрута приёма-отправления и маневровых передвижениях, в состав которых входят негабаритные участки: 18 секция по отношению к 10/16 СП; 20 секция по отношению к 10/16 СП; 48 секция по отношению к 4 СП; 28 секция по отношению к 26/38 СП; 108 секция по отношению к 102/104 СП, работник, указанный в п. 1.7.1 графа 5 ТРА, обязан дополнительно убедиться в свободности этих участков.

10. ДСП запрещается принимать и отправлять поезда, по маршруту движения которых, имеется ложная занятость или свободность участков пути, потеря контроля стрелочного перевода, невозможность открытия светофора, до доклада ответственного работника станции о проверке готовности маршрута приема или отправления, с указанием способа запираания стрелок в маршруте, с обязательным оформлением записи в журнале ДУ-46. При отсутствии ответственного работника готовность проверяет дежурный по станции лично.

11. При полном и длительном выходе из строя устройств СЦБ, в случаях неисправности централизованных стрелок (отсутствие контроля положения, невозможность перевода стрелок с пульта управления) и изолированных участков (ложная занятость или свободность), входящих в маршруты следования поездов, ложной занятости стрелочных изолированных участков, вызывающей необходимость пользования кнопкой вспомогательного перевода стрелок при приготовлении поездных маршрутов, а также при повторном отказе от нормальной работы устройств СЦБ на том же участке (стрелке) ДСП докладывает начальнику (заместителю начальника) станции, который принимает меры по организации поездной и маневровой работы: вызывает свободных от дежурства работников, распределяет между ними обязанности и зоны обслуживания и др. При отсутствии руководителей станции (до их прибытия, при невозможности вызова), указанные меры осуществляет лично ДСП. Порядок организации поездной и маневровой работы при полном и длительном выходе из строя устройств СЦБ изложен в "Местной инструкции по организации движения поездов и маневровой работе на станции Печоры-Псковские в условиях длительного выхода из строя устройств СЦБ".

12. При неисправности пульт-табло (отсутствие светового контроля) ДСП предупреждает об этом машиниста принимаемого (отправляемого) поезда, который в этом случае должен следовать с особой бдительностью. ДСП убеждается:

- в правильности приготовления маршрута - по докладу работников, указанных в пункте 1.7.1. (графа 5) ТРА;
- в фактическом открытии светофора (наличию соответствующих сигнальных показаний) - по докладу работников, указанных в пункте 1.7.1. (графа 5) ТРА или машиниста принимаемого (отправляемого) поезда (при производстве маневровой работы - так же составителя поездов, машиниста (водителя) локомотива (ССПС)).

2.6. Время, необходимое для приготовления маршрута приема (отправления) поездов при нарушении нормального действия устройств СЦБ:

Для приема поездов:

С железнодорожной станции Койдула на (в) 1; 1АП; II; 3; железнодорожный путь (парк) 75 мин.
4; 5; 6; 7; 8

С железнодорожной станции Ливамяэ на (в) 1; 1АП; II; 3; железнодорожный путь (парк) 89 мин.
4; 5; 6; 7; 8

Для отправления поездов:

На железнодорожную станцию Койдула с(из) 1; 1АП; II; 3; железнодорожного пути (парка) 75 мин.
4; 5; 6; 7; 8

На железнодорожную станцию Ливамяэ с(из) 1; 1АП; II; 3; железнодорожного пути (парка) 89 мин.
4; 5; 6; 7; 8

2.7. Нецентрализованные стрелки, положение и исправность которых разрешается проверять не для каждого поезда:

Номера постов	Номера стрелок	Периодичность проверки
1	2	3
Нет		

2.8. Порядок пропуска поездов и маневровых составов по железнодорожным путям, расположенным между пассажирским зданием и стоящим на железнодорожной станции пассажирским поездом при отсутствии переходного моста или тоннеля:

Прием пассажирских поездов производится, как правило, на 1 путь станции.

При приеме пассажирского поезда на II главный путь запрещается принимать, отправлять грузовые поезда и производить маневры на 1 пути, расположенном между станционным зданием и стоящим на станции пассажирским поездом, так же ДСП обязан:

1. Заблаговременно предупредить по радиосвязи локомотивные бригады о следовании по станции с особой бдительностью.
2. По двусторонней парковой связи заблаговременно не менее трех раз оповестить пассажиров о пропуске поезда, маневрового состава или локомотива.
3. В случае неисправности радиосвязи или двусторонней парковой связи пропуск такого поезда, маневрового состава или локомотива запрещается.

В исключительных случаях при стоянке грузового поезда на 1 пути, между пассажирским зданием и пассажирским поездом, грузовой поезд должен быть расцеплен и для пассажиров сделан проход не менее 10 метров между вагонами.

2.9. Порядок встречи прибывающих на железнодорожную станцию поездов.

2.9.1. Встреча прибывающих поездов ДСП станции (ДСП поста, дежурным по парку):

Нет

2.9.2. Встреча прибывающих поездов дежурными стрелочных постов, сигналистами, операторами постов централизации:

Парки (железнодорожные пути) приема поездов и направление их следования	Районы и посты, участвующие в приготовлении маршрута			Должность работника железнодорожной станции и место встречи поезда
	централизованные посты	стрелочные районы	стрелочные посты	
1	2	3	4	5
Нет				

2.10. Порядок контроля ДСП станции в прибытии поезда в полном составе:

Парки (железнодорожные пути) приема поездов и направление их следования	Способ проверки прибытия поезда в полном составе
1	2
Со станции Ливамяэ 1, 1АП, II, 3, 4, 5, 6, 7, 8	По показаниям контрольных приборов аппарата управления.
Со станции Койдула 1, 1АП, II, 3, 4, 5, 6, 7, 8	По докладу составителя поездов , а при его отсутствии ДСП лично.
<p>В случае сохранения индикации занятости перегона после прибытия поезда на железнодорожную станцию, при отсутствии других попутных поездов на данном перегоне и закрытых выходных светофорах на соседней железнодорожной станции ДСП Печоры-Псковские обязан убедиться в прибытии (проследовании) поезда в полном составе по наличию поездного сигнала на последнем вагоне. Проверку по указанию ДСП Печоры-Псковские производят составитель поездов, при его отсутствии ДСП лично.</p> <p>Таким же способом ДСП должен убедиться в прибытии (проследовании) поезда в полном составе в случае закрытия действия а/б по соответствующему железнодорожному пути и переходе на телефонные средства связи, а также при получении от машиниста прибывающего поезда сообщения об имевшей место остановке на перегоне из-за самоторможения или падения давления в тормозной магистрали.</p> <p>В случае отсутствия поездного сигнала на хвостовом вагоне прибытие (проследование) поезда в полном составе устанавливается сличением номера хвостового вагона с натурным листом по радиосвязи с машинистом поезда или после остановки поезда на данной (или следующей по ходу) железнодорожной станции.</p>	

2.11. Порядок приема на железнодорожную станцию поездов при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора и по неправильному железнодорожному пути (при отсутствии на этом железнодорожном пути входного светофора):

2.11.1. Разрешения на проезд запрещающего сигнала:

Перечень входных и маршрутных (по приему) светофоров	Разрешение на проезд светофора с запрещающим показанием
1	2
Входной светофор «ЧВ» со стороны станции Койдула.	Пригласительный сигнал; Регистрируемый приказ ДСП , переданный машинисту по радиосвязи;
Входной светофор «Н» со стороны станции Ливамяэ.	Пригласительный сигнал; Регистрируемый приказ ДСП , переданный машинисту по радиосвязи;
Маршрутный светофор НМ1А со стороны станции Ливамяэ	Пригласительный сигнал; Регистрируемый приказ ДСП , переданный машинисту по радиосвязи;
Маршрутный светофор ЧМ1 на станцию Ливамяэ	Пригласительный сигнал; Регистрируемый приказ ДСП , переданный машинисту по радиосвязи;

2.11.2. Порядок приема поездов по письменному разрешению дежурного по железнодорожной станции:

Перечень входных и маршрутных (по приему) светофоров	Место вручения машинисту письменного разрешения	Работник железнодорожной станции (должность), который вручает машинисту письменное разрешение
1	2	3
Входной светофор "ЧВ" со стороны станции Койдула	У входного светофора «ЧВ»	Составитель поездов, а в случае его отсутствия ДСП лично.
Входной светофор "Н" со стороны станции Ливамяэ	У входного светофора «Н»	Составитель поездов, а в случае его отсутствия ДСП лично.
Маршрутный светофор "НМ1А" со стороны станции Ливамяэ	У маршрутного светофора «НМ1А»	Составитель поездов, а в случае его отсутствия ДСП лично.
Маршрутный светофор "ЧМ1"	У маршрутного светофора «ЧМ1»	Составитель поездов, а в случае его отсутствия ДСП лично.

2.12. Дополнительные меры по обеспечению безопасности стоянки пассажирских, людских, грузопассажирских и почтово-багажных поездов:

1. При занятости путей пассажирскими поездами, имеющими остановку на станции, не предусмотренную расписанием, или остановку продолжительностью сверх установленной расписанием, переводить стрелки в положение, исключающее возможность попадания подвижного состава на путь стоянки поезда.
2. О задержке на станции поезда, стоянка которого по расписанию не предусмотрена, ДСП информирует машиниста поезда и только после убеждения в восприятии машинистом информации открывает входной светофор.
3. В случае неполучения ответа от машиниста поезда о восприятии им информации об остановке на станции, ДСП обязан немедленно сообщить об этом дежурному по соседней станции отправления и поезвному диспетчеру для передачи машинисту соответствующей информации и не открывать входной светофор.

2.13. Порядок приема поездов на железнодорожную станцию с перегона, имеющего затяжной спуск (подъем):

Затяжной спуск (подъем) со стороны железнодорожной станции	Порядок приема поездов на железнодорожную станцию с перегона имеющего затяжной спуск
1	2
Нет	

2.14. Порядок приема подталкивающих локомотивов, а также одиночных локомотивов, следующих в депо или под составы поездов:

Прием одиночных локомотивов, следующих под составы поездов на определенные участки станционных путей производится при запрещающем показании входных светофоров по регистрируемому приказу ДСП, передаваемому машинисту по радиосвязи.

Маршрут следования локомотивов четного направления:

- Со станции Койдула локомотив следует при запрещающем показании входного светофора ЧВ до маневрового светофора М2 и далее маневровым порядком на свободный участок путей 1-8;

Маршрут следования локомотивов нечетного направления:

- Со станции Ливамяэ локомотив следует при запрещающем показании входного светофора Н до маневрового светофора М3 и далее маневровым порядком на свободный участок путей 1-8.

В случае, когда маршрут не может быть замкнут по средствам маневровых светофоров, ДСП обязан установить стрелочные рукоятки по маршруту следования, надеть красные колпачки на все стрелочные рукоятки стрелок, входящих в маршрут и нажать кнопку "Замыкание стрелок".

2.15. Контроль за проследованием поездов, не имеющих остановки:

Нет

2.16. Порядок контроля приема и отправления поездов дежурными стрелочных постов, сигналистами, ОПЦ:

Парки (железнодорожные пути) отправления поездов и направление их следования	Районы и посты, участвующие в приготовлении маршрута			Должность работника железнодорожной станции, который встречает поезда и место встречи
	централизованные посты	стрелочные районы	стрелочные посты	
1	2	3	4	5
Нет				

2.17. Порядок отправления с железнодорожной станции поездов при запрещающем показании выходных светофоров и с железнодорожных путей, где нет выходных светофоров:

Железнодорожные пути (парки) отправления поездов и направление их следования	Разрешение машинисту на занятие перегона	Должность работника железнодорожной станции, который вручает машинисту разрешение на занятие перегона	Указание машинисту о возможности отправления поезда при запрещающем показании выходного светофора
1	2	3	4
Железнодорожный путь №№ 1; 1 АП; II; 3; 4; 5; 6; 7; 8 Светофоры ЧМ-1, Ч1А, ЧП, ЧЗ, Ч4, Ч5, Ч6, Ч7, Ч8 По главному железнодорожному пути на железнодорожную станцию Ливамяэ	Регистрируемый приказ ДСП, переданный машинисту по радиосвязи. Письменное разрешение на бланке зеленого цвета с заполнением п.1. формы ДУ-54.	Составитель поездов по указанию ДСП, либо лично ДСП	Указание ДСП по радиосвязи. Сигнал отправления, подаваемый лично ДСП
Железнодорожный путь №№ 1; II; 3; 4; 5; 6; 7; 8 Светофоры Н1, НII, НЗ, Н4, Н5, Н6, Н7, Н8 По главному железнодорожному пути на железнодорожную станцию Койдула	Регистрируемый приказ ДСП, переданный машинисту по радиосвязи. Письменное разрешение на бланке зеленого цвета с заполнением п.1. формы ДУ-52.	Составитель поездов по указанию ДСП, либо лично ДСП	Указание ДСП по радиосвязи. Сигнал отправления, подаваемый лично ДСП

2.18. Порядок выдачи предупреждений об особых условиях следования отдельных поездов:

При проверке достоверности натурального листа, во всех случаях перед отправлением поезда, оператор СТЦ проверяет наличие подвижного состава или груза, требующих соблюдения особых условий или ограничения скорости следования. Оператор СТЦ при выявлении такого подвижного состава извещает ДСП, который в свою очередь сообщает ДНЦ. ДСП на основании акта имеющегося при документе обязан вписать вручную в предупреждение об особых условиях пропуска поезда в бланк ф. ДУ-61, распечатанный из программы АСУ ВОП, заверить своей подписью и вручить его машинисту поезда или его помощнику под роспись.

ДСП при сдаче дежурства обязан предупредить заступающего на дежурство ДСП о наличии такого предупреждения на соответствующий поезд.

Предупреждения, устанавливаемые для отдельных поездов при необходимости соблюдения особых условий их пропуска (наличие в поезде груза или подвижного состава, который не может следовать с установленной скоростью, при назначении не предусмотренных расписанием остановок и т.п.) и при смене локомотивных бригад, передаются непосредственно от одного машиниста другому вместе с передаваемыми на поезд документами. О получении такого предупреждения машинист, который должен отправиться с поездом, извещает по поездной радиосвязи дежурного по железнодорожной станции, который делает отметку в журнале движения поездов и с извещением ДНЦ.

Предупреждения на поезда, в которых имеется подвижной состав или груз, вызывающий необходимость соблюдения особых условий следования выдаются:

1. На путевые машины:

- следующие в хозяйственных поездах - по заявке руководителя работ или ответственного работника, сопровождающего хозяйственный поезд;

- следующие в грузовых поездах или отдельным локомотивом внутри дороги или следующие на выход с дороги - в соответствии с актом комиссии, проверяющей готовность путевой машины к следованию, в акте указана скорость следования по участкам;

- следующие транзитом в грузовых поездах или отдельным локомотивом - в соответствии с актом, приложенным к перевозочным документам, и Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ.

2. На вагоны с негабаритными, тяжеловесными грузами - на ограничение скорости по кривым участкам пути, мостам, скальным выемкам, другим негабаритным местам - в соответствии с приказами начальника дороги, телеграфным разрешением о порядке пропуска негабаритных грузов и дополнительной заявкой начальника дистанции пути.

3. На спецформирования - в соответствии с актами, в которых указывается скорость следования по участку.

4. При пересылке снегоочистителей, снегоуборочных машин, секций полувагонов в ремонт - в соответствии с актом; при пересылке в грузовых поездах - в соответствии с Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ в зависимости от типа машин.

5. При постановке хопперов-дозаторов в поезд дежурный по станции лично или через оператора СТЦ должен убедиться, что в перевозочных документах имеется отметка о допускаемых скоростях движения, все разгрузочно-дозировочные устройства проверены, осмотрены и приведены в полное транспортное положение. При отсутствии такой отметки в перевозочных документах дежурный по железнодорожной станции обязан потребовать от механика вертушки сделать соответствующую запись в перевозочных документах. При отсутствии указанных отметок в перевозочных документах хоппер-дозаторы в поезд ставить запрещается. При техническом осмотре состава поезда, предъявленного к отправлению, осмотрщик вагонов уведомляет дежурного по станции о типе вертушки для выдачи при необходимости предупреждения на ограничение скорости. В натурном листе поезда (форма ДУ-1 в графе "Примечание") указывается требования ограничения скорости: "скр. км/ч."

6. А также при наличии имеющейся информации об ограничении скорости в графе "Примечание" натурального листа поезда; записи машиниста специального подвижного состава в журнале диспетчерских распоряжений ф. ДУ-58 (транспортное положение); распоряжения дежурного по железнодорожной станции на основании телеграммы, разрешения дороги о порядке пропуска негабаритного (тяжеловесного) груза.

2.19. Дополнительные указания по приему и отправлению поездов:

1. Предъявление поездов и вагонов к техническому обслуживанию оператору ПТО производит ДСП. Книгу ф. ВУ-14 ведет ДСП. Об окончании технического обслуживания оператор ПТО докладывает ДСП.

2. К коммерческому осмотру составы поездов и вагоны предъявляет приемосдатчику груза и багажа (приемщику поездов) ДСП. Приемосдатчик груза и багажа (приемщик поездов) и ведет книгу ГУ-98.

Ограждение путей, на которых производится техническое обслуживание, коммерческий осмотр составов и отдельных групп грузовых вагонов, работа Государственной комиссии, осуществляется оператором ПТО. Снятие ограждения производится, оператором ПТО, по указанию ДСП, после доклада осмотрщика вагонов, приемосдатчика груза и багажа (приемщика поездов), старшего наряда об окончании работы Госкомиссии. Ограждение производится с пульта управления, при этом ДСП и оператор ПТО руководствуются требованиями "Инструкции по ограждению подвижного состава на межгосударственной передаточной станции Печоры-Псковские", в которой прописан порядок централизованного ограждения поездов, порядок ограждения составов переносными сигналами и регламент

служебных переговоров при ограждении на станции Печоры-Псковские.

3. Книжки для записи предупреждений ведут ДСП, на направления Печоры-Псковские - Койдула, Печоры-Псковские – Великие Луки (Псков, Дно) в электронном виде с использованием автоматизированной системы выдачи и отмены предупреждений АСУВОП-2, они же выдают предупреждения на поезда.

Бланки предупреждений запрашивает и распечатывает ДСП из системы АСУВОП-2, он же их подписывает.

Предупреждения машинистам под роспись вручает ДСП лично. На грузовые поезда одновременно с перевозочными документами, на одиночные локомотивы, ССПС под роспись за 5 минут до отправления поезда..

Порядок выдачи предупреждений об особых условиях следования отдельных поездов изложен в п. 2.18 ТРА.

Порядок ведения книги формы ДУ-60 и порядок выдачи бланков предупреждений формы ДУ-61, прописан в "Местной инструкции о порядке выдачи предупреждений

на станции Печоры-Псковские с использованием автоматизированной системы выдачи и отмены предупреждений (АСУВОП- 2)".

При наличии записи руководителя работ в журнале формы ДУ-46, ДСП обязан ознакомиться с содержанием записи руководителя работ и выдать локомотивным бригадам предупреждения о недопустимости заезда на те или иные железнодорожные пути, об уменьшении скорости или особой бдительности при следовании по железнодорожным путям, где производятся работы по радиосвязи или бланк формы ДУ-61.

4. О предстоящем прибытии и отправлении поездов дежурный по железнодорожной станции объявляет работникам, участвующим в обработке поездов и находящимся на путях станции по двусторонней парковой связи.

5. Порядок проверки поездов (в т.ч. пассажирских, грузовых и хозяйственных) и ответственность соответствующих работников железнодорожной станции перед отправлением поездов согласно пункту 82 приложения № 6 ПТЭ и приказу начальника Октябрьской железной дороги «О дополнительных указаниях к отдельным пунктам ПТЭ», ДСП осуществляет по докладам следующих работников, ответственных за:

а) готовность поезда в техническом отношении и наличие поездного сигнала на последнем вагоне, техническое состояние автосцепных устройств, соединение тормозных рукавов в составе сформированного поезда и правильное сцепление вагонов в составе поезда - по докладу по двусторонней парковой связи осмотрщика вагонов станции Печоры-Псковские;

б) готовность поезда в коммерческом отношении, правильности размещения и прочности крепления грузов на открытом подвижном составе, наличие и исправность запорно-пломбировочных устройств и пломб на вагонах - по докладу по двусторонней парковой связи приемосдатчика груза и багажа (приемщика поездов);

в) выдачу предупреждений - ДСП лично;

г) в наличии перевозочных документов ДСП убеждается по докладу машиниста по радиосвязи;

д) за правильность сцепления вагонов мотор-вагонных и дизель-поездов - докладу локомотивной бригады по радиосвязи.

Разрешение на отправление поезда на Эстонскую железную дорогу получает от старшего смены пограничного наряда.

Ответственность за правильность формирования поезда в соответствии с требованиями ПТЭ, планом формирования и графиком движения возлагается на дежурного по железнодорожной станции, составителя поездов, оператора станционного технологического центра обработки информации и перевозочных документов.

Ответственность за формирование хозяйственного поезда, обеспечение безопасности движения, устранение технических и коммерческих неисправностей возлагается на машиниста (водителя) специального подвижного состава (СПС)- в случае отправления поезда, состоящего из одной единицы СПС или на руководителя работ (сопровождающего)- в случае отправления поезда, состоящего из нескольких единиц.

Перед отправлением хозяйственного поезда до места проведения путевых работ или до мест временной дислокации, каждая единица СПС должна быть приведена обслуживающей бригадой в транспортное положение в соответствии с требованиями нормативных документов.

Коммерческий и технический осмотр хозяйственного поезда перед отправлением производится машинистом (водителем) специального подвижного состава (СПС) - в случаях отправления поезда, состоящего из одной единицы СПС или руководителем работ (сопровождающим) - в случаях отправления поезда, состоящего из нескольких единиц. Если в состав поезда включаются грузовые вагоны их осмотр производит работник ПТО Печоры-Псковские. При проведении технического осмотра проверяется наличие поездного сигнала. О результатах коммерческого и технического осмотра и приведении машин и механизмов в транспортное положение работник, производящий эти работы, оформляет запись в журнале формы ДУ-58 по установленной форме "Подвижные единицы (вагоны) хозяйственного поезда №... в транспортном положении. Скорость следования ... км/час. Дата, время, должность, подпись". Указанная запись является для дежурного по железнодорожной станции подтверждением готовности поезда к отправлению.

6. На перегоне Печоры - Псковские - Ливамяэ в нечётном направлении ПК 404+55 и ПК 419+50 установлены датчики устройств УКСПС, обслуживание которых осуществляется работниками ШЧ-15, при срабатывании которых ДСП обязан руководствоваться требованиям "Инструкции о порядке пользования устройствами СЦБ на станции Печоры - Псковские", являющейся приложением к ТРА.

7. На перегоне Печоры-Псковские - Ливамяэ на 41 км 5ПК установлено устройство КТСМ-02, обслуживание которого осуществляется работниками ШЧ-15, при срабатывании которого ДСП должен руководствоваться требованиям "Местной инструкции по пользованию КТСМ-02 станции Печоры-Псковские".

8. Перед отправлением поезда с железнодорожного пути, на котором остаются вагоны, выполнение операций, согласно пункту 28 приложения № 9 ИДП по указанию ДСП производит составитель поездов.

Порядок отправления поезда с пути, занятого подвижным составом следующий:

- при отцепке хвостовой части поезда поездным локомотивом составитель поездов: закрепляет часть остающихся вагонов тормозными башмаками, докладывает ДСП о закреплении, после получения разрешения на отцепку, расцепляет вагоны и дает команду машинисту поезда сделать разрыв более 10 метров, докладывает ДСП о выполненной отцепке и наличии разрыва по форме доклада, приведенного в приложении к ТРА станции «Регламент переговоров по радиосвязи при маневровой работе на станции Печоры-Псковские»;
- при отцепке хвостовой части маневровым локомотивом составитель поездов: после прицепки маневрового локомотива к вагонам, соединяет тормозные рукава, расцепляет соответствующие вагоны от состава, маневровым локомотивом делает разрыв между расцепленными вагонами более 10 метров, докладывает ДСП о выполненной отцепке и наличии разрыва по форме доклада, приведенного в приложении к ТРА станции «Регламент переговоров по радиосвязи при маневровой работе на станции Печоры-Псковские», при необходимости закрепляет отцепленные вагоны порядком установленным в п.3.9.1 ТРА станции».

9. Информацию о предстоящем прибытии поезда с опасными грузами класса 1 (ВМ) дежурный по железнодорожной станции получает от ДНЦ в виде диспетчерского приказа, который регистрируется в журнале диспетчерских распоряжений формы ДУ - 58. Прием и отправление транзитных поездов, в составе которых имеются вагоны с ВМ осуществляется на железнодорожные пути, установленные в подпункте 1.6.1 Образца 1 ТРА станции. Запрещается передавать сведения об ожидаемом прибытии поезда, в составе которого имеются вагоны с опасным грузом класса 1(ВМ) по двусторонней парковой связи и лицам не участвующим в обслуживании этого поезда.

Информация о прибытии составов поездов с опасными грузами класса 1 ВМ работникам ПТО Печоры-Псковские, приемосдатчикам груза и багажа (приемщикам поездов), работнику ФГП ВО ЖДТ, оператору СТЦ, агенту СФТО и агенту по передаче груза на пограничной станции, составителю поездов передает дежурный по железнодорожной станции по телефонам местной связи.

10. В соответствии с требованиями пункта 36 приложения № 9 к ИДП порядок приема восстановительных, пожарных поездов, вспомогательных локомотивов без вагонов, снегоочистителей, специального подвижного состава, а также хозяйственных поездов (при производстве работ с закрытием перегона) на свободные участки станционных железнодорожных путей (кроме занятых пассажирскими, людскими и с опасным грузом класса 1(ВМ) поездами) производится по регистрируемому приказу ДСП, форма доклада приведена в приложении к ТРА станции «Регламент переговоров при маневровой работе». Перед приготовлением маршрута приема поезда на свободные участки железнодорожных путей дежурный по станции должен убедиться по докладу составителя поездов о размере (длине) свободного места на занятом пути. При неисправности радиосвязи прием поездов (локомотивов, ССПС) на свободные участки занятых путей запрещается.

11. В случае предъявления к техническому осмотру нескольких составов в течение одного часа руководитель смены ПТО может расписаться на посту ЭЦ в журнале формы ВУ-14 не за каждый состав, а за несколько сразу, но не позднее, чем через 1 час после предъявления.

12. Прием длинносоставного поезда и поездов, длина которых превышает вместимость пути приема, производится согласно "Местной инструкции о порядке работы по приему, отправлению и пропуску поездов и маневровой работе с поездами повышенной длины, длинносоставными поездами, длина которых превышает вместимость приемоотправочных путей станции на станции Печоры-Псковские Октябрьской железной дороги".

13. При возникновении опасности ухода на перегон подвижного состава дежурный по станции действует согласно "Памятке о порядке действия ДСП станции Печоры-Псковские в случае ухода вагонов".

14. Для осмотра поездов в коммерческом отношении на прибытие (четное) и отправление (нечетное), на II пути станции на 48 км 5ПК установлена система АСКО ПВ.

2.20. Маневровый порядок движения поездов (составов) между отдельными пунктами железнодорожных путей необщего пользования:

Нет

3. Организация маневровой работы.

3.1. Распределение обязанностей по распоряжению маневровой работой:

Маневровой работой на станции распоряжается ДСП.

3.2. Специализация районов маневровой работы:

Районы маневровой работы	Вытяжка и ее границы	Основной характер выполняемой работы	Серия локомотивов	Наличие в районе технических средств, применяемых при маневрах
1	2	3	4	5
Район №1 - четная горловина. Граница - ось поста ЭЦ	Путь №17 от светофора "М4" до упора	Расформирование и формирование составов, отцепки и прицепки вагонов, подача вагонов под грузовые операции на места общего и необщего пользования.	2М62, М-62, ТЭМ-2, ТЭМ-3, ТЭМ-17, ТЭМ-18, ТЭМ-23	
Район №1 - нечетная горловина Граница - ось поста ЭЦ.	Главный путь на станцию Ливамяз от светофора "М3" до светофора "Н".	Расформирование и формирование составов, отцепки и прицепки вагонов, подача вагонов под грузовые операции на места общего и необщего пользования.	2М62, М62, ТЭМ-2, ТЭМ-3, ТЭМ-17, ТЭМ-18, ТЭМ-23	

3.3. Устройства радиосвязи и парковой связи, используемые при маневровой работе:

Районы маневровой работы	Вид связи	Должность работников железнодорожной станции, которым предоставляется право пользоваться устройствами, и характер передаваемых ими указаний и сообщений
1	2	3
Маневровый район № 1	Станционная радиосвязь.	<p>ДСП: передача заданий на маневровую работу, указаний о проезде запрещающих маневровых светофоров, о закреплении подвижного состава и изъятии тормозных башмаков, об отцепке локомотива от вагонов, о прекращении маневров, сообщений машинисту и руководителю маневров о степени занятости путей, о готовности маршрутов и др.</p> <p>Составитель: доклады ДСП о выполнении заданий на маневровую работу, о закреплении подвижного состава и изъятии тормозных башмаков из-под вагонов, команды машинисту на движение и остановку, переговоры при опробовании автотормозов.</p> <p>Машинист: повторение команд составителя, указаний ДСП, доклад ДСП о прицепке локомотива к вагонам и закреплении подвижного состава.</p> <p>Руководители станции: Ведение переговоров при выполнении операций в случае неисправности устройств СЦБ, при производстве "Окон", передача указаний по обеспечению безопасности движения.</p> <p>Работники РЦС, ШЧ, ПЧ, ЭЧ: Проверка работы или ремонт устройств.</p>
Маневровый район № 1	Парковая связь.	Все указания и сообщения, предусмотренные для станционной радиосвязи, за исключением переговоров с машинистами.
Частота канала станционной радиосвязи для маневрового района №1 - 153,000КГц		

3.3.1. Порядок обеспечения безопасности маневров в случае внезапного отказа радиосвязи руководителя маневров с машинистом локомотива:

В целях предотвращения последствий внезапного отказа радиосвязи между составителем поездов и машинистом при движении состава вагонами вперед устанавливается следующий порядок:

1. Перед началом движения при передаче команды машинисту составитель поездов указывает показание маневрового светофора, № пути назначения, степень его занятости вагонами и свое местонахождение, например: "Машинист Иванов (*фамилия или номер локомотива*), поехали назад на 6-ой путь на вагоны, М22 белый, я на подножке справа". Машинист подтверждает: "Понятно, осаживаю на 6 путь, М22 белый".
2. После проезда головой состава каждого маневрового светофора составитель поездов сообщает машинисту показание следующего, например: " Машинист Иванов (*фамилия или номер локомотива*), М24 белый". Машинист подтверждает: "Понятно, М24 белый".
3. При заезде на путь назначения составитель поездов сообщает машинисту, например: " Машинист Иванов (*фамилия или номер локомотива*), заезжаем на 6-ой путь, места на 10 вагонов". Машинист подтверждает восприятие.
4. При приближении к стоящим вагонам составитель поездов сообщает остающееся расстояние до них, например: " Машинист Иванов (*фамилия или номер локомотива*), места на 5 вагонов, тише", далее: " Машинист Иванов (*фамилия или номер локомотива*), остановка".
5. В случае отсутствия очередного сообщения составителя поездов, машинист обязан запросить его и при отсутствии ответа немедленно остановить состав.
6. В случае неподтверждения машинистом восприятия сообщения составителя поездов, последний должен принять все меры к остановке: по радиосвязи через ДСП, через работников на путях и в случае невыполнения машинистом команд (сигналов) при угрозе столкновения сойти с вагона в наиболее безопасном месте, войти в зону видимости машиниста и подавать сигналы остановки.
7. При внезапном отказе средств радиосвязи при производстве маневровой работы - маневровая работа прекращается.
8. До устранения неисправности радиосвязи маневровая работа производится по сигналам, подаваемым ручными сигнальными приборами составителем поездов. При этом длина маневрового состава должна обеспечивать взаимную видимость машиниста и составителя поездов. Связь между составителем поездов и дежурным по станции производится по двусторонней парковой связи.

3.4. Основные особенности производства маневров в каждом районе:

Номера районов маневровой работы	Количество лиц составительской бригады	Порядок передачи указаний на установку стрелок	Способ передачи машинисту указания (сигнал), разрешающего выезд на стрелки	Должность работника железнодорожной станции, который производит торможение отцепов при маневрах толчками
1	2	3	4	5
Район №1	1 человек (составитель поездов 6-го разряда)	Составитель запрашивает ДСП по радиосвязи;	Разрешающим показанием маневрового светофора; Команда составителя поездов на движение по радиосвязи.	
<p>1. Разрешается работа составителя поездов в одно лицо только при наличии устойчивой работе радиосвязи между ним, ДСП и машинистом маневрового локомотива.</p> <p>2. Маневры производятся осаживанием, закрепление вагонов производит составитель поездов.</p>				

3.5. Меры безопасности при работе в одном маневровом районе двух и более маневровых локомотивов:

Одновременная работа двух и более маневровых локомотивов в одном маневровом районе не допускается.

3.6. Меры безопасности по предупреждению случаев выхода железнодорожного подвижного состава за границу полезной длины в противоположном конце железнодорожных путей, ухода вагонов на маршруты следования поездов и в другие районы, столкновений маневрового состава в стрелочной горловине:

Районы работы	Железнодорожные пути или парки	Меры безопасности
1	2	3
Район №1 четная горловина	Пути №№ 1-9, 10, 14, 18	<p>Осаживание вагонов допускается только по разрешению ДСП , который устанавливает стрелки с пути осаживания по направлению путей №№1-9, 10, 14, 18;</p> <p>Составитель поездов сопровождает осаживаемый состав на 1-ом по ходу вагоне и обеспечивает его своевременную остановку в пределах полезной длины пути;</p> <p>При маневрах включаются автотормоза всех вагонов;</p> <p>Включение автотормозов производится составителем поездов, а опробование тормозов производится составителем поездов совместно с машинистом локомотива без выдачи справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии;</p> <p>Маневры во всех случаях производятся только методом осаживания;</p> <p>Производить маневры толчками запрещается.</p>
Район №1 нечетная горловина	Путь №1-9, 12, 1АП	<p>Осаживание вагонов допускается только по разрешению ДСП , который устанавливает стрелки с пути осаживания по направлению путей №№1-9, 12, 1АП;</p> <p>Составитель поездов сопровождает осаживаемый состав на 1-ом по ходу вагоне и обеспечивает его своевременную остановку в пределах полезной длины пути;</p> <p>При маневрах включаются автотормоза всех вагонов;</p> <p>Включение автотормозов производится составителем поездов, а опробование тормозов производится составителем поездов совместно с машинистом локомотива без выдачи справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии;</p> <p>Маневры во всех случаях производятся только методом осаживания;</p> <p>Производить маневры толчками запрещается.</p>

3.7. Порядок заезда маневровых локомотивов, составов, специального железнодорожного подвижного состава в отдельные районы, не обслуживаемые дежурными стрелочных постов железнодорожной станции, и на железнодорожные пути, переданные в ведение подразделений владельца инфраструктуры, владельца железнодорожного пути необщего пользования (производственных цехов, агрегатов):

Район заезда	Порядок согласования заезда маневрового локомотива в район	Порядок согласования возвращения маневрового локомотива из района	Дополнительные указания
1	2	3	4
Железнодорожные пути №№ 10, 14, переданные в ведение эксплуатационного вагонного депо Новосокольники	<p>Ответственный работник ВЧДЭ-24 подает под роспись письменную пономерную заявку ДСП станции Печоры-Псковские на подачу/уборку вагонов на пути №№ 10, 14.</p> <p>Приемосдатчик груза и багажа (приемщик поездов) не менее чем за 2 часа до предстоящей подачи уведомляет ответственного работника ВЧДЭ-24 по телефону 2-42-96 или 3-42-20 с записью в книге уведомления о времени подачи вагонов под погрузку или выгрузку форму ГУ-2. Подача/уборка вагонов производится составителем поездов станции Печоры-Псковские маневровым порядком.</p>	<p>По разрешающему показанию светофоров</p> <ul style="list-style-type: none"> - с 10 пути М64 - с 14 пути М66 	<p>Подача вагонов производится вагонами вперед с включенными и опробованными тормозами.</p> <p>Включение автотормозов производится составителем поездов, а опробование тормозов производится составителем поездов совместно с машинистом локомотива без выдачи справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии.</p> <p>Максимальное количество вагонов при подаче:</p> <ul style="list-style-type: none"> на 10 путь - 6 вагонов на 14 путь - 5 вагонов <p>При постановке вагонов должен быть обеспечен разрыв между вагонами не менее 3 метров.</p>

3.8. Порядок перестановки маневровых составов из парка в парк:

Откуда и куда производится перестановка	Маршрут перестановки	Максимальное количество вагонов в составе		Требуется ли включать тормоза	Должность работника железнодорожной станции, который сопровождает маневровый состав	Дополнительные указания
		физич.	услов.			
1	2	3	4	5	6	7
Нет						

3.9. Порядок и нормы закрепления железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях железнодорожной станции.

3.9.1. Порядок и нормы закрепления:

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1 для четырехосных короткобазных вагонов цистерн	2,3/5,0	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	44	8	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) до отцепки локомотива.	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) после прицепки локомотива.
	0,6/2,5	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	184	36		
	-/1,7	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3		76		
	-/0,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4		184		
	0,0/0,0	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	290	290		
	4,3/4,4	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	26	10		
	0,6/4,3	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	120	20		
	-/3,8	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3		36		
	-/2,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4		68		
	-/0,6	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3		120		
	0,1/0,1	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	290	290		

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1 для условных грузовых вагонов	2,0/2,7	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	50	16	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) до отцепки локомотива.	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) после прицепки локомотива.
	0,6/2,3	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	158	38		
	-/1,3	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3		96		
	-/1,1	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4		112		
	-/0,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3		158		
	0,0/0,0	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	250	250		
	4,3/4,4	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	26	10		
	1,3/4,3	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	68	20		
	-/1,2	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3		70		
	-/0,6	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2		102		
0,1/0,1	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	250	250			
1 для фитинговых платформ	1,3/2,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	66	16	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) до отцепки локомотива.	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) после прицепки
	0,6/1,4	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	112	60		
	-/1,0	С		3		82		

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ						ЛОКОМОТИВА.
	-/0,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2		112		
	0,0/0,0	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	178	178		
	0,1/4,4	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	178	10		
	-/0,6	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2		74		
	-/0,1	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1		178		
1 для пассажирских вагонов	0,0/2,5	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	142	18	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемым каналам связи (при его отсутствии ДСП лично) до отцепки локомотива.	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемым каналам связи (при его отсутствии ДСП лично) после прицепки локомотива.
	-/0,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2		90		
	-/0,0	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1		142		
	0,1/4,3	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	142	10		
	-/0,9	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2		44		
	-/0,1	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1		142		
1-А для условных грузовых вагонов	0,3/0,3	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	38	38	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с
	0,0/0,0	С ЧЕТНОЙ		1	38	38		

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		СТОРОНЫ					последующим докладом ему.	последующим докладом ему.
I-A для четырехосных короткобазных вагонов цистерн	0,3/0,3	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	44	44	Составитель поездов по регистрируемому каналу связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Составитель поездов по регистрируемому каналу связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.
	0,0/0,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	44	44		
I-АП для условных грузовых вагонов	0,0/0,0	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	96	96	Составитель поездов по регистрируемому каналу связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Составитель поездов по регистрируемому каналу связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.
	1,1/2,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	74	22		
	0,8/1,1	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	96	74		
	-/0,8	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3		96		
I-АП для четырехосных короткобазных вагонов цистерн	0,0/0,0	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	114	114	Составитель поездов по регистрируемому каналу связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Составитель поездов по регистрируемому каналу связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.
	1,1/2,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	74	22		
	0,7/1,1	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	114	74		
	-/0,7	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3		114		
II для условных грузовых вагонов	0,7/2,3	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	96	18	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) до отцепки локомотива.	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) после прицепки локомотива.
	0,1/0,7	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	346	104		
	-/0,1	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3		346		

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		ОЙ СТОРОНЫ						
	3,5/3,8	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	32	12		
	1,3/3,8	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	134	24		
	0,2/1,8	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3	346	72		
	-/1,4	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4		120		
	-/0,2	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		5		346		
II для фитинговых платформ	0,1/2,2	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	248	20	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) до отцепки локомотива.	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) после прицепки локомотива.
	-/0,1	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2		248		
	1,6/3,8	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	58	12		
	0,2/2,1	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	248	42		
	-/1,3	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3		96		
	-/0,2	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4		248		
II для четырехосных короткобазных вагонов цистерн	1,3/2,3	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	66	18	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) до отцепки локомотива.	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) после прицепки локомотива.
	0,1/1,5	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	404	56		
	-/0,1	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3		404		

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		ОЙ СТОРОНЫ						
	3,8/3,8	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	28	12		
	1,4/3,8	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	128	24		
	0,2/2,6	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3	404	52		
	-/1,4	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4		120		
	-/1,3	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		5		160		
	-/0,2	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		6		404		
II для пассажирских вагонов	0,1/0,7	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	198	52	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) до отцепки локомотива.	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) после прицепки локомотива.
	-/0,1	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2		198		
	1,4/3,8	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	64	12		
	0,2/1,4	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	198	60		
	-/0,2	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3		198		
3 для фитинговых платформ	2,0/5,4	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	50	8	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его
	0,2/2,5	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	212	36		

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		СТОРОНЫ					отсутствии ДСП лично) до отцепки локомотива.	отсутствии ДСП лично) после прицепки локомотива.
	-/1,2	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3		102		
	-/0,2	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4		212		
	2,2/4,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	212	10		
	-/2,2	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2		212		
3 для условных грузовых вагонов	3,5/5,4	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	32	8	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) до отцепки локомотива.	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) после прицепки локомотива.
	1,2/4,5	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	142	20		
	0,2/2,4	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3	296	56		
	-/1,3	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4		128		
	-/0,2	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		5		296		
	4,0/4,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	28	10		
	2,2/4,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	296	22		
	-/2,2	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3		296		
3 для четырехос	4,3/5,4	С НЕЧЕТН		1	26	8	Составитель поездов по	Составитель поездов по

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
ных короткобазных вагонов цистерн		ОЙ СТОРОНЫ					указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) до отцепки локомотива.	указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) после прицепки локомотива.
	1,5/5,2	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	122	18		
	0,2/3,0	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3	346	46		
	-/1,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4		108		
	-/0,7	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		5		262		
	-/0,2	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		6		346		
	4,0/4,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	28	10		
	2,2/4,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	346	22		
	-/3,3	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3		42		
	-/2,2	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4		346		
4 для условных грузовых вагонов	4,0/5,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	28	8	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) до отцепки локомотива.	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) после прицепки локомотива.
	2,5/4,7	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	84	20		
	2,0/3,3	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3	248	42		

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		СТОРОНЫ						
	-/2,8	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4		64		
	-/2,2	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		5		102		
	-/2,0	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		6		248		
	0,6/4,2	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	104	10		
	0,6/0,6	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	248	116		
	-/0,6	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3		248		
4 для фитинговых платформ	3,2/5,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	34	8	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) до отцепки локомотива.	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) после прицепки локомотива.
	2,1/3,2	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	160	28		
	2,1/2,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3	178	52		
	-/2,1	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4		160		
	-/2,1	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		5		178		
	0,6/4,2	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	178	10		

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	-/0,6	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2		178		
4 для четырехосных короткобазных вагонов цистерн	4,4/5,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	26	8	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) до отцепки локомотива.	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) после прицепки локомотива.
	2,8/5,3	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	76	18		
	2,0/3,5	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3	254	40		
	2,0/3,1	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4	290	58		
	-/2,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		5		86		
	-/2,2	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		6		122		
	-/2,0	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		7		290		
	0,5/4,2	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	116	10		
	0,6/0,5	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	290	116		
	-/0,6	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3		290		
5 для условных грузовых вагонов	5,7/6,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	20	6	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи
	3,1/6,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	70	14		

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		ОЙ СТОРОНЫ					(при его отсутствии ДСП лично) до отцепки локомотива.	(при его отсутствии ДСП лично) после прицепки локомотива.
	2,1/5,0	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3	240	28		
	-/3,7	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4		50		
	-/2,2	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		5		102		
	-/2,1	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		6		240		
	0,4/0,8	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	240	46		
	-/0,4	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2		240		
5 для фитинговых платформ	4,3/6,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	26	6	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) до отцепки локомотива.	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) после прицепки локомотива.
	2,1/5,1	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	170	18		
	-/3,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3		38		
	-/2,1	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4		170		
	0,3/0,8	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	170	46		
	-/0,3	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2		170		

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
5 для четырехосных короткобазных вагонов цистерн	6,0/6,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	20	6	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) до отцепки локомотива.	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) после прицепки локомотива.
	3,6/6,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	62	14		
	2,1/5,4	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3	240	26		
	2,1/4,2	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4	280	44		
	-/3,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		5		64		
	-/2,1	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		6		126		
	-/2,1	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		7		280		
	0,4/1,3	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	280	32		
	-/0,4	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2		280		
6 для условных грузовых вагонов	3,5/4,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	32	10	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) до отцепки локомотива.	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) после прицепки локомотива.
	1,7/3,8	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	188	24		
	1,7/2,5	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3	238	54		

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Ы						
	-/2,2	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4		80		
	-/1,7	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		5		238		
	0,0/1,8	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	238	24		
	-/0,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2		238		
6 для фитинговых платформ	2,3/4,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	44	10	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) до отцепки локомотива.	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) после прицепки локомотива.
	0,8/3,0	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	170	30		
	-/1,8	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3		72		
	-/0,8	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4		170		
	0,2/1,7	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	170	24		
	-/0,2	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2		170		
6 для четырехосных короткобазных вагонов цистерн	3,8/4,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	28	10	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) до отцепки локомотива.	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) после прицепки локомотива.
	2,2/4,1	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	92	22		
	0,8/3,3	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3	272	42		

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		ОЙ СТОРОН Ы						
	0,8/2,2	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		4	278	80		
	-/1,7	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		5		128		
	-/0,8	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		6		278		
	1,5/2,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОН Ы		1	60	22		
	0,2/1,7	С ЧЕТНОЙ СТОРОН Ы		2	278	50		
	-/0,2	С ЧЕТНОЙ СТОРОН Ы		3		278		
7 для условных грузовых вагонов	4,0/4,2	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		1	28	10	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) до отцепки локомотива.	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) после прицепки локомотива.
	1,4/4,1	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		2	128	22		
	1,2/3,0	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		3	314	46		
	-/1,8	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		4		96		
	-/1,2	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		5		294		
	-/1,2	С НЕЧЕТН		6		314		

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		ОЙ СТОРОНЫ						
	3,5/6,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	32	8		
	0,2/4,7	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	314	20		
	-/1,9	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3		66		
	-/0,2	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4		314		
7 для фитинговых платформ	2,3/4,2	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	44	10	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемым каналам связи (при его отсутствии ДСП лично) до отцепки локомотива.	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемым каналам связи (при его отсутствии ДСП лично) после прицепки локомотива.
	1,2/3,3	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	210	28		
	1,2/1,4	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3	224	90		
	-/1,2	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4		224		
	2,0/6,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	50	8		
	0,2/1,8	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	224	46		
	-/0,2	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3		224		
	4,1/4,2	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	26	10		
7 для четырехосных короткобазных вагонов цистерн	2,0/4,1	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	100	22	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемым каналам связи (при его отсутствии ДСП	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемым каналам связи (при его отсутствии ДСП

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Ы					лично) до отцепки локомотива.	лично) после прицепки локомотива.
	1,2/3,9	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3	314	36		
	1,2/2,1	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4	366	84		
	-/1,4	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		5		150		
	-/1,2	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		6		366		
	4,4/6,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	26	8		
	1,9/6,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	102	16		
	0,2/3,3	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3	366	42		
	-/2,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4		88		
	-/0,2	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		5		366		
8 для условных грузовых вагонов	3,9/5,0	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	28	8	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) до отцепки локомотива.	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) после прицепки локомотива.
	1,5/4,2	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	122	22		
	1,2/3,5	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3	304	40		
	-/1,5	С		4		114		

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ						
	-/1,2	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		5		294		
	-/1,2	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		6		304		
	3,0/3,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	36	14		
	0,1/3,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	304	30		
	-/1,6	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3		76		
	-/1,9	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4		92		
	-/0,1	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		5		304		
8 для фитинговых платформ	3,2/5,0	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	34	8	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) до отцепки локомотива.	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) после прицепки локомотива.
	1,2/3,7	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	210	24		
	1,2/1,5	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3	216	84		
	-/1,2	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4		216		
	1,7/3,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	56	14		

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
	0,1/1,6	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	216	54		
	-/1,9	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3		68		
	-/0,1	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4		216		
8 для четырехосных короткобазных вагонов цистерн	4,2/5,0	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	26	8	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) до отцепки локомотива.	Составитель поездов по указанию ДСП с последующим докладом ему по регистрируемому каналу связи (при его отсутствии ДСП лично) после прицепки локомотива.
	1,5/4,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	122	20		
	1,2/3,8	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3	328	36		
	1,2/3,1	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4	354	58		
	-/1,5	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		5		142		
	-/1,2	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		6		354		
	3,0/3,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	36	14		
	1,8/3,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	106	30		
	0,1/3,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3	354	46		
	-/1,7	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4		98		
	-/1,9	С ЧЕТНОЙ		5		116		

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		СТОРОН Ы						
	-/0,1	С ЧЕТНОЙ СТОРОН Ы		6		354		
9 для условных грузовых вагонов	1,6/3,4	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		1	58	12	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.
	1,4/2,5	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		2	128	36		
	0,6/1,4	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		3	222	90		
	-/1,5	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		4		114		
	-/0,6	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		5		222		
	1,5/5,7	С ЧЕТНОЙ СТОРОН Ы		1	60	8		
	1,5/1,5	С ЧЕТНОЙ СТОРОН Ы		2	222	56		
	-/1,5	С ЧЕТНОЙ СТОРОН Ы		3		222		
9 для фитинговых платформ	1,4/3,2	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		1	64	14	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.
	0,6/1,4	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		2	158	60		
	-/1,5	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН		3		84		

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Ы						
	-/0,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4		158		
	1,5/4,5	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	158	10		
	-/1,5	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2		158		
9 для четырехосных короткобазных вагонов цистерн	2,5/3,4	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	42	12	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.
	1,5/3,0	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	122	30		
	0,6/1,4	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3	258	90		
	-/1,4	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4		118		
	-/1,4	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		5		150		
	-/0,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		6		258		
	1,6/6,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	58	8		
	1,5/3,9	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	258	24		
	-/1,5	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3		258		
11 для условных грузовых	0,5/0,5	С НЕЧЕТНОЙ		1	46	46	Составитель поездов по регистрируемым	Составитель поездов по регистрируемым

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии	
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей				
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
вагонов		СТОРОН Ы					каналам связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	каналам связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	
	0,3/0,3	С ЧЕТНОЙ СТОРОН Ы		1	46	46			
11 для фитинговых платформ	0,5/0,5	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		1	32	32	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	
	0,3/0,3	С ЧЕТНОЙ СТРОНЫ		1	32	32			
11 для четырехосных короткобазных вагонов цистерн	0,5/0,5	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		1	54	54	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	
	0,3/0,3	С ЧЕТНОЙ СТОРОН Ы		1	54	54			
11-А для условных грузовых вагонов	0,6/0,7	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		1	56	52	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	
	-/0,7	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		2		54			
	-/0,6	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		1					56
	0,0/0,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОН Ы		1	56	56			
11-А для фитинговых платформ	0,6/0,6	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		1	40	40	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	
	0,0/0,0	С ЧЕТНОЙ СТРОНЫ		1	40	40			
11-А для четырехосных короткобазных	0,6/0,8	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		1	64	46	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи до отцепки	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи после прицепки	

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
вагонов цистерн	-/0,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2		64	Машинист локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Машинист локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.
	0,0/0,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	64	64		
11-А для локомотивов от М-30 до М-48	0,6/0,9	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	82	42	Машинист локомотива по поездной радиосвязи по указанию ДСП с последующим докладом ему	Машинист локомотива по поездной радиосвязи по указанию ДСП с последующим докладом ему
	-/0,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2		82		
	0,0/0,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	82	82		
12 для условных грузовых вагонов	0,0/0,0	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	40	40	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.
	-1/-1	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		0	60	60		
	1,9/2,7	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	50	16		
	1,7/1,9	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	58	46		
	-/1,5	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3		60		
	1,5/-	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	60			
12 для фитинговых платформ	0,0/0,0	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	28	28	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.
	-1/-1	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		0	42	42		

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Ы						
	1,6/2,4	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	42	18		
	-/1,6	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2		42		
12 для четырехосных короткобазных вагонов цистерн	0,0/0,0	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	46	46	Составитель поездов по регистрируемому каналу связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Составитель поездов по регистрируемому каналу связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.
	-1/-1	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		0	70	70		
	1,9/2,8	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	50	16		
	1,5/1,9	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	70	46		
	-/1,5	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3		70		
13 для условных грузовых вагонов	2,6/2,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	104	104	Составитель поездов по регистрируемому каналу связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Составитель поездов по регистрируемому каналу связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.
	5,1/6,4	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	22	6		
	3,4/6,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	64	16		
	2,9/3,9	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3	104	36		
	-/3,4	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4		54		
	-/3,4	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		5		68		
	-/2,9	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		6		104		

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Ы						
13 для четырехосных короткобазных вагонов цистерн	2,6/2,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	122	122	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.
	5,8/6,4	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	20	6		
	3,4/6,4	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	64	14		
	2,9/4,9	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3	122	28		
	-/3,1	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4		56		
	-/3,5	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		5		66		
	-/3,3	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		6		84		
	-/2,9	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		7		122		
15 для условных грузовых вагонов	0,7/0,7	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	54	52	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.
	-/0,7	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2		54		
	0,0/0,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	54	54		
15 для фитинговых платформ	0,7/0,7	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	38	38	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.
	0,0/0,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	38	38		

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
15 для четырехосных короткобазных вагонов цистерн	0,6/1,1	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	64	36	Составитель поездов по регистрируемому каналу связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Составитель поездов по регистрируемому каналу связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.
	-/0,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2		64		
	0,0/0,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	64	64		
16 для условных грузовых вагонов	0,3/0,3	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	20	20	Составитель поездов по регистрируемому каналу связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Составитель поездов по регистрируемому каналу связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.
	0,0/0,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	20	20		
16 для фитинговых платформ	0,4/0,4	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	14	14	Составитель поездов по регистрируемому каналу связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Составитель поездов по регистрируемому каналу связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.
	0,0/0,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	14	14		
16 для четырехосных короткобазных вагонов цистерн	0,6/0,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	22	22	Составитель поездов по регистрируемому каналу связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Составитель поездов по регистрируемому каналу связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.
	0,0/0,0	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	22	22		
17 для четырехосных короткобазных вагонов цистерн (расчет от четной горловины)	8,8/8,0	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	14	6	Составитель поездов по регистрируемому каналу связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Составитель поездов по регистрируемому каналу связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.
	8,1/8,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	30	10		
	7,8/8,9	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3	46	16		
	7,1/8,6	С		4	68	22		

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ						
	6,3/8,2	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		5	94	28		
	5,8/7,9	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		6	108	36		
	-/7,8	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		7		42		
	-/7,7	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		8		50		
	-/7,4	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		9		58		
	-/7,1	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		10		68		
	-/6,8	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		11		78		
	-/6,5	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		12		88		
	-/6,0	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		13		104		
	-/5,8	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		14		108		
	-1/-1	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		0	108	108		

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Ы						
17 для четырехосных короткобазных вагонов цистерн (расчет от нечетной горловины)	3,7/3,1	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	30	14	Составитель поездов по регистрируемому каналу связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Составитель поездов по регистрируемому каналу связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.
	4,4/3,5	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	52	24		
	5,0/3,9	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3	68	36		
	5,4/4,2	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4	86	44		
	6,0/4,4	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		5	100	52		
	6,0/4,7	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		6	108	60		
	-/5,0	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		7		66		
	-/5,1	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		8		72		
	-/5,3	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		9		80		
	-/5,4	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		10		86		
	-/5,7	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		11		92		
	-/5,9	С		12		96		

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ						
	-/6,0	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		13		104		
	-/6,0	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		14		108		
	-1/-1	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		0	108	108		
17 для условных грузовых вагонов (расчет от нечетной горловины)	3,8/3,1	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	28	14	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.
	4,6/3,7	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	48	24		
	5,2/4,0	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3	66	34		
	5,8/4,3	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4	82	42		
	6,0/4,7	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		5	92	50		
	-/4,9	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		6		56		
	-/5,2	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		7		64		
	-/5,3	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		8		70		

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Ы						
	-/5,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		9		76		
	-/5,8	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		10		82		
	-/6,0	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		11		88		
	-/6,0	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		12		92		
	-1/-1	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		0	92	92		
17 для условных грузовых вагонов (расчет от четной горловины)	8,8/7,6	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	12	4	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.
	7,9/8,7	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2	30	10		
	7,5/8,9	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		3	48	16		
	6,7/8,3	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		4	72	22		
	5,8/7,9	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		5	92	30		
	-/7,8	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		6		36		
	-/7,7	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		7		44		

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		СТОРОН Ы						
	-/7,4	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		8		52		
	-/7,0	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		9		62		
	-/6,7	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		10		70		
	-/6,1	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		11		86		
	-/5,8	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		12		92		
	-1/-1	С ЧЕТНОЙ СТРОНЫ		0	92	92		
18 для условных грузовых вагонов	0,0/0,0	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		1	66	66	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.
	0,1/0,1	С ЧЕТНОЙ СТОРОН Ы		1	66	66		
18 для фитинговых платформ	0,0/0,0	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		1	46	46	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.
	0,1/0,1	С ЧЕТНОЙ СТРОНЫ		1	46	46		
18 для четырехосных короткобазных вагонов цистерн	0,0/2,0	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН Ы		1	76	22	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.	Составитель поездов по регистрируемым каналам связи после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.
	-/0,6	С НЕЧЕТН ОЙ СТОРОН		2		60		

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Ы						
	-/0,0	С НЕЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1		76		
	0,1/2,2	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1	76	20		
	-/0,9	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		2		44		
	-/0,1	С ЧЕТНОЙ СТОРОНЫ		1		76		

1. Ввиду неблагоприятного продольного профиля свыше 2,5 тыс. запрещается оставлять одиночные вагоны или группы вагонов без локомотива исключительно в пределах участков путей:

- путь № 1 от светофора «ЧМ1» в сторону ПЗ на протяжении 94,9 м (49,9 м уклон -4,4 тыс., 50 м уклон -4,2 тыс.);
- путь № 1 от светофора «ЧМ1» в сторону ПЗ через 194,9 метра на протяжении 100 м (уклон 2,6 тыс.);
- путь № 1 от светофора "Н1" в сторону ПЗ на протяжении 30,5 метров (уклон 5 тыс.);
- путь № II от светофора «ЧШ» через 323,5 м в сторону ПЗ на протяжении 100 м (уклон -3,8 тыс.);
- путь № 3 от светофора «ЧЗ» через 57,1 м в сторону ПЗ на протяжении 100 м (уклон -4 тыс.);
- путь № 3 от светофора «ЧЗ» через 307,1 м в сторону ПЗ на протяжении 50 м (уклон 5,4 тыс.);
- путь № 4 от светофора «Ч4» через 4,3 м в сторону ПЗ на протяжении 50 м (уклон 3,4 тыс.);
- путь № 4 от светофора «Ч4» через 104,3 м в сторону ПЗ на протяжении 50 м (уклон - 5,6 тыс.);
- путь № 4 от светофора «Н4» на протяжении 18,8 м (уклон -3,2 тыс.);
- путь № 4 от светофора «Н4» через 18,8 м в сторону ПЗ на протяжении 100 м (50 м уклон -4,2 тыс., 50 м уклон 2,8 тыс.);
- путь № 5 от светофора «Ч5» через 34,8 м в сторону ПЗ на протяжении 100 м (50 м уклон 6,6 тыс., 50 м уклон 3,4 тыс.);
- путь № 5 от светофора «Ч5» через 184,8 м в сторону ПЗ на протяжении 50 м (уклон 2,8 тыс.);
- путь № 5 от светофора «Н5» на протяжении 5,6 м в сторону ПЗ (уклон -3,8 тыс.);
- путь № 6 от светофора «Ч6» на протяжении 85,1 м в сторону ПЗ (35,1 м уклон 2,8 тыс., 50 м уклон 4,6 тыс.);
- путь № 6 от светофора «Н6» через 154,3 м в сторону ПЗ на протяжении 50 м (уклон 2,8 тыс.);
- путь № 7 от светофора «Ч7» через 227,1 м в сторону ПЗ на протяжении 100 м (50 м уклон 2,8 тыс., 50 м уклон 2,6 тыс.);
- путь № 7 от светофора «Н7» на протяжении 23 м в сторону ПЗ (уклон -3,4 тыс.);
- путь № 7 от светофора «Н7» через 73 м на протяжении 100 м в сторону ПЗ (50 м уклон 4 тыс., 50 м уклон 4,2 тыс.);
- путь № 7 от светофора «Н7» через 323 м в сторону ПЗ на протяжении 50 м (уклон -4,4 тыс.);
- путь № 7 от светофора «Н7» через 523 м в сторону ПЗ на протяжении 50 м (уклон -6 тыс.);
- путь № 8 от светофора «Ч8» на протяжении 26,6 м в сторону ПЗ (уклон -3,6 тыс.);
- путь № 8 от светофора «Ч8» через 176,6 м в сторону ПЗ на протяжении 50 м (уклон 2,6 тыс.);
- путь № 8 от светофора «Н8» через 37,4 м в сторону ПЗ на протяжении 100 м (50 м уклон 5 тыс., 50 м уклон 2,8 тыс.);
- путь № 8 от светофора «Н8» через 237,4 м в сторону ПЗ на протяжении 150 м (уклон -3 тыс.);
- путь № 8 от светофора «Н8» через 487,4 м в сторону ПЗ на протяжении 100 м (50 м уклон -2,8 тыс., 50 м уклон -3 тыс.);
- путь № 9 от светофора «М15» на протяжении 75,3 м в сторону ПЗ (25,3 м уклон -6 тыс., 50 м уклон -2,8 тыс.);
- путь № 9 от светофора «М15» через 425,3 в сторону ПЗ на протяжении 100 м (50 м уклон 3,4 тыс., 50 м уклон 2,6 тыс.);
- путь № 9 от светофора «М56» на протяжении 52,2 м в сторону ПЗ (2,2 м уклон -2,8 тыс., 50 м уклон -3,6 тыс.);
- путь № 12 от светофора «М19» через 46,3 м на протяжении 50 м в сторону тупикового упора (уклон -2,8 тыс.);
- путь № 12 от тупикового упора в сторону светофора «М19» на протяжении 18 м (уклон 3,3 тыс.);
- путь № 13 от светофора «М12» на протяжении 38,4 м в сторону тупикового упора (уклон 3 тыс.);
- путь № 13 от светофора «М12» через 88,4 м в сторону тупикового упора на протяжении 100 м (50 м уклон -2,8 тыс., 50 м уклон -6,4 тыс.);

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
<ul style="list-style-type: none"> • путь № 13 от тупикового упора через 29,9 м в сторону светофора «М12» на протяжении 50 м (уклон -5,6 тыс.); • путь № 16 от светофора «М20» на протяжении 22 м (уклон -3,6 тыс.); • путь № 18 от тупикового упора в сторону светофора «М44» на протяжении 50 м (уклон 2,6 тыс.); • путь № 18 от светофора «М44» сторону тупикового упора на протяжении 26,7 м (уклон -3,6 тыс.) 								
<p>2. На всем протяжении пути №17 запрещается оставлять любой подвижной состав без локомотива, введу среднего уклона - 4,433 тыс.</p>								
<p>3. Закрепление вагонов на всех путях станции производится с "накатом" обода колеса на полоз тормозного башмака. Закрепление вагонов производится с двух сторон под крайние оси крайних вагонов с головы и хвоста состава.</p>								
<p>4. После закрепления подвижного состава ДСП отмечает в "Журнале учета тормозных башмаков, применяемых для закрепления железнодорожного подвижного состава" номера путей, номера тормозных башмаков, должность и фамилию лица, закрепившего состав.</p> <p>После изъятия тормозных башмаков ДСП в "Журнале учета тормозных башмаков, применяемых для закрепления железнодорожного подвижного состава" отмечает номера тормозных башмаков, должность и фамилию лица, производившего изъятие.</p> <p>После прицепки локомотива к составу, машинисту запрещается приводить его в движение до получения сообщения от ДСП по радиосвязи или лично об изъятии тормозных башмаков.</p>								
<p>5. Закрепление локомотивов, моторвагонного подвижного состава при отстое на путях станций (в действующем состоянии в ожидании работы) производится работниками локомотивных бригад.</p> <p>На горизонтальных путях или путях с уклонами 0,0005 и менее ручным тормозом одного вагона (в моторвагонном подвижном составе) или ручным тормозом локомотива.</p> <p>На путях с уклонами более 0,0005 ручными тормозами подвижного состава из расчета 5 тормозных осей заменяют 1 тормозной башмак, при недостаточности тормозных осей (по условиям профиля) дополнительно укладываются тормозные башмаки тягового подвижного состава с накатом со стороны уклона (по норме, установленной ТРА станции).</p> <p>После закрепления локомотива, моторвагонного подвижного состава машинист докладывает об этом ДСП, который делает запись в "Журнале учета тормозных башмаков, применяемых для закрепления железнодорожного подвижного состава", где указывает фамилию машиниста, время закрепления, номер пути.</p>								
<p>6. Закрепление вагонов пассажирского парка производится по формуле №1 (ИДП).</p>								
<p>7. Запрещается машинисту прибывшего на станцию поезда производить отцепку локомотива до закрепления состава автотормозами и получения доклада от ДСП о закреплении состава тормозными башмаками в соответствии с п. 3.9.1 ТРА станции. В случае если, в соответствии с п. 3.9.1 ТРА станции, закрепление предусмотрено со стороны локомотива, машинист обязан убедиться в укладке тормозных башмаков со стороны локомотива лично или по докладу помощника машиниста.</p>								
<p>8. Закрепление производится с "нечетной стороны" - со стороны станции Ливамяэ, с "четной стороны" - со стороны станции Койдула.</p>								
<p>9. Разрешается производить закрепление железнодорожного подвижного состава на путях станции работниками смежных предприятий и сторонних организаций, указанным в списках ознакомленных с ТРА станций и приложениями к нему. Указанные работники несут ответственность за правильность и надежность выполненного ими закрепления подвижного состава.</p>								
<p>10. Допускается производить закрепление одиночных вагонов с накатом колеса на полоз тормозного башмака с одной стороны и касанием полоза тормозного башмака обода колеса с другой стороны с установкой специальной скобы на тормозной башмак, установленный без наката. В случае отсутствия на станции специальных скоб, закрепление производится с накатом обода колеса на полоз тормозного башмака с обеих сторон.</p>								

3.9.2. Порядок проверки закрепления железнодорожного подвижного состава:

1. Перед вступлением на дежурство работники принимающей смены в присутствии работников сдающей смены проверяют закрепление подвижного состава на всех путях станции согласно п.3.9.1 ТРА.
2. Составитель поездов 6 разряда личным осмотром проверяют надёжность и правильность закрепления вагонов и составов поездов, с последующим докладом дежурному по станции по регистрируемому каналу связи, по форме, указанной в приложении к ТРА «Регламент переговоров при маневровой работе».
3. Дежурный по станции проверяет соответствие данных доклада составителя поездов с данными в "Журнале учета тормозных башмаков, применяемых для закрепления железнодорожного подвижного состава" и нормам закрепления.
 - Контроль за закреплением составов поездов и вагонов на приёмо - отправочных путях и изъятии тормозных башмаков перед отправлением осуществляет дежурный по станции по докладу составителя поездов. Перед отправлением поездов изъятие тормозных башмаков производит составитель поездов с докладом ДСП об изъятии, номере пути, количестве и номерах изъятых башмаков.
 - Контроль за закреплением групп вагонов и составов поездов после окончания маневровой работы осуществляет ДСП по докладу составителя поездов.
4. При выявлении нарушения порядка и норм закрепления подвижного состава ДСП принимает меры по правильному закреплению подвижного состава в соответствии с ТРА станции.
5. Во время дежурства каждый работник, отвечающий за наличие и сохранность тормозных башмаков, согласно пункту 3.10 ТРА станции обеспечивает сохранность тормозных башмаков путем личного осмотра не менее 2-х раз за смену.

3.10. Места хранения тормозных башмаков:

Места хранения	Количество и номера тормозных башмаков	Работник, отвечающий за наличие и сохранность тормозных башмаков
1	2	3
Стеллаж № 1 - помещение ДСП	2 штуки №№ 001,002	ДСП
Стеллаж № 2 - у пункта обогрева	28 штук №№ 003, 004, 005, 006, 007, 008, 009, 010, 011, 012, 013, 014, 015, 016, 017, 018, 019, 020, 021, 022, 023, 024, 025, 026, 027, 028, 029, 030	Составитель поездов, а при его отсутствии ДСП лично.
Стеллаж №3 - у пункта обогрева	10 штук №№ 031, 032, 033, 034, 035, 036, 037, 038, 039, 040	Составитель поездов, а при его отсутствии ДСП лично.
Стеллаж №4 четной горловины у светофора Н6	10 штук №№ 041, 042, 043, 044, 045, 046, 047, 048, 049, 050	Составитель поездов, а при его отсутствии ДСП лично.
Стеллаж №5 четной горловины у светофора Н3	10 штук №№ 051, 052, 053, 054, 055, 056, 057, 058, 059, 060	Составитель поездов, а при его отсутствии ДСП лично
Стеллаж №6 нечетная горловина у светофора Ч6	15 штук: №№ 061, 062, 063, 064, 065, 066, 067, 068, 069, 070, 071, 072, 073, 074, 075	Составитель поездов, а при его отсутствии ДСП лично.
Стеллаж №7 нечетная горловина у светофора Ч7	5 штук: №№ 076, 077, 078, 079, 080	Составитель поездов, а при его отсутствии ДСП лично.
Стеллаж №8 нечетная горловина у светофора Ч6	10 штук: №№ 081, 082, 083, 084, 085, 086, 087, 088, 089, 090	Составитель поездов, а при его отсутствии ДСП лично.
Стеллаж №9 нечетная горловина междупутье 6-7 путей около досмотрового моста	10 штук: №№ 091, 092, 093, 094, 095, 096, 097, 098, 099, 100	Составитель поездов, а при его отсутствии ДСП лично.

3.11. Место экипировки маневровых локомотивов:

Нет

3.12. Вагонные весы:

На 15-м погрузочно – выгрузочном пути установлены тензометрические вагонные весы ВТВ – Д.

В процессе взвешивания скорость движения состава должна быть от 3 до 10 км/ч.

Пределы взвешивания:

-наибольший предел взвешиваемого вагона - 200 тонн,

-наименьший предел взвешиваемого вагона - 10 тонн.

После окончания взвешивания ДСП станции переводит стрелочные переводы № 46 и № 18 по направлению пути №11-А и дает указание составителю поездов, о закрытии их на закладку и навесной замок.

Порядок и технология взвешивания, содержание и техническое обслуживание весов указаны в инструкции по эксплуатации тензометрических вагонных весов ВТВ-Д.

Оставлять подвижной состав на вагонных весах запрещено.

3.13. Дополнительные указания:

1. Порядок производства маневровой работы с вагонами загруженными ВМ, меры безопасности и порядок действия работников в случае возникновения аварийных ситуаций (техническая или коммерческая неисправность вагона и другие неисправности) изложены в "Местной инструкции о порядке ликвидации, учета, разбора, анализа и возмещения ущерба при инцидентах с опасными грузами, возникающими на станции Печоры-Псковские" и Приложении к ТРА "Инструкции о порядке работы с вагонами загруженными грузами класса 1 "ВМ".

2. Подача и уборка вагонов на пути общего пользования (№ 11, 11-А, 12, 13, 15, 16, 18) производится маневровым порядком по разрешающим показаниям маневровых светофоров (соответственно: М50, М30, М19, М12, М28, М20, М44), а при невозможности их открытия - по указанию дежурного по станции Печоры-Псковские, переданному по радиосвязи. Дежурному по станции и составителю поездов запрещается производить маневровую работу до получения уведомления от ответственного работника о прекращении погрузочно - разгрузочных работ на пути общего пользования. Подача вагонов на пути общего пользования № 11, 12, 13, 16, 18 осуществляется только "вагонами вперед". При подачи "вагонами вперед" составитель поездов должен находиться на специальной подножке или тормозной площадке первого, по ходу движения, вагона. При их отсутствии - идет впереди подаваемой группы вагонов по обочине, следит за впереди лежащим путем, подавая необходимые сигналы машинисту маневрового локомотива. На пути общего пользования 15, 11-А вагоны подаются локомотивом вперед, в связи с возможностью обгона, а в случае занятости их вагонами подача осуществляется "вагонами вперед".

Во всех случаях перед прицепкой вагонов к маневровому локомотиву составитель поездов должен проверить находятся ли рычаги автосцепки вагонов в положении "На сцепку" и не допускать передвижения маневрового состава без проверки надёжности сцепления всех вагонов и полного изъятия тормозных башмаков.

При подачи и уборке вагонов на пути общего пользования №11, 15 составителю поездов запрещается находиться на специальной подножке вагона, он должен идти впереди подаваемой группы вагонов, подавая необходимые сигналы машинисту, в связи с опасными местами, согласно Перечня негабаритных и опасных мест станции Печоры-Псковские.

3. Вместимость участков пути между:

- входным светофором «Н» и маневровым светофором «М3» - 84 условных вагонов,

- входным светофором «Чв» и маневровым светофором «М52» - 45 условных вагонов,

с учетом длины маневрового локомотива марки «ТЭМ-7» (длина локомотива «ТЭМ-7» принята – 21,0 м).

4. Ввиду характера работы станции (пограничная, передаточная) запрещается отстой брошенных поездов, перевод вагонов в запас, резерв ОАО "РЖД".

5. При необходимости производства ремонтных работ в составе поезда без отцепки вагона должны быть соблюдены следующие условия:

- ДСП может дать распоряжение составителю поездов на протягивание состава, для создания разрыва между ремонтируемым вагоном и остальными вагонами только после получения заявки от старшего по смене ПТО, после прекращения коммерческого, технического и других видов осмотра;

- разрыв между ремонтируемым вагоном и остальными вагонами должен быть не менее 10 метров;

- перед началом маневров по разъединению состава составитель поездов информирует машиниста о производстве ремонтных работ в составе поезда;

- ремонтируемый вагон закрепляется укладкой тормозных башмаков по одному с обеих сторон;

- закрепление оставшейся части состава производится с 2 сторон, согласно норм п. 3.9.1 ТРА;

- группа вагонов, находящаяся при локомотиве, закрепляется со стороны ремонтируемого вагона;

- распоряжение о соединении состава после окончания ремонтных работ ДСП может дать составителю поездов только после получения извещения об окончании работ старшего смены ПТО.

6. При выявлении сверхдопустимой разницы по высоте между продольными осями автосцепок работник вагонного хозяйства должен определить причину неподхода или неисправности и способ устранения. Выбор вагона для перестановки с целью устранения сверхдопустимой разницы высоты автосцепок определяется работником вагонного хозяйства.

7. Периодичность переговоров локомотивной бригады с составителем поездов о свободности пути при осаживании

вагонов в кривых участках пути, в темное время суток, при плохой видимости или при заступлении вагонов на занятый путь (сколько вагонов до сцепления и подход) должно производиться каждые 15-20 секунд. При отсутствии сигналов от составителя поездов локомотивная бригада должна прекратить движение.

8. В случае наступления неблагоприятных погодных условий (туман, ливень, метель, сильный ветер и т.д.), осложняющих или препятствующих производству маневровой работы, составитель поездов приостанавливает маневровую работу и немедленно докладывает ДСП об ухудшении погодных условий, наличии препятствий для выполнения маневров (затопление, снежные заносы на путях, отсутствие видимости и др.). Исходя из полученной информации о наличии препятствий для производства маневров, ДСП определяет дальнейший план маневровой работы, доводит его до составителя поездов и машиниста, при необходимости дает указание о проверке надежности закрепления подвижного состава и укладке дополнительных тормозных башмаков. Маневровая работа возобновляется после дополнительной проверки исправного действия радиосвязи, двусторонней парковой связи, устройств СЦБ и согласования между составителем поездов, ДСП и машинистом дополнительных мер безопасности движения (ограничение максимальной скорости движения, уменьшенный интервал передачи сигналов и сообщений, ограничение длины маневрового состава, запрет заезда на отдельные пути и т.п.). В процессе производства маневровой работы участвующие в ней работники должны соблюдать согласованные условия безопасности, а в случае их несоблюдения – принять меры к остановке маневрового состава (прекращению маневровой работы) и выяснить обстановку.

9. Грузовые вагоны, с неисправностями, которые нельзя устранить при безотцепочном ремонте, подаются на специализированные пути станции 10, 14 текущего отцепочного ремонта, оборудованные домкратными установками, грузоподъемным краном и другими техническими устройствами. Порядок производства работ на данных путях производится согласно "Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях 10, 14 станции Печоры-Псковские, переданных в ведение эксплуатационного вагонного депо Новосокольники".

10. Обо всех маневровых передвижениях на станции (прицепка, отцепка вагонов, подача и уборка вагонов на пути общего и необщего пользования и д.р.) ДСП сообщает по двусторонней парковой связи.

Перечень приложений к технико-распорядительному акту:

- 1 Масштабный план железнодорожной станции;
- 2 Схематический план железнодорожной станции;
- 3 Продольные профили железнодорожных путей железнодорожной станции;
- 4 Инструкция о порядке пользования устройствами СЦБ;
- 5 Схема продольного электроснабжения устройств СЦБ;
- 6 Ведомость железнодорожных путей необщего пользования;
- 7 Инструкция о порядке работы с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами);
- 8 Регламент переговоров по радиосвязи при маневровой работе;

Технико-распорядительный акт железнодорожной станции Печоры-Псковские

Составил Начальник станции _____ Роля М.Н.
"13" июня 2017 г.

Проверил ДНЧ-21 _____ Лебедев П.В.
"14" июня 2017 г.

Согласовано: ТЧЭ-18 _____ Чистов А.Н.

ЭЧ-6 _____ Калинин С.А.

ШЧ-15 _____ Рахманов В.В.

ПЧ-26 _____ Секаев А.В.

ВЧДЭ-24 _____ Замурыгин А.И.

РЦС-2 _____ Сынков С.М.

ДЦС-2 _____ Магомедов М.М.

Выверка проведена. Акт от 27.11.2017 №. ДС Роля М.Н.