

Наредба № 58 за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт

ЧАСТ ПЪРВА ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 1. С наредбата се определят:

1. основните технически и функционални изисквания за проектиране, построяване, експлоатиране и поддържане на железния път, железопътните съоръжения, устройствата на осигурителната техника (ОТ), съобщителните средства и съоръженията за електроснабдяване и електрозахранване;
2. изискванията към подвижния железопътен състав (ПЖПС) за достъп до железопътната инфраструктура;
3. подаваните сигнали в железопътния транспорт;
4. общите правила за движение на влаковете, маневрената работа и безопасността на превозите.

Чл. 2. Тази наредба се отнася за управителя на железопътна инфраструктура, превозвачите, собствениците на подвижен железопътен състав и лицата извършващи строителна, ремонтна или друга дейност по железопътната инфраструктура.

Чл. 3. Промислените и други предприятия със собствен железопътен транспорт с приемно-предавателна дейност осъществяват дейността си съгласно тази наредба и инструкции, приети от съответния ръководител, съгласувани с Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ (ИА „ЖА“).

Чл. 4. (1) Статутът и наименованието на експлоатационните пунктове, както и редът за ползването на техническите средства в тях се определят от управителя на железопътната инфраструктура.

(2) Редът и организацията на работата, установени в експлоатационните пунктове, са задължителни за всички ползватели (превозвачи, товародатели, пътници и предприятия извършващи строителни и/или ремонтни работи, и др.) на железопътната инфраструктура.

Чл. 5. Техническите и функционални изисквания към железопътната инфраструктура и подвижният железопътен състав следва да съответстват и на изискванията за достъп на трудно подвижни лица, възрастни хора, деца и други, изпитващи затруднения при използването им.

Чл. 6. Дейности, извършвани в зоната на ограничителната строителна линия и в зоната на отчуждение на железопътната инфраструктура, се съгласуват по ред, установен с тази наредба.

Чл. 7. (1) Управителят на железопътната инфраструктура управлява влаковата дейност и определя правилата за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура, за движение на влаковете и маневрената работа.

(2) Правилата по ал. 1 са в съответствие с техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) – приложения към Наредба № 57 за съществените изисквания към железопътната инфраструктура и подвижния състав за осигуряване на необходимите параметри на взаимодействие, оперативност и съвместимост с трансевропейската железопътна система (обн. ДВ. бр.55 от 25 юни 2004г., попр. ДВ. бр.60 от 9 юли 2004г., изм. ДВ. бр.91 от 15 ноември 2005 г., изм. и доп. ДВ бр. 55 от 7 юли 2006 г.).

(3) Железопътните превозвачи организират своята дейност при достъпа и използването на железопътната инфраструктура, спазвайки изискванията на тази наредба и правилата по ал. 1.

Чл. 8. Прегледите на железните пътища, съоръженията и устройствата, габарита, видимостта на сигналите, ПЖПС и други се извършват по ред, определен в инструкции, издадени от управителя на железопътната инфраструктура и превозвачите.

Чл. 9. Контролните органи проверяват състоянието на съоръженията, устройствата и системите и съответствието им с изискванията на тази наредба в присъствието на дежурния работник, който отговаря за тях.

Чл. 10. (1) Дейностите, свързани с безопасността на превозите, се извършват от лица, притежаващи свидетелство за заемане на длъжност и удостоверение за положен изпит, издадени по реда на Наредба № 56 за изискванията, условията и реда за обучение на кандидатите за придобиване или признаване на правоспособност за длъжностите от железопътния транспорт и реда за провеждане на изпитите на лицата от персонала, отговорен за безопасността на превозите (обн. ДВ. бр.20 от 4 март 2003г., попр. ДВ. бр.59 от 1 юли 2003г., изм. ДВ. бр.94 от 25 ноември 2005 г.).

(2) За изпълнение на дейностите по ал. 1, се назначават лица на възраст над 18 години, притежаващи необходимата квалификация и документ за правоспособност когато се изисква.

Чл. 11. (1) Лицата, назначени на работа, свързана с безопасността на превозите са длъжни да положат успешно изпит при условията и реда на Наредба № 56 и да притежават свидетелство за заемане на длъжност при условията на същата наредба.

(2) Управителят на железопътна инфраструктура и превозвачите представят в ИА “ЖА” списъци с наименованията на длъжностите и съответните дейности, изпълнявани от лицата, назначени на тези длъжности.

(3) В списъците се посочва наименованието на длъжностите за заемането на които се полага изпита по ал. 1, необходимата професионална квалификация и правоспособност, ако е необходима такава.

(4) За всяка промяна в списъците по ал. 2, управителят на железопътна инфраструктура и превозвачите уведомяват ИА “ЖА” в седем дневен срок от настъпването ѝ.

Чл. 12. Работниците и служителите са длъжни да познават съоръженията, устройствата и системите в участъка, в който работят.

Чл. 13. Когато дежурният работник не е в състояние да изпълнява задълженията си и е застрашена сигурността на превозите, се допуска друг работник или служител, познаващ действието на устройствата и системите, да извърши само затваряне на разрешаващите движение сигнали, без да предприема други действия.

Чл. 14. Задълженията на всички категории работници и служители за осигуряване движението на влаковете, както и нормите и условията за строителство и експлоатация на железния път, контактната мрежа, подвижния състав и съоръженията се определят с инструкции и заповеди, издавани от управителя на железопътната инфраструктура и превозвачите.

Чл. 15. (1) Работниците и служителите, чиято дейност е свързана с осигуряване на техническата експлоатация и безопасността на превозите в железопътния транспорт, са длъжни да:

1. познават съоръженията, устройствата и системите, с които работят;
2. поддържат в изправност съоръженията, устройствата и системите съгласно техническите норми;
3. предприемат незабавни мерки за предотвратяване на произшествия вследствие на реална заплаха от терористични актове или реализирането им и при съмнение за подготовка на такива;
4. оказват съдействие при разследване на произшествия;
5. познават правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете, маневрената работа и сигналите в железопътния транспорт;

(2) Задълженията на диспечерите, локомотивните машинисти, маневрените бригади и други работници и служители при работата им с устройствата и системите на осигурителната техника, съобщенията, електроснабдяването и електрозахранването в железопътния транспорт се определят от управителя на железопътната инфраструктура

Чл. 16. До съоръженията, устройствата и системите, свързани с безопасността на превозите, както и до местата и помещенията, откъдето те се управляват, се допускат само лицата по чл. 10, ал. 1, когато са на дежурство.

Чл. 17. В подвижния железопътен състав, при сигналите, стрелките, апаратите, механизмите и другите устройства на железопътната инфраструктура, а така също и в служебните помещения не се допускат лица, които не са на работа.

Чл. 18. (1) По време на обучение или провеждане на изпит за работа със съоръженията, устройствата и системите на железопътната инфраструктура или подвижния железопътен състав, обучаемите или изпитваните се допуска да работят с тях само под контрола на дежурните работници, които непосредствено отговарят за тях.

(2) Редът за подготовка на обучаемите лица за самостоятелна работа със съоръженията, устройствата и системите на железопътната инфраструктура или подвижния железопътен състав се определя от управителя на железопътната инфраструктура.

Чл. 19.(1) Работниците и служителите от железопътната система, чиято дейност е свързана с безопасността на превозите, по време на работа са длъжни да:

1. носят свидетелството си за заемане на длъжност, удостоверение за положен изпит и определените им сигнални принадлежности;
2. познават сигналите и указателите, свързани с работата им;
3. подават правилно установените сигнали и правилно да сигнализируют влаковете и возилата, местата, устройствата и съоръженията, за които отговарят;
4. точно да изпълняват заповедите и указанията на сигналите и указателите;

(2) Не се допуска употребата на алкохол или други упойващи вещества през работно време, както и работа под влияние на такива от работниците и служителите от железопътната система.

(3) Работник или служител от железопътната система, установил неизправност на пътя, сигналите и други съоръжения, които застрашават безопасността на превозите, е длъжен незабавно да предприеме мерки за спиране на движението, уведомяване на съседните гари и при възможност сигнализиране на опасното място и отстраняване на повредата.

Чл. 20 (1) Работниците и служителите, свързани с безопасността на превозите, преди всяко дежурство (смяна, пътуване) се инструктират за предстоящото дежурство.

(2) Редът и начинът за провеждане на инструктажите по ал. 1 се определя от управителя на железопътната инфраструктура и превозвачите.

ЧАСТ ВТОРА

ПРАВИЛА ЗА ТЕХНИЧЕСКА ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА И ПОДВИЖНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН СЪСТАВ

ДЯЛ ПЪРВИ

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл. 21. (1) Постоянните съоръжения от железопътната инфраструктура, осигуряващи железопътните превози, са:

1. железният път и изкуствените съоръжения;
2. съоръженията и устройствата на осигурителна техника и телекомуникационните мрежи;
3. съоръженията и устройствата на системите за електроснабдяване;
4. съоръженията, устройствата и обектите за осъществяване на пътническа, товарна и други експлоатационни дейности.

(2) Параметрите на съоръженията по ал. 1 се поддържат и контролират в граници, осигуряващи безопасно и непрекъснато извършване на превозите по железопътната инфраструктура с установените проектни скорости.

Чл. 22. (1) Железният път е техническо съоръжение, състоящо се от:

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

2. Горното строене – това е техническо съоръжение, конструкцията, на което е съставена от следните елементи - релси, траверси, скрепления, баластова призма и стрелки.

(2) Системите за електроснабдяване включват обектите, съоръженията и устройствата за тягово и нетягово електроснабдяване на железопътната инфраструктура, включително и всички стационарни съоръжения за захранване на влаковете от високоволтови еднофазни мрежи. Системите се състоят от: подстанции – тягови и нетягови, секционни постове,

трафопостове, основни и резервни захранващи станции, контактна линия и електропроводи за захранване на диспечерските централизации и за нетяговите консуматори.

(3) Осигурителната техника на железопътната инфраструктура е съвкупност от устройства и системи, които осъществяват контрол, дистанционно управление и зависимост на сигналите, контролираните участъци, стрелките и прелезните устройства, осигуряващи безопасност при движение в експлоатационните пунктове и междугарията.

Чл. 23. (1) Съоръженията, устройствата и обектите по чл. 21, ал. 1, т. 4 са:

1. пероните;
2. рампите;
3. разтоварищата;
4. терените и сградите, предназначени за осигуряване на контрола по поддържането на железопътната инфраструктура;
5. терените и сградите в железопътните гари, в които се осъществяват дейностите по управлението на движението на влаковете и другите технологични операции, свързани с експлоатацията на железопътната инфраструктура и безопасността на движението;

6. терените, върху които са разположени техническите средства за осигуряване безопасността на превозите.

(2) Съоръженията, устройствата и обектите по ал. 1 се изграждат, ремонтират и поддържат в съответствие с изискванията на тази наредба, Наредба № 55 за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура и изискванията за облекчаване използването на железопътните съоръжения и подвижния състав от инвалиди, възрастни хора, деца и други лица, срещащи затруднения в използването им (обн., ДВ, бр. 18 от 5.03.2004 г.).

Чл. 24. Въвеждане на постоянни и временни ограничения на скоростта се извършва по ред и начин, определени в тази наредба.

Чл. 25. (1) Въвеждане и премахване на временни ограничения на скоростта на движението на влаковете поради техническото състояние на железопътната инфраструктура или при аварийни ситуации се извършва от правоспособни длъжностни лица от персонала на железопътната инфраструктура.

(2) Контролните органи от ИА „ЖА” и упълномощените длъжностни лица от железопътната инфраструктура могат в оперативен порядък да въведат ограничения на скоростта.

(3) Длъжностно лице със съответната правоспособност и квалификация, констатирало неизправност на елемент от железопътната инфраструктура, установена чрез измерване, изпитване, визуално или по друг начин, изискваща ограничаване на скоростта, незабавно предприема действия за ограничение на скоростта съобразно степента на неизправност.

(4) Лицето по ал. 3 при въвеждане на намаление задължително дава числената стойност на ограничената скорост, фронта (дължината) на ограничението, километричното му положение, наименованието на междугарията и номера на пътя или наименованието на гарата и номера на коловоза, по който се извършва, както и други предписания съгласно тази наредба. Изпълнението на тези предписания е задължително за всички участващи в осигуряване на безопасността на превозите.

(5) Сигнализирането на участъците, изискващи ограничение на скоростта, се извършва съгласно тази наредба.

(6) Управителят на железопътна инфраструктура, осигуряват необходимите средства за изпълнение на процедурите за отстраняване на причините за въвеждане на ограничението и достигане на проектната скорост.

Чл. 26. (1) Длъжностно лице със съответната правоспособност и квалификация, констатирало неизправност на елемент, устройство или съоръжение на железопътната инфраструктура, нарушаване на строителния габарит или друга опасност - природни бедствия, производствени аварии, заплахата от терористични актове и др., застрашаваща безопасното движение и/или сигурността и здравето на пътниците, служителите и работниците от железопътната система, незабавно предприема действия за преустановяване на движението в съответствие с изискванията на тази наредба.

(2) Извън случаите по ал. 1, дежурният ръководител движение, може да предприеме действия за аварийно спиране на движението и без предварителна проверка при получаване на сигнал от длъжностни лица от инфраструктурата, превозвача, външни лица, извършващи дейности по инфраструктурата или при получаване на разпореждане от компетентните органи.

(3) Възстановяването на движението се извършва от длъжностно лице от железопътната инфраструктура след отстраняване на причините за прекъсването.

ДЯЛ ВТОРИ

ГАБАРИТ И ПРЕСИЧАНИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Чл. 27. (1) В железопътния транспорт (железопътната система) се прилагат следните габарити:

1. габарит на ПЖПС;
2. габарит на натоварването;
3. строителен габарит.

(2) Габаритът на ПЖПС е ограничителен, напречно-перпендикулярно на оста на железния път очертаване, в което трябва да се поместват возилата.

(3) Габаритът на натоварването на ПЖПС е ограничителен, напречно- перпендикулярно на оста на железния път очертаване, в което трябва да се поместват возилата и товарите.

(4) Строителен габарит е най-външното, напречно и перпендикулярно на оста на железния път ограничителен очертаване, в което не проникват части на постройки, съоръжения, гарови инсталации, устройства, материали, машини и др. в близост до железния път.

(5) Части на постройки, съоръжения, гарови инсталации, устройства, материали, машини и др., които навлизат в очертаването на строителния габарит са извънбаритни, с изключение на устройствата по чл. 34, ал. 2.

(6) Не се допуска нарушаването на строителен габарит от части на ПЖПС или разположен върху него товар.

Чл. 28. Превозвачите отговарят за:

1. правилното разположение и укрепване на товарите;
2. превоза на извънгаритни и тежки товари и возила;
3. габарита на подвижния железопътен състав.

Чл. 29. Превозът на извънгабаритни товари в международно съобщение се осъществява в съответствие с изискванията на сключените международни договори и споразумения след предварително съгласуване със съответните железопътни администрации.

Чл. 30. (1) Управителят на железопътна инфраструктура и собствениците на жп линии III-та категория и линии на предприятия със собствен железопътен транспорт с технологична и приемно-предавателна дейност поддържат и отговарят за състоянието на строителния габарит и видимостта на сигналите в съответствие с изискванията на тази наредба.

(2) Строителният габарит и допустимото осно натоварване за железопътните участъци и линии на железопътната инфраструктура се определят със заповед на управителя на железопътната инфраструктура и отразяват в технологията по чл. 60, ал. 1.

(3) Собствениците на жп линии III-та категория и линии на предприятия със собствен железопътен транспорт с технологична и приемно-предавателна дейност носят отговорност за подаваната информация относно строителния габарит и допустимото осно натоварване, документирано по ред, определен в инструкциите по чл. 3.

Чл. 31. В зависимост от широчината на междурелсието габаритите са:

1. за жп линии със стандартно междурелсие 1435 mm и с междурелсие 1520 mm (за коловозите във Фериботния комплекс-Варна) - приложения № 1, 2 и 3;
2. за теснопътни жп линии с междурелсие 760 mm - приложение № 4.

Чл. 32. В зависимост от методите, по които се определят, габаритите на ПЖПС са:

1. статичен:
 - а) за жп линии със стандартно междурелсие - приложение № 1;
 - б) за теснопътни жп линии - приложение № 4;

2. кинематичен.

Чл. 33. (1) За габаритът на натоварването на ПЖПС се спазват условията:

1. за жп линии със стандартно междурелсие - приложение № 2;
2. за теснопътни жп линии - приложение № 4.

(2) Возилата и товарите, които нарушават габарита на подвижния състав и натоварването за вътрешно съобщение (приложения № 1 и 2), са извънгабаритни и се превозват съгласно изискванията на инструкция за превозване на извънгабаритни и тежки товари и возила на управителя на железопътната инфраструктура.

Чл. 34. (1) Строителните габарити са:

1. за жп линии със стандартно междурелсие - приложение № 3;
2. за теснопътни жп линии - приложение № 4.

(2) Допустимо е устройствата, предназначени за непосредствено взаимодействие с ПЖПС (контактния проводник, вагонозадържатели, подвагонни тласкачи в работно състояние и други), да навлизат в строителния габарит при условие, че не нарушават безопасното движение на ПЖПС.

(3) При строителство на нови железопътни линии, както и при извършване на преустройство на съществуващите жп линии задължително се прилага:

1. за жп линии със стандартно междурелсие - строителен габарит 1-СМ2 - приложение № 3;
2. за теснопътни жп линии - строителен габарит за 760 mm жп линии - приложение № 4.

(4) Изменения, касаещи временно ограничаване на строителния габарит, за всеки конкретен случай се разрешават със заповед на управителя на железопътната инфраструктура, при условие че не се нарушава безопасността на превозите.

(5) Съществуващите съоръжения и устройства, които нарушават очертанието на строителния габарит, се преустройват в съответствие с изискванията на ал. 3. До преустройването им те се сигнализират съгласно тази наредба от лицата, които ги поддържат или извършват ремонта им.

(6) При извършване на строителство, ремонт и поддържане на железопътната инфраструктура се допуска отклонение от строителния габарит при спазване на изискванията на тази наредба.

(7) Минималните странични свободни пространства, мерени от оста на коловоза до най-близките части на различните предмети на междугарие и гаров район, са:

1. за жп линии със стандартно междурелсие - приложение № 3, табл. № 3 - 1;
2. за теснопътни жп линии - приложение № 4, табл. № 4 - 1.

(8) Минималните светли височини над главата на релсата на строителния габарит са:

1. за жп линии със стандартно междурелсие - приложение № 3, табл. № 3 - 2;
2. за теснопътни жп линии - приложение № 4, табл. № 4 - 2.

(9) Разстоянията между осите на съседни коловози на междугарие и в гаров район са:

1. за жп линии със стандартно междурелсие - приложение № 3, табл. № 3 - 3;
2. за теснопътни жп линии - приложение № 4, табл. № 4 - 3.

(10) Разстоянията между осите на съседни коловози при дистанционните указатели са:

1. за жп линии със стандартно междурелсие - приложение № 3, фиг. № 3 - 14;
2. за теснопътни жп линии - приложение № 4, фиг. № 4 - 5.

(11) Габаритните разстояния при перони, рамки и бордюрни камъни при жп разтоварища са:

1. за жп линии със стандартно междурелсие - приложение № 3, табл. № 3 - 4, 3 - 5, 3 - 6 и 3 - 7;
2. за теснопътни жп линии - приложение № 4, табл. № 4 - 4, 4 - 5 и 4 - 6.

(12) Основните габаритни изисквания към елементите на контактната мрежа са посочени в приложение № 5.

(13) Основните габаритни изисквания при пресичания на железни пътища от въздушни и кабелни линии, тръбопроводи и канализации са посочени в приложение № 6.

Чл. 35. (1) Забранява се:

1. навлизането в сервитута и нарушаването на строителния габарит на железопътната инфраструктура, преминаването през железопътните линии на пътни превозни средства, пешеходци и животни извън определените за това места;

2. преминаването през гаровите коловози и стрелки без специално разрешение за това, извън местата, определени за обслужване на пътници;

3. движението на пътници и други външни лица, както и оставянето на багажи и други вещи, извън зоните и местата в експлоатационните пунктове, определени за обслужване на пътници;

4. нарушаването на строителния габарит на железопътната инфраструктура при извършване на строително-монтажни работи, ремонти и поддържане без специално разрешение за това;

5. навлизането в строителния габарит на части на постройки, съоръжения, гарови инсталации, устройства, материали, машини, растителност и други с изключение на устройствата по чл. 34, ал. 2;

6. нарушаването габаритите на ПЖПС и натоварването, освен в случаите когато има специално разрешение за това.

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

Чл. 36. Пресичания са всички контактни точки между зоната на отчуждение на железопътната инфраструктура с обекти, съоръжения или елементи на друга техническа инфраструктура.

Чл. 37. (1) Пътни превозни средства, пешеходците, както и лицата, работещи на пътя, преминават през железопътните прелези в съответствие с изискванията на Закона за движението по пътищата

(2) Преминаванията на извънгабаритни пътни превозни средства с обща височина над 4,5 m, както и преминаването на возила със свръхтежки товари през железопътната инфраструктура, се съгласува с управителя на железопътната инфраструктура, съгласно Закона за движение по пътищата и Закона за железопътния транспорт.

(3) Преминаването на пътни превозни средства с обща височина над 4,5 m през прелезите на електрифицирана жп линия се извършва по ред, определен от управителя на железопътната инфраструктура.

Чл. 38. Пресичането на линии от железопътната инфраструктура с пътища, напоителни и други канали, водопроводи, канализационни, кабелни линии за високо и ниско напрежение, въжени линии и други надземни и подземни устройства и съоръжения се разрешава от министъра на транспорта.

ДЯЛ ТРЕТИ

ОГРАНИЧИТЕЛНА СТРОИТЕЛНА ЛИНИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Чл. 39. (1) Ограничителна строителна линия е линията, която определя площта от всяка страна на железния път, съгласно чл. 4, ал. 1 ЗЖТ, в която се забранява строителство на обекти, определени в чл. 62, ал. 1 на Наредба № 55 за проектиране и строителство на железопътни линии, железопътни гари, железопътни прелези и други елементи от железопътната инфраструктура.

(2) Ремонти на съществуващи обекти, попадащи в площта по ал. 1, се разрешават само при условие, че е осигурена безопасността на превозите и не се възпрепятстват експлоатацията и поддържането на железопътната инфраструктура.

Чл. 40. (1) В площта от зоната на отчуждение до ограничителната строителна линия при извършване на строителство на нови, както и при реконструкция, основен или текущ ремонт на съществуващи обекти, трябва да бъде осигурена безопасността на превозите и не се възпрепятстват експлоатацията и поддържането на железопътната инфраструктура.

(2) Безопасността на превозите е осигурена, когато:

1. изграждането, ремонтът и експлоатацията на обекта не създават никакви предпоставки и/или условия за дерайлиране или удар на подвижния състав или водещи до промяна на техническите параметри на железопътната инфраструктура;

2. обектът не се намира в такава близост до елемент от железопътната инфраструктура, че да води до промяна на строителния габарит на железния път;

4. обектът не нарушава видимостта на сигналите в железопътния транспорт и използването му не създава пречки и затруднения при извършване на дейностите по железопътната инфраструктура;

5. са спазени противопожарните изисквания;

6. са спазени разстоянията за жилищните и други сгради съгласно Наредба № 7 от 1992 г. за хигиенните изисквания за здравна защита на селищната среда (Обн. ДВ бр. 46 от 04.06.1992 г., изм. ДВ бр. 46 от 07.06.1994 г., изм. ДВ бр. 89 от 22.10.1996 г., изм. ДВ бр. 101 от 26.11.1996 г., изм. ДВ бр. 101 от 04.11.1997 г., изм. ДВ бр. 20 от 05.03.1999 г.).

Чл. 41. (1) При изготвяне или промяна на подробни устройствени планове (ПУП) за територии, попадащи в площта между линията на отчуждение на железопътната инфраструктура и ограничителната строителна линия общинските администрации съгласуват проектите с управителя на железопътната инфраструктура.

(2) Изготвянето или промяната на ПУП за териториите по ал. 1 се извършва по реда на ЗУТ

ДЯЛ ЧЕТВЪРТИ

ОСНОВНИ ТЕХНИЧЕСКИ И ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ЖЕЛЕЗНИЯ ПЪТ

Глава първа. Общи положения.

Чл. 42. Изграждането, ремонтът и поддържането на железния път се извършва в съответствие с изискванията на тази наредба, Наредба № 55, Наредба № 57 и Техническите норми за устройство и поддържане на горното строене на железния път.

Чл. 43. (1) Положението на железния път в план и профил се обозначава с постоянни репери, по ред и условия определени от управителя на железопътната инфраструктура в „Инструкция за шенаж и репераж на железния път”.

(2) Новопостроени или реконструирани железопътни линии и участъци се реперират в срок до 3 години от въвеждането им в експлоатация.

(3) Най-малко един път на 3 години се извършва контрол и оглед на реперите и опорната геодезическа мрежа, като повредените или липсващи репери се възстановяват съгласно реперажния план на железния път.

Глава втора. Долно и горно строене на железния път.

Чл. 44. Всички съоръжения от долното строене на железопътната инфраструктура се поддържат в изправност в съответствие с проектната документация.

Чл. 45. Категорията на железния път на железопътната инфраструктура, елементите и параметрите на горното строене на железния път и железопътните стелки и редът за поддържането им се определят с инструкция на управителя на железопътната инфраструктура.

Чл. 46. Междурелсието на железния път в правите участъци е:

1. 1435 mm - за жп линии със стандартно междурелсие;
2. 1520 mm - за коловози в Предфериботния парк на Фериботния комплекс Варна;
3. 760 mm - за теснопътна жп линия.

Чл. 47. (1) Междурелсието на железния път в хоризонталните криви се увеличава с разширение в зависимост от радиуса на кривата.

(2) При железопътни линии със стандартното междурелсие 1435 mm, в кривите на железния път с радиуси (R) по-малки от 300 метра, междурелсието се увеличава с:

1. разширение 20 mm. - за криви с радиус от R=125 м. до R<150 м.;
2. разширение 15 mm. - за криви с радиус R =150 м. до R <180 м.;
3. разширение 10 mm. - за криви с радиус R =180 м. до R <250 м.;
4. разширение 5 mm. - за криви с радиус R =250 м. до R <300 м.;
5. разширение 0 mm. - за криви с радиус R ≥ 300 м.;

(3) Допускат се отклонения от междурелсието на железния път:

1. за жп линии със стандартно междурелсие 1435 mm:

- а) от - 4 до + 13 mm - при скорост до 100 км/ч;
- б) от - 4 до + 8 mm - при скорост от 100 до 120 км/ч;
- в) от - 4 до + 5 mm - при скорост от 120 до 140 км/ч;
- г) от - 4 до + 4 mm - при скорост от 140 до 160 км/ч;

2. за теснопътна жп линия с междурелсие 760 mm:

- а) при скорост до 50 км/ч:
 - аа) от - 3 до + 15 mm - при релси тип РПШ 31;
 - аб) от - 3 до + 12 mm - при релси тип S 49;
- б) при скорост над 50 км/ч:
 - ба) от - 3 до + 10 mm - при релси тип РПШ 31;
 - бб) от - 3 до + 7 mm - при релси тип S 49.

(4) В зависимост от скоростта на движението и категорията на железния път, не се допуска междурелсие:

1. при жп линии със стандартно междурелсие 1435 mm:
 - а) по-малко от 1429 mm и по-голямо от 1465 mm - за I и II категория;
 - б) по-малко от 1429 mm и по-голямо от 1470 mm - за останалите категории;
2. по-малко от 1516 mm и по-голямо от 1546 mm - при жп линии с междурелсие 1520 mm;
3. по-малко от 755 mm и по-голямо от 790 mm - при жп линии с междурелсие 760 mm.

Чл. 48. (1) Горната част на главите на двете релсови нишки на железния път в прави участъци се поддържа на едно ниво.

(2) Максималното надвишение в хоризонтална крива за железен път с междурелсия 1435 mm и 1520 mm е 150 mm и 60 mm за теснопътни жп линии.

(3) Не се допуска отклоненията от разположението на релсовите нишки една спрямо друга в правите участъци и от определеното надвишение за хоризонтални криви да превишават:

1. за жп линии със стандартно междурелсие 1435 mm:
 - а) 15 mm - за максимални скорости до 60 км/ч;
 - б) 10 mm - за максимални скорости над 60 до 100 км/ч;
 - в) 6 mm - за максимални скорости над 100 до 130 км/ч;
 - г) 4 mm - за максимални скорости над 130 км/ч;
2. 10 mm - за теснопътна жп линия с междурелсие 760 mm.

(4) Отклоненията от разположение на релсовите нишки една спрямо друга за хоризонтални криви са валидни и за максималните стойности на надвишението, посочени в ал. 2.

(5) В случаите на отклоненията, посочени в ал. 3 по време на експлоатация, не се допускат наклони (рампи):

1. по-стръмни от 1:300 - при скорост до 50 км/ч.
2. по-стръмни от 1:400 - при скорост над 50 км/ч.

(6) Във всички случаи, независимо от скоростта на движение не се допускат наклони, по-стръмни от посочените в приложение № 7.

Чл. 49. (1) Типът на релсите в стрелките съответства на типа на релсите в коловозите.

(2) Допуска се стрелките да са от по-тежък тип релси при условие, че прехода между различните типове релси на стрелки и релси на коловозите е изпълнен извън стрелките.

(3) Допустимите отклонения за сърцата на стрелките са:

1. за главните коловози (продължение на текущия път) и на приемно-отправните коловози, в които се приемат пътнически влакове - не по-голямо от 1:9 и радиус на отклонението, съответстващ на скоростта, с която ще влизат влаковете, не по-малък от 300 m;

2. за приемно-отправните коловози, на които се приемат товарни влакове - не по-голямо от 1:9 и радиус на отклонението не по-малък от 190 m;

3. за всички останали гарови коловози - не по-голямо от 1:6.

(4) Съществуващите стрелки по железопътната мрежа, които не отговарят на отклоненията и радиусите по ал. 3 и не могат да се заменят, остават до извършване на преустройство на стрелковата гърловина на съответната гара. До извършване на преустройствата пътнически влакове преминават по отклонения на стрелки с радиус 190 m.

(5) Не се допуска експлоатацията на стрелки на които:

1. езиците не са свързани един с друг или не са свързани със стрелковия обръщателен апарат и не са осигурени с техническо средство срещу самопридвижване;

2. прилепването на езика на към раменната релса, мерено срещу теглителната щанга е:

а) 4 mm и повече за приемно-отправните коловози;

б) 5 mm и повече за останалите коловози.

3. понижен език спрямо раменната релса с 2 mm и повече, мерено в сечението, в което широчината на главата на езика е 50 mm и повече;

4. разстоянието между работния ръб на сърцето, при широчина 30 mm, и работната странична плоскост на контрарелсите е:

а) по-малко от 1391 mm - при междурелсие 1435 mm;

б) по-малко от 1474 mm - при междурелсие 1520 mm

в) по-малко от 728 mm - при междурелсие 760 mm;

5. е счупен език или раменна релса;

6. е счупена кръстовина (сърце или рогови релси);

7. са скъсани два съседни и повече контра релсови болтове;

8. не са осигурени с шплент болтове и щифтове на щангите;

9. има нащърбяване на сърцето, измерено от върха му:

а) над 100 mm дължина и над 8 mm дълбочина - за главните коловози и на приемно-отправните коловози;

б) над 150 mm дължина и над 15 mm дълбочина - за всички останали коловози;

10. има разстояние по-малко от 110 mm между свободния език и раменната релса;

11. разстоянието между работните странични повърхнини на роговата релса и контрарелсата е по-голямо от 1357 mm.

(б) Не се допуска движение на подвижен железопътен състав (ПЖПС) по стрелки с нащърбявания на езика на разстояние 2 m, мерено от върха му:

1. с дължина на нащърбяването над 200 mm и дълбочина над 5 mm - за стрелки, разположени на продължението на текущия път в гарата;

2. с дължина над 300 mm и дълбочина над 8 mm - за стрелки, водещи към приемно-отправни коловози;

3. с дължина над 400 mm и дълбочина над 15 mm - за всички останали стрелки и стрелки за междурелсие 1520 mm.

(7) Полагането на стрелки на междугарие се извършва по ред, определен от управителя на железопътната инфраструктура като задължително се съоръжат с устройства на ОТ, обвързани със системата за блокировка на междугарието.

Чл. 50. Стрелките със заключване тип "лястовично" имат външни ограничители за хода на езиците.

Чл. 51. При отклонения в междугарие или в гара за железопътни линии III категория и други отклонения текущият път или гаровият коловоз се обезпечава с "есови" съединения и предпазни коловози с дължина не по-малка от 25 m.

Чл. 52. (1) Съществуващите отклонения в междугарие или в гара за железопътни линии III-та категория и други отклонения се охраняват с вагоноизхвъргачка, монтирана на отклонителния коловоз, като срока за привеждането в съответствие с изискването по чл. 51 се определя със заповед на управителя на железопътната инфраструктура за всеки конкретен случай.

(2) С вагоноизхвъргачки се съоръжават коловозите в спирките и в гарите, закрити за служба по движението, гаровите коловози с наклон по-голям от 1,5 ‰, в които се оставят вагони и товарно-разтоварните и гаражните коловози, отклоняващи се от приемно-отправните коловози.

(3) Вагоноизхвъргачката в затворено положение не допуска излизане на возила от коловоза, на който е поставена и се:

1. монтира най-малко на 20 m от дистанционния указател върху външната за охранявания текущ път (коловоз) релса; по-малко разстояние може да се определи със заповед на управителя на железопътната инфраструктура за всеки конкретен случай.

2. сигнализира с указател;

3. поставя в принудителна зависимост със стрелката, отклоняваща от охранявания текущ път (коловоз), като първо се отваря вагоноизхвъргачката; принудителна зависимост не се изисква, когато след стрелката има вагоноизхвъргачки, осигуряващи движението по съседни коловози.

(4) Допуска се с разрешение на управителя на железопътната инфраструктура монтиране на една обща вагоноизхвъргачка за предпазване на текущия път (коловоз) от два и повече съседни коловоза или монтиране на две вагоноизхвъргачки, задвижвани от един апарат.

(5) Между положението на стрелките, вагоноизхвъргачките и блокировката за осигуряване на движението на влаковете в междугарията се осъществява взаимна зависимост.

Чл. 53. (1) Ръчни стрелкови заключалки се поставят на стрелките:

1. на приемно-отправните коловози в гари без централизации и в гари, съоръжени с релейна уредба за ключова зависимост (РУКЗ), както и на стрелките, които ги охраняват;
2. в маневрени райони без гарова централизация, от които заминават влакове; в този случай ръчни стрелкови заключалки се поставят само на насрещните и охраняващите маршрута стрелки;
3. на коловозите, предназначени за натоварване или разтоварване на опасни товари;
4. на коловозите, предназначени за безотцепъчен ремонт на вагоните;
5. на коловозите, на които са гарирани възстановителни и противопожарни влакове или специализирани машини;
6. на спасителните коловози;
7. на първата стрелка на отклонителни коловози в междугарието.

(2) Стрелките, които свързват два приемно-отправни коловоза, се съоръжават с по две заключалки, а кръстовидните - с по една за всеки език.

(3) Ръчната стрелкова заключалка:

1. допуска изваждане на ключа само при заключена стрелка;
2. не допуска заключване при неприлепване на езика към раменната релса 4 mm и повече за приемно-отправните коловози и 5 mm и повече за останалите коловози, мерено срещу теглителната шанга.

(4) Не се допуска употребата на заключалки по ал. 1 с един и същи секрет в района на една гара, а при големи гари - в един стрелкови район и съседни с него стрелкови постове от друг район.

Чл. 54. При повреда на електрически стрелкови обръщателен апарат за осигуряване на безопасно движение на подвижен жп състав по стрелката може да се използват и други заключващи устройства, определени в инструкции на управителя на железопътната инфраструктура.

Чл. 55. Поддържането и ремонта на изхвъргачките на "спирателни обувки" и вагонозадържателите в разпределителните гари се извършва в съответствие с изисквания на инструкции на управителя на железопътната инфраструктура.

Чл. 56. Ремонтът, поддържането и прегледите на стрелките и коловозите на промишлени и други предприятия, съоръжени с осигурителна техника, управлявана от железопътната инфраструктура, се извършват по ред, определен в съответните инструкции на управителя на железопътната инфраструктура.

ДЯЛ ПЕТИ ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ПУНКТОВЕ

Чл. 57. (1) Експлоатационни пунктове са гарите, разделните постове, спирките и маневрените райони.

(2) Железопътна гара е коловозното развитие, терените, технологичните сгради и обектите на железопътната инфраструктура свързани с управлението на движението на влаковете, безопасността на движението и превоза на товари и пътници.

(3) Разделните постове служат за разделяне на текущия път между две гари на две части със статут на междугария, а ако имат и стрелково развитие - за отклоняване движението на влаковете и са с и без дежурен ръководител движение.

(4) Спирките са предназначени само за обслужване на пътници и не са открити за службата по движението.

(5) Маневреният район е обособен железопътен участък в който се извършва маневрена дейност.

(6) Управителят на железопътната инфраструктура определя реда и организацията на работата в експлоатационните пунктове.

(7) Гарите и спирките имат наименование, което е написано върху приемното здание с български и латински букви на фасадата. Разделните постове имат наименование или номер, написани по същия начин.

Чл. 58. (1) Граници на гарите и разделните постове при единичните и двойните жп линии откъм междугарията са входните светофори или семафори.

(2) На двойните жп линии, където на единия от текущите пътища няма входен светофор, граница е указателят "Граница на гарата".

(3) Границата между експлоатационните пунктове или текущия път на железопътната инфраструктура и прилежащите към тях отклонения за жп линии III-та категория или линии на промишлени и други предприятия със собствен железопътен транспорт с технологична и приемно-предавателна дейност е: маневрен светофор; вагоноизхвъргачка; средата между двете стрелки на есовото съединение или други и се определят от управителя на железопътната инфраструктура, съгласувано със собствениците им.

Чл. 59. Експлоатационните пунктове се откриват и закриват от управителя на железопътната инфраструктура.

Чл. 60. (1) Организацията и редът за работа в експлоатационните пунктове се определят с технология, съставена по условия и ред, определени в инструкция на управителя на железопътната инфраструктура.

(2) Всяка промяна на организацията и реда за ползване на техническите средства в експлоатационните пунктове се отразява в технологията по ал. 1.

Чл. 61. (1) Коловозите в експлоатационните пунктове на железопътната инфраструктура са:

1. главни, които са продължение на текущия път от съответното направление към гарата;
2. приемно-отправни;
3. маневрени;
4. изтеглителни;
5. предпазни;
6. спасителни;
7. товарно-разтоварни;
8. кантарни, канални, миячни, гаражни, ремонтни, приемно-предавателни и други.

(2) Коловозите може да се групират в отделни паркове или райони в зависимост от характера на работата, техническите им характеристики, вида на съоръженията и начина на обслужване.

Чл. 62. (1) Предпазните коловози охраняват маршрута, по който преминават влакове.

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

(3) Не се допуска заемането на предпазните и спасителните коловози от подвижен железопътен състав.

Чл. 63. В съществуващите гари, разположени след големи и продължителни надолнища, със заповед на управителя на железопътната инфраструктура се строят спасителни коловози. Дължината им се определя за всеки конкретен случай.

Чл. 64. (1) Всеки коловоз се означава с пореден номер като се започва от най-близкия до приемното здание коловоз.

(2) Глухите коловози носят отделна поредна номерация с индекс "Г".

(3) Не се допуска коловози с едни и същи номера в един експлоатационен пункт.

(4) Изискванията по ал. 1 не се отнасят за гарите в участъците София-Пловдив и София-Карлово.

Чл. 65. При двойни жп линии и на междугария с повече жп линии текущите пътища имат отделни номера, като крайният десен текущ път по направление на километража се означава с номер 1, а намиращите се вляво от него със следващия пореден номер.

Чл. 66. (1) Всяка стрелка има определен номер, който се изписва с арабска цифра. Номерацията на стрелките започва по посоката на километража с поредни четни номера, а срещу километража - с поредни нечетни. Номерацията започва от входната стрелка и стига последователно до оста на железопътната гара.

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

(3) Стрелките по железопътните линии III-та категория и линии на промишлени и други предприятия със собствен железопътен транспорт с технологична и приемно-предавателна дейност имат определени последователни трицифрени номера, различни от номерата на стрелките в прилежащата гара.

Чл. 67. Светофорите (семафорите), стълбовете за контактната мрежа, пероните и рампите, мостовете, тунелите, слабите места и други устройства, съоръжения и обекти се номерират и/или обозначават, по ред определен в инструкцията на управителя на железопътната инфраструктура.

Чл. 68. (1) Едно от двете положения на езиците на стрелката се приема за основно.

(2) Основното положение се определя:

1. за стрелките на текущия път - към междугарието;

2. за входните стрелки на главния коловоз в гари без централизация на единични жп линии - от двете страни на гарата към различни коловози;

3. за входните стрелки на главния коловоз на гари, закрити за службата по движението за цялото или част от денонощието, както и в гари, определени със заповед на управителя на железопътната инфраструктура - от двете страни на гарите за главния коловоз;

4. за входните и изходните стрелки на главните коловози в гари на двойни жп линии - от двете страни на гарата за направлението на съответния текущ път;

5. за всички останали стрелки на главните коловози - за главния коловоз;

6. за стрелките, които отклоняват за предпазните, спасителните и изтеглителните коловози - за направлението към тях;

7. за стрелките, които отклоняват от приемно-отправните коловози - към коловоза, по-близък до главния коловоз;

8. за стрелките ограждащи коловозите, в които се оставят възстановителни и противопожарни влакове и вагони с опасни товари, в които се извършва ремонт на вагони или товаро-разтоварна дейност - за съседните коловози.

(3) Основното положение се означава върху противовеса или диска на стрелковия обръщателен апарат, а където няма такива - върху капака на електрическия стрелкови обръщателен апарат.

(4) В основно положение се поставят стрелките:

1. на коловози, в които се оставят възстановителни и противопожарни влакове, релсови специализирани самоходни машини за ремонт на железния път и контактна мрежа и вагони, натоварени с опасни товари;

2. на коловози, в които се извършва ремонт на вагони;

3. определени в таблицата на маршрутните зависимости, охраняващи влаковите и маневрените маршрути;

Чл. 69. (1) Основното положение на стрелките се отразяват в технологията по чл. 60, ал. 1 на експлоатационния пункт.

(2) Основното положение на стрелките в таблиците на маршрутните зависимости, в схемите на коловозното развитие и в други схеми се означава със знака "+" (плюс).

(3) Основното положение на вагоноизхвъргачка е затвореното и се означава със знака "+" (плюс).

Чл. 70. Управителят на железопътната инфраструктура определя експлоатационните пунктове, в които трябва да има:

1. възстановителни влакове и групи за бързо възстановяване на движението, свързочни и възстановителни групи и снегорини през зимния период;

2. противопожарни влакове;

3. релсови самоходни специализирани машини за железния път и контактната мрежа и автомобили с висока проходимост или със специално предназначение;

4. възстановителни групи с влекач и автомобил с висока проходимост за възстановяване на устройствата на ОТ и телекомуникациите.

ДЯЛ ШЕСТИ

ФУНКЦИОНАЛНИ И ТЕХНИЧЕСКИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ УСТРОЙСТВОТА И СИСТЕМИТЕ ЗА ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА, ТЕЛЕКОМУНИКАЦИИТЕ И СИСТЕМИТЕ ЗА ЕЛЕКТРОСНАБДЯВАНЕ

Глава трета. Технически изисквания при определяне на местоположението на сигналните устройства, указателите и линиите за осигурителна техника и съобщения.

Раздел I. Сигнализация.

Чл. 71. (1) Входният светофор (семафор) се поставя на разстояние най-малко 250 m при железопътни линии със стандартно междурелсие 1435 mm и 200 m при теснопътните жп линии пред първата входна стрелка на гарата, а в електрифицирани участъци - пред въздушната междина за секциониране на контактната мрежа. На същите разстояния се поставя и указателят "Граница на гарата".

(2) В гари на неелектрифицирани участъци, които имат изтеглителни коловози за извършване на маневра, и в такива, в които не се извършва маневра, входният светофор (семафор) се поставя най-малко на 50 m пред първата входна стрелка.

(3) При недостатъчна видимост тези светофори (семафори) се изместват към междугарието с толкова метра, с колкото е по-малка видимостта на сигнала, като във всички случаи се осигурява предсигнално спиращо разстояние между предупредителния и основния светофор (семафор).

Чл. 72. Проходните светофори при АБ се поставят на границата между блок- участъците, като разстоянието между два проходни светофора не може да бъде по-малко от предсигналното спиращо разстояние.

Чл. 73. Пресичането на жп линия на едно ниво с трамвайна линия се огражда от двете страни по жп линията със заградителни и предупредителни светофори, чиито показания са в зависимост с показанията на трамвайните сигнали. Заградителният светофор се поставя на 50 m пред пресичането.

Чл. 74. Подвижните мостове се ограждат със заградителни и предупредителни светофори, които се отварят само когато мостът е в нормално (спуснато) положение. Заградителният светофор се поставя най-малко на 50 m пред моста.

Чл. 75. Входните, проходните, заградителните и прелезните светофори имат видимост не по-малка от 200 m при стандартните и 150 m при теснопътните жп линии, а предупредителните и предпрелезните светофори - не по-малка от 150 m при железопътни линии със стандартно междурелсие 1435 mm и 100 m при теснопътните жп линии.

Чл. 76. (1) Изходните светофори (семафори) се поставят срещу или пред вътрешния изолиран настав на изолираното звено или изолираната стрелка, но винаги най-малко на 3 m след дистанционния указател по посока на приемното здание, като се спазва строителният габарит. В случаите когато не може да бъде спазен строителния габарит може да се използват приземни светофори, с изключение на главните коловозите.

(2) Когато от средата на приемно-отправен коловоз се отделя коловоз, изходният светофор (семафор) се поставя пред дистанционния указател за съседния приемно-отправен коловоз, при спазване изискванията на ал. 1.

(3) В гарите с централизация на стрелките, има изходен светофор на всеки отправен коловоз.

(4) Допуска се в гари без централизация да се монтира групов изходен сигнал за два и повече отправни коловоза.

(5) Не се допуска предупредителните, входните и изходните светофори в една гара да бъдат от различни типове сигнализации.

Чл. 77. Сигналните показания на изходните светофори трябва да имат видимост най-малко 200 m при стандартните и 150 m при теснопътните жп линии, а когато няма такава, пред тях се поставя повторителен светофор.

Чл. 78. Маневрените светофори имат видимост най-малко 200 m, като в случаите когато не може да бъде спазен строителния габарит или при маршрутизирани маневри се ползват приземни маневрени светофори.

Чл. 79. Предупредителният светофор (семафор) се поставя най-малко на предсигнално спиращо разстояние пред входния светофор (семафор) или заградителния.

Чл. 80. Проходният светофор пред входен светофор е и предупредителен и пред него се поставят 3 предсветофорни указателя.

Чл. 81. Ако между две съседни гари не може да се постави предупредителен светофор, изходният светофор на гарата е и предупредителен.

Чл. 82. Прелезите, съоръжени с автоматични прелезни устройства (АПУ), се ограждат:

1. с прелезни светофори в междугария, съоръжени с автоматична блокировка с проходни светофори;

2. с предпрелезни светофори – във всички останали случаи.

Чл. 83. (1) Прелезният светофор се монтира на 50 m пред прелеза и показанията му са в зависимост от състоянието на АПУ.

(2) В случай, че на разстояние до 500 m пред прелеза има проходен светофор, той може да се ползва и като прелезен светофор.

Чл. 84. Предпрелезният светофор се монтира на предсигнално спиращо разстояние от прелеза.

Чл. 85. Местата на всички светофори се определят от комисия, назначена от управителя на железопътната инфраструктура.

Раздел II. Линии за осигурителна техника и телекомуникации

Чл. 86. (1) Кабелните линии се полагат в зоната на отчуждение на железопътната инфраструктура на дълбочина най-малко 900 mm и не по-малко от 2250 mm от оста на железния път.

(2) Оптични кабели може да се монтират и по стълбовете на контактната мрежа.

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

Чл. 87. Кабелните линии, пресичащи железопътните линии, са защитени с тръба или канална мрежа, като горната им повърхност е на дълбочина най-малко 1700 mm от глава релса.

Чл. 88. (1) Телекомуникационните линии, устоява и съоръжение се осигуряват срещу индуктирани и електромагнитни влияния.

(2) Допустимите стойности на индуктираните напрежения в проводниците на телекомуникационните линии, използващи се и за ОТ, се определят в съответствие с техническите изисквания за конкретните съоръжения и устройства.

Чл. 89. При повреда на телекомуникационните линии най-напред се възстановяват междугаровата, прелезната, диспечерската и стрелочната връзки, а след това - и останалите.

Глава четвърта. Осигурителна техника.

Раздел I. Общи положения.

Чл. 90. Осигурителната техника (ОТ) е съвкупност от устройства и системи, осъществяващи контрол, дистанционно управление и зависимост на сигналите, контролираните участъци, стрелките и прелезните устройства.

Чл. 91. Нарушаването на изискванията за безопасност, контролирани от ОТ, води до автоматично затваряне на разрешаващ сигнал или смяна на показанието му с по-ограничителен.

Чл. 92. Специфичните особености и начина на работа с ОТ се определят от управителят на железопътната инфраструктура.

Раздел II. Осигурителна техника за междугарие

Чл. 93. Системите за осигуряване на безопасност на движението на влаковете и маневрената работа в междугарието са:

1. автоматична блокировка;
2. полуавтоматична блокировка;

Чл. 94. Автоматичната блокировка осигурява обективен контрол за състоянието на междугарието.

Чл. 95. Автоматичната блокировка не допуска:

1. разрешаващ изходен или проходен сигнал при наличие на ПЖПС на огражданото от тях междугарие или блок-участък;
2. разрешаващ изходен сигнал за текущ път от гара при разрешаващ изходен сигнал от съседна гара по същия текущ път към междугарието.

Чл. 96. В участъците с автоматична блокировка с проходни светофори всички прелези се съоръжават с автоматични прелезни устройства.

Чл. 97. Устройствата на полуавтоматичната блокировка не допускат:

1. разрешаващ изходен сигнал докато срещуположната гара не е дала съгласие;
2. повторно даване на съгласие докато полуавтоматичната блокировка не е нормализирана;
3. едновременно даване на съгласие от две съседни гари за един и същ текущ път на междугарието;
4. даване на насрещно съгласие при изваден ключ-жезъл.

Раздел III. Осигурителна техника за експлоатационни пунктове.

Чл. 98. (1) Осигурителната техника за експлоатационни пунктове не допуска:

1. подаване на разрешителен сигнал за даден маршрут преди стрелките от маршрута или охранните на него да имат електрически контрол за необходимото положение и да са заключени;
2. обръщане на стрелки, заключени индивидуално или в маршрут;
3. обръщане на заета стрелка, когато заетостта се контролира;
4. подаване на разрешителен сигнал за маршрут, враждебен на вече установен маршрут или на разрешена маневра;
5. подаване на повече от един разрешителен сигнал за вход и приемане на няколко влака едновременно, ако гарата няма разрешение за това;
6. едновременно подаване на разрешителен входен сигнал за даден коловоз и подаване на разрешителен изходен сигнал от противоположната страна на гарата за заминаване на влак от друг коловоз, ако гарата няма разрешение за това;
7. подаване на разрешителен сигнал за маршрут, в който има зает участък;
8. подаване на разрешителен изходен сигнал при липса на всички условия за безопасност от междугаровата блокировка;
9. подаване на разрешителен сигнал при нарушена зависимост с прелезно устройство.

(2) С осигурителната техника в експлоатационните пунктове се допуска в определени случаи на повреда игнориране на действието на някое от устройствата ѝ, като отговорност за безопасността се носи от работещия с ОТ.

(3) В случаите по ал. 2, действията на работещия с ОТ се регистрират по установения ред.

Чл. 99. (1) Токозахранване на централизациите се осигурява от:

- а) два независими трифазни или монофазни източника (фидери);
- б) един източник, резервиран с агрегат или преобразувател на напрежение, захранван от акумулаторна батерия с капацитет за работа на устройството най-малко до три часа и съответна автоматика за превключване.

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

1. на гари по електрифицирани жп линии - от два източника, като единият от тях е от контактната мрежа;
2. в останалите случаи:
 - а) от два независими източника;
 - б) от един източник, резервиран с агрегат.

Раздел IV. Релейна уредба за ключова зависимост на стрелките с входните и изходните сигнали

Чл. 100. Релейната уредба за ключова зависимост е гарова осигурителна техника, осъществяваща зависимост между стрелките и сигналите чрез брави и ключове на стрелките.

Чл. 101. Релейната уредба за ключова зависимост не допуска изваждане на ключа от бравата, при условие че стрелката е включена в маршрут или е охранна и е даден разрешаващ сигнал.

Раздел V. Работа с поканителен сигнал

Чл. 102. С поканителен сигнал може да се приеме или изпрати влак само при невъзможност да се даде разрешаващ сигнал за свободен приемен коловоз или свободно междугарие.

Чл. 103. Поканителният сигнал не е в зависимост от устройствата на осигурителната техника.

Чл. 104. Поканителният сигнал се поставя в зависимост от прелезното устройство, намиращо се в района на гарата по маршрута на влака.

Глава пета. Прелезни устройства

Раздел I. Автоматични прелезни устройства

Чл. 105. Автоматичните прелезни устройства са автоматични прелезни сигнализиции с или без бариери, които осигуряват:

1. сигнализиране към пътните превозни средства за предстоящо преминаване на подвижен железопътен състав през прелеза;
2. сигнализиране на пътните превозни средства за изправно автоматично прелезно устройство че не предстои преминаване ПЖПС;
3. подаване на информация към машиниста за задействане на автоматичното прелезно устройство;
4. подаване на информация за състоянието и действието на автоматичното прелезно устройство към дежурния ръководител движение в една от съседните гари чрез табло за далечна информация, когато прелезът е без прелезопазач.

Чл. 106. Прелезите, съоръжени с автоматични прелезни устройства се ограждат от страна на железния път със светофори:

1. в участък с автоматична блокировка с проходни светофори - с проходни и прелезни светофори;
2. в район на гара - с входни, изходни и маневрени светофори;
3. във всички останали случаи - с предпрелезни светофори;

Чл. 107. Показанията на ограждащите светофори са в зависимост от състоянието на автоматичните прелезни устройства.

Раздел II. Прелезни устройства в район на гара

Чл. 108. Прелезите в района на гара се съоръжават с бариери, при спазване на следните изисквания:

1. между бариерите и устройствата на осигурителната техника в гарата да има зависимост между разрешаващите показания на ограждащите светофори и хоризонтално положение на бариерните греди;
2. след подаване на разрешителното показание на светофора да се изключва възможността за отваряне на прелеза;
3. при дежурния ръководител движение да се подава информация за състоянието на прелезното устройство.

Глава шеста. Автоматична локомотивна сигнализация

Чл. 109. (1) Автоматичната локомотивна сигнализация (АЛС) е техническо средство, което осигурява безопасно и предвидимо движение на влака.

(2) Независимо от наличието на АЛС в локомотива, машинистът е да следи сигналните средства, разположени до железопътната линия. При несъответствие между сигналите и информацията от АЛС, машинистът изпълнява сигналите.

(3) Редът и условията за експлоатация и техническо обслужване на пътното оборудване на съоръженията на АЛС и редът и условията за движение на ПЖПС, движещи се в участъци, съоръжени с АЛС се определят с инструкция на управителя на железопътната инфраструктура.

(4) Движение на необорудван подвижен железопътен състав в участъци, съоръжени с АЛС, се извършва по ред и начин, определени в инструкцията по ал. 3.

Чл. 110. (1) Редът и условията за поддържане и експлоатация и техническо обслужване на бордовото оборудване на АЛС се определя в инструкции на железопътните превозвачи.

(2) Инструкциите по ал. 1 се съгласуват с управителя на железопътната инфраструктура.

Чл. 111. Чрез АЛС се осигурява най-малко:

1. информация към машиниста за допустимата скорост на движение;
2. подаване на светлинни и звукови сигнали при превишаване на допустими скорости на движение и команда за служебно или бързо спиране при нарушаване на условията за безопасност;
3. забрана за преминаване на забранителен сигнал без спиране;
4. преминаване на забранителен сигнал след получаване на разрешение за по-нататъшно движение;
5. регистриране на събитията.

Чл. 112. Информацията от регистриращите устройства се съхранява по ред, определен в инструкцията по чл. 109, ал. 3.

Глава седма. Стрелки на междугарие.

Чл. 113. Стрелките на междугарие се охраняват откъм отклонението с "есови" съединения и предпазни глухи коловози с дължина не по-малка от 50 метра или с вагоноизхвъргачки.

Чл. 114. Основното положение на стрелките на междугарието е за текущия път.

Чл. 115. Техническите средства за осигуряване движението на влаковете и положението на стрелките и вагоноизхвъргачките са в зависимост.

Чл. 116. Редът и начинът за работа на стрелките в междугарие се определя от управителя на железопътната инфраструктура.

Глава осма. Технически средства за оперативно ръководство на експлоатационната работа в определени железопътни участъци - диспечерски централизации. Функционални възможности.

Чл. 117. Диспечерските централизации (ДЦ) са технически средства за оперативно управление на експлоатационната работа в отделни участъци от железопътната мрежа.

Чл. 118. Чрез ДЦ се осигурява най-малко:

1. централно диспечерско управление (ЦДУ) и контрол на стрелките и сигналите в определени гари и междугария от едно място - централен диспечерски пост (в участъците може да има гари на самостоятелно управление);
2. възможност за предаване на гарите от централно диспечерско управление на резервно местно управление (РМУ) при необходимост;
3. възможност за предаване на стрелките или част от тях в гарите за извършване на маневра на място - маневрено местно управление;
4. разрешение за изпращане на возила (влакове) на гари, които са на самостоятелно управление;
5. автоматично отпечатване на графика за движението на влаковете;
6. автоматичен запис на всички операторски команди, информация за повреди и грешки и отпечатване на събитията;
7. възможност за програмно нареждане на влакови и маневрени маршрути;
8. въвеждане и автоматично пренасяне номерата на влаковете според движението им.

Чл. 119. Редът и начина на работа с техническите средства за оперативно ръководство на експлоатационната дейност в определени железопътни участъци се определят от управителя на железопътната инфраструктура.

Глава девета. Телекомуникационни мрежи.

Раздел I. Общи положения.

Чл. 120. (1) Управителят на железопътна инфраструктура изгражда и поддържа телекомуникационни мрежи за осигуряване дейността на железопътната система и осигуряване безопасност на превозите, като определя реда и начина за работа с тези системи.

(2) Преносът на звук, глас, данни, радио и/или видео или други сигнали се осъществява чрез проводни линии и радиовръзки.

Чл. 121. Управителят на железопътната инфраструктура осигурява най-малко:

1. участъкови, междугарови и гарови телефонни връзки:
 - а) влакови диспечерски - свързващи влаковия диспечер с дежурните работници по движението в гарите от участъка му;
 - б) енергодиспечерски - свързващи енергодиспечера с дежурни работници и служители в гарите, подстанциите, аварийните пунктове и секционните постове в електрифицираните участъци;
 - в) междугарови - свързващи дежурните ръководители движение между две съседни гари за осигуряване движението на влаковете;
 - г) аварийни междугарови - свързващи дежурните ръководители движение на две съседни гари с междугарията (в участъци, съоръжени с GSM-R, аварийни колонки не се монтират);
 - д) прелезни - свързващи прелезопазачите на прелезите със съседните гари;
 - е) стрелочна телефонна - свързваща дежурния ръководител движение със стрелочниците от стрелковите постове и прелезопазачниците в района на гарата;
2. общи служебни вътрешни и международни телефонни връзки.

Чл. 122. (1) Разговорите на влаковите диспечери и енергодиспечерите се провеждат по диспечерските връзки и се записват на звукозаписни устройства.

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

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

(4) При допуснато железопътно произшествие записите се прослушват от комисията, извършваща разследването.

(5) Не се разрешава изнасяне на записите извън помещението на записващото устройство. Когато се налага ползване на записаните разговори, те се прехвърлят на друг носител, и се предоставят на съответната комисия за разследване на произшествието.

Раздел II. Влакови диспечерски радиовръзки.

Чл. 123. Системата за влакови диспечерски радиовръзки (ВДРВ) служи за пряко предаване и приемане на служебни съобщения и разпореждания за движението на ПЖПС и за предотвратяване на произшествия.

Чл. 124. (1) Чрез системата по чл. 123 се осъществяват връзки между:

1. влаков диспечер и магистрален локомотив в целия диспечерски кръг;
2. дежурен ръководител движение и магистрален локомотив, намиращ се в гарата или прилежащите междугария;
3. локомотивните машинисти на два влака, движещи се в обхвата на радио- покритие от една стационарна радиостанция;
4. локомотивния машинист и абонат от телефонната железопътна мрежа чрез влаковия диспечер.

(2) Чрез ВДРВ се осъществява:

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

3. приемане на групово и спешно групово (аварийно) повикване от локомотивната радиостанция и превръщането му в селективен разговор;

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

Чл. 125. (1) Редът и условията за работа с ВДРВ се определят с инструкцията от управителя на железопътната инфраструктура.

(2) В инструкцията по ал. 1 се определя и реда и начина за движение на необорудван с ВДРВ подвижен железопътен състав в участъци, съоръжени с влакови диспечерски радиовръзки

(3) Със системата за ВДРВ работят дежурни работници по списък, утвърден от управителя на железопътната инфраструктура.

Раздел III. Гарови маневрени радиовръзки

Чл. 126. (1) Гаровите маневрени радиовръзки се подават с радиотелефони и се използват при извършване на маневрената дейност.

(2) За всяка маневрена бригада в експлоатационен пункт се осигурява самостоятелен радиоканал.

Чл. 127. Редът и начина за използване на гаровите маневрени радиовръзки се определят от управителя на железопътната инфраструктура.

Глава десета. Технически изисквания към системите за електроснабдяване

Чл. 128. Съоръженията за електроснабдяване в жп транспорт осигуряват непрекъснато захранване на електрифицираните участъци за движението на влаковете по график с установените тягови норми и скорости, както и захранването на всички останали консуматори.

Чл. 129. Изграждането, експлоатацията и поддържането на съоръженията и устройствата за тягово електроснабдяване за осигуряване дейността на железопътната система и осигуряване безопасност на превозите се извършва от управителя на железопътната инфраструктура, който определя реда и начина за работа с тези системи.

Чл. 130. (1) Съоръженията за електроснабдяване или части от тях се монтират така, че да не ограничават видимостта на сигналите и да не нарушават строителния габарит.

(2) Всички стълбове за контактната мрежа, които са предвидени да носят конзоли, се монтират така, че при съществуващото положение на железния път да осигуряват оптимална височина на контактната мрежа и с резерв от 300 mm от горния хамут до върха на стълба.

(3) При твърди напречници се осигурява резерв от 200 mm за повдигане на контактната мрежа.

(4) Всички метални конструкции и детайли от съоръженията, които са на разстояние по-малко от 5000 mm от всички тоководещи и токоносещи части на контактната мрежа, са защитени от индуктивни влияния и от непосредствен допир до части под напрежение.

Чл. 131. (1) Разстоянието между оста на коловоза и стълба на контактната мрежа е:

1. до 3500 mm - за стълбове с еднопътни конзоли в гари и междугария;

2. 2750 mm - за всички видове стълбове в междугарие;

3. 2450 mm - за всички видове стълбове в гари.

(2) Минималните разстояния по ал. 1 при жп участъци в крива се увеличават в зависимост от радиуса и надвишението й.

(3) Отклоненията от разстоянието по ал. 1, т. 2, възникнали вследствие природни сили или натоварване от ПЖПС, както и при ремонт и поддържане на съществуващ железен път, не могат да бъдат по-големи от 50 mm.

(4) Височината на контактния проводник спрямо ниво глава релса е съгласно Приложение № 5. Управителят на железопътната инфраструктура може да определя височини, различни от номиналните, в зависимост от конкретните условия.

(5) Оптималното електроизолационно разстояние на токоснемателя и части от контактната мрежа под напрежение, намиращи се до заземени части на съоръженията, е 320 mm.

(6) Минималните електроизолационни разстояния в статично положение са:

1. в среда без замърсяване:

а) 200 mm от контактния проводник и други части от контактната мрежа под напрежение;

б) 250 mm от контактния проводник до най-близката до него точка на подвижния състав;

в) 280 mm от рога на токоснемателя до стената на тунела;

2. 250 mm в среда със замърсяване от контактния проводник и други части от контактната мрежа под напрежение.

Чл. 132. (1) За предотвратяване на аварии, катастрофи, опасност за живота на хора или загуба на имущество без заповед на енергодиспечера се изключват съоръженията в подстанциите и разединителите с дистанционно управление в гарите от експлоатационния персонал - дежурен ръководител движение, дежурен постови стрелочник или началник на гара, след което веднага се уведомява енергодиспечерът и се изпълняват неговите указания.

(2) Не се допуска включване на разединители без заповед на дежурния енергодиспечер.

Глава единадесета. Съоръжения за нетягово електрозахранване.

Чл. 133. Съоръженията за нетягово електрозахранване са:

1. електрическите мрежи средно и ниско напрежение, трансформаторните постове, външните и вътрешните инсталации в стационарните железопътни обекти, както и захранването на външни на железопътната инфраструктура консуматори, разположени в гарите;

2. трансформаторите за нетягови нужди, захранващи се от контактната мрежа, и фидерите за захранване на диспечерската централизация, необходими за сигнални точки на автоматичната блокировка, осигурителната техника, нагреватели за отопление на стрелки, вериги за управление на секционен пост и резервна захранваща станция, експлоатационни пунктове и прелези.

Чл. 134. Редът и начина за електрозахранването на юридически и физически лица от електрическите съоръжения и мрежи, се регламентира с инструкция на управителя на железопътната инфраструктура.

Глава дванадесета. Книги за документиране на техническото състояние на съоръженията и устройствата

Раздел I. Общи положения

Чл. 135. За документиране на техническото състояние на съоръженията и устройствата се водят книги по образец, утвърден от управителя на железопътната инфраструктура.

Чл. 136. Книгите се съхраняват от дежурния работник, който управлява и използва съответното съоръжение или устройство, не се изнасят от помещението, където се съхраняват, а в случаи на разследване на тяхно място се въвеждат нови книги. Използваните книги се съхраняват в архива на гарата (пункта) за срок 5 години.

Чл. 137. (1) При всяко вписване, вписващият посочва часа, датата, името си и се подписва.

Чл. 138. В книгите не се допускат празни места между отделните вписвания.

Чл. 139. (1) Направените вписвания по поддържането и ремонта на съоръженията и устройствата се приподписват от съответния дежурен работник.

(2) Длъжностните лица поддържащи устройствата и съоръженията отговарят на всички всички вписвания за неизправности (повреда или отказ), след отстраняването им.

Чл. 140. Книгите се водят съгласно указанията, посчени в техните "Общи разпоредби".

Раздел I. Книга за осигурителната техника

Чл. 141. В книгата за осигурителната техника се вписват данните за състоянието на полуавтоматичната блокировка и автоматичната блокировка, както и на автоматичните прелезни устройства, обвързани с гаровата осигурителна техника.

Чл. 142. В гари, където са монтирани табла за далечна информация на автоматичните прелезни устройства на междугарията, необвързани с гаровата осигурителна техника, се води обща книга за състоянието на автоматичните прелезни устройства.

Чл. 143. Вписвания се правят от:

1. дежурният ръководител движение и дежурните лица, работещи със средствата на ОТ - при констатиране на нередност в апаратите и съоръженията и преди скъсване на пломби;

2. контролните органи от ИА „ЖА” и лицата с контролни функции при управителя на железопътната инфраструктура - за резултатите от всички свои проверки и проведени изпити;

3. лицата, отговарящи за поддържането на осигурителната техника, когато са на дежурство - относно причините за нередности, посочени в направените бележки, предстоящо късане на пломби или заместване на временни пломби с редовни, предстоящо извършване на работи, свързани с временното изолиране на апарат или съоръжения, прекъсване действието на даден апарат или устройство, изменения или допълнения в устройството, като посочват и начина на работа при новосъздаденото положение;

4. работещите с устройствата - при повреда, като незабавно вписват каква е повреда и уведомяват лицето, което поддържа осигурителната техника.

Чл. 144. За всяка неизправност, дежурният ръководител движение след направената бележка в книгата по чл. 141 се отбелязва номера, датата и часа на телефонограмата, с която е уведомено съответното дежурно лице, отговарящо за осигурителната техника.

Раздел V. Книга за повреди в релсовите токови вериги, броячи на оси и автоматизирани стрелки

Чл. 145. (1) В книгата за „повреди в релсовите токови вериги, броячи на оси и автоматизирани стрелки” се правят вписвания за констатирани неизправности на съоръженията и устройствата на железния път и контактната мрежа, които могат да доведат до нарушаване на действието на осигурителната техника.

(2) Вписванията по ал. 1 се правят от лицето, отговарящо за поддържането на осигурителната техника, и уведомява лицата, поддържащи железопътния участък, контактната мрежа в подрайона или дежурните от съответните служби.

Раздел VI. Книга за превключване на разединителите по контактната мрежа и захранващи електропроводи на диспечерската централизация.

Чл. 146. (1) В книгата за превключване на разединителите по контактната мрежа и захранващи електропроводи на диспечерската централизация се правят вписвания за състоянието на съоръженията по контактната мрежа и далекопроводите и за превключване на разединителите на контактната мрежа и захранващите електропроводи на диспечерската централизация.

(2) В книгата по ал. 1 се правят вписвания и в случаите на ползване на аварийния ключ в участъците на телемеханизация.

Раздел VI. Други книги

Чл. 147. За телекомуникациите мрежи, радиовръзките и електроснабдяването се водят книги в които се правят вписвания на данни за състоянието им.

Глава тринадесета. Ред и начин за късане и поставяне на пломби

Чл. 148. (1) Устройствата, с които се осъществяват различните видове зависимости и дейности по осигуряване безопасността на преваозите, са затворени, заключени и/или пломбирани в зависимост от предназначението им.

(2) Дежурният ръководител движение предава ключа за релейното помещение или друг ключ, оставен на съхранение при него, след като се направи бележка в съответната книга.

Чл. 149. Всички места (бутони и др.) от съоръженията и устройствата въздействието върху които, би довело до създаване на опасност за осигуряване безопасността на преваозите, се пломбират.

Чл. 150. (1) Редовните пломби са:

1. постоянни (оловни) пломби - поставят се от посочените в съответната книга лица; всяко от тях има лични пломбажни клещи с определени инициали, които са вписани в книгите за устройствата;

2. временни (книжни) пломби - поставят се от служителя, работещ с устройството, като за това се уведомява влаковият диспечер. За поставяне на временна пломба съответният служител прави бележка в книгата, като вписва и номера на брояча, ако има такъв а началникът на експлоатационния пункт проверява и приподписва направените бележки за временни пломби.

(2) Временната пломба е двоен книжен квадрат със страна 5 см и се поставя така, че да не може да се измества по конеца. На едната страна на квадрата се вписват датата и часът на поставяне на пломбата, мястото ѝ и номерът на брояча, когато има такъв, а другата страна се подписва от служителя, който я е поставил.

Чл. 151. Нередовни са пломби:

1. с неясни инициали;
2. с инициали, които не са вписани в книгата за устройствата;
3. които позволяват използването на пломбираните бутони.

Чл. 152. (1) Преди да бъде скъсана пломбата лицето, работещо с устройството, трябва да получи разрешение по определения от управителя на железопътната инфраструктура ред и да направи бележка в книгата за устройствата за причината, която налага разпломбирането, като се вписва и номерът на брояча, ако има такъв.

(2) Изискванията по ал. 1 не се спазват за сваляне на пломбите на бутона "Закриване на сигнал" и на бутона "Поканителен сигнал", когато се налага връщане на заминал влак.

Чл. 153. Право да късат пломби имат длъжностните лица, определени от управителя на железопътната инфраструктура.

Чл. 154. Когато служителите от ИА „ЖА“ и лицата с контролни функции от железопътната инфраструктура извършват проверка на съоръженията и устройствата, съответните пломби се късът и поставят по установения ред.

Чл. 155. Не се допускат ревизии, поправка на съоръженията и устройствата и влизане в релейните помещения без знанието и разрешение на дежурния ръководител и без вписване в съответната книга.

Чл. 156. Съоръженията за осигурителна техника се изпробват със съгласие и в присъствието на дежурния ръководител движение или стрелочник, в зависимост от местонахождението им.

Чл. 157. В участъци с диспечерска централизация прегледи, поправки и изпробвания на апаратите и устройствата се извършват само след писменото разрешение на дежурния служител, работещ на централния пост на диспечерската централизация.

Чл. 158. Реда и начина за предаване и приемане на апаратите за управление на устройствата от служителите, работещи с тях се определят от управителя на железопътната инфраструктура.

ДЯЛ ОСМИ

РЕМОНТ И ПОДДЪРЖАНЕ НА ЖЕЛЕЗЕН ПЪТ, ЖЕЛЕЗОПЪТНИ СЪОРЪЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА

Чл. 159. (1) Класификацията, редът, периодичността, обемът и видовете работи за ремонта и поддържане на обектите, съоръженията и устройствата се определят с инструкция на управителя на железопътната инфраструктура.

(2) Строително-монтажни, ремонтни или други работи и дейностите по поддържане на обектите, съоръженията и устройствата се извършват от правоспособни лица при осигуряване на безопасността на превозите.

Чл. 160. Не се допуска:

1. започване на работи, застрашаващи живота и здравето на работниците или безопасността на движението на превозите, преди мястото на извършването им да бъде сигнализирано;

2. прекъсване на железния път, докато ръководителят на работата не получи писмена заповед от влаковия диспечер, а в електрифицирани участъци и от енергодиспечера, чрез дежурния ръководител движение;

3. премахване на сигналите, които ограждат мястото на работата, преди тя да е напълно завършена и да е проверено състоянието на железния път, контактната мрежа и габарита.

Чл. 161 (1) Разрешение за прекъсване експлоатацията на железен път, съоръжения и устройства от железопътната инфраструктура за извършване на строително-монтажни, ремонтни или други работи се дава от управителя на железопътната инфраструктура.

(2) Искането за прекъсване по ал. 1 се прави от ръководещия дейностите, които ще се изпълняват.

Чл. 162. Възстановяване на движението по гаровите коловози, текущия път и междугарията се извършва с писмена заповед и телелефонограма на влаковия диспечер.

Чл. 163. Изпълнителят на строително-монтажни, ремонтни или други работи носи отговорност, както за качеството на извършваните работи, така и за състоянието на обектите, съоръженията и устройствата.

Чл. 164. (1) Всички работи в зоната на отчуждението на железопътната инфраструктура независимо от вида им и изпълнителя, с изключение на случаите по чл. 38, се извършват по ред определен от управителя на железопътната инфраструктура или упълномощено от него длъжностно лице.

(2) В зоната на отчуждение се извършват само дейностите, свързани с експлоатацията, поддържането и развитието на железопътната инфраструктура.

(3) Преустройство или ремонт на устройства за осигуряване движението на влаковете, които не са изолирани от действие, се извършват само от длъжностни лица, които непосредствено отговарят за безопасното им действие.

(4) При неспазване на изискванията по ал. 1 и 2 съответните длъжностни лица от железопътната инфраструктура, спират работата на обектите и писмено уведомяват управителя на железопътната инфраструктура.

Чл. 165. (1) При поддържане на съоръженията и устройствата на осигурителната техника, съобщенията, електрозахранването и енергоснабдяването се спазват следните изисквания:

1. в случай на загуба на шунтова чувствителност на релсовата токова верига вследствие корозирали релси, смяна на релси или стрелки в гарата, движението на влаковете се осигурява по ред и начин, определен от управителя на железопътната инфраструктура, а гарите, включени в диспечерска централизация преминават в режим на работа "резервно местно управление", като;

а) гарите, включени в диспечерска централизация, при които влаковите маршрути не преминават през клон на релсова токова верига с нарушена шунтова чувствителност, се допуска да работят в режим "централно диспечерско управление" при условие, че влаковия маршрут е охранен по цялата му дължина от нерегламентирано придвижване на подвижен състав, намиращ се на съседни коловози;

б) гарите, включени в диспечерска централизация, при които влаковите маршрути не преминават през релсови токови вериги на стрелка с нарушена шунтова чувствителност, съединяваща два текущи пътя (главни коловоза), се допуска да работят в режим "централно диспечерско управление";

2. при неприлепване между език и раменната релса от 4 мм и повече за приемно-отправни коловози и 5 мм и повече за останалите коловози механикът прави вписване в книгата за повреди в релсовите токови вериги, броячи на оси и автоматизирани стрелки, като до отстраняването му не се допуска движение срещу неизправния език.

Чл. 166. (1) Проби на съответствие се извършват на:

1. стрелки – след ремонти на стрелкови обръщателни апарати, стрелкова група в релейно помещение, на автопревключвателя, на свързващи кабели за стрелкови обръщателни апарати, смяна на електромотор и други дейности, които могат да създават предпоставки за несъответствие между реалното положение на езиците на стрелката и индикацията на пулта при дежурния ръководител;

2. сигнали – след подмяна на светофори или след работи, водещи до прекъсване на действието им;

3. релсовите токови вериги - след работа по кабелите за релсовите токови вериги, свързана с прекъсване и възстановяване на кабелни и монтажни жила;

4. комплектите за телеуправление и телесигнализация - след извършване на ремонт и профилактика, водеща до прекъсване на работата на системата.

(2) Редът за извършване за извършването на пробите по ал. 1, се определя от управителя на железопътната инфраструктура.

Чл. 167. (1) Прекъсване действието на устройствата на осигурителната техника и автоматичните прелезни устройства се разрешава от управителя на железопътната инфраструктура.

(2) При извършване на преустройство или ремонт на съоръжения на осигурителната техника, при което се налага прекъсване действието на входен светофор за повече от 15 часа, на гарата се поставя временен входен светофор или се използва съществуващия, които се управляват от временен пулт от стрелковия пост или от дежурния ръководител движение.

(3) Всяко преустройство или ремонт на ОТ се извършва по схеми и таблици на маршрутните зависимости одобрени от съответните служби на железопътната инфраструктура.

Чл. 168. Редът и начина за изготвяне на таблиците на маршрутните зависимости се определят в инструкция на управителя на железопътната инфраструктура.

Чл. 169. Управителят на железопътна инфраструктура осигурява постоянната видимост на сигналите (светофорите) в съответствие с изискванията на тази наредба.

ДЯЛ ДЕВЕТИ

РАЗРЕШЕНИЯ И ВЪВЕЖДАНЕ В ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА НОВИ, МОДЕРНИЗИРАНИ И ПОДНОВЕНИ ОБЕКТИ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА И ПОДВИЖНИЯ СЪСТАВ

Чл. 170. (1) Въвеждането в експлоатация на нови системи, съоръжения и устройства на железопътна инфраструктура, както и на нов, модернизирани или съществено променен подвижен състав, се разрешава от ИА „ЖА“.

(2) Обекти от железопътна инфраструктура се въвеждат в експлоатация след като:

1. са изпълнени съществените изисквания за постигане на техническа и оперативна съвместимост по "Технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС)";

2. са постигнати параметрите и показателите, заложи в инвестиционния проект;

3. има окончателен доклад от лице за оценяване на съответствието и годността;

4. персоналът, който ще ги поддържа или управлява, е квалифициран за съответната дейност;

5. има разрешение за ползване по реда на Закона за устройство на територията (ЗУТ);

(3) Разрешение за въвеждане в експлоатация на нов, модернизирани или съществено променен подвижен състав се издава след като:

1. са изпълнени съществените изисквания за постигане на техническа и оперативна съвместимост по ТСОС;

2. техническите данни и експлоатационните характеристики доказват, че подвижният състав съответства на стандартите на националната железопътна система по отношение на електроснабдяване, управление и сигнализация, габаритите на инфраструктурата и подвижния състав, максимално допустимото натоварване на ос и други ограничения на мрежата;

3. има окончателен доклад от лице за оценяване на съответствието и годността на подвижния състав;

4. персоналът, който ще го обслужва или управлява, е квалифициран за съответната дейност.

Чл. 171. (1) За издаване на разрешение управителят на железопътната инфраструктура или превозвачът прави искане до ИА „ЖА”.

(2) Към искането се прилагат документите по чл. 170.

(3) При необходимост ИА „ЖА” може да изисква допълнителна документация за обекта.

Чл. 172. При въвеждане в експлоатация на нов или модернизирани подвижен железопътен състав, ИА „ЖА” може да изиска да се извършат допълнителни изпитания за оценка на съответствието.

Чл. 173. (1) ИА „ЖА” се произнася по искането за издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на обектите по чл. 170 до четири месеца от датата на подаването му.

(2) Разрешението по ал. 1 може да съдържа ограничителни условия за експлоатация.

Чл. 174. (1) В случай, че обектът по чл. 170, ал. 1 създава предпоставки за намаляване нивото на безопасност на железопътната система ИА „ЖА” отказва издаване на разрешение, като писмено го мотивира.

(2) Отказът за издаване на разрешение се обжалва по реда на Административно процесуалния кодекс.

Чл. 175. (1) Допуска се въвеждане в експлоатация на отделни подобекти или части от тях, позволяващи самостоятелна експлоатация.

(2) За всеки случай по ал. 1 се прави искане по чл. 171.

Чл. 176. (1) Новопостроени, модернизирани и преустроени обекти се въвеждат в експлоатация от комисия, назначена от управителя на железопътната инфраструктура или превозвача.

(2) Задачите и правомощията на комисията по ал. 1 се определят от лицето което я назначава.

Чл. 177. За въвеждането в експлоатация на обект по чл. 170, ал. 1 се уведомяват всички заинтересувани служби от железопътната инфраструктура, превозвачите и ИА „ЖА”.

ДЯЛ ДЕСЕТИ

ОСНОВНИ ТЕХНИЧЕСКО-ЕКСПЛОАТАЦИОННИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ПОДВИЖНИЯ ЖП СЪСТАВ

Чл. 178. (1) Основните техническо-експлоатационни параметри и характеристики на устройствата и елементите на тяговия и нетяговия подвижен жп състав, собственост на превозвачите и други лица (спедитори, научни и учебни центрове и др.), следва да отговарят на изискванията на тази наредба и инструкции за експлоатацията им издадени от собствениците им и съгласувани с управителя на железопътната инфраструктура.

(2) Основните техническо-експлоатационни параметри и характеристики на устройствата и елементите на релсовите самоходни специализирани машини и нетяговия подвижен жп състав за поддържане и ремонт на железния път и контактната мрежа, собственост на управителя на железопътната инфраструктура или други предприятия, трябва да отговарят на изискванията на тази наредба и инструкции за експлоатацията им, издадени от управителя на железопътната инфраструктура или собственика им.

(3) Манометрите на спирачната инсталация на ПЖПС, движещ се по железопътната инфраструктура, са одобрен тип или с ограничено одобрение на типа и подлежат на периодичен метрологичен контрол от оправомощени лаборатории от Държавната агенция за метрологичен и технически надзор в съответствие с изискванията на Закона за измерванията.

(4) Манометрите на спирачната инсталация на тяговия ПЖПС се проверяват в съответствие с техническите изисквания за съответния подвижен състав, като срока за извършване на проверка се определя с акт на председателя на Държавната агенция за метрологичен и технически надзор.

(5) Устройствата и безопасната експлоатация на съоръженията с повишена опасност, монтирани на ПЖПС, независимо от тяхната собственост следва да отговарят на изискванията на Закона за техническите изисквания към продуктите.

(6) Всеки ПЖПС има технически паспорт, който съдържа най-важните функционални, технически и експлоатационни изисквания.

Чл. 179. (1) Всички локомотиви, мотриси и мотрисни влакове са съоръжени със скоростомер за показване и регистриране на скоростта и изправно и пломбирано устройство за бдителност. Локомотиви, извършващи маневрена дейност, и специализираните машини за ремонт и поддържане на железния път и контактната мрежа могат да работят и без устройство за бдителност.

(2) Собственикът на тягов подвижен състав определя местата, реда и начина за пломбиране.

(3) Специализираните машини за поддържане на железния път и контактната мрежа и маневрените локомотиви от серия 52-00 са съоръжени с нерегистриращ скоростомер.

(4) Возилата без устройство за бдителност се придвижват до мястото на работа (гара, маневрен район или междугарие) по един от следните начини:

1. с бригада за управление от двама души;

2. чрез теглене от локомотив с изправно устройство за бдителност;

3. чрез включване в състава на влак;

4. чрез присъствие на член от маневрената бригада или друг жп служител с право за качване в кабината за управление на локомотива, вписани в бордовия дневник.

Чл. 180. (1) Всички локомотиви, мотрисни влакове или мотриси имат следните знаци и надписи:

1. отличителен знак на превозвача - на страничните и челните стени;

2. серия и номер - на страничните и челните стени;

3. вид на спирачката, спирачна и служебна маса на ПЖПС;
4. име на производителя с отразена година на производство;
5. местодомуване;
6. ревизия на автоматичната влакова спирачка (ABC).

(2) Знаците и надписите на вагоните се определят с техническите изисквания съгласно предписанията на Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) и Правилника за използване на вагоните в международно съобщение (PPV).

(3) Релсовите самоходни специализирани машини за поддържане на железния път и контактната мрежа имат четливи надписи и знаци от двете страни на кабината съгласно инструкцията за експлоатацията и ремонта им, издадена от управителя на железопътната инфраструктура.

Чл. 181. (1) Колоосите на тяговия подвижен състав за междурелсие 1435 mm отговарят на следните основни изисквания:

1. разстоянието между вътрешните челни повърхности на колелата е 1360 ± 3 mm;
2. височината на реборда, измерена над кръга на търкалянето, е най-малко 25 mm и най-много 36 mm;
3. дебелината на ребордите на колелата, измерена на разстояние 10 mm над кръга на търкаляне, е най-много 33,15 mm и най-малко 22 mm, а за локомотиви, обслужващи влакове със скорост над 110 км/ч - най-малко 25 mm; за колела с диаметър под 840 mm – най-малко 27,5 mm; това не се изисква за междинните колооси на талиги с повече от две оси и за междинните колооси на многоосни локомотиви;

4. стръмността на ребордите (критерий "qr") е най-малко 6,5 mm, като не се допускат ръбове и развалцован материал в работната (външната водеща) повърхност на реборда до 2 mm от върха му;

5. дебелината на бандажите или заменящата ги част, измерена в кръга на търкалянето, е най-малко:

- а) 42 mm - за влакови локомотиви, обслужващи международни, бързи и експресни влакове;
- б) 38 mm - за останалите влакови локомотиви;
- в) 35 mm - за електрически мотрисен влак (ЕМВ), дизелов мотрисен влак (ДМВ) и локомотиви, извършващи маневрена работа;

6. широчината на бандажите или заменящата ги част е:

- а) най-малко 136 mm и най-много 141 mm - за локомотиви;
- б) най-малко 132 mm и най-много 136 mm - за ЕМВ и ДМВ;

7. разстоянието между външните водещи повърхности на ребордите на колелата, измерено на 10 mm над кръга на търкалянето, е най-малко 1410 mm и най-много 1426 mm (минималният размер не се отнася за междинните колооси на многоосни локомотиви).

(2) Колоосите на тяговия подвижен състав с междурелсие 760 mm отговарят на следните основни изисквания:

1. разстоянието между вътрешните челни повърхности на бандажите или венците на колелата е най-малко 698 mm и най-много 702 mm;

2. височината на реборда, измерена над кръга на търкалянето, е най-малко 25 mm и най-много 32 mm;

3. дебелината на ребордите на колелата, измерена на разстояние 10 mm над кръга на търкаляне, е най-малко 20 mm и най-много 26 mm;

4. стръмността на ребордите (критерий "qr") е най-малко 6 mm, при което не се допускат ръбове и развалцован материал в работната (външната водеща) повърхност на реборда до 2 mm от върха му;

5. дебелината на бандажите или заменящата ги част, измерена в кръга на търкалянето, е най-малко:

- а) 35 mm - за влакови локомотиви;
- б) 25 mm - за маневрени локомотиви;

6. широчината на бандажите или заменящата ги част е най-малко 123 mm и най-много 126 mm.

Чл. 182. (1) Колоосите на вагони за междурелсие 1435 mm отговарят на следните основни изисквания:

1. разстоянието между колелата на една колоос, измерено на височина глава на релса, при празен или натоварен вагон и дебелините на ребордите трябва едновременно да отговарят на следните три изисквания:

а) разстоянието между външните водещи повърхности на ребордите на колооста, измерено на 10 mm над кръговете на търкаляне, да е:

аа) най-много - 1426 mm;

аб) за колела с диаметър минимум 840 mm - най-малко 1418 mm за колооси на двuosни вагони с база, по-голяма от 8 m, допуснати за движение със скорост 100 км/ч и осно натоварване 22,5 т/ос, и 1410 mm за колоосите на другите вагони;

ав) за колела с диаметър, по-малък от 840 mm - най-малко 1415 mm;

б) разстоянието между вътрешните челни повърхности на бандажите или между венец-бандажите при моно блок-колела е:

ба) най-много 1363 mm;

бб) за колела с диаметър минимум 840 mm - най-малко 1357 mm;

бв) за колела с диаметър, по-малък от 840 mm - най-малко 1359 mm;

в) дебелината на реборда на колелото, измерена на 10 mm над кръга на търкалянето, е:

ва) за колела с диаметър минимум 840 mm - най-малко 22 mm;

вб) за колела с диаметър, по-малък от 840 mm, но не по-малък от 630 mm - най-малко 27,5 mm;

вв) изискванията по букви "ва" и "вб" не се отнасят за междинните колооси на вагони без талиги и за междинните колоси на талиги;

2. изискванията за колела с диаметър минимум 840 mm по т. 1, букви "аб", "ба" и "бб" се отнасят и за междинните колооси на вагони с 3 колооси с шарнирно конструирана рама, но не са валидни за междинните колооси на вагони без талиги и за междинните колоси на талигите;

3. широчината на бандажите и на венец-бандажите при моноблок-колела е най-малко 133 mm и най-много 140 mm (вкл. развалцоването);

4. височината на реборда над кръга на търкалянето е най-малко 25 и най-много 36 mm;

5. размерът "qr" на реборда на едно колело е най-малко 6,5 mm, при което не се допускат кръгови канали и развалцоване в областта на външната водеща повърхност на реборда на височина до 2 mm от върха му;

6. дебелината на набития бандаж, измерена в равнината на кръга на търкаляне, е най-малко:

а) 35 mm - за пътнически вагони и за товарни вагони, допуснати за скорост 120 км/ч (със знаци "SS" или "***");

б) 30 mm - за товарни вагони, допуснати за скорост 100 км/ч, вкл. и допуснатите за скорост 120 км/ч само в празно състояние;

в) 25 mm - за товарни вагони, допуснати за скорост по-малка от 100 км/ч;

7. минималната допустима дебелина на венец-бандажа при моноблок-колела е означена с концентричен жлеб, престърган по външната челна повърхност; жлебът винаги трябва да е напълно видим.

(2) Колоосите на вагоните за междурелсие 760 mm отговарят на следните изисквания:

1. разстоянието между вътрешните челни повърхности на бандажите или венците на колелата е най-малко 698 mm и най-много 702 mm;

2. височината на реборда, измерена над кръга на търкалянето, е най-много 31,5 mm;

3. дебелината на ребордите на колелата, измерена на разстояние 10 mm над кръга на търкаляне, е най-малко 16 mm;

4. стръмността на ребордите (критерий "qr") е най-малко 6 mm, при което не се допускат ръбове и развалцован материал в работната (външната водеща) повърхност на реборда до 2 mm от върха му;

5. дебелината на бандажите или заменящата ги част, измерена в кръга на търкалянето, е най-малко 20 mm;

6. широчината на бандажите или заменящата ги част е най-малко 110 mm;

7. износването на бандажите на вагоните в кръга на търкалянето е не по-голямо от 5 mm;

8. диаметърът на колелото на вагоните в кръга на търкалянето е най-малко 480 mm;

9. диаметърът на шийката на оста на плъзгащи се лагери на вагоните е най-малко 70 mm.

Чл. 183. Не се допускат в експлоатация колооси:

1. на локомотиви и мотрисни влакове с окопаване на работната повърхност на бандажите с дълбочина повече от 1 mm при ролкови буксови лагери и повече от 2 mm при плъзгащи буксови лагери;

2. на вагони с окопаване по кръга на търкалянето с дължина, по-голяма от 60 mm, и напластявания по повърхността на търкалянето с дължина, по-голяма от 60 mm, или височина, по-голяма от 1 mm.

Чл. 184. При включване на товарни вагони в пътнически и бързи влакове колоосите им отговарят на нормите, установени за пътническите вагони.

Чл. 185. Забранено е пускането в експлоатация и включването във влакове на ПЖПС с повреди по колоосите, които застрашават безопасността на превозите.

Чл. 186. Подвижният състав и специализираните машини, които се въвеждат в експлоатация имат в двата си края еластични теглични и отбивачни съоръжения.

Чл. 187. (1) Височината на центъра на буферите, измерена вертикално от глава на релса в покой, е:

1. за локомотивите и мотрисните влакове - най-много 1065 mm и най-малко 965 mm;

2. за пътническите вагони и вагон-лабораториите - най-много 1065 mm и най-малко 980 mm;

3. за товарните вагони, тежката пътна механизация и моторните влекачи - най-много 1065 mm и най-малко 940 mm.

(2) Разликата във височината между центровете на челните повърхности на буферите или между надлъжните оси на сцепните автосцепки на два съседни вагона, включени в състава на влак, не може да бъде по-голяма от 100 mm.

Чл. 188. (1) Отговорност за техническото състояние на теглично-отбивачните съоръжения носи превозвачът.

(2) Редът и начинът за прикачване и разкачване на връзките между вагоните и между вагон и локомотив се определят от превозвача.

Чл. 189. (1) Локомотивите, мотрисните влакове, мотрисите и специализирани машини, които се въвеждат в експлоатация имат автоматична спирачка със сгъстен въздух, неавтоматична спирачка със сгъстен въздух и ръчна спирачка.

(2) Пътническите и товарните вагони имат автоматична спирачка със сгъстен въздух и ръчна спирачка съгласно изискванията на Международния железопътен съюз (UIC).

Чл. 190. (1) Забранява се включването в състав на влак на товарни вагони, на които не е извършен технически преглед или със следните неизправности, застрашаващи безопасността на превозите и опазването на товарите:

1. неизправни колооси и букси;

2. пукнатини или огъвания по рамата на талигите и други неизправности по тях;

3. пукнати или огънати осни вилки и ресорни стойки;

4. разнотипни ресори, пукната ресорна скоба, главен ресорен лист, пружина или междинен ресорен лист, ако пукнатината е на разстояние, по-малко от 1/4 от дължината на листа, мерена от средата му, или счупената част липсва;

5. неизправности по теглично-отбивачните съоръжения;

6. отчупени или въртящи се челни повърхности или пукнатини по гилзата или коша на буфер с дължина, по-голяма от 1/4 от обиколката им;

7. пукнатини по отделните греди от рамата на вагона;

8. неизправности по спирачните съоръжения и осигурителните въжета и пояси, застрашаващи безопасността на превозите, счупена или липсваща дръжка на спирателен въздушен кран;

9. разстояние (луфт) между плъзгалките от двете страни на талигата сумарно повече от 20 mm и по-малко от 2 mm, а за вагони с еластични плъзгалки - с луфт между плъзгалките;

10. неизправности по покрива, коша, пода, капациите, вратите, клемиите, люковете и вентилационните отвори, които могат да причинят повреди от измокряне, изпадане, ограбване, разпиляване или разместване на товара;

11. незатворени с ключалките врати и капаци на покритите и откритите вагони и специални саморазтоварващи се вагони, неприведени в "транспортно положение";

12. неизправности по укрепването или изместени резервоари на вагон-цистерните;

13. теч от крановете или резервоарите на вагон-цистерните;

14. наклонен кош повече от 75 mm, мерено между рамата и отвеса, спуснат от най-горния ръб на стената на коша;

15. натоварени с неравномерно разположен, извън нормите на СОТИФ, или разместен товар;

16. натоварени над допустимата товароносимост;

17. натоварени с недобре укрепени товари;

18. деформирани странични стени повече от 75 mm мерени между рамата и отвеса, спуснат от най-изпъкналата част;

19. липсващи спирачни калодки или такива, които в областта на калодкодържателя са по-тънки от 10 mm, за вагони с включена автоматична спирачка;

20. ПЖПС, претърпял дерайлиране или удар и с неизвършен технически преглед за годност за движение;

21. изтекъл срок на периодична ревизия на вагоните в експлоатация, освен в случаите за ремонт.

(2) Забранява се включването в товарните влакове на:

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

2. вагони със samozапалителни вещества, когато влакът вози група със състени или втечнени газове;

3. вагони, натоварени над допустимото за железопътната инфраструктура основно натоварване или такива с извънгабаритен товар, ако не са предписани специални условия за движението им от управителя на железопътната инфраструктура;

4. вагони с отворени врати и люкове или неосигурени против самоотварянето им;

5. вагони без превозни документи.

(3) Забранява се включването в състава на влак на пътнически вагони, на които не е извършен технически преглед или имат следните неизправности, застрашаващи безопасността на превозите или нормалните условия за превоз на пътниците:

1. неизправностите по ал. 1, т.т. 1 - 8;

2. счупване или пукнатина в частите на ресорното и люлковото окачване или буксовия възел или други неизправности по талигите;

3. разстояние (луфт) между плъзгалките от двете страни на талигата извън границите, посочени с надпис на надлъжната рама на вагона;

4. неизправност на преходните мостове или мехове, счупени или липсващи странични, челни или купейни врати или врати на тоалетни, незатварящи се, липсващи или счупени стъкла;

5. течащ покрив;

6. неизправности в отоплението или осветлението;

7. пукнатини, счупване или липса на части за закрепване на динамомашините, акумулаторните батерии, подвагонните апаратури, сандъци и агрегати;

8. части от електрическа инсталация, доближили се на по-малко от 100 mm до глава на релса;

9. неизправности по спирачните дискове на колоосите, както следва:

а) пукнатини по главината на спирачния диск;

б) разхлабена главина, хлабави и липсващи свързващи елементи между главината и диска и между двете части на двуделните дискове;

в) преминаваща пукнатина по цялата дължина на триещата повърхност от външния до вътрешния диаметър на диска.

10. липсващи спирачни калодки или такива, които в областта на калодкодържателя са по-тънки от 20 mm;

11. неизправности по ръчна или внезапна спирачки.

Чл. 191. (1) На всеки влак се извършва технически преглед в началната и крайната гара за движение и в посредни гари, определени в плана за композиране на влаковете.

(2) При пристигане на маневрен влак в гара на подаване на вагоните за натоварване или разтоварване може да не се извършва технически преглед.

Чл. 192. (1) Забранено е използване на локомотиви и мотрисни влакове за обслужване на влак, изолирано движение или маневрена дейност с:

1. неизправен уред за подаване на звукови сигнали (свирка или тифон);

2. неизправни сигнални светлини;

3. неизправности по автоматична, неавтоматична (директна) или ръчна спирачка;

4. неизправни уреди за продухване кондензата от пневматичната инсталация;

5. наличие на пукнатини по детайлите на лостовата спирачна система;

6. износени калодки - с дебелина под 15 mm;

7. неизправни или с изтекъл срок на метрологичен контрол манометри;

8. изтекъл срок на ревизия на спирачната система;

9. пукнатини или изкривявания по главната рама на локомотива;

10. нерегулирани по височина плугове;

11. пукнатина по рама на талига;

12. неизправни или липсващи скоби и въжета, предпазващи от изпадане на детайли от лостовата спирачна система и тягови елементи;

13. спукана, разхлабена или изместена скоба на листов ресор;

14. спукан ресорен лист или винтова пружина;

15. амортизатори с видими неизправности;

16. скъсана или спукана подвеска, разлепен или скъсан металогумен пакет от ресорното окачване;

17. пукнатина на балансир от ресорното окачване;

18. неизвършена или нарушена балансировка (теглово уравновесяване) - проверява се на стационарна уредба в депо или ремонтен завод (по ред, определен в инструкцията за прилагане на тази наредба, се разрешава изолирано движение на локомотиви за извършване на теглово уравновесяване на стационарна уредба, след като им е извършено теглово уравновесяване по геометрични размери);

19. неизправно възвръщащо устройство на талига;

20. неизправности по теглично-отбивачните съоръжения;

21. бандаж с пукнатина, остро нараняване, напластяване, плена или увреден от електрическа искра (волтова дъга);

22. износен над допустимото бандаж;

23. разхлабен бандаж върху венца на диска (звездата);

24. разхлабен диск (звезда) към оста;

25. пукнатина в главина, спица, диск или венец на колело;

26. ос с пукнатина, остро нараняване или увредена от електрическа искра (волтова дъга);

27. неспазено (нарушено) разстояние между бандажите на колоос;

28. изкривена колоос;

29. пукнатина в корпус на букса;

30. неизправен (греещ) буксов лагер;

31. неизправен, непломбиран или пломбиран с нередовни пломби регистриращ скоростомер;

32. неизправно, непломбирано или пломбирано с нередовни пломби устройство за бдителност;

33. неизправна радиостанция за локомотивите, работещи в радиофицирани участъци или маневрени райони;

34. неизправно отопление на челните стъкла;

35. неизправни чистачки на челните стъкла;

36. спукано челно стъкло на командната кабина;

37. неизправности по спирачните дискове на колоосите, както следва:

а) пукнатини по главината на спирачния диск;

б) разхлабена главина;

в) разхлабени или липсващи свързващи елементи между главината и диска, между двете части на двуделните дискове и между двете срещуположни части на дисковете, монтирани на колелата;

г) преминаваща пукнатина по цялата дължина на триещата повърхност от външния до вътрешния диаметър на диска.

(2) Не се допускат за обслужване на влак или маневра локомотиви и мотрисни влакове, некомплектувани с:

1. заверено копие от лицензията на превозвача;

2. сертификат за безопасност;

3. пътен лист на локомотива;

4. бордови дневник на локомотива;

5. книжки-разписание за влаковете, които ще обслужват;

6. сигнални принадлежности, определени в тази наредба;

7. преносими пожарогасители съгласно изискванията за пожарна и аварийна безопасност;

8. две въжета за прикачване на скъсан влак (само за влакови локомотиви);

9. ключове за неутрална вставка и за телефонни колонки;

10. телефонна слушалка за аварийна междугарова връзка.

(3) Когато локомотивът е прикачен за влака и пред него има друг водещ локомотив, той може попътно да участва в тегленето на влака независимо от наличието на:

1. неизправни сигнални светлини;

2. неизправен скоростомер;

3. неизправно устройство за бдителност;

4. неизправни чистачки на челните стъкла.

ЧАСТ ТРЕТА

ПРАВИЛА ЗА ДВИЖЕНИЕ НА ВЛАКОВЕТЕ И МАНЕВРЕНАТА РАБОТА

ДЯЛ ПЪРВИ

УПРАВЛЕНИЕ НА ВЛАКОВАТА РАБОТА

Глава четиринадесета. График за движение на влаковете

Раздел I. Общи положения

Чл. 193. (1) Локомотиви, мотрисни влакове, мотриси, моторни дрезини и други моторни возила, несваляеми от железния път, отправени на междугарие, се считат за влакове по отношение осигуряване на движението им.

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

(3) Влакът е цял, когато е сигнализиран на последното му возило, на което винтовият спряг е прикачен на тракционната

кука (за вагони без автосцепка), въздушните съединителни ръкави са на стойките и задните буфери (автосцепката) са налице.

Чл. 194. Категорията на влаковете се определя съгласно Наредба № 45 за правилата за номериране на международните и на вътрешните пътнически и товарни влакове (Обн., ДВ, бр. 107 от 11 декември 2001 г.).

Чл. 195. (1) Движението на влаковете се извършва по график в определените за влаково движение елементи на железопътната инфраструктура.

(2) Периодът на действие на ГДВ се определя от Рамковата организация за международна координация по планиране и реализиране на международния пътнически и товарен железопътен трафик в Европа (Forum Train Europe - FTE).

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

Чл. 196. Графикът за движение на влаковете обединява технологичните процеси на всички предприятия от железопътния транспорт в единен технологичен процес и осигурява безопасност на превозите и технологично време ("прозорци") за поддържане и ремонт на елементите на железопътната инфраструктура.

Чл. 197. (1) Графиците за движение на влаковете се изобразяват в графична и таблична форма.

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

(3) Табличната форма на ГДВ съдържа:

1. категория и номер на влака;

2. нормативна брутна маса (само за пътническите влакове), спирачен процент и серия на тяговия ПЖПС, за които е направено разписанието;

3. разстояние и времепътуване между експлоатационните пунктове, максимално допустими скорости за влака в междугарията, престои в експлоатационните пунктове, срещи и надминавания с други влакове по график;

4. забележки по ГДВ.

Чл. 198. (1) Въз основа на документа за състоянието на железопътната мрежа управителят на железопътната инфраструктура изготвя таблици с технически параметри и нормативи, които съдържат:

1. допустимите осни натоварвания по железния път;

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

3. допустимите максимални скорости за движение по отношение на железния път;

4. постоянните ограничения на скоростта по отношение на железният път и осигурителната техника;

5. допустимите максимални скорости за движение при преминаване през стрелки, гари и разделни постове;

6. предсигналните спирачни разстояния, максимални скорости на движение за различните категории влакове и необходими спирачни проценти;

7. максимално допустимите скорости за двупосочно движение на влаковете в участъци и междугария по правилата на единична жп линия при изправни устройства на осигурителната техника;

8. транзитните времепътувания и скорости за изолираните локомотиви;

9. наличието и типа на влаковите диспечерски радиовръзки и номерата на честотните групи;

10. местоположението на междугаровите аварийни телефонни изводи;

11. гарите и разделните постове с особености по приемане и изпращане на влаковете;

12. участъците, съоръжени с АЛС и типа на АЛС.

(2) В таблиците с технически параметри и нормативи се включват и теглителните норми на локомотивите за влаково движение, изготвени от превозвача;

Чл. 199. Извлечения от графика за движение на влаковете се поставят на всички работни места, свързани с движението на влаковете.

Чл. 200. Редът и начина за осигуряване и регистриране движението на влаковете и возилата в гарите и участъците от железопътната инфраструктура се определят от управителя на железопътната инфраструктура.

Раздел II. Назначаване, отменяне и регулиране движението на влакове

Чл. 201. (1) Редовно движещи се по график влакове са всички упоменати в книжка-разписание влакове, които по заявка на превозвачите са с определен период на движение.

(2) Допълнително назначените и/или коригирани разписания на влакове като постоянни корекции се считат за редовни, ако в документа за назначаването им е определен период за движение.

(3) Отменяне, изменение на направлението или разписанието на редовно движещи се по график пътнически влакове за определен период от време се извършва от управителя на железопътната инфраструктура по предложение на превозвачите или след съгласуване с тях.

(4) Отменяне, изменение на направлението или разписанието на редовно движещи се по график товарни влакове за определен период от време се извършва от управителя на железопътната инфраструктура по предложение на превозвачите или след съгласуване с тях.

(5) В случаите по ал. 3 и ал. 4 заинтересуваните служби се уведомяват предварително с телеграма най-малко шест денонощия за пътнически влакове и едно денонощие за товарни влакове.

(6) Назначаване или отменяне на вече назначени влакове, непредвидени в ГДВ или с предварително изготвено разписание без определен период на движение, се извършва по ред, определен от управителя на железопътната инфраструктура по искане на превозвачите.

(7) Назначаване или отменяне на специални влакове с особено назначение и условия за превоз се извършва от управителя на железопътната инфраструктура, като при необходимост се съгласува с превозвача.

Чл. 202. За всички случаи на изменения в ГДВ за предстоящото денонощие, в т. ч. и за назначаване или отменяне на извънредни влакове, ежедневно се изготвя заповед на управителя на железопътната инфраструктура или упълномощено от него

лице.

Чл. 203. (1) Всеки влак от начална до крайна гара се движи под определен номер, установен с графика за движение на влаковете и с плана за композирането му.

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

Чл. 204. (1) При регулиране на движението предимство по категории имат:

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

2. пътнически влакове със специално предназначение;

3. експресни пътнически влакове;

4. бързи пътнически влакове;

5. международни пътнически влакове;

6. крайградски пътнически влакове;

7. обикновени пътнически и трудово-служебни влакове;

8. смесени влакове;

9. помощни локомотиви за бързи и пътнически влакове, пътеизмерителна вагон-лаборатория, вагон-лаборатория за контактната мрежа, възстановителен и противопожарен влак и РССМ за контактната мрежа при завръщане в гарите на домуването им (те се назначават с номера на директни товарни влакове – маршрути);

10. международни товарни влакове за комбинирани превози;

11. експресни товарни влакове;

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

13. локални товарни влакове;

14. работни влакове;

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

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

(3) При разминаване на два влака от една категория при равни други условия предимство има влакът, който се движи в направление срещу километража.

Глава петнадесета. План за композиране на влаковете

Раздел I. Общи положения.

Чл. 205. (1) Планът за композиране на влаковете определя състава на всеки влак, реда за подреждане на вагоните в него и гарите за преработване.

(2) Планът по ал. 1 се изготвя от превозвача в съответствие с предоставения от управителя на железопътната инфраструктура документ за състоянието на мрежата.

Чл. 206. Планът за композиране на влаковете съдържа:

1. номерата на влаковете;

2. периода на движение на влаковете;

3. брутната маса, спиращен процент и серия на тяговия ПЖПС, за който е изготвено разписанието;

4. връзки в гарите със задължителни изисквания за:

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

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

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

5. гарите за извършване на попътен технически преглед.

Раздел II. Изисквания за включване и подреждане на возила във влаковете

Чл. 207. (1) Допуска се към пътнически влак да се прикачат товарни вагони, които отговарят на следните изисквания:

1. да имат знака "S" или "SS" и исправни автоматични спиращки, като:

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

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

2. колоосите им да отговарят на изискванията на 182, ал. 1;

3. от датата на ревизията на вагона да не са изминали повече от 24 месеца.

(2) Когато пътническият влак се движи със скорост до 80 км/ч, на него може да се прикачат товарни вагони и без знак "S", по искане на превозвача и с разрешение на управителя на железопътната инфраструктура.

(3) Когато товарните вагони, прикачени в края на пътнически влак, са до 8 оси, последният вагон може да бъде само с изправна автоматична спиращка.

Чл. 208. (1) Към състава на пътнически влак за ползване на трасе, ако не се намалява скоростта на влака, предвидена в табличната форма на графика за движение на влаковете, може да се прикачва в неработно състояние мотрисен влак с изправна и включена автоматична спиращка.

(2) Разрешава се към състава на обикновен пътнически влак да се прикачват на края на влака без да возят пътници до 3 пътнически вагона за ремонт.

(3) Номерата на влаковете по ал. 2 се определят в табличната форма на графика за движение на влаковете.

Чл. 209. (1) В смесените влакове пътническите вагони задължително се включват в състава след локомотива.

(2) Не се допуска композиране на дългосъставни смесени влакове.

Чл. 210. В случай, че товарът надвишава стените на вагона, вагоните с пътници се отделят от натоварените платформени или открити вагони с фургон или предпазен вагон, чийто превоз не изисква специални условия.

Чл. 211. (1) Не се допуска се превозът в смесени влакове на вагони, натоварени с взривни вещества, силно действащи отрови или сгъстени и втечени газове.

(2) При включване в смесени влакове на вагони с опасни товари, извън посочените в ал. 1, вагоните, заети с пътници, се осигуряват с предохрана един вагон.

Чл. 212. (1) В товарните влакове възстановителните жп кранове се включват в началото на състава на влака след локомотива.

(2) Прикачените към възстановителните жп кранове вагони, носещи стрелата, и други вагони с инвентар към възстановителните влакове се считат за неразделна част от тях и се включват в товарните влакове независимо от коя страна на крана се намират.

(3) Вагоните по ал. 2 трябва да имат тара най-малко 12 т.

Чл. 213. Разрешава се ПЖПС на собствен ход да се прикачва в неработно състояние на края на товарните влакове при спазване на следните изисквания:

1. да имат конструктивна скорост не по-малка от скоростта на влака, дадена в табличната форма на графика за движение на влаковете;

2. да имат теглично-отбивачни съоръжения за прикачване;

3. междуосието им да не е по-малко от 3,5 м;

4. да имат изправна автоматична спирачка;

5. да не е изтекъл срокът на ревизията им.

Раздел III. Други изисквания.

Чл. 214. На всички пътнически влакове, а на смесените влакове – на групата пътнически вагони, преходните мостчета в края и началото на влака се вдигат и вратите се заключват от определено от превозвача лице.

Чл. 215. Редът за включване във влаковете на вагон-лодки, вагони, натоварени с опасни товари, дълги предмети, извънгабаритни и тежки товари и живи животни, както и на вагони за междурелсие 1520 мм или вагони с допълнителни въздухопроводи, се определя от управителя на железопътната инфраструктура.

Раздел IV. Влакови документи

Чл. 216. (1) Влакови документи са:

1. пътен лист на локомотива, съгласно приложение № 8;

2. придружителен лист (за влак с превозна бригада), съгласно приложение № 9;

3. натурен лист, съгласно приложение № 10;

4. удостоверение за спирачната маса, съгласно приложение № 11.

(2) Натурен лист не се съставя за мотрисни влакове

(3) Лицата, които попълват документите по ал. 1, т. 1, 2 и 3 се определят от превозвача.

(4) Управителят на железопътната инфраструктура утвърждава образци и определя реда за попълване на „Пътен лист за движение на несваляеми от пътя релсови самоходни специализирани машини” и „Придружителен лист за сваляем от железния път ПЖПС”.

Глава шестнадесета. Оперативно ръководство и управление на движението на влаковете

Раздел I. Общи положения

Чл. 217. (1) Всички процедури по приемане, изпращане и пропускане на влаковете, както и маневрената работа се извършват в съответствие с правилата за движение на влаковете и маневрената работа и изискванията за:

1. начини за осигуряване движението на влаковете;

2. движение на влаковете при специални условия като:

а) движение на влакове с увеличен брой оси (дългосъставни влакове);

б) движение на влакове с вагоните отпред;

в) движение на влакове до определено място на междугарието;

г) движение на възстановителни и противопожарни влакове;

д) движение на влаковете при влошени метеорологични условия;

е) движение на влаковете и други возила с разграничение по време;

ж) движение на сваляеми от пътя и лекопреносими возила;

з) откриване на временен пост на междугарие за служба по движението;

и) прекъсване и възстановяване движението на влаковете при извършване на ремонти на железния път и преминаване на места с намалена скорост;

к) движение по неправилен път;

3. прекъсване и възстановяване движението на влаковете;

4. регулиране движението на влаковете;

5. обслужване на влаковете;
 6. приемане, изпращане и пропускане на влаковете;
 7. ръководство, планиране и извършване на маневрена работа;
 8. задължения на служителите и организация на работното място;
 9. работа със спирателни обувки;
 10. сверяване на часовниците и регистриране на процедурите по осигуряване движението на влаковете и отчитане на изпълнения график;
 11. приемане и предаване на дежурствата в експлоатационните пунктове;
 12. начин на действие при изпускане на ПЖПС.
- (2) С правилата по ал. 1 се регламентират и други дейности, касаещи технологични процеси по осигуряване на безопасно движение на влаковете.

Раздел II. Сверяване на часовниците

- Чл. 218. (1) На всяко работно място, свързано с движението на влаковете, има служебен часовник.
- (2) Служебните часовници показват еднакво време по цялата железопътна мрежа.
- (3) Часовниците на влаковите диспечери се сверяват ежедневно в 15.00 часа по сигнала „точно време” от Държавната агенция за метрологичен и технически надзор.
- (4) Сверяването на всички часовници се документира по съответния ред.

Раздел III. Обслужване на влаковете

- Чл. 219. (1) Влаковете се обслужват от локомотивни и превозни бригади.
- (2) С превозни бригади задължително се обслужват всички влакове, които возят пътници, и товарни влакове, чието движение изисква специални условия.
- (3) Съставът на локомотивните и превозните бригади за отделните категории влакове и в зависимост от участъците на движение се определя от превозвача и се съгласува с ИА „ЖА” и се уведомява управителя на железопътната инфраструктура.
- Чл. 220. Изискванията за пътуване в кабините за управление на тягов подвижен състав за лица, които не са в състава на локомотивната бригада, се определят от ИА „ЖА”.

Раздел IV. Работа на влаковия диспечер.

- Чл. 221. (1) Движението на влаковете по всеки участък се ръководи от дежурен влаков диспечер и неговите разпореждания са задължителни за всички работници, свързани непосредствено с движението на влаковете в участъка.
- (2) На влаковия диспечер в оперативно отношение са подчинени всички длъжностни лица в участъка, превозвачите и други, имащи отношение към безопасността на превозите.
- (3) Не се допускат разпореждания за движението на влаковете без знанието и разрешението на дежурния влаков диспечер.
- Чл. 222. Влаковият диспечер дава всички свои разпореждания, отнасящи се до осигуряване движението на влаковете и маневрената работа, само по определените в чл. 122, ал. 1 телекомуникационни връзки.
- Чл. 223. Правомощията и задълженията на влаковия диспечер се определят от управителя на железопътната инфраструктура.

ДЯЛ ВТОРИ

ОРГАНИЗАЦИЯ НА РАБОТАТА В ГАРИТЕ

Глава седемнадесета. Осигуряване на влаковете със спирачна маса

Раздел I. Общи положения

- Чл. 224. (1) Всички влакове се осигуряват с необходимата спирачна маса от началната до крайната гара, изчислена по необходимия спирачен процент.
- (2) Локалните товарни влакове и маневрените влакове се осигуряват с необходимата спирачна маса за отделните междугария.
- (3) Минималният необходим спирачен процент за отделните междугария се посочва в таблици с технически параметри и нормативи.
- Чл. 225. (1) Необходимият спирачен процент е спирачният процент, определен с отчитане на ефективността на спирачните системи на подвижния състав и изискванията за експлоатация във вътрешно и международно движение на влаковете.
- (2) Необходимите спирачни проценти за всяка категория влак се определят от превозвача ежегодно или за друг период от време и се посочват в таблици с технически параметри и нормативи.
- Чл. 226. Необходимата спирачна маса, която при внезапно задържане на автоматичната спирачка осигурява спирането на влака на определеното за дадено междугарие предсигнално спирачно разстояние, се изчислява по формулата:

$$V = \frac{m \cdot \lambda}{100},$$

където:

V е необходимата спирачна маса на влака в тонове;

m - брутната маса на влака в тонове;

λ (лямбда) е необходимият спиращен процент, осигуряващ необходимата спираща маса за спиране на 100 т маса от влака на определеното предсигнално спиращо разстояние.

Чл. 227. (1) Предсигнално спиращо разстояние е разстоянието, в което влак, движещ се с допустима скорост по спиращка и осигурен с необходимата спираща маса, трябва да спре, дори и при действие на най-неблагоприятни фактори в процеса на спиране.

(2) Предсигналните спиращи разстояния за стандартните жп линии са 1200, 1000 и 700 м, а за теснопътните - 400 м.

(3) Предсигналните спиращи разстояния за междугарията се посочват в таблици с технически параметри и нормативи.

Чл. 228. (1) Спиращен път е разстоянието, което един влак изминава от момента на задействане на спиращката в режим „бързо спиране“ до окончателното му спиране.

(2) Не се допуска спиращият път да надвишава предсигналното спиращо разстояние за даденото междугарие.

Чл. 229. (1) Допустимите скорости по спиращка за отделните междугария се определят по необходимият спиращен процент, меродавните наклони по спиращка, режима на спиращката и предсигналните спиращи разстояния.

(2) Параметрите спиращен процент, допустима скорост, меродавен наклон, режим на спиращката и предсигнално спиращо разстояние са посочени в спиращи таблици (табл. 1 - 8) - приложение № 12.

(3) Меродавните наклони по спиращка за всички междугария се определят съвместно от управителя на железопътната инфраструктура и превозвачите, и се променят със заповед на Министъра на транспорта. Меродавните наклони по спиращка за железопътните линии на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ са посочени в приложение № 13.

Чл. 230. (1) Наличната спираща маса на един влак е сумата от спиращите маси на отделните вагони в състава на влака, които имат изправни и включени спиращи системи.

(2) Спиращите маси на пътническите вагони се посочват върху табелите на режимните обръщатели на автоматичната спиращка или върху рамата на вагона.

(3) Спиращите маси на товарните вагони се посочват върху товарообръщателните табели или върху рамата на вагона.

(4) За спиращи маси на вагони, на които същите не са посочени или са нечетливи, се приемат спиращите маси, определени правилата за движение на влаковете и маневрената работа.

Чл. 231. (1) Влак се счита за осигурен със спираща маса, когато наличната спираща маса е равна или по-голяма от необходимата спираща маса.

(2) Спиращата маса на влаковите локомотиви не се включва към наличната спираща маса на влака.

(3) Изолираните локомотиви се движат в междугарията с допустими скорости, посочени в таблици с технически параметри и нормативи, които са определени по наличната им спираща маса.

(4) Служебната маса на локомотивите не се включва към масата на влака.

Чл. 232. Отговорност за състоянието на спиращките на влаковете и возилата носи превозвачът.

Раздел II. Подредяне на вагоните със спиращки във влака

Чл. 233. Вагоните с автоматични спиращки в състава на смесените и товарните влакове се разпределят така, че количеството на осите на товарните вагони с неизправни (изолирани) спиращки в една група да не бъде повече от 12, а в края на влака, пред последния вагон с изправна автоматична спиращка - не повече от 6 оси.

Чл. 234. (1) Вагоните в пътническите влакове са с изправни и включени автоматични спиращки.

(2) Допуска се при повреда на автоматичната спиращка на един вагон по време на път тя да се изолира и вагонът да продължи движението си до крайната гара, ако други причини не налагат изваждането му.

(3) В случаите по ал. 2 се извършва преизчисляване на наличната спираща маса на влака и се издава ново удостоверение за спиращата маса на влака, на което се попълва само лицевата страна.

(4) Допуска се от начална гара включване в състава на пътнически влак на един пътнически вагон с изолирана спиращка за придвижване до гарата на местодомуването му.

Чл. 235. Последният вагон на влаковете задължително е с изправна автоматична спиращка с изключение на случаите по чл. 237.

Чл. 236. (1) Когато по време на движение в междугарие се наложи изолиране на автоматичната спиращка на един или няколко вагона и се наруши изискването по чл. 235, влакът продължава движението си до първата попътна гара, където му се извършва маневра.

(2) Когато по време на пътуване на влака се наложи изолиране на автоматичната спиращка на един или няколко вагона, изолирането се извършва от влаковия персонал, като се преизчислява новата налична спираща маса. Когато наличната спираща маса е по-малка от необходимата, новият спиращен процент се определя по формулата:

$$\lambda \text{ изч.} = \frac{V \text{ нал. } 100}{m},$$

където:

λ изч. е новият изчислен спиращен процент;

V нал. - новата изчислена налична спираща маса в тонове;

m - брутната маса на влака в тонове,

и влакът се придвижва до първата гара със скорост, определена по формулата:

$$V \text{ изч.} = V - 1,5 \cdot (\lambda - \lambda \text{ изч.}) \text{ [км/ч]},$$

където:

V изч. е новата изчислена скорост за движение, която се закръглява надолу до най-близкото число, завършващо на 0 или 5 и се записва в бордовия дневник на локомотива.

V - скоростта, посочена в табличната форма на графика за движение на влаковете, в км/час.

(3) Когато е необходимо изготвяне на ново разписание, условията за по-нататъшното движение на влака се определят от превозвача и се предават на управителя на железопътната инфраструктура.

Чл. 237. Допуска се в локалните и маневрените товарни влакове с превозни бригади, след последния вагон със спирачка да се включват повредени вагони без спирачки, но с изправни ходови части, които не могат да се включват на друго място във влака (не повече от 8 оси или 3 вагона).

Раздел III. Подготовка на автоматичните спирачки на влаковете за проба

Чл. 238. (1) За извършване на операции по технически преглед, подготовка и проба на автоматичната спирачка, влакът се предава на извършващия операции.

(2) Редът за предаването и приемането на влака за извършване на операции по ал. 1 се определя от управителя на железопътната инфраструктура съгласувано с превозвача.

(3) След предаването на влака за проба е забранено извършването на маневра с него, както и допълнителното включване на вагони.

(4) Забранено е извършването на маневра на коловоза, на който се извършват операцията по ал. 1.

(5) Извършване на маневра за изваждане на повредени или погрешно включени вагони се разрешава само от извършващия операции по ал. 1.

Чл. 239. (1) За изпробване се включват спирачките на всички вагони, които влизат в състава на влака с изключение на:

1. вагони, облепени с етикети за неизправна спирачка;
2. вагони, съоръжени с чугунени калодки, когато возят взривни товари.

(2) Режимът на автоматичната спирачка на локомотива се определя от режима на автоматичната спирачка на влака.

Чл. 240. Отговорност за подготовката на автоматичните спирачки на влаковете за извършване на проба носи извършващият пробата.

Раздел IV. Проби на автоматичните спирачки

Чл. 241. Пробите на спирачките са технологични операции, чрез които се проверява и установява изправността на автоматичните спирачки на влака.

Чл. 242. (1) На автоматичните спирачки се извършват следните проби:

1. Проба А (пълна проба);
2. Проба В (частична проба);
3. Проба D (съкратена проба);
4. Топла проба.

(2) Всяка проба започва и завършва при напълно заредена и разхлабена автоматична спирачка с предписаното налягане.

Чл. 243. (1) Проба А се извършва:

1. на всички влакове в началната за движението им гара;

2. на всички мотрисни влакове преди излизане от депо или екипировъчен пункт (в този случай в началната гара не се извършва проба А, а удостоверението за спирачната маса се издава за първия обслужван влак и е валидно за всички обслужвани влакове до края на денонощието или до пристигане на последния обслужван влак в крайната гара);

3. на товарните влакове, когато им предстои пътуване по голямо и продължително надолнище от профилни гари, определени от управителя на железопътната инфраструктура;

4. на вагоните, които се включват от посредна гара, но не по-рано от 30 минути преди пристигане на влака;

5. при изпуснат влак, при подминаване на затворен светофор, закриване на предна дистанция и по искане на машиниста, когато се усъмни в осигуряването на влака със спирачна маса;

6. когато влакът престои повече от един час и външната температура е равна или по-ниска от минус 10 °С (за целта във всеки експлоатационен пункт трябва да има термометър за измерване на външната температура);

7. при промяна на режимите на автоматичната влакова спирачка.

(2) Разрешава се Проба А на спирачките на един влак да се извършва и на две части. След свързването им се извършва Проба D на целия влак.

(3) За всяка извършена Проба А на спирачката на влака или група вагони и при всяка промяна в състава му се издава удостоверение за спирачната маса.

(4) Удостоверението по ал. 3 се изготвя в два екземпляра, ясно, четливо и без поправки. Редът на изготвяне и предаване на удостоверението на локомотивния машинист се определят от управителя на железопътната инфраструктура.

Чл. 244. Проба В се извършва:

1. на влаков състав, на който е направена предварително проба А и влаковият локомотив се прикачи след повече от 120 мин. след края на пробата (след извършване на проба В се прави и проба D);

2. когато е извършена маневра със състава след приключването на проба А;

3. когато влакът заминава след края на дежурството на извършилия проба А;

4. при отвозване на влак, който не е претърпял промяна в състава си и е престоял в гара повече от 60 минути без локомотив или с локомотив в неработно състояние;

5. на вагон с принудително разхлабена спирачката чрез разхлабителния вентил.

Чл. 245. Проба D се извършва:

1. при всяко нарушаване на целостта на главния въздухопровод на влака;

2. при заминаване на влак от профилни гари, от които започва голямо надолнище, определени от управителя на

железопътната инфраструктура;

3. при прикачване на влаковия локомотив към влак, на който предварително е направена проба А;
4. при прикачване и откачване на помощен локомотив начело и при прикачване на помощен локомотив като буташ;
5. преди тръгване на влак след престой повече от 20 мин. без промяна на състава от гара или от междугарие (при невъзможност за извършване на проба D в междугарие, същата се извършва в първата попътна гара);
6. при смяна на влаковия локомотив или командните пултове на локомотиви или мотрисни влакове;
7. при смяна на локомотивната бригада;
8. след съединяването на частите на влак, на които предварително е извършена проба А;
9. на всички категории пътнически влакове от начална гара, обслужвани с мотрисни влакове;
10. на всички категории пътнически влакове (с изключение на мотрисните влакове), които не променят състава си и след престой в междинни или крайни гари до 60 мин. продължават движението си в същото, обратно или друго направление под други номера.

Чл. 246. (1) Топлата проба е начин за установяване ефективността на обслужваните спирачки на влака, чрез определяне степента на нагряване на фриktionните възли "калодка-колело" или "спирачен диск-накладка".

(2) Топла проба се извършва:

1. при изпуснат влак;
2. при подминаване на затворен светофор от влак, който продължително се е движил по надолнище в спирачен режим за регулиране на скоростта;
3. при закрыта предна дистанция от влак, който продължително се е движил в надолнище в спирачен режим за регулиране на скоростта при влизане в гара;
4. по искане на локомотивния машинист.

Чл. 247. Редът за извършване на пробите на автоматичните спирачки на влаковете се определя с инструкция на управителя на железопътната инфраструктура съгласувано с превозвача.

Чл. 248. (1) Локомотивните машинисти на всички категории влакове задължително извършват проверка на ефективността на влаковата спирачка:

1. при заминаване на влак от начални или профилни гари, определени от управителя на железопътната инфраструктура;
2. при движение на влака при температура по-ниска от минус 10° С и автоматичната влакова спирачка не е използвана повече от 30 мин.

(2) На пътническите и смесените влакове проверка на ефективността на автоматичната влакова спирачка се извършва, след като вагоните напуснат пероните или местата за качване на пътниците.

Раздел V. Проба на ръчните спирачки.

Чл. 249. (1) Ръчните спирачки са механични устройства, които в зависимост от конструктивната схема на лостовата спирачна система осигуряват спирането на всички колооси или на част от колоосите на подвижния състав.

(2) Допуска се ръчните спирачки на товарните вагони да се използват за спирането на работни, маневрени и специални влакове.

(3) При използване на ръчните спирачки товарообръщателните устройства на вагоните се поставят на режим "натоварен вагон", независимо дали вагонът е празен или натоварен.

(4) Редът за извършване на проба на ръчните спирачки се определя от управителя на железопътната инфраструктура.

Раздел VI. Осигуряване на маневрените състави със спирачна маса.

Чл. 250. Превозвачът е длъжен да осигури маневрените състави с необходимата спирачна маса.

Чл. 251.(1) Маневрените състави се осигуряват със спирачна маса в зависимост от скоростта, спирачния път и наклона на пътя.

(2) Необходимата спирачна маса на маневрени състав се изчислява по формулата съгласно чл. 226, като служебната маса на локомотива се включва в брутната маса на състава.

(3) Наличната спирачна маса на маневрени състав е сума от спирачните маси на локомотива и на вагоните с включени спирачки като служебната и спирачната маса на локомотива се вземат от таблицата в приложение № 14.

(4) Спирачните проценти за изчисляване на необходимата спирачна маса на маневрените състави в зависимост от базисния спирачен път и от типа на калодките (чугунени или композиционни) се вземат от таблиците в приложение № 15. Когато в състава на влака, вагоните с композиционни калодки са повече от 30 %, спирачните проценти се вземат от таблиците за този тип вагони.

Чл. 252. В технологията за работа на всеки експлоатационен пункт се определят редът и начина за осигуряване със спирачна маса при извършване на маневрена дейност.

Чл. 253. (1) Маневрени състави, които се придвижват от една гара до друга, се осигуряват със спирачна маса като влак.

(2) В случаите по ал. 1, на маневрените състави се извършва Проба А.

Раздел VII. Осигуряване на влаковете и возилата против самопридвижване

Чл. 254. Всички влакове при престой се осигуряват против самопридвижване чрез автоматичната спирачка на състава.

Чл. 255. (1) Осигуряването против самопридвижване на пътнически състави без локомотив или с локомотив, който не може да командва автоматичната спирачка на състава, се извършва чрез затягане на ръчни спирачки. Броят на затегнатите ръчни спирачки зависи от наклона на железния път и се определя от управителя на железопътната инфраструктура.

(2) При затягане на ръчните спирачки автоматичната спирачка на състава следва да бъде в задържано положение.

Чл. 256. (1) Осигуряването против самопридвижване на товарни и смесени състави без локомотив или с локомотив, който не може да командва автоматичната спирачка на състава, се осъществява чрез затягане на ръчни спирачки и поставяне на релсови спирателни обувки. Броят на осите със затегнати ръчни спирачки и под които са поставени релсови спирателни обувки зависи от наклона на железния път и се определя от управителя на железопътната инфраструктура.

(2) Когато влаковият локомотив не е в състояние да командва автоматичната спирачка на влака и броят на ръчните спирачки в състава и наличните спирателни обувки са недостатъчни за осигуряване на влака против самопридвижване, се осигурява локомотив, който да командва автоматичната спирачка на влака.

Раздел VIII. Общи разпоредби

Чл. 257. (1) При обслужване на влак от два или повече локомотива спирачката на влака се командва от машиниста на водещия локомотив, като удостоверението за спирачната маса се предава на него.

(2) Когато в междугарие се повреди кран-машинистът на водещия локомотив, влакът се придвижва до следващата гара, като спирачката се командва от втория локомотив, а машинистът на водещия локомотив подава необходимите звукови сигнали. В този случай преди потеглянето на влака се извършва проба D.

Чл. 258. (1) Когато при движението на влака се повреди автоматичната спирачка на локомотива, той се осигурява със спирачната маса от влака. В този случай, необходимата спирачна маса се изчислява по необходимия спирачен процент на влака като в масата на влака се включва и служебната маса на локомотива.

(2) Ако наличната спирачна маса на влака е равна или по-голяма от изчислената необходима спирачна маса, се издава ново удостоверение за спирачната маса на влака, като се попълва само лицевата страна и влакът продължава движението си до крайната гара.

(3) Когато наличната спирачна маса е по-малка от необходимата, се сменя локомотивът или на влака се определят нови условия за движение и се изготвя ново разписание.

(4) Когато спирачката на локомотива се повреди в междугарие и наличната спирачна маса е по-малка от необходимата, влакът се придвижва до първата гара със скорост, определена по реда на чл. 236, ал. 2.

(5) В случаите по ал. 4, се сменя локомотивът или на влака се определят нови условия за движение и се изготвя ново разписание.

Чл. 259. При прекъсване на електрозахранването в контактната мрежа локомотивният машинист на електрически локомотив или електрически мотрисен влак е длъжен незабавно да предприеме мерки за спирането (служебно) на влака и да уведоми влаковия диспечер или съседните гари, ако има връзка с тях. Движението му се разрешава веднага след възстановяване на захранването, ако няма друга пречка за това.

Глава осемнадесета. Изпращане на влаковете

Раздел I. Общи положения

Чл. 260. Влакът се смята подготвен за изпращане от начална гара или от гара, в която е претърпял промяна в състава, ако са изпълнени следните изисквания:

1. композиран е правилно;
2. извършен е технически преглед;
3. прикачен е влаковият локомотив (и помощните локомотиви - когато това се налага);
4. осигурен е с необходимата спирачна маса;
5. снабден е с необходимите влакови и превозни документи;
6. сигнализиран е правилно;
7. намира се на отправен коловоз или на коловоз в маневрен район, определен за заминаване.

Чл. 261. Влакът е готов за изпращане, когато са изпълнени условията на чл. 260 и влаковете и превозните документи са предоставени от превозвача на дежурния ръководител движение в гарата.

Чл. 262. (1) Не се допуска влак, който вози пътници, да замине от гара или спирка по-рано от часа на тръгването му, както и да пристигне в съседната гара по-рано от 3 мин. от часа на пристигането му, определено в табличната форма на графика за движение на влаковете.

(2) Заминаването и движението на товарен влак извън определеното по график време се разрешава от управителя на железопътната инфраструктура след писмено искане на превозвача при условие, че с това не се нарушават технологичните процеси и не се пречи на движението на другите влакове в участъка и даваните "прозорци" за ремонт на железопътната инфраструктура.

Чл. 263. (1) Не се допуска заминаване на влак на междугарие без разрешение от дежурния ръководител движение.

(2) Влакът заминава от гара след разрешаващото показание на изходния светофор и заповед за заминаване, дадена лично от дежурния ръководител движение със заповеден диск или сигнално фенерче.

(3) В гари без изходен светофор разрешение за заминаване на влака е заповедта, дадена лично от дежурния ръководител движение със заповеден диск или сигнално фенерче.

(4) От гари, включени в диспечерска централизация, и от гари и разделни постове, определени със заповед на управителя на железопътната инфраструктура, влаковете заминават само по разрешаващите показания на изходния светофор. Тези гари се указват в таблици с технически параметри и нормативи.

(5) В случаите по ал. 4, когато влакът е с превозна бригада, той заминава при дадено разрешаващо показание на изходния светофор и заповед от началника на влака.

(6) Разделните постове с автоматично действие се преминават само по показанията на оградящите ги светофори. Тези разделни постове се указват в таблици с технически параметри и нормативи.

Раздел II. Писмени заповеди, давани на влаковия персонал

Чл. 264. Разпореждания на влаковия персонал се дават със писмена заповед за реда за движение при специални условия в случаите на:

1. неизправност на железния път и съоръженията му, устройствата на контактната мрежа, при извършване на ремонтни работи, при които се изисква спиране или намаляване на скоростта с изключение на кратковременните намаления (в рамките на работната смяна);
2. неизправност на входни и изходни светофори;
3. изпращане в заето междугарие на възстановителен или противопожарен влак, помощен локомотив, специализирано двупътно средство или снегорин;
4. изпращане на работни и други влакове със спиране на междугарието;
5. изпращане на влакове до определено място на междугарието;
6. природни или други бедствия и аварии със спиране на междугарието за качване и слизане на екипи за оказване на помощ;
7. изпращане на влак по неправилен път;
8. изпращане на влак на междугарие, когато прелезопазач не се е обадил да получи нареждане за спускане на бариерите;
9. движение на возила в едно междугарие с разграничение по време;
10. осигуряване движение на влаковете при прекъснати всички телекомуникационни връзки;
11. повреда на автоматичната блокировка;
12. работа на работен влак в зоната на задействане на автоматично прелезно устройство (АПУ);
13. включени към влак повече от един комплект вагони натоварени с дълги релси.

Чл. 265. (1) Заповедта по чл. 264, се издава и връчва лично от дежурния ръководител движение на локомотивния машинист на водещия локомотив и на ръководителя на превозната бригада (ако влакът е с превозна бригада).

(2) Извън случаите по чл. 264, писмени заповеди за движение при специални условия се издават по разпореждане на влаковия диспечер.

Глава деветнадесета. Приемане на влаковете

Чл. 266. (1) Дежурният ръководител движение дава съгласие за приемане на влак на съседната гара след като се убеди, че междугарието е свободно и няма пречки за безопасното движение на влака.

(2) Когато профилът на железния път между предупредителния и входния светофор (семафор) е в надолнище към гарата с наклон 14 ‰ и повече, изчислен по формулата съгласно чл. 273, ал. 1, т. 1, дежурният ръководител движение дава съгласие за приемане на влак само ако има свободен приеман коловоз, маршрутът е подготвен за него и маневрата е прекратена.

(3) Когато профилът на железния път между предупредителния и входния светофор (семафор) е в надолнище към гарата по-малко от 14 ‰, изчислен по формулата съгласно чл. 273, ал. 1, т. 1, дежурният ръководител движение в участък, в който влаковете се движат на междугарово разстояние, може да даде съгласие за приемане на влак и при липса на свободен коловоз, но при условие, че такъв ще бъде освободен и маневрата в него е прекратена в определения срок.

Чл. 267. (1) Даденото съгласие за приемане на влак задължава дежурния ръководител движение да вземе всички мерки за безопасното му приемане в гарата.

(2) Когато времепътуването по разписание на най-бързото возило е по-малко от 10 мин., дежурният ръководител движение дава съгласие на съседната гара за приемането на влак, само след като е прекратил маневрата, има свободен коловоз и маршрутът е подготвен за него.

Чл. 268. При даване на съгласие за приемане на влак дежурният ръководител движение е длъжен да предприеме условията за движението на влака на междугарието и за приемането му в гарата, ако това е необходимо.

Чл. 269. (1) Влаковете се приемат в гарите на свободни коловози, определени в плана за приемане и изпращане на влаковете в гарата, при отворен входен светофор (семафор).

(2) Допуска се приемането на влак на свободен глух коловоз, ако устройствата на ОТ позволяват това.

Чл. 270. (1) Разпореждане за прекратяване на маневрата се дава своевременно за да бъде прекратена най-късно 10 мин. преди пристигане на влака.

(2) В големи влакообразуващи гари, в които в определени часове от денонощието пристигат и заминават голям брой влакове, маневрата може да се прекрати най-късно 5 мин. преди приемането на влак, като не се допуска задържането му пред входния светофор.

(3) Гарите по ал. 2 се определят със заповед на управителя на железопътната инфраструктура и в тях скоростта на влизащите влакове е ограничена до 25 км/ч.

Чл. 271. При невъзможност да се отвори входен светофор, приемането на влак в гара се разрешава:

1. с поканителен сигнал;
2. с разрешение на дежурния ръководител движение, предадено чрез постовия стрелочник на машиниста и ръководителя на превозната бригада, ако има такава;
3. чрез уведомяване на влаковия персонал от съседната гара със заповед за движение при специални условия.

Чл. 272. (1) Влак, подминал затворен входен светофор, но не застъпил първата входна стрелка, задължително се връща и установява пред светофора и влиза в гарата само след разрешение от дежурния ръководител движение.

(2) В случай, че връщането пред входния светофор е невъзможно или влака е в участък с АБ се изпраща член от превозната или локомотивната бригада (за влакове без превозна бригада) към входната стрелка за охрана на влака.

(3) Във всички случаи на подминаване на затворен входен светофор локомотивният машинист подава сигнал "обща

тревога”.

(4) Когато влакът е подминал затворен входен светофор и е навлязъл във входните стрелки на гарата, по-нататъшното му придвижване се извършва по разпореждане на дежурния ръководител движение.

(5) Всяко подминаване на входния светофор се регистрира от дежурният ръководител движение.

(6) В случаите по ал. 5 дежурният ръководител движение съставя акт, подписан от локомотивната и превозната бригади, а за влакове без превозна бригада - само от локомотивния машинист, като в него се описват причините за подминаване на входния светофор.

Чл. 273. (1) Едновременно приемане, едновременно приемане и изпращане на влакове, идващи и заминаващи от и във противоположни направления на единични, двойни или многопътни линии, се допуска в гари, съоръжени с комбиниран входен светофор или светофор по скоростната сигнализация, ако е изпълнено поне едно от следните изисквания:

1. надлъжният профил на железния път е в надолнище към гарата с наклон до 6 ‰ вкл. от предупредителния (последния проходен) до входния светофор, а за гарите без предупредителен светофор - предсигналното спиращо разстояние пред входния светофор, наклона се изчислява по формулата:

$$i_{cp} = \frac{\pm i_1 \cdot l_1 \pm i_2 \cdot l_2 \pm \dots \pm i_n \cdot l_n}{L}, \text{ ‰, където:}$$

i_1, i_2, \dots, i_n са стойностите на наклоните, в ‰;

l_1, l_2, \dots, l_n - дължините на съответните наклони, в метри;

L - разстоянието от предупредителния до входния светофор, в метри;

"плюс" (+) или "минус" (-) – когато профилът на железния път е в спускане се взема (+), а когато е в изкачване се взема (-);

2. надлъжният профил на железния път е в надолнище към гарата с наклон по-голям от 6 ‰ от предупредителния (последния проходен) до входния светофор, а за гарите без предупредителен светофор - предсигналното спиращо разстояние пред входния светофор и е осигурено продължение на входния маршрут с 150 м.

(2) Забранява се едновременно приемане на влакове, когато е:

1. даден поканителен сигнал за приемане на влак;

2. дадено съгласие за приемане на влак по неправилен път без входен светофор;

3. връчена заповед за движението при специални условия от съседната гара за приемане на влака при затворен входен светофор;

4. изпратен гаров работник, упълномощен да уведоми локомотивната и превозната бригада, че е разрешено влизането (приемането) в гарата на влак, спрял пред входния светофор;

5. даден поканителен сигнал за изпращане на влак.

(3) Когато е забранено едновременното приемане на два влака от противоположни направления, при едновременното им пристигане пръв се приема влакът, чиито условия за тръгване от входния светофор са по-неблагоприятни.

Чл. 274. (1) В експлоатационните пунктове, в които дежурният ръководител движение посреща влаковете, той проверява целостта и правилното сигнализиране на пристигащите и преминаващите влакове.

(2) Експлоатационните пунктове, в които влаковете не се посрещат от дежурен ръководител движение се определят от управителя на железопътната инфраструктура.

Чл. 275. (1) Влак, който спира в гара, задължително се установява пред изходния светофор на коловоза, а там, където няма изходен светофор - пред първия дистанционен указател за съседен приемно-отправен коловоз.

(2) Пътническите влакове от всички категории, спиращи по разписание задължително се установяват пред указателя "П".

(3) Не се допуска подминаването на затворен изходен светофор, а там, където няма такъв - на дистанционния указател.

(4) Не се допуска влак (изолиран локомотив, релсова самоходна специализирана машина и др.), спрял в гарата, да се придвижва без разрешение на дежурния ръководител движение, а в гари на централно диспечерско управление - на влаковия диспечер.

Чл. 276. (1) Влаковете се приемат в гарите на коловози, предварително определени с плана за приемане на влаковете.

(2) Изменение на плана за приемане на товарните влакове се допуска по преценка на дежурния ръководител движение, а на пътническите - с разрешение на влаковия диспечер.

(3) Във всички случаи при промяна на плана по ал. 2, дежурният ръководител движение е длъжен да уведоми за причините ръководителя на влаковата бригада.

Чл. 277. При нарушаване на чл. 275, ал. 3, дежурният ръководител движение съвместно с машиниста и ръководителя на превозната бригада (ако има такава) установяват причините и съставят акт.

ДЯЛ ТРЕТИ МАНЕВРЕНА РАБОТА

Чл. 278. Маневра е всяко организирано придвижване на подвижен железопътен състав по железния път, извършвано по маневрени сигнали.

Чл. 279. (1) Маневра по приемно-отправните коловози се извършва по предварително направено и одобрено искане от превозача само с разрешение на дежурен ръководител движение и на влаковия диспечер за гари на централно диспечерско управление.

(2) Маневра по коловози, които не са приемно-отправни, се разрешава по ред, определен от управителя на железопътната инфраструктура.

(3) Маневрата се ръководи само от едно лице с необходимата правоспособност.

Чл. 280. Маневрената работа в експлоатационните пунктове се извършва по ред и начин, определени от управителя на железопътната инфраструктура.

Чл. 281. (1) Маневрената работа се извършва от локомотивен машинист и маневрена бригада в състав не по-малко от трима души, включително ръководителя на маневрата.

(2) В железопътни линии III категория съставът на маневрената бригада може да бъде и от две лица - ръководителя на маневрата и маневрен стрелочник.

(3) Съставът на маневрените бригади се определя от превозвача.

(4) Допуска се маневрената бригада да се състои от едно лице:

1. при набуване на състав през гърбица;
2. в гари за преместване на отделни вагони с влаков локомотив от и за пътнически влак;
3. при извършване на маневра с влаковия локомотив на влак, приет в глух коловоз, когато съставът на влака се прегарира на гаражен коловоз или се обръща през триъгълник;
4. за придвижване на прикачен вагон-отоплител с локомотив, за откачване или прикачване към влак.

(5) При неблагоприятен профил, наличност на криви, лоша видимост и др. операциите по предходната алинея се извършват от две лица - ръководител на маневрата и маневрен стрелочник.

Чл. 282. Задълженията на локомотивната и маневрената (превозната) бригади се определят от превозвачите и се съгласуват с управителя на железопътната инфраструктура.

Чл. 283. Ръководителят на маневрата задължително изпълнява всички разпореждания на дежурния ръководител движение при извършване на маневрите по приемно-отправните коловози, по коловозите, пресичащи се от тях, за започване и прекратяване на маневрата и за освобождаване на зает коловоз.

Чл. 284. В правилата за движение на влаковете и маневрената работа се определят:

1. райониране на маневрите;
2. планиране и ръководство на маневрената работа;
3. реда за разрешаване на маневрената работа;
4. реда и начин за манипулиране със стрелките при маневра;
5. скоростите при извършване на маневра;
6. реда и начина за прекратяване на маневрата;
7. извършване на маневра в гари, съоръжени с централизации с маршрутизирани маневри;
8. извършване на маневра в гари от участък с ДЦ;
9. маневра по приемно-отправни коловози и излизане извън входния светофор;
10. реда за извършване на маневра в райони, необслужвани от железопътната инфраструктура;
11. маневра в спирки и в отклонения на междугарие;
12. придвижване на изолиран локомотив в района на гарата;
13. извършване на маневра по изтеглители коловози;
14. извършване на ръчна маневра;
15. извършване на маневра с опасни товари и други особени случаи;
16. подаване на вагони на новостроящи се жп линии и коловози;
17. коловозите, по които не се отблъскват вагони;
18. работата със спирателни обувки;
19. реда за осигуряване на вагоните против самопридвижване.

ЧАСТ ЧЕТВЪРТА

СИГНАЛИ, ПОДАВАНИ В ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

ДЯЛ ПЪРВИ

СИГНАЛИ

Глава двадесета. Общи положения

Чл. 285. Регламентираните в тази наредба сигнали служат за осигуряване на непрекъснато и безопасно движение на влаковете и извършване на маневрите.

Чл. 286. Сигналите и указателите са задължителни при движението на всички влаковете по железопътната инфраструктура.

Чл. 287. Забранява се използването на други сигнали и указатели, извън посочените в тази наредба.

Чл. 288. Сигналът е категорична заповед, изразена чрез определени форма, положение, цвят, светлина, звук или движение, която се изпълнява незабавно, точно и безусловно.

Чл. 289. (1) Всички сигнални устройства със светлинен източник осигуряват необходимата видимост.

(2) Сигналните съоръжения, устройства и указатели без светлинен източник са светлоотразяващи.

Чл. 290. (1) Указателите са сигнални средства, които дават информация чрез форма, цвят, светлина, цифри, букви, фигури или надпис.

(2) Информацията по ал. 1 се отнася за железния път, контактната мрежа, съоръженията и устройствата, сигналите, работните места, експлоатационните пунктове и др.

Чл. 291. Забранява се преминаването:

1. на забранителен сигнал и на затворен заградителен и прелезен светофор от влак или друг ПЖПС;
2. на затворен входен, проходен и изходен светофор от влак или друг несвляем от пътя ПЖПС, който се движи като влак;

3. на затворен маневрен светофор от маневрен състав или друго возило, което се движи като маневра.

Чл. 292. (1) Всяко съмнително положение или показание на основните светофори включително неосветяването им, всяко неясно или неправилно подаване на сигнал както и всяко съмнително възприемане на сигнал е заповед за спиране.

(2) Всяко съмнително положение или показание на предупредителен светофор, включително неосветяването му, е заповед за намаляване на скоростта с готовност за спиране.

(3) Когато светофор указва, че следващият светофор е отворен, а се окаже, че той е затворен или неосветен, се изпълняват сигналните показания на последния светофор и влакът незабавно спира.

(4) Когато светофор указва, че следващият светофор е затворен, а след това се окаже, че той е отворен и разрешава преминаване, влакът не спира, а се изпълняват сигналните показания на последния светофор, пред който се намира влакът.

(5) Когато е дадена писмена заповед за спиране, влакът спира независимо от показанията на светофора.

Чл. 293. (1) На влак, спрял със сигнал за спиране, се разрешава да тръгне:

1. след разрешителен сигнал за тръгване;
2. след разрешение за тръгване от дежурен работник;
3. след като се спазят и изпълнят изискванията, предвидени в тази наредба за такива случаи.

(2) Преминването на затворен или неосветен светофор или на светофор със съмнително показание на светлините се допуска само с разрешение от дежурния ръководител движение или от влаковия диспечер, дадено на машиниста.

Чл. 294. (1) Сигналните средства се поставят и сигналите се подават от дясната страна по посока движението на железния път или коловоза, за който се отнасят.

(2) При двупътни жп линии сигналните средства се поставят и сигналите се подават за необичайния път от лявата страна.

(3) При трипътни и многопътни жп линии поставянето на сигнални средства от лявата страна не се разрешава.

(4) Преносимият забранителен сигнал се поставя от вътрешната страна на дясната релса по посока движението на влака.

(5) Постоянните двустранни маневрени светофори се монтират на място, осигуряващо най-добра видимост.

Чл. 295. (1) Ръчните сигнали при маневра се подават от страната на коловоза, осигуряваща по-доброто им възприемане от маневрената и локомотивната бригада, след предварително съгласуване между ръководителя на маневрата и машиниста.

(2) Допуска се сигналите по ал. 1 да се подават от лявата страна на локомотива по посока на движението му от:

1. дежурния ръководител движение при изпращане на влаковете;
2. началника на влака (старши кондуктора, маневриста) при заминаването на влак от гара или спирка;
3. маневрената бригада при извършването на маневра с локомотив с две командни кабинни.

(3) В случаите по ал. 2, сигналите се възприемат от помощник-локомотивния машинист и точно се предават на локомотивния машинист.;

Чл. 296. (1) В участък, оборудван с АЛС, локомотивният машинист задължително изпълнява указанията, които дават постоянните и временните сигнали.

(2) При различие между указанията на постоянните и временните сигнали и информацията на пулта на "АЛС" в локомотива, локомотивният машинист е длъжен да изпълнява указанията на постоянните или временните сигнали и движи влака с повишено внимание.

Глава двадесет и първа. Постоянни сигнали

Раздел I. Видове сигнали

Чл. 297. (1) Според подаваната информация сигналите са основни и предупредителни.

(2) С основните сигнали се подава информацията, която се изпълнява незабавно.

(3) С предупредителните сигнали се подава информация за приближаване на влака към основните сигнали и за показанията им.

Чл. 298. (1) Сигналите са видими и звукови според начина на възприемането им.

(2) Видимите сигнали се подават чрез определени цвят, светлина, форма, положение, движение и брой на сигналните показания, чрез светофори, семафори, табели, дискове, фенери, фарове и флагове.

(3) Звуковите сигнали се подават чрез съчетание на броя и различната продължителност на подадените звукове като значението им денем и нощем е едно и също.

Чл. 299. (1) Видимите сигнали са постоянни (неподвижни) и преносими (подвижни).

(2) Постоянни сигнали са светофорите и семафорите, постоянните сигнали и предсигнали за намаление на скоростта и сигналите за контактна мрежа.

(3) Преносими сигнали са табелите, дисковете, флаговете и фенерите.

Чл. 300. (1) Според времето за ползването им сигналите са дневни, нощни и денонощни.

(2) Дневните сигнали се подават само през деня, при добра видимост, с табели, дискове и флагове.

(3) Нощни сигнали са цветните светлини на всички видове сигнални фенери и фарове. Те се подават и денем при намалена видимост, когато дневните сигнали не се виждат на разстояние:

1. най-малко 600 м – за сигналите за спиране;
2. най-малко 400 м – за сигналите за намаление;
3. най-малко 200 м – за маневрените сигнали.

(4) Денонощните сигнали се подават през всяко време на денонощието. Такива са сигналите, подавани със светофорите и семафорите, сигналите, изработени от светлоотразителна материя, и звуковите сигнали. В тунелите винаги се подават и употребяват денонощните сигнали.

Чл. 301. При намалена видимост под 400 м влаковете, локомотивите и другите возила се сигнализират и денем с

нощните влакови сигнали.

Раздел II. Сигнали, подавани със светофори

Чл. 302. (1) Светофорите са предупредителни, входни, изходни, повторителни, маневрени, проходни, заградителни, предпрелезни, прелезни и гърбични.

Чл. 303. Светофорите да бъдат и:

1. комбиниран входен - входен светофор и под него предупредителен светофор за изходния по обикновената сигнализация;

2. комбиниран изходен - изходен с маневрен;

3. комбиниран гърбичен - гърбичен или повторителен на гърбичния с маневрен;

4. комбиниран маневрен - маневрен и сигнал за край на коловоза.

Чл. 304. (1) Предупредителните, входните и изходните светофори дават сигнали по скоростната или по обикновената сигнализация.

(2) входният светофор по скоростната сигнализация и комбинираният входен светофор дават показания за разрешен вход с определена скорост, както и указания за показанията на изходния сигнал;

(3) входният светофор по обикновената сигнализация дава само показания за това на какъв коловоз ще бъде приет влакът - главен или отклонителен;

(4) изходният светофор по скоростната сигнализация дава показания за изход с определена скорост, както и указание за показанията на следващия светофор при АБ с проходни светофори или при директна обвързка между ОТ на две близки гари;

(5) изходният светофор по обикновената сигнализация дава показания само за разрешен изход, без да указва какъв е маршрутът и показанието на следващия светофор.

Чл. 305. Не се допуска в една гара да се използват светофори от различни видове сигнализация.

Чл. 306. При ново строителство се въвеждат в експлоатация само светофори по скоростната сигнализация.

Чл. 307. (1) Всеки входни светофори се обозначават с букви а изходните с буква и цифра, съответстваща на номера на коловоза, за който се отнася.

(2) Проходните светофори се обозначават с цифри, като светофорите за нечетно направление на движението носят нечетна цифра, а тези за четното направление - четна цифра.

Чл. 308. Обозначенията и номерата на мачтовите светофори се нанасят на табела на височина най-малко 1600 мм от глава релса, а на приземен светофор - на фундамента или на най-горната му козирка.

Чл. 309. (1) По конструкцията си светофорите са еднофарови, двуфарови, трифарови и многофарови.

(2) Светофорите се монтират на стълб или мост, като за отделните направления и коловози се поставят така, че да не се възприемат за сигнали, отнасящи се за съседни направления и коловози.

Чл. 310. (1) Светлините на неработещите светофори се загасват.

(2) Неработещите светофори и неосветените шосейни светофари се закръстосват с боядисани в бял цвят летви с размери:

1. за мачтовите светофори - 1000 x 100 мм – (фиг. 1) приложение № 16;

2. за приземни светофори и шосейни светофари - 500 x 50 мм – (фиг. 2) приложение № 16.

Чл. 311. (1) Повредените светофори, чиято поправка предстои не се закръстосват.

(2) Не се закръстосват и светофорите на гари в жп участъци, които се закриват за движение на влаковете за част от денонощието.

Раздел III. Предупредителни светофори Общи положения

Чл. 312. (1) Предупредителните светофори се поставят най-малко на предсигнално спиращо разстояние пред входните, заградителните и проходните светофори и показват положението им.

(2) Входните светофори по скоростната сигнализация и комбинираните входни светофори подават предупредителни сигнали относно сигналите на изходните светофори.

(3) При заминаване на влак от гара, ако обратният предупредителен светофор на гарата, отнасящ се за железния път, по който се движи влакът, показва, че входният светофор е отворен, влакът незабавно се спира за установяване показанията на обратния входен светофор и ако той е затворен, движението на влакът продължава към съседната гара.

(4) В участъците, съоръжени с АБ с проходни светофори, обратният предупредителен светофор е неосветен.

Чл. 313. В участъците, съоръжени с АБ с проходни светофори, всеки светофор (без прелезния) е предупредителен по отношение на следващия светофор.

Чл. 314. Преди проходният светофор, който се намира пред входния и е предупредителен за него се поставят три предсветофорни указателя.

Чл. 315. Когато разстоянието между две съседни гари не позволява монтиране на предупредителен светофор, изходният светофор на първата гара замества предупредителния светофор и дава указания за заетостта на междугарието и показанията на входния светофор на другата гара.

Чл. 316. (1) Когато показанието на предупредителен светофор е неясно или той е неосветен, машинистът намалява скоростта на влака с готовност за спиране пред следващия светофор - (фиг. 3 и 4) приложение № 17.

(2) В участък с АБ с проходни светофори неосветеният предупредителен светофор, който е и проходен, е заповед за спиране.

Раздел IV. Предупредителен светофор по скоростната сигнализация

Чл. 317. Предупредителният светофор по скоростната сигнализация е правоъгълна табела със заоблени краища и с два фара, с който денонощно се подават следните три сигнала:

1. една жълта светлина, указваща че входният светофор е затворен и е разрешено движението с определената за влака скорост, но с готовност за спиране пред входния светофор - (фиг. 5) приложение № 18;
2. една зелена светлина - указваща че входният светофор е отворен и е разрешено движението с определената за влака скорост - (фиг. 7) приложение № 18;
3. една мигаща жълта светлина - указваща че входният светофор е отворен и е разрешено движението с определената за влака скорост, но с готовност скоростта да се намали при входния светофор до 40 км/ч - (фиг. 6) приложение № 18.

Чл. 318. Предупредителният светофор по скоростната сигнализация в участък с автоматична блокировка с проходни светофори е правоъгълна табела със заоблени краища с три фара и с него освен сигналите по чл. 317, т.т. 1, 2 и т. 3 се подава една червена светлина, означаваща „Спри! Забранено е преминаването на светофора" - (фиг. 8) приложение № 18.

Раздел V. Предупредителен светофор по обикновената сигнализация

Чл. 319. Предупредителният светофор по обикновената сигнализация е квадратна табела с отрязан горен ляв ъгъл с четири фара, с който денонощно се подават следните три сигнала:

1. две жълти светлини, хоризонтално разположени, означаващи че входният светофор е затворен и е разрешено движение с готовност за спиране пред входния светофор - (фиг. 9) приложение № 19;
2. две зелени светлини, диагонално разположени – означаващи, че входният светофор е отворен за главен коловоз и е разрешено движението с определената за влака скорост - (фиг. 10) приложение № 19;
3. една зелена светлина вляво горе и една жълта светлина вдясно долу, диагонално разположени – означаващи, че входният светофор е отворен за отклонение и е разрешено движението с определената за влака скорост, но с готовност скоростта при входния светофор да ограничи до 40 км/ч - (фиг. 11) приложение № 19.

Чл. 320. Предупредителният светофор пред заградителен светофор е изправена правоъгълна табела със заоблени краища и с два фара, с който денонощно се подават следните два сигнала:

1. една жълта светлина, означаваща че заградителният светофор е затворен и е разрешено движението с готовност за спиране пред заградителния светофор - (фиг. 12) приложение № 19;
2. една зелена светлина – означаваща, че заградителният светофор е отворен и е разрешено движение с определената за влака скорост - (фиг. 13) приложение № 19.

Раздел VI. Входни светофори - общи положения

Чл. 321. (1) Входните светофори се поставят пред гарите, разделните постове и обособените гарови райони, ограждат ги откъм междугарията и показват дали влизането в тях е забранено или разрешено.

(2) В големи гари с отделни паркове или райони, разположени последователно, пред всеки парк се поставя входен светофор, указващ и в какъв коловоз се приема влакът.

(3) В случаите по ал. 2, ако е осигурена видимост на вторите входни светофори най-малко 200 м, пред тях може да не се поставят предупредителни светофори.

(4) Липсата на входен светофор пред гарата означава заповед за спиране пред указателя "граница на гарата", освен ако на влаковия персонал е връчена заповед от предшестващата гара за приемането на влака в гарата, а ако няма такъв указател, влакът спира пред първата входна стрелка на гарата.

Чл. 322. (1) Входните светофори се затварят автоматично от влизашите возила.

(2) Когато изгори електрическа лампа на входен светофор при отворено положение, светофорът веднага се затваря или преминава в по-забраняващо показание.

(3) Когато при затворено положение изгори лампата на червената светлина, входният светофор остава неосветен, което означава заповед за спиране пред него.

Чл. 323. (1) При заминаване на влак от гара, ако входният или поканителният светофор на гарата в обратна посока, подава разрешаващ сигнал за насрещно движение, влакът се спира и локомотивният машинист незабавно подава сигнал "обща тревога".

(2) В случаите по ал. 1, помощник-машинистът незабавно се отправя със сигнални принадлежности за охрана на влака от страна на междугарията, а за влакове с превозна бригада охраната се осигурява от член на превозната бригада. Ако локомотивът се обслужва само от машинист, охрана не се предприема и не се спира подаването на сигнала "обща тревога".

Раздел VII. Входен светофор по скоростната сигнализация

Чл. 324. (1) Входният светофор по скоростната сигнализация е с четири фара, разположени отвесно един под друг със жълта, зелена, червена, втора жълта светлина и под тях още един отделен - пети фар, за поканителния сигнал.

(2) При две светлини на светофора по ал. 1, горната светлина разрешава влизане на влака в гарата и дава указания за положението на изходния светофор, а долната светлина указва скорост до 40 км/ч от входния светофор до преминаването през входните стрелки.

(3) Светофорът по ал. 1 денонощно подава следните седем сигнала:

1. една червена светлина, означаваща "Спри! Забранено е преминаването на светофора!" - (фиг. 14) приложение № 20;
2. една жълта светлина горе – означаваща "Вход, разрешен с определената за влака скорост, но с готовност за спиране в гарата. Изходният светофор е затворен!" - (фиг. 15) приложение № 20;
3. една зелена светлина – означаваща "Вход, разрешен с определената за влака скорост! Изходният светофор е отворен за излизане с определената за влака скорост" - (фиг. 16) приложение № 20;
4. една мигаща жълта светлина горе – означаваща "Вход, разрешен с определената за влака скорост. Изходният

светофор е отворен за излизане със скорост до 40 км/ч" - (фиг. 17) приложение № 20;

5. две жълти светлини – означаващи "Вход, разрешен със скорост до 40 км/ч при входния светофор и готовност за спиране! Изходният светофор е затворен" - (фиг. 18) приложение № 20;

6. една зелена светлина и една жълта светлина долу – означаващи "Вход, разрешен със скорост до 40 км/ч при входния светофор! Изходният светофор е отворен за излизане с определената за влака скорост" - (фиг. 19) приложение № 20;

7. една мигаща жълта светлина горе и втора жълта светлина долу – означаващи "Вход, разрешен със скорост до 40 км/ч при входния светофор! Изходният светофор е отворен за излизане със скорост до 40 км/ч" - (фиг. 20) приложение № 20.

Чл. 325. Входният светофор на гари с няколко парка или с глухи коловози, на които се приемат влакове, може да бъде допълнен с маршрутен указател със светлинни букви и подаващ следните указания:

1. буква "П" - влакът се приема в пътническият парк;

2. буква "Т" - влакът се приема в товарния парк;

3. неосветен - влакът се приема в глух коловоз като пътническите влакове влизат в гарата със скорост до 25 км/ч, а товарните влакове - със скорост до 15 км/ч - (фиг. 21) приложение № 20.

Чл. 326. (1) Допуска се входни светофори, даващи показания по скоростната сигнализация, да имат и трети фар с жълта светлина. В този случай входният светофор е с шест фара и светлините му са подредени отгоре надолу, както следва: жълта, зелена, жълта, червена, жълта и поканителен сигнал. Третият фар с жълта светлина се използва винаги в комбинация с останалите два.

(2) Когато на входния светофор светят три жълти светлини, това е указание, че маршрутът за влака е подготвен за коловоз с повредена коловозна заестост. В този случай влакът влиза в гарата с повишено внимание, готовност за спиране и скорост до 25 км/ч пред първата входна стрелка - (фиг. 22) приложение № 20.

(3) При условията на ал. 2 се приемат маневрените състави и возила на коловоз, зает с вагони.

(4) Когато входния светофор е показание три жълти светлини, предупредителният светофор пред него подава една жълта светлина, която означава че входният светофор е затворен.

Раздел VIII. Входни светофори по обикновената сигнализация

Чл. 327. (1) Входният светофор по обикновената сигнализация е комбиниран или обикновен.

(2) Комбинираният входен светофор се състои от две табели. Горната табела е правоъгълна и подава сигнали за влизането на влака в гарата, а долната табела, която е с отрязан горен ляв ъгъл, указва показанията на изходния светофор.

(3) Когато горната табела на комбинирания входен светофор подава две светлини, скоростта от входния светофор до преминаването през входните стрелки е ограничена до 40 км/ч.

(4) С комбинирания входен светофор денонощно се подават следните сигнали:

1. една червена светлина, означаваща "Спри! Забранено е преминаването на светофора!" - (фиг. 23) приложение № 21;

2. една зелена светлина на горната табела и две зелени светлини на долната табела, диагонално разположени – означаващи "Вход, разрешен с определената за влака скорост! Изходният светофор е отворен за излизане с определената за влака скорост!" - (фиг. 24) приложение № 21;

3. една зелена светлина на горната табела и две жълти светлини на долната табела, хоризонтално разположени – означаващи "Вход, разрешен с определената за влака скорост и с готовност за спиране в гарата! Изходният светофор е затворен!" - (фиг. 25) приложение № 21;

4. една зелена и една жълта светлина на горната табела и две зелени светлини на долната табела, диагонално разположени – означаващи "Вход, разрешен със скорост до 40 км/ч от входния светофор до преминаването през входните стрелки! Изходният светофор е отворен за излизане с определената за влака скорост!" - (фиг. 26) приложение № 21;

5. една зелена и една жълта светлина на горната табела и две жълти светлини на долната табела, хоризонтално разположени – означаващи "Вход, разрешен със скорост до 40 км/ч от входния светофор до преминаването през входните стрелки с готовност за спиране в гарата! Изходният светофор е затворен!" - (фиг. 27) приложение № 21;

6. една зелена светлина на горната табела а на долната табела една зелена светлина вляво горе и една жълта светлина вдясно долу, диагонално разположени – означаващи "Вход, разрешен с определената за влака скорост! Изходният светофор е отворен за излизане със скорост до 40 км/ч при изходните стрелки!" - (фиг. 28) приложение № 21;

7. една зелена и една жълта светлина на горната табела и една зелена светлина вляво горе и една жълта светлина вдясно долу на долната табела, диагонално разположени – означаващи "Вход, разрешен със скорост до 40 км/ч от входния светофор до преминаването през входните стрелки! Изходният светофор е отворен за излизане със скорост до 40 км/ч при изходните стрелки!" - (фиг. 29) приложение № 21.

(4) При червена светлина на горната табела, долната е неосветена.

Чл. 328. Обикновеният входен светофор е изправена правоъгълна табела, с който денонощно се подават следните сигнали:

1. една червена светлина, означаваща "Спри! Забранено е преминаването на светофора!" - (фиг. 30) приложение № 21;

2. една зелена светлина – означаваща "Вход разрешен за главен коловоз с определената за влака скорост" - (фиг. 31) приложение № 21;

3. една зелена светлина горе и една жълта светлина под нея – означаващи "Вход, разрешен за отклонителен коловоз. Намали скоростта до 40 км/ч при входните стрелки" - (фиг. 32) приложение № 21.

Раздел IX. Поканителен сигнал

Чл. 329. (1) Поканителният сигнал се подава с фар, монтиран под табелата на входния светофор, и се използва за приемане на влаковете на свободен приемен коловоз, в случай че входният светофор е повреден.

(2) Когато фарът подава мигаща луннобяла светлина, а входният светофор е с неясно показание, неосветен или свети с

червена светлина, влакът продължава движението си от входния светофор до гарата със скорост до 25 км/ч при стандартните и до 10 км/ч при теснопътните линии, с повишено внимание и с готовност за спиране - (фиг. 33, 34 и 35) приложение № 21.

(3) Поканителен сигнал имат и проходните светофори, служещи едновременно за входни и изходни светофори на разделните постове. В този случай с поканителния сигнал се дава заповед за преминаване на влака през района на поста със скорост до 25 км/ч, а до следващия предупредителен или входен светофор със скорост по книжка-разписание.

Раздел X. Изходни светофори - общи положения

Чл. 330. (1) Изходните светофори се поставят вдясно и в края на коловоза, за който се отнасят и показват дали е забранено или разрешено излизането от коловоза. Груповият изходен светофор се поставя отдясно на групата коловози, за които се отнася.

(2) В случай, че изгори електрическата лампа на зелената или жълтата светлина, изходният светофор се затваря като светва червена светлина. Ако изгори лампата на червената светлина, изходният светофор остава неосветен, което означава заповед за спиране.

(3) При приемане на влак със спиране в гари, съоръжени с МРЦ или МКЦ, изходният светофор, пред който трябва да спре влакът, може да подава сигнал "мигаща червена светлина". Този сигнал означава, че влакът не е открил задна дистанция. Мигането престава, когато влакът открие задна дистанция.

(4) Сигналят по ал. 3 не дава право на машиниста да подминава изходния светофор и да закрва предна дистанция без разпореждане на дежурния ръководител движение.

(5) В гари, съоръжени с устройства на ОТ, в които има приемни коловози от дадено направление, но не са отправни в същото направление, в края и в дясно на коловоза, за който се отнасят, може да се монтират еднофарови приземни светофори, които денонощно дават една червена светлина, означаваща "Спри! Забранено е преминаването на светофора" - (фиг. 36а) приложение № 22.

(6) В гари с маршрутизирани маневри, светофорът по ал. 5 е двуфаров със светлини отгоре - червена, отдолу - бяла - (фиг. 36б) приложение № 22.

Раздел XI. Изходен светофор по скоростната сигнализация

Чл. 331. (1) Изходният светофор по скоростната сигнализация е с четири фара, разположени отвесно със жълта, зелена, червена и втора жълта сигнални светлини. Изходният светофор на главния коловоз в гарите на единични жп линии е трифаров с разположени отвесно жълта, зелена и червена сигнални светлини.

(2) Изходните светофори в гари с маршрутизирани маневри са комбинирани.

(3) При две светлини на изходния светофор скоростта на преминаване през стрелките е до 40 км/ч. Горната светлина разрешава излизане на влака от гарата и указва показанията на следващия светофор при АБ с проходни светофори или при директна обвързка между ОТ на две съседни гари.

Чл. 332. С изходните светофори по скоростната сигнализация денонощно се подават следните сигнали:

1. една червена светлина, означаваща "Спри! Изход забранен! Забранено е преминаването на светофора!" - (фиг. 36 и 37) приложение № 23;

2. една жълта светлина горе – означаваща "Изход, разрешен за излизане с определената за влака скорост и с готовност за спиране! Следващият светофор е затворен!" - (фиг. 38 и 39) приложение № 23;

3. една зелена светлина – означаваща "Изход, разрешен за излизане с определената за влака скорост. Следващият светофор е отворен за преминаване с определената за влака скорост" - (фиг. 40 и 41) приложение № 23;

4. две жълти светлини – означаващи "Изход, разрешен за излизане със скорост до 40 км/ч през стрелките и с готовност за спиране! Следващият светофор е затворен!" - (фиг. 42) приложение № 23;

5. една зелена светлина и една жълта светлина долу – означаващи "Изход, разрешен за излизане със скорост до 40 км/ч през стрелките, след което същата може да се увеличава. Следващият светофор е отворен за преминаване с определената за влака скорост" - (фиг. 43) приложение № 23;

6. една жълта мигаща светлина горе – означаваща "Изход, разрешен за излизане с определената за влака скорост. Следващият светофор е отворен за преминаване със скорост до 40 км/ч" - (фиг. 44) приложение № 23;

7. една жълта мигаща светлина горе и една жълта светлина долу – означаващи "Изход, разрешен за излизане със скорост до 40 км/ч през стрелките! Следващият светофор е отворен за преминаване със скорост до 40 км/ч" - (фиг. 45) приложение № 23.

Чл. 333. (1) Допуска се на изходните светофори по скоростната сигнализация, да имат и трети фар с жълта светлина, който се използва винаги в комбинация с останалите два. В тези случаи изходният светофор е с пет фара, като светлините му са подредени както на входния светофор с три жълти светлини.

(2) Три жълти светлини на изходния светофор означават, че маневреният маршрут е подготвен по цялата си дължина от парк до парк - (фиг. 46) приложение № 23 като скоростта на маневреният състав е до 25 км/ч при бутане на вагони и до 40 км/ч при локомотив начело.

Чл. 334. (1) На изходните светофори на гари и разделни постове може да се монтира допълнителен фар за поканителен сигнал за изпращане на влака.

(2) Сигналят по ал. 1 е мигаща луннобяла светлина и се използва при повреда на изходния светофор или устройствата на ОТ - (фиг. 47 и 48) приложение № 23.

(3) При подаден поканителен сигнал, влакът преминава района на изходните стрелки със скорост до 25 км/ч и повишено внимание, а до следващия сигнал със скорост по книжка-разписание.

(4) В гари с комбинирани изходни светофори сигналят по ал. 1 се подава с отделен фар с луннобяла светлина.

(5) Гарите и разделните постове по ал. 1 се определят от управителя на железопътната инфраструктура.

Раздел XII. Изходни светофори по обикновената сигнализация

Чл. 335. Двухфаровият изходен светофор по обикновената сигнализация е изправена правоъгълна табела и с него денонощно се подават следните сигнали:

1. една червена светлина, означаваща "Спри! Изход забранен! Забранено е преминаването на светофора!" - (фиг. 49) приложение № 24;

2. една зелена светлина – означаваща "Изход разрешен" - (фиг. 50) приложение № 24.

Чл. 336. (1) Във някои възлови гари, от които излизат няколко направления, изходните светофори по обикновената сигнализация са многофарови и указват за кое направление е подготвен маршрутът.

(2) В гарите по ал. 1 в участъци без скоростната сигнализация, главно е направлението по железопътната линия с най-малък номер, първо отклонение е направлението по линията с по-голям номер, второ е отклонението по линията с най-голям номер. Когато има трето отклонение, изходният светофор е петфаров - (фиг. 58) приложение № 24.

Чл. 337. Трифаровият изходен светофор по обикновената сигнализация е изправена правоъгълна табела и с него денонощно се подават следните сигнали:

1. една червена светлина, означаваща "Спри! Изход забранен! Забранено е преминаването на светофора!" - (фиг. 51) приложение № 24;

2. една зелена светлина – означаваща "Изход разрешен за главното направление" - (фиг. 52) приложение № 24;

3. две зелени светлини една под друга – означаващи "Изход разрешен за отклонение от главното направление" - (фиг. 53) приложение № 24.

Чл. 338. Четирифаровия изходен светофор по обикновената сигнализация е изправена правоъгълна табела и с него денонощно се подават следните сигнали:

1. една червена светлина, означаваща "Спри! Изход забранен! Забранено е преминаването на светофора!" - (фиг. 54) приложение № 24;

2. една зелена светлина - означаваща "Изход разрешен за главното направление" - (фиг. 55) приложение № 24;

3. две зелени светлини една под друга - означаващи "Изход разрешен за първото отклонение от главното направление" - (фиг. 56) приложение № 24;

4. три зелени светлини една под друга - означаващи "Изход разрешен за второто отклонение от главното направление" - (фиг. 57) приложение № 24.

Чл. 339. (1) На груповите изходни светофори, които се използват за изпращане на влакове от няколко коловоза, под светофорната табела се монтира светлинен индикатор, който с лунно бели светлинни цифри дава указание за номера на коловоза, от който е подготвен маршрутът за заминаване на влак - (фиг. 59) приложение № 24.

(2) В случай, че изгори електрическа лампа или има друга повреда на индикатора, светофорът не може да се отваря и се счита за повреден.

(3) Не се допуска светофорите по ал. 1 да дават различни показания от останалите изходни светофори по съответната сигнализация в гарата.

Раздел XIII. Други сигнали, подавани със светофори

Чл. 340. (1) Повторителният светофор е квадратна табела с един фар, поставена изправена на единия връх и с него денонощно се подава само зелена светлина, означаваща "Изходният светофор е отворен" - (фиг. 60) приложение № 25.

(2) Светофорът по ал. 1 се поставя пред изходния светофор, ако той не се вижда от мястото, на което се установяват локомотивите на спиращите пътнически влакове и и сигналът му се отнася само за тях.

(3) В нормално положение повторителният светофор е неосветен, няма сигнално значение и показва, че изходният светофор е затворен.

(4) В случай, че изгори електрическа лампа на повторителния светофор, влакът заминава по сигнал на дежурния ръководител движение и се движи със скорост до 40 км/ч до изходния светофор. Ако показанието на изходния светофор е разрешаващо, влака продължава движението с определената скорост.

Чл. 341. С маневрените светофори се подават сигнали за прекратяване и разрешаване на маневрата по отделни или група коловози, както и за преминаване от една в друга група коловози.

Чл. 342. (1) Едностранныят маневрен светофор е изправена правоъгълна табела със заострени или заоблени краища и с него се подават следните сигнали:

1. една синя светлина, означаваща "Маневра забранена! Забранено е преминаването на светофора от возилата, които не са влакове!" - (фиг. 61) приложение № 26;

2. една лунно бяла светлина – означаваща "Маневра разрешена" - (фиг. 62) приложение № 26.

(2) Двустранния маневрен светофор е с две двухфарови табели, поставени една зад друга от двете страни на стълба и с него се подават сигналите по ал. 1.

Чл. 343. Маневрен светофор с две лунно бели светлини означава, че маневрата ще навлезе на свободен коловоз - (фиг. 63) приложение № 26.

Чл. 344. С разрешение на управителя на железопътната инфраструктура с маневрени светофори може да се подава и червена светлина, което означава заповед за спиране на влаковете, маневрите и возилата пред него.

Чл. 345. (1) В гари с маршрутизирани маневри изходните светофори са комбинирани с маневрени.

(2) На изходния светофор се монтира фар с лунно бяла светлина, а синята светлина се замества с червената светлина на изходния светофор.

(3) Включването на лунно бялата светлина, при което червената светлина загасва, означава разрешение за придвижване на маневрата до следващия маневрен светофор - (фиг. 64 и 65) приложение № 26.

Чл. 346. (1) Входните светофори на гарите в участъците с АБ с проходни светофори имат на задната си страна един фар с лунно бяла светлина, с която се разрешава излизане на маневрата извън границите на гарата - (фиг. 66) приложение № 26.

(2) Маневрата по ал. 1 се разрешава само при свободен блок-участък пред светофора и обърнато направление на АБ към съседната гара.

Чл. 347. При извършване на маневра в гари с МРЦ или МКЦ с маршрутизирани маневри, обратният маневрен или комбиниран изходен светофор, по чиито показания трябва да се върне маневрата или да се открие дистанция, може да свети с мигаща синя или червена светлина. Мигането престава, когато се освободи стрелката зад този светофор или се открие дистанция.

Чл. 348. В някои гари с МРЦ с маршрутизирани маневри, които имат челни приемно-отправни коловози, в края на тези коловози се монтират двуфарови светофори, които заместват указателя "Край на коловоз" и подават:

1. една червена светлина, означаваща "Спри! Край на коловоза!" - (фиг. 67) приложение № 26;
2. една бяла светлина – означаваща "Маневра разрешена" и указваща, че е подреден маневрен маршрут за излизане на влака от челния коловоз - (фиг. 68) приложение № 26.

Чл. 349. (1) Гърбичния светофор е изправена правоъгълна табела с три фара с жълта, червена и зелена светлина, разположени един под друг. Под сигналната табела има светлинен индикатор, на който се изписва буквата "Н".

(2) Светофорът по ал. 1 се поставя при гърбицата и подава:

1. една червена светлина, означаваща "Спри! Не бутай!" - (фиг. 69) приложение № 27;
2. една жълта светлина – означаваща "Бутай с 3 км/час!" - (фиг. 70) приложение № 27;
3. една жълта светлина и една зелена светлина – означаващи "Бутай с 5 км/ч!" - (фиг. 71) приложение № 27;
4. една зелена светлина - означаваща "Бутай със 7 км/час!" – (фиг. 72) приложение № 27;
5. една червена светлина и под нея лунно бяла светеща буква "Н" – означаващи "Назад! Изтегли вагоните от гърбицата!" - (фиг. 73) приложение № 27; изтеглянето продължава, докато изгасне индикаторът и остане да свети само червената светлина. Този сигнал не дава разрешение за закриване на дистанция в срещуположната гърловина.

Чл. 350. В разпределителните гари, съоръжени с МРЦ с маршрутизирани маневри и ГАЦ, гърбичния светофор е комбиниран и има допълнителен фар с лунно бяла светлина. С него се подава сигнал за придвижване на локомотив или на маневрен състав в разпределителен парк - (фиг. 74) приложение № 27.

Чл. 351. (1) Гърбичният светофор е едностранен и пред него на подходящо разстояние при изтеглителния коловоз и до всеки приемен коловоз се поставя повторителен светофор със същите форма и показания.

(2) При разрешено бутане или теглене едновременно с гърбичния светофор същите сигнали дава и повторителният светофор, който се намира при изтеглителния коловоз или до коловоза, от който се бута или тегли. Повторителните светофори при другите приемни коловози не светят или светят с червена светлина.

Чл. 352. В разпределителните гари, съоръжени с МРЦ с маршрутизирани маневри и ГАЦ, по средата на коловозите в приемния парк се монтират допълнителни повторители на гърбичния светофор с четири фара с жълта, синя, зелена и лунно бяла светлина, разположени един под друг, които:

1. подават постоянна лунно бяла светлина в нормално положение - (фиг. 74А) приложение № 27;
2. повтарят показанията на гърбичния светофор при подготвен маршрут и разрешено бутане към гърбица на коловоза, от който е подготвен маршрутът за бутане;
3. подават синя светлина при подготвен маршрут за приемане на влак - (фиг. 74Б) приложение № 27.

Чл. 353. (1) Проходните светофори се поставят на междугарията в участъци, съоръжени с АБ, и ограждат намиращите се след тях блок-участъци.

(2) Светофорите по ал. 1 имат три фара с жълта, зелена и червена светлина, разположени една под друга, и с тях се подават следните сигнали по скоростната сигнализация:

1. една червена светлина – означаваща "Спри! Забранено е преминаването на светофора!" - (фиг. 75) приложение № 28;
2. една жълта светлина, означаваща "Следващият светофор е затворен! Разрешено е движение с определената за влака скорост и с готовност за спиране пред него!" - (фиг. 76) приложение № 28;
3. една зелена светлина, означаваща "Следващият светофор е отворен. Разрешено е движение с определената за влака скорост" - (фиг. 77) приложение № 28.

(3) В междугарията, съоръжени с АБ с проходни светофори, те светят за направлението, в което се намира автоблокировката, а в обратното направление за това междугарие са неосветени.

(4) Проходните светофори на разделните постове по форма и предназначение са като входните и изходните и дават същите сигнални показания.

Чл. 354. (1) Заградителният светофор е изправена правоъгълна табела със заоблени краища с два фара със зелена и червена светлина, разположени един под друг и с него денонощно се подават:

1. една червена светлина – означаваща "Спри! Забранено е преминаването на светофора!" - (фиг. 78) приложение № 29;
2. една зелена светлина, означаваща "Разрешено е движение с определената за влака скорост" - (фиг. 79) приложение № 29.

(2) Светофорът по ал. 1 се поставя пред пресчане на железния път с друга железопътна или трамвайна линия като на предсигнално спиращо разстояние от него се поставя и предупредителен светофор - (фиг. 12 и 13) приложение № 19.

(3) В случай, че при повреда, заградителният светофор остане в отворено положение, той се загасва и пресечката се охранява от жп работници.

Чл. 355. (1) Предпрелезният светофор е изправена правоъгълна табела с един фар и с него се подава мигаща лунно бяла светлина, указваща че АПУ е задействано и работи нормално- (фиг. 80) приложение № 30.

(2) В случай, че светофорът по ал. 1 не свети или свети с постоянна лунно бяла светлина, това е означава, че АПУ не работи и задължава машинистът при приближаване към прелеза да подаде няколко пъти сигнал "Внимание!", да намали

скоростта пред прелеза до 25 км/ч с готовност за спиране.

(3) Светофорът по ал. 1 се поставя на предсигнално спиращо разстояние от прелез, съоръжен с автоматично прелезно устройство (АПУ) в участък без блокировка, с ПАБ или с АБ без проходни сигнали и указва състоянието на АПУ.

(4) При два или три последователно разположени прелези се монтира само предпрелезен светофор за първия прелез като под табелата му се поставя втора табела, боядисана в бяло, на която с арабски цифри се изписани броят на прелезите, за които се отнася този светофор - (фиг. 81) приложение № 30. В този случай АПУ се задействат едновременно, а се нормализират последователно.

(5) В случай, че прелезът се намира между предупредителния и входния светофор, предпрелезен светофор откъм гарата се поставя само ако той е пред или най-малко на една линия с входния светофор.

(6) Не се монтира светофорът по ал. 1, когато попада в района на гарата и състоянието на АПУ съответства на (е в зависимост от) показанията на изходните светофори.

(7) За прелези в района на гарата, предпрелезният светофор откъм междугариято се поставя най-малко на 100 м пред предупредителния светофор или на разстояние, кратно на 100 м.

Чл. 356. (1) Прелезният светофор представлява изправена на единия си връх квадратна табела и има само един фар - (фиг. 82) приложение № 30.

(2) В случай, че прелезът е отворен за преминаване на пътни превозни средства или на него има препятствие, с прелезния светофор се подава само една червена светлина – означаваща "Спри! Забранено е преминаването на светофора!" - (фиг. 82) приложение № 30.

(3) Когато прелезът е затворен за преминаване на пътни превозни средства, прелезният светофор не свети и няма сигнално значение.

(4) Светофорът по ал. 1 се поставя най-малко на 50 м пред прелезите с АПУ в участък с автоматична блокировка с проходни светофори.

(5) Показанията на проходния и прелезния светофори, са в съответствие (зависимост) когато:

1. при червена светлина на прелезния светофор проходният светофор свети с жълта светлина ако разстоянието от проходния до прелезния светофор е по-голямо от предсигналното спиращо разстояние;

2. при червена светлина на прелезния светофор проходният светофор свети с червена светлина ако разстоянието по т. 1 е по-малко от предсигналното спиращо разстояние за съответната линия.

Чл. 357. (1) В гарите, в които е невъзможно монтиране на мачтов тип изходни, маневрени или повторителни светофори се поставят приземни светофори на фундаменти ниско до земята в границите на строителния габарит.

(2) В случаите по ал. 1 се допуска монтирането на приземни предпрелезни и прелезни светофори между коловозите при двойна или тройна жп линия.

(3) Приземни са и отделните маневрени светофори в гарите с маршрутизирани маневри.

(4) В случай, че няма видимост се допуска монтиране на мачтов тип маневрени светофори с разрешение на управителя на железопътната инфраструктура,

(5) Не се допуска монтирането на приземни изходни светофори на главните коловози.

Чл. 358. (1) Приземните светофори подават същите сигнали както светофорите мачтов тип - изходни (фиг. 83, 84 и 85), маневрени (фиг. 86 и 87), повторители на изходните (фиг. 88 и 89), предпрелезни (фиг. 90) и прелезни (фиг. 91 и 92) - приложение № 31.

(2) Приземният четирифаров комбиниран изходен светофор по скоростната сигнализация - (фиг. 94) приложение № 31 има:

1. червена и жълта светлини - на лявата табела;

2. зелена и бяла светлини - на дясната табела.

(3) Приземният комбиниран петфаров изходен светофор по скоростната сигнализация е с две табели поставени една до друга - (фиг. 93) приложение № 31 има:

1. жълта, червена и жълта светлини - на лявата табела;

2. зелена и бяла светлини - на дясната табела.

(4) Светофорите по ал. 2 могат да се поставят и в гари, в участък, съоръжен с ПАБ в случаите, когато изходните светофори не се явяват предупредителни на други светофори.

Раздел XIV. Сигнали за контактна мрежа

Чл. 359. (1) Сигналите за контактната мрежа са постоянни и се поставят между контактния проводник и носещото въже.

(2) Сигналите по ал. 1 са с дължина на страната 500 мм.

(3) При отстраняване на аварии и неизправности се допуска употребата на преносими временни сигнали за контактната мрежа, които имат същите показания.

Чл. 360. Сигналът "Край на контактна мрежа" е изправена на върха си квадратна табела с бяла ивица по края, в средата на която на син фон е нанесена бяла квадратна ивица - (фиг. 95) приложение № 32. Поставя се над проводника в гарите при мястото, докдето е възможно и позволено движението на електрически подвижен състав с вдигнат пантограф (токоснемател).

Чл. 361. Сигналът "Отклонителният коловоз надясно/наляво не е електрифициран" е изправена на върха си квадратна табела по чл. 359, вертикално разделена като лявата/дясната половина е бяла и няма сигнално значение - (фиг. 96 и 97) приложение № 32. Поставя се над проводника в гарите, пред началото на стрелка и задължава машиниста, да свали пантографа на локомотива ако стрелката е обърната към неелектрифициран коловоз.

Чл. 362. Сигналът "Неутрална вставка" е изправена на единия си връх квадратна табела, оцветена в синьо, с бяла ивица по края като на синьото поле с бял цвят са нанесени две букви "Т", обърнати хоризонтално една срещу друга - (фиг. 98)

приложение № 32. Поставя се на 300 м от началото на неутралната вставка и задължава машинистите да се подготвят за сваляне на пантографите.

Чл. 363. Сигналят "Подготви пантографа за сваляне" е изправена на единия си връх квадратна табела със син фон и бели ивици по края като на синия фон са нанесени две хоризонтални бели ивици, разминати една спрямо друга - (фиг. 99) приложение № 32. Поставя се на 300 м от мястото, което трябва да се премине със свален пантограф и задължава машинистите да подготвят пантографите за сваляне.

Чл. 364. Сигналят "Свали пантографа" е изправена на единия си връх квадратна табела със син фон и бяла ивица по края като на синия фон е нанесена бяла хоризонтална ивица - (фиг. 100) приложение № 32. Поставя се на 50 м пред неутрална вставка или пред мястото, което трябва да бъде преминато със свален пантограф и задължава машинистите да свалят пантографите.

Чл. 365. Сигналят "Вдигни пантографа" е изправена на единия си връх квадратна табела със син фон и бяла ивица по края като на синия фон е нанесена бяла вертикална ивица - (фиг. 101) приложение № 32. Поставя на 50 м след края на участъка, който трябва да бъде преминат със свален пантограф и се отнася за машинистите на електрическите локомотиви.

Чл. 366. Сигналят "Вдигни пантографите" е изправена на единия си връх квадратна табела със син фон и бяла ивица по края като на синия фон са нанесени две вертикални бели ивици - (фиг. 102) приложение № 32. Поставя се на 300 м от края на участъка, който трябва да бъде преминат със свалени пантографи и се отнася за машинистите на електрическите мотрисни влакове.

Чл. 367. (1) Сигналят "Начало и край на въздушна междина" е изправена на единия си връх квадратна табела със син фон, с бяла ивица по края, като на синия фон са разположени две бели ивици - (фиг. 103) приложение № 32.

(2) От обратната страна сигнала по ал. 1 е син, с бяла ивица по края като през средата е нанесена бяла ивица - (фиг. 104) приложение № 32, и показва края на зоната, забраняваща спиране на електрически подвижен състав (ЕПС) с вдигнат пантограф.

(3) Сигналят по ал. 1 се поставя най-малко на 10 м пред зоната на въздушната междина и забранява спирането на ЕПС в тази зона с вдигнат пантограф.

Чл. 368. (1) Въздушните междини (неутралните вставки) по контактната мрежа се сигнализират от двете посоки - (фиг. 105 и 106) приложение № 33:

1. със сигнала "Неутрална вставка" - на 300 м от началото на неутралната вставка, и със сигнала "Свали пантографа!" - на 50 м от началото на същата;

2. със сигнала "Вдигни пантографа!" - на 50 м след края на неутралната вставка, и със сигнала "Вдигни пантографите!" - на 300 м след края.

(2) Неутрални вставки на двупътни участъци се сигнализират за двата пътя поотделно по реда на ал. 1.

Чл. 369. (1) Местата по контактната мрежа, които трябва да се преминат със свалени пантографи, временно или постоянно се сигнализират в двете посоки на движението - (фиг. 107) приложение № 34:

1. със сигнала "Подготви пантографа за сваляне!" - на 300 м от началото на мястото и със сигнала "Свали пантографа!" - на 50 м от същото начало;

2. със сигнала "Вдигни пантографа!" - на 50 м след края на мястото, което се преминава със свален пантограф и със сигнала "Вдигни пантографите!" - на 300 м от този край.

(2) Местата, които се преминават със свалени пантографи при двупътни участъци, се сигнализират за двата пътя поотделно по схемата за еднопътен участък - (фиг. 108 и 109) приложение № 34.

Глава двадесет и втора. Преносими сигнали

Раздел I. Забранителен сигнал. Ограждане на препятствия в междугарие и в район на гара.

Чл. 370. (1) Забранителният сигнал е червена квадратна табела с бяла ивица по краищата, поставя в междурелсието до дясната релса на железния път, на 50 м пред препятствието и означава заповед - "Спри! Забранено е преминаването на сигнала!" - (фиг. 110) приложение № 35.

(2) Фенерите с червена светлина и червените флагове също са забранителни сигнали.

Чл. 371. (1) Предсигналят за спиране е жълта квадратна табела с червена ивица по края, поставя се от дясната страна на пътя по посока на движението на предсигнално спиращо разстояние пред забранителния сигнал и означава заповед - "Намалявай скоростта до спиране!" - (фиг. 111) приложение № 35.

(2) Пред сигнала по ал. 1 на 100 м се поставят петарди.

Чл. 372. (1) Във всички случаи, изискващи сигнализиране с петарди, се поставят по три петарди на разстояние 20 м една от друга, като първата и третата се слагат на дясната релса, а втората - на лявата по посока движението на очаквания влак.

(3) Петардите се поставят на предсигнално спиращо разстояние плюс 100 м от мястото за спиране на влака, като на 20 м след последната петарда в посока към препятствието стои сигналист с червен сигнал и охранява петардите - (фиг. 112) приложение № 36.

Чл. 373. Всяко препятствие за движението на влаковете се огражда откъм двете страни със сигнали за спиране независимо дали се очаква влак или не.

Чл. 374. Препятствието или мястото на работа на междугарието се огражда със забранителен сигнал, определящ крайното място за спиране, като пред него се поставят предсигнал за спиране и петарди, охранявани от сигналист - (фиг. 113, 114 и 115) приложение № 36.

Чл. 375. Когато препятствието или мястото на работа е близо до гарата и сигнализирането откъм гарата по чл. 374, е невъзможно, забранителният сигнал се поставя на пътя пред обратния входен светофор или пред указателя "Граница на гарата". При забранителния сигнал стои сигналист и се поставят петарди - (фиг. 116) приложение № 36. Предсигналят се поставя при последната изходна стрелка, като препятствието откъм междугарието се огражда на общо основание.

Чл. 376. При внезапно възникнало препятствие за движението на влаковете в междугарие и при липса на сигнали на мястото на препятствието се поставя червен флаг, а нощем се сигнализира и с фенер с червена светлина. От двете страни (посоки) мястото се огражда с петарди, поставени на предсигнално спиращо разстояние плюс 100 м, първо откъм страната, откъдето се очаква влак - (фиг. 117) приложение № 36, а ако не се знае откъде ще пристигне първият влак, най-напред се поставят петарди откъм страната, където пътят към препятствието е в надолнище.

Чл. 377. (1) Принудително спрял влак на междугарие, след като се осигури против самопридвижване, се огражда и охранява:

1. ако е поискана помощ - от страната, от която се очаква помощното возило - (фиг. 118), приложение № 36;
2. ако е нарушен габарита на съседния коловоз. Веднага се предприемат действия за спиране на движението на влаковете по коловоза с нарушен габарит и за ограждане и охрана на мястото от страната, от която се очаква, че ще пристигне първият влак.
3. при движение на влаковете с разграничение по време – откъм идващия след него влак;
4. при принудително спиране на влак на междугарие в участък с АБ с проходни сигнали – откъм края на влака като не се допуска връщане или придвижване на влака в обратна посока без предварително разрешение на дежурния ръководител движение от гарата, която е изпратила влака, или от влаковия диспечер в участъци с ДЦ.

(2) За прибиране на охраната, машинистът на влака по ал. 1, подава сигнал "Внимание!".

Чл. 378. При оставяне на вагони на междугарие поради раздвояване на влака, ако тези вагони ще бъдат взети от същия влаков локомотив, те се ограждат откъм гарата, към която се движи влакът, с петарди, които при стандартен железен път се поставят на 300 м, а при теснопътна линия - на 200 м от вагоните.

Чл. 379. Препятствия за движението на влаковете и маневрите в района на гарата се ограждат:

1. когато препятствието е на гаров коловоз, стрелките, които водят към този коловоз, се обръщат и заключват към друг коловоз като ключовете се съхраняват при дежурния ръководител движение, а на мястото на препятствието се поставя двустранен забранителен сигнал - (фиг. 119) приложение № 36;
2. когато е необходимо и възможно използването на части от коловоза, препятствието се огражда по на 10 м от двете страни с баластова призма или три здрави траверси, поставени напречно върху главите на релсите и свързани посредством болтове с релсите и траверсите на пътя като на 3 м пред всяка призма или група траверси се поставя забранителен сигнал - (фиг. 120) приложение № 36;
3. когато препятствието е пред и между две съседни стрелки и мястото не може да се изолира чрез тях, между езиците им се поставят забранителни сигнали - (фиг. 121) приложение № 36;
4. когато препятствието е на стрелка, тя се огражда със забранителни сигнали, поставени по на 50 м пред нея и след дистанционния указател - (фиг. 122) приложение № 36. В случай, че пред стрелката има друга стрелка, чрез която препятствието може да се изолира, тя се обръща и заключва за друг коловоз като ключът се съхранява от дежурния ръководител движение - (фиг. 123) приложение № 36;
5. когато препятствието е на първата входна стрелка на текущия път или пред нея, ограждането откъм гаровите коловози се извършва със забранителни сигнали, поставени по на 50 м от препятствието, а откъм междугариято препятствието се огражда с входния светофор - (фиг. 124) приложение № 36. Ако препятствието е на разстояние, по-малко от 50 м след входния светофор и когато гарата няма входен светофор, препятствието откъм междугариято се огражда на общо основание със забранителен сигнал, предсигнал и петарди;
6. когато препятствието е пред входния светофор, то се огражда откъм гарата със забранителен сигнал, поставен срещу входния светофор, а откъм междугариято със забранителен сигнал, предсигнал и петарди. По същия начин се огражда и препятствие, намиращо се на текущия път пред първата входна стрелка или пред указателя "Граница на гарата", когато гарата няма входен светофор.

Чл. 380. При закрыта задна дистанция съседните коловози се охраняват от стрелочник чрез подаване на сигнал за спиране - (фиг. 125) приложение № 36.

Чл. 381. Преди и при закриване на предна дистанция от пристигащ в гарата влак машинистът подава с локомотивната свирка сигнал "Обща тревога".

Чл. 382. (1) Вагоните, намиращи се под ремонт или натоварени с опасни товари, се ограждат от двете страни със забранителен сигнал, поставен на 50 м от тях. Стрелките, водещи за този коловоз, се обръщат и заключват за друг коловоз като ключовете им се съхраняват при дежурния ръководител движение.

(2) Когато вагоните се намират на по-малко от 50 м от дистанционния указател, забранителният сигнал се поставя до дистанционния указател, а стрелката се обръща и заключва за друг коловоз и ключът се прибира при дежурния ръководител движение.

Раздел II. Сигнал за ограничение на скоростта. Ограждане на места, които трябва да се преминават с ограничена скорост.

Чл. 383. (1) Сигналът "Начало на ограничението" е квадратна табела, разделена с диагонал, издигащ се отляво надясно с горна част зелена и долна - жълта, с бяла ивица по края, като в средата на табелата с черен цвят е изписана максималната скорост, с която се разрешава да се премине сигнализираното място - (фиг. 126) приложение № 37.

(2) Сигналът по ал. 1 се поставя се в началото на мястото, изискващо намаление на скоростта, от дясната страна на пътя по посока на движението, като от другата страна табелата е зелена, с бяла ивица по края - (фиг. 127) приложение № 37 и показва края на намалението за обратната посока.

Чл. 384. (1) Насрещни стрелки, заключвани с ръчни стрелкови заключалки, и стрелки, временно изолирани от централизация, се сигнализируют със сигнал за ограничение. Сигналът е табела както тази по чл. 383 и на нея е изобразен черен

кръг с диаметър 350 мм, в който с бял цвят е изписана максималната скорост, за преминаване на сигнализираното място - приложение № 37 (фиг. 128).

(2) Сигналът по ал. 1 се поставя до първата входна стрелка отдясно на текущия път по посока на движението и задължава локомотивния машинист да премине входната гърловина с посочената скорост и с повишено внимание, докато се увери, че навлиза в свободен коловоз, след което продължава движението си със скорост по книжка-разписание. Обратната страна на табелата е сива и няма сигнално значение.

(3) Когато и в изходната гърловина има насрещни стрелки, заключвани с ръчни стрелкови заключалки, гарата се сигнализира със сигнали за ограничение съгласно ал. 1.

(4) Стрелките на открит път, осигурявани само с ръчни стрелкови заключалки, се сигнализируют със сигнала по ал. 1 едностранно само откъм посоката срещу езиците на стрелката.

(5) Със сигнала по ал. 1 се сигнализируют и прелези в междугария, съоръжени с АПУ, когато се наложи временно прекъсване на действието им и се поставя на 10 м от началото на прелезната настилка от двете страни на прелеза отдясно на железния път и задължава машиниста да премине край сигнала с указаната на него скорост, повишено внимание и готовност за спиране при видимо препятствие на прелеза. След като машинистът се убеди, че прелезът е свободен, влакът продължава движението си с разрешената скорост.

(6) В случаите по ал. 5, предпрелезните светофори се закръстосват.

Чл. 385. (1) Сигналът "Начало на ограничението" за влакове, возещи вагони за междурелсие 1520 мм с габарит 0-Т, 1-Т/5100 и 1-Т, е квадратна табела, разделена по диагонал, издигащ се отляво надясно с горна част зелена и долна - жълта, с бяла ивица по края, като в средата на табелата има изобразен черен ъгъл с върха към железния път - (фиг. 129) приложение № 37.

(2) Сигналът по ал. 1 се поставя се при началото на мястото, изискващо ограничение на скоростта, от дясната страна на пътя по посока на движението като от другата страна табелата е зелена, с бяла ивица по края и черна диагонална линия отляво надясно и показва края на ограничението в обратна посока - (фиг. 130) приложение № 37.

Чл. 386. (1) Предсигналът за ограничение е жълта квадратна табела с червена ивица по края. В средата на табелата с черен цвят е изписана максималната скорост, с която трябва да се премине сигнализираното място - (фиг. 131) приложение № 37.

(2) Предсигналът за ограничение се поставя се от дясната страна на пътя по посока на движението, на предсигнално спиращо разстояние пред сигналите по чл. 383, и 384. Обратната страна на предсигнала е сива и няма сигнално значение.

Чл. 387. (1) Предсигналът за ограничение на влакове, возещи вагони за междурелсие 1520 мм с габарит 0-Т, 1-Т/5100 и 1-Т, е жълта правоъгълна табела с отрязани горен и долен ляв ъгъл, с червена ивица по края като на лявата страна на ъгъла има втора черна ивица, а в средата с черен цвят е изписана скоростта за сигнализираното място - (фиг. 132) приложение № 37.

(2) Предсигналът за ограничение се поставя от дясната страна на пътя по посока на движението на предсигнално спиращо разстояние пред сигнала по чл. 385. Обратната страна на предсигнала е сива и няма сигнално значение.

Чл. 388. (1) Пред сигналите по чл. 386 и 387 се поставя указател, който има еднакви форма и размери със съответния предсигнал за ограничение, бял с черна ивица по края. В средата на табелата с черен цвят е изписано число, еднакво с това на предсигнала за намаление, пред който се поставя.

(2) Указателят по ал. 1 се поставя на разстояние 200 м пред предсигнала за ограничение, от дясната страна на пътя по посока на движението. Обратната страна на указателя е сива и няма сигнално значение - (фиг. 133 и 134) приложение № 37.

Чл. 389. (1) Местата, които изискват кратковременни ограничения на скоростта в рамките на 8 часа се ограждат от двете страни със сигнален диск за ограничение - (фиг. 135) приложение № 37.

(2) Дискът по ал. 1 е с издигащ се отляво надясно под 45 градуса диаметър с горна част зелена, долна - жълта, с червена ивица по края и означава начало на ограничение на скоростта до 25 км/ч, което продължава до 1000 м. За теснопътни линии това ограничение е до 10 км/ч. От другата страна табелата е зелена с бяла ивица по края и показва края на ограничението за обратната посока - (фиг. 136) приложение № 37.

(3) На предсигнално спиращо разстояние пред сигналния диск за ограничение се поставя предсигнал, който е бял диск с жълта ивица по края и има същите форма и размери като диска по ал. 1 - (фиг. 137) приложение № 37. Обратната страна на предсигнала е сива и няма сигнално значение - (фиг. 137а) приложение № 37.

(4) Не се допуска в едно междугарие сигнализиране на повече от едно място със сигнален диск за кратковременно ограничение на скоростта.

(5) За преминаване на местата по ал. 1 не се връчва писмено предупреждение за движение на влаковете при специални условия.

Чл. 390. (1) Местата, изискващи преминаване с ограничена скорост, се ограждат от двете страни със сигнали за ограничение независимо от това, дали се очаква влак или не.

(2) Начинът за ограждане на местата, които трябва да се преминават с ограничена скорост, е показан в приложение № 38 (фиг. 138, 139, 140, 141 и 142).

Чл. 391. В случаите, когато в определен участък на многопътна жп линия се извършва подновяване или механизирани среден ремонт на съседните пътища скоростта се ограничава на 25 км/ч в съответствие с дължина на участъка.

Чл. 392. В случай на извънредни обстоятелства, налагащи преминаване на място по железния път със скорост, по-ниска от 25 км/ч при стандартните железопътни линии и по-ниска от 10 км/ч при теснопътните линии и влаковият машинист не е уведомен за това, влакът се спира на предсигнално спиращо разстояние пред мястото и се уведомява машинистът за разрешената за преминаване скорост.

Чл. 393. (1) Когато се налага в едно междугарие да се преминават две места с ограничена скорост непосредствено едно след друго, но с различни скорости, сигнализирането се извършва по следния начин:

1. при движение в посока от по-ниското към по-високото ограничение първото място се сигнализира по чл. 390, второто място се сигнализира само със сигнал "Начало на ограничението" - (фиг. 143) приложение № 38;

2. при движение в посока от по-високото към по-ниското ограничение първото място се сигнализира по чл. 390; предсигналът за второто място се поставя на предсигнално спиращо разстояние пред сигнала "Начало на ограничение", но най-много на една линия отдясно на сигнала за "Начало на намаление" за първото място; указателят за второто намаление се поставя под предсигнала за първото намаление - (фиг. 143) приложение № 38.

(2) Редът за сигнализиране по ал. 1 се прилага, когато мястото на ограничението с по-високата скорост е с дължина най-малко 500 м и разликата между двете ограничения на скоростта е най-малко 10 км/ч. Ако тези условия не са налице, двете места се считат за едно и то се сигнализира за по-ниската скорост.

(3) Не се допускат повече от две места, непосредствено едно до друго в едно междугарие, които налагат различно ограничение на скоростта.

Чл. 394. При преминаване на гаров коловоз с ограничена скорост се спазват следните изисквания:

1. участъкът с ограничение на скоростта по главен коловоз се огражда както местата на текущия път на междугарието;

2. при ограничение от 25 до 40 км/ч в началото на отклонителен коловоз при стандартните железопътни линии и от 15 до 20 км/ч при теснопътните линии, влаковият персонал се уведомява от съседната гара със заповед за движение при специални условия или влакът се спира пред входния светофор и се приема в гарата след уведомление от нарочно изпратен постови стрелочник. Предсигналът се поставя над сигналът за ограничението в началото на коловоза;

3. при ограничение в началото на отклонителен коловоз до 25 км/ч при стандартните железопътни линии и до 15 км/ч при теснопътните линии влаковият персонал се уведомява от съседната гара със заповед за движение при специални условия или влакът се спира пред входния светофор и се приема в гарата след уведомление от нарочно изпратен постови стрелочник. Предсигналът се поставя над сигналът за ограничението в началото на коловоза;

4. в случай, че ограничението е във втората половина на отклонителен коловоз, предсигналът за ограничение може да се постави в началото на коловоза на разстояние не по-малко от 200 м пред сигнала за ограничение;

5. в случай, че ограничението е на индустриален железопътен клон и започва в началото му, се поставя само сигнал за ограничение;

6. в случай, че ограничението е на изходните стрелки или на текущия път извън стрелките на гарата, предсигнали за ограничение се поставят отдясно на главния коловоз и на отклонителните коловози, през които неспиращите влакове преминават към мястото на ограничението.

Чл. 395. (1) Преносимите сигнали по чл. 371, 383, 384, 385, 386, 387 и 389, ал. 1, както и преносимите указатели по чл. 388 и 389, ал. 2 се поставят до железния път като се поставят на височина 1500 мм от долния ръб на табелата до главата на релсата и с отстояние от оста на коловоза до най-близката точка на сигналната табела:

1. 2500 мм - за междугарие;

2. 2200 мм - за район на гара.

(2) На двойни и многопъти участъци, когато разстоянието между два коловоза е такова, че не могат да се изпълнят условията по ал. 1 се допуска табелите да се поставят на отстояние не по-малко от 1800 мм от оста на коловозите и височина на горния ръб на табелата над главата на релсата не по-малко от 760 мм.

(3) В зависимост от габаритните условия в тунели и/или други места с ограничен габарит се допуска преносимите сигнали да са с намалени размери.

(4) В електрифицирани участъци се допуска преносимите указатели, предсигнали и сигнали за ограничение на скоростта да се поставят на стълбовете за контактна мрежа.

Глава двадесет и трета. Ръчни сигнали

Раздел I. Общи положения

Чл. 396. (1) Ръчните сигнали се подават с ръка - денем със заповеден диск или флаг, а нощем - с определена светлина на сигнално фенерче.

(2) Със заповеден диск се подават ръчни сигнали от дежурния ръководител движение.

(3) Дискът по ал. 2 е с диаметър 150 мм и е боядисан от едната страна зелено, а от другата червено, с бяла ивица по края от двете страни с широчина 20 мм. и дължината на дръжката - 350 мм - приложение № 39.

(4) Със сигналното фенерче се подава червена, зелена, жълта и обикновена светлина.

(5) Сигналните флагове са с дължина 300 мм и широчина 200 мм. Изработват се от плат с червен и жълт цвят с дължината на дръжката - 300 мм.

Раздел II. Ръчни сигнали, подавани със заповедния диск от дежурния ръководител движение, и сигнали, подавани от превозната и маневрената бригади.

Чл. 397. Със заповедния диск (сигналното фенерче) се подават следните сигнали:

1. посрещане на влак, на който не предстои разминаване (среща) в гарата с друг влак или надминаване от друг влак (първо положение):

а) денем държи заповедния диск под мишница, като дискът е успореден на тялото, а дръжката - напред, повдигната малко и със сложена ръка върху нея - (фиг. 144) приложение № 40; той държи диска в това положение и когато се движи в района на гарата, излизайки да посреща или да изпраща влак и когато след това се връща в канцеларията си;

б) нощем посреща влака, като държи сигналното фенерче с обикновена светлина, насочена към идващия влак - (фиг. 145) приложение № 40;

2. посрещане на влак, на който предстои среща с влак или надминаване от друг влак, както и посрещане на неспиращ по разписание влак, който трябва да спре в гарата (второ положение):

а) денем държи заповедния диск надолу, по дължината на крака си с червената страна към идващия влак - (фиг. 146) приложение № 40;

б) нощем посреща влака, като държи сигналното фенерче в спусната надолу ръка по дължината на крака си с жълта светлина, насочена към идващия влак - (фиг. 147) приложение № 40;

в) в гари, където е разрешено едновременно изпращане и приемане на влаковете в едно направление, когато маршрутите им се пресичат, държи диска или фенерчето си във второ положение, като посреща пристигащия влак, застанал до коловоза откъм страната на приемното здание;

3. предупреждение за предстоящо заминаване на влак с превозна бригада (трето положение):

а) половин минута преди времето на действителното тръгване на влака застава с лице към влака на такова място, от което да вижда целия влак и същевременно той да бъде виждан от влаковите служители, но непременно от ръководителя на превозната (маневрената) и локомотивната бригади; навежда диска напред под ъгъл 45 градуса спрямо тялото си с червената страна към машиниста и зелената към края на влака - (фиг. 148) приложение № 40;

б) нощем държи сигналното фенерче пред тялото си с жълта светлина към началника на влака - (фиг. 149) приложение № 40;

в) ръководителя на превозната (маневрената) бригада трябва да бъде на определеното му служебно място и наблюдавайки влака, да следи за подаваните сигнали за готовност за тръгване от останалите членове на превозната бригада; когато няма пречка за тръгване на влака, лицето от превозния (маневрени) персонал, което се намира на края на влака подава сигнала първо, а след него последователно и наредените напред членове на превозната бригада - денем издигат нагоре едната си ръка, а нощем с фенерче с обикновена светлина;

г) ръководителя на превозната (маневрената) бригада след като приеме сигналите от членовете на превозната бригада, подава на дежурния ръководител движение сигнал "готовност", като държи пред себе си през деня свит жълт флаг, а през нощта - сигнално фенерче с обикновена светлина, насочена към него;

4. заповед за заминаване (четвърто положение):

а) след получаване на сигнала "готовност" от ръководителя на превозната (маневрената) бригада и след като предварително се е уверил, че няма пречки за заминаване на влака, обръща само главата си към машиниста и с полусвита ръка вдига вертикално диска със зелената страна към машиниста - (фиг. 150) приложение № 40, като трябва да бъде на такова място, че непременно да се вижда от водещия локомотив; в това положение държи диска до потегляне на влака;

б) след потеглянето на влака сваля и държи диска по дължината на крака си със зелената страна към локомотива по направление на движението и следи за заминаването му - (фиг. 151) приложение № 40;

в) нощем постъпва по същия начин, като заповедта за заминаване дава със зелена светлина, насочена към машиниста - (фиг. 152) приложение № 40, а след потеглянето на влака сменя светлината на обикновена и я насочва към водещия локомотив на заминаващия влак;

г) при изпращане на влак без превозна бригада, моторен влекач, дрезина, вагонетка с отговорен придружител или изолиран локомотив дава заповед за заминаване, след като се увери, че няма пречки за това;

5. заповед за преминаване на не спиращ влак (пето положение):

а) денем застава от страна на приемното здание до коловоза, по който ще премине влакът, с гърди към коловоза и с лице, обърнато към приближаващия се влак; когато влакът премине входния светофор, но не по-късно от мястото, откъдето се вижда влакът, издига с едната си ръка диска, като го държи пред гърдите, така че добре да се вижда от влаковия машинист, и започва бавно да го движи отвесно отгоре надолу и обратно със зелената страна към идващия влак, без да го задържа в крайните положения - (фиг. 153) приложение № 40;

б) движенията по буква "а" прави до преминаване на водещия локомотив; след това сваля диска по дължината на крака си със зелената страна към влаковия локомотив по направление на заминаващия влак и проследява преминаването на влака;

в) нощем постъпва по начина по букви "а" и "б", като бавно движи фенерчето си отвесно отгоре надолу и обратно, без задържане в крайните положения, със зелена светлина, насочена към идващия влак - (фиг. 154) приложение № 40; след отминаването на водещия локомотив сменява светлината на обикновена, насочва я към влаковия локомотив по направление на заминаващия влак и проследява преминаването му;

б. заповед за спиране (шесто положение):

а) за да спре влак или друг ПЖПС, денем движи кръгообразно и перпендикулярно на пътя заповедния диск с червената страна, обърната към влака, за който се отнася сигналът, като описва възможно по-голям кръг - (фиг. 155) приложение № 40;

б) нощем извършва движенията по буква "а" със сигналното си фенерче, като подава червена светлина, насочена към влака - (фиг. 156) приложение № 40;

7. заповед за спиране на определено място (седмо положение):

а) когато спиращ в гарата влак трябва да спре на точно определено място, застава до коловоза при това място откъм страната на приемното здание, обърнат с гърди към коловоза и с лице към очаквания влак; когато влакът наближи място, откъдето локомотивният машинист го вижда:

аа) денем протяга едната си ръка хоризонтално към коловоза и държи диска неподвижно в хоризонтално положение, обърнат с червената страна към идващия влак - (фиг. 157) приложение № 40;

аб) нощем държи фенерчето си с червената светлина, насочена към идващия влак, в хоризонтално опъната ръка към коловоза - (фиг. 158) приложение № 40;

б) машинистът установява локомотива с предните буфери до дежурния ръководител движение;

8. заповед за придвижване на влак напред до предна дистанция (осмо положение):

а) денем застава до коловоза, на който се намира влакът, и със сигналния диск, обърнат с червената страна към влаковия локомотив, прави бавни дъгообразни движения над главата си - (фиг. 159) приложение № 40;

б) нощем прави същите движения с обикновена светлина на сигналното фенерче - (фиг. 160) приложение № 40;

в) при подаването на този сигнал машинистът е длъжен да придвижи влака бавно напред, докато му бъде подаден сигнал за спиране, без да подминава изходния светофор или предна дистанция, където няма такъв.

Чл. 398. В гари, от които е разрешено заминаването на влакове само по разрешаващ сигнал на изходния светофор, ръководителя на превозната бригада на пътнически влак стои на вратата на фургона или на прозореца на първото отделение на първия вагон от страна на приемното здание или откъм перона, който се използва от пътниците. След като се увери, че изходният светофор за обслужвания от него влак е с разрешаващ сигнал, получил е сигнал за готовност от бригадата си и се убеди, че няма пречка за тръгването на влака и е време за тръгване, подава сигнал на машиниста за готовността на влака - денем вдига свит жълт флаг, нощем - насочва към машиниста зелена светлина. И в двата случая, ръководителя на превозната бригада високо изговаря думата "Готово".

Чл. 399. (1) В гари от участъци без диспечерска централизация, от които е разрешено заминаването на влакове само по разрешаващ сигнал на изходния светофор, когато той не се вижда поради лоши метеорологични условия, ръководителят на превозната бригада на пътнически влак разрешава на локомотивния машинист придвижване до изходния светофор.

(2) След тръгването и преди излизането от коловоза машинистът и ръководителят на превозната бригада са длъжни да следят за показанието на изходния светофор и да ги изпълняват.

Раздел III. Други ръчни сигнали

Чл. 400. (1) Сигналят "Намали скоростта под 25 км/час" се подава - денем с жълт развят флаг - (фиг. 161) приложение № 41, нощем - с жълта светлина - (фиг. 162) приложение № 41, без да се движат.

(2) При теснопътните линии сигналят по ал. 1 означава заповед за намаление на скоростта под 10 км/час.

(3) При липса на жълт флаг или жълта светлина сигналят по ал. 1 се подава - денем с ръка или с предмет, а нощем - с обикновена светлина с бавни движения, дъгообразно встрани от тялото отгоре надолу и обратно - (фиг. 163 и 164) приложение № 41.

Чл. 401. (1) Сигналят "Спри!" се подава денем - с червен развят флаг - (фиг. 165) приложение № 41, а нощем - с червена светлина - (фиг. 166) приложение № 41, без да се движат.

(2) При липса на червен флаг денем и червена светлина нощем сигналят по ал. 1 се подава денем - с кръгообразно движение на жълт флаг, с предмет или само с ръка, а нощем - с кръгообразно движение на фенерче с жълта или обикновена светлина - (фиг. 167) приложение № 41.

(3) Кръгообразните движения се извършват перпендикулярно на железния път.

Чл. 402. При влизане в гара на спиращ товарен влак, когато той не е открил задна дистанция, постовият стрелочник подава следните сигнали:

1. "Дистанция закрыта!" - денем - дъгообразно движение над главата на развят жълт флаг - (фиг. 168) приложение № 41, нощем - същото движение с обикновена светлина - (фиг. 169) приложение № 41;

2. "Дистанция открита!" - денем - кръгообразно движение на развят жълт флаг - (фиг. 170) приложение № 41, нощем - същото движение с жълта или обикновена светлина - (фиг. 171) приложение № 41.

Чл. 403. При извършване на съкратена проба на автоматичната спирачка се подават следните сигнали:

1. "Задръж спирачката!" - денем - вертикални движения на ръката пред тялото, нощем - същите движения с обикновена светлина - (фиг. 172 и 173) приложение № 41;

2. "Разхлаби спирачката!" - денем - движение хоризонтално на ръката на височина на гърдите, нощем - същото движение с обикновена светлина - (фиг. 174 и 175) приложение № 41;

3. "Пробата е завършена" - денем - диагонални движения на ръката пред тялото, нощем - същите движения с обикновена светлина - (фиг. 176 и 177) приложение № 41.

Чл. 404. (1) Сигналят "Свали пантографа!" се подава - денем с вдигната лява ръка, а с дясната - хоризонтални движения пред гърдите - (фиг. 178) приложение № 41, нощем - хоризонтални и вертикални движения на фенерчето с обикновена светлина, насочена към идващия влак - (фиг. 179) приложение № 41.

(2) Сигналят по ал. 1 се подава в случай на установяване на повреда в контактната мрежа, налагаща преминаване със свален пантограф. Железопътният работник, забелязал неизправността, е длъжен да се придвижи най-малко на 300 м по посока на очаквания влак и да подаде към машиниста сигнала.

(3) Когато влак се вози от два и повече локомотива, машинистът на челния локомотив след като види сигнал за сваляне на пантографа, подава сигнала "Свали пантографа!" с локомотивната свирка.

Чл. 405. По реда на чл. 404 се постъпва, и когато машинист установи повреда на контактната мрежа на междугарие. В този случай, при влизане на влака в гарата машинистът подава сигнала "Обща тревога", спира в гарата и уведомява дежурния ръководител движение.

Чл. 406. (1) Лицата, контролиращи техническото състояние на железния път или охраняващи слаби места посрещат влака край пътя и при липса на пречки за нормалното му по-нататъшно движение застават неподвижно на подходящо разстояние, поздравяват се взаимно с локомотивната бригада и проследяват движението на влака. Нощем посрещат влака с фенерче с обикновена светлина, насочена към влака.

(2) Когато се намират на местата, оградени със сигнали за спиране или за намаление на скоростта до 25 км/ч, лицата по ал. 1 посрещат влака както денем, така и нощем със съответните сигнали за спиране или за ограничение на скоростта.

(3) При забелязана нередност или повреда на пътя или на влака, застрашаващи движението му, лицата по ал. 1 подават сигнал за спиране и при възможност уведомяват една от съседните гари.

Чл. 407. Лицата, които охраняват прелези, посрещат влака от страната, от която се намира механизмът за управление на бариерите, или от прелезопазачницата като при липса на пречки за движението му застават неподвижно, и се поздравяват с локомотивната бригада чрез вдигане на ръка.

Глава двадесет и четвърта. Звукови сигнали

Чл. 408. Звуковите сигнали се подават с локомотивни свирки, с петарди, със сирени, с клаксони поставени на някои

светофори, и с джобна свирка.

Чл. 409. С локомотивите свирки се подават следните звукови сигнали:

1. "Внимание!" - едно продължително изсвирване (-);
2. "Разхлаби спирачките!" - две продължителни изсвирвания (- -);
3. "Затегни спирачките!" - три продължителни изсвирвания (- - -);
4. "Намали бутането!" - едно късо изсвирване (•) - подава се към машиниста на бутация помощен локомотив, за да намали бутането, но без да изостава от влака или когато влакът е с два локомотива начело;
5. "Увеличи бутането!" - две къси изсвирвания (••) - подава се към машиниста на бутация локомотив; или когато влакът е с два локомотива начело;
6. "Спри!" - три къси изсвирвания (•••);
7. "Входен сигнал!" - едно продължително и едно късо изсвирване (- •) - подава се при приближаване на входен сигнал и пред указателя "Граница на гарата";
8. "Свали пантографа!" - две продължителни и две къси изсвирвания (- - ••);
9. "Скъсан влак!" - едно късо, едно продължително и пак едно късо изсвирване (• - •).

Чл. 410. (1) Сигналът "Внимание" (-) се подава от машинистите пред указателя "С", пред дългите мостове и тунели, големи криви и изкопи, пред предпрелезния светофор и пред предпрелезния указател, при приближаване на предсигнала за намаляване на скоростта или предсигнала за спиране, когато влакът се връща обратно в гарата, от която е заминал, за прибиране охраната на влак и във всички случаи, когато забележат по своя път хора или возила за предотвратяване на евентуални прегазвания и удари. Сигналът се подава и преди започване на маневра с вагони.

(2) Сигнал "Внимание" (-) се подава и пред указателите за работно място и работна група по контактната мрежа, при движение на влак по неправилен път, с разграничение по време или по правилата за движение без телекомуникации. В случаите на намалена видимост сигналът "Внимание" (-) се подава многократно.

Чл. 411. (1) Сигналът "Увеличи бутането" (••) се подава и при заминаване на влак от машиниста на първия (водещия) локомотив, когато влакът се вози от два локомотива начело. Машинистът на втория локомотив повтаря сигнала.

(2) Сигналът "Разхлаби спирачките" (- -) се подава, когато влакът е с бутачк помощен локомотив, от машиниста на водещия локомотив към машиниста на бутация локомотив, който повтаря същия сигнал, след което пръв тръгва бутацият локомотив.

Чл. 412. С локомотивите свирки се подават и специалните звукови сигнали по чл. 475 и 476.

Чл. 413. С джобната свирка се подават всички звукови сигнали при извършване на маневра и сигналите за спиране или ограничаване скоростта на влака.

Чл. 414. Изгърмяването на петарда означава заповед за спиране на ПЖПС.

Чл. 415. (1) Петардите са металически кутийки, изпълнени с взривно вещество, приспособени за прикрепване върху релсите - (фиг. 180) приложение № 42.

(2) Сигналите с петарди се използват самостоятелно или в помощ на други сигнали за спиране на влаковете.

Чл. 416. (1) Във всяка гара, стрелкови пост, спирка, прелезопазачница, както и във всеки тягов и специализиран ПЖПС има:

1. по 6 петарди – за еднопътни участъци;
2. по 12 петарди - за двупътните и многопътни участъци.

(2) Лицата контролиращи техническото състояние на железния път или охраняващи слаби места, както и придружителите на сваляеми от пътя возила носят със себе си:

1. по 6 петарди - при работа в еднопътен участък;
2. по 12 петарди - при работа в двупътните и многопътни участъци.

Чл. 417. (1) Петардите се съхраняват в специални касети, защитени от удар и огън и се проверяват периодично (на две години)

(2) При неизправности на връзката между скобата за закрепване към релсата и кутийката с взривното вещество, както и при наличието на пробиви по корпуса на кутийката от корозия петардите се подменят.

Глава двадесет и пета. Сигнали при извършване на маневра

Чл. 418. (1) Сигналите при маневра се подават с ръчни и звукови сигнални принадлежности.

(2) С маневрени радиотелефони се дават указания, допълващи ръчните и звуковите сигнали.

Чл. 419. Подаваният ръчни сигнали стои с лице към локомотива на място, от което сигналите се възприемат правилно от локомотивната бригада.

Чл. 420. При маневра се подават следните ръчни и звукови сигнали:

1. "Спри": денем - кръгообразно движение на развят жълт флаг - (фиг. 181) приложение № 43, а нощем - същото движение с жълта светлина на сигналното фенерче - (фиг. 182) приложение № 43, винаги придружени от три къси изсвирвания с джобната свирка (•••), като:

а) при липса на жълта светлина се допуска употреба на обикновена светлина;

б) при наличие на червен флаг или червена светлина сигналът "Спри!" се подава с тях, като не е необходимо да се въртят, но се придружават от три къси изсвирвания с джобната свирка - (фиг. 183 и 184) приложение № 43;

2. "Напред" (съставът трябва да бъде теглен): денем - дъгообразно движение над главата с развят жълт флаг - (фиг. 185) приложение № 43, нощем - същото движение с обикновена светлина - (фиг. 186) приложение № 43, винаги придружени от едно продължително изсвирване с джобната свирка (-);

3. "Намали скоростта": денем - бавно дъгообразно движение встрани от тялото с развят жълт флаг отгоре надолу и обратно - (фиг. 187) приложение № 43, нощем - същото движение с жълта светлина - (фиг. 188) приложение № 43, винаги

придружени от едно продължително затихващо към края изсвирване с джобната свирка (-); при липса на жълта светлина сигналът допуска употреба на обикновена светлина;

4. "Назад" (съставът трябва да бъде бутан заедно): денем - умерено бързо дъгообразно движение пред краката с развят жълт флаг - (фиг. 189) приложение № 43, нощем - същото движение с обикновена светлина - (фиг. 190) приложение № 43, винаги придружени от две продължителни изсвирвания с джобната свирка (--);

5. "Натисни малко назад!" (за откачване или прикачване): денем - бавно дъгообразно движение пред краката с развят жълт флаг - (фиг. 191) приложение № 43, нощем - същото движение с жълта светлина - (фиг. 192) приложение № 43, винаги придружени от две къси изсвирвания с джобната свирка (••);

6. "Отблъсни вагоните!": денем - бързо дъгообразно движение пред краката с развят жълт флаг - (фиг. 189) приложение № 43, нощем - същото движение с обикновена светлина - (фиг. 190) приложение № 43, придружени винаги от едно късо и едно продължително изсвирване с джобната свирка (• -).

Чл. 421. С локомотивната свирка се повтаря само сигналът "Спри!", когато е необходимо задържане на състава с ръчни спирачки.

Чл. 422. При маневра на два локомотива или мотриси, сигнал за придвижване се подава след предварително уведомяване на машинистите за кого ще важат подаваните сигнали и посоката за придвижване на машините.

Чл. 423. (1) Сигналът "Готово" се подава денем със свит жълт флаг без движение - (фиг. 193) приложение № 43, нощем - обикновена светлина на сигналното фенерче без движение - (фиг. 194) приложение № 43, винаги придружени с едно късо изсвирване (•).

(2) След като подготви стрелките, постовия стрелочник подава сигнала по ал. 1 към ръководителя на маневрата.

(3) При изолиран локомотив без придружител постовият стрелочник подава само съответния сигнал за придвижване на локомотива.

(4) Когато има два и повече изолирани локомотива на различни коловози, постовият стрелочник подава сигнала по ал. 3, като застава отдясно на коловоза, на който се намира локомотивът.

Глава двадесет и шеста. Сигнализиране на влаковете и возилата

Раздел I. Общи положения

Чл. 424. (1) Всеки ПЖПС, който се движи по железопътната инфраструктура, се сигнализира съгласно тази наредба.

(2) Сигнализирането на ПЖПС е задължение на персонала, който ги обслужва.

Чл. 425. (1) Сигнализирането на края на влаковете и състоянието на сигналите се контролира по ред определен от управителя на железопътната инфраструктура.

(2) Дежурните ръководители движение докладват на влаковия диспечер за състоянието на сигналите на всеки заминал, преминал или пристигнал ПЖПС.

Чл. 426. Нощем локомотивът се сигнализира отпред с три обикновени светлини, а откъм вагоните не се осветява - приложение № 44 (фиг. 195).

Раздел II. Сигнализиране на влаковете по единични железопътни линии и по правилен път на двойните железопътни линии

Чл. 427. (1) Краят на пътнически влак се сигнализира с два електрически сигнални фара, хоризонтално разположени на задната челна стена на последния пътнически вагон, които светят денонощно постоянна червена светлина - (фиг. 196 и 197) приложение № 44.

(2) Допуска се сигнализиране на края на пътнически влак по чл. 428, ал. 2 и 4 от начална гара когато:

1. са прикачени товарни вагони на края на влака;

2. в края на влака е прикачен вагон на чужда администрация с повредени, липсващи или несъответстващи на изискванията на тази наредба сигнални фарове;

3. когато към края на влака е прикачен пътнически вагон за ремонт или от ремонт (заклучен, пломбиран или повреден).

(3) Извън случаите по ал. 2 не се допуска заминаване на пътнически влак от начална гара без изправни и включени фарове на последния вагон.

(4) Когато се констатира повреда в посредна гара на единия или двата сигнални фара на последния вагон на пътнически влак, той се сигнализира по чл. 428, ал. 2 и ал. 4, а ако е останал да свети фар, той се загасва.

Чл. 428. (1) Краят на товарен влак се сигнализира денонощно със сигнален диск.

(2) Сигналният диск е с диаметър 250 мм., кантован външно с дълбочина 3 мм. Облепен по периферията с жълта ивица с ширина 25 мм, а останалата част е червена. Дискът има стойка с ключалка.

(3) Дискът по ал. 2 се поставя на дясната челна стойка на последния вагон по посока на движението - (фиг. 198) приложение № 44, като се допуска да се поставя и на лявата челна стойка при повреда на дясната.

(4) Когато влак се движи с вагоните напред, челният вагон на товарните влакове се сигнализира с един сигнален диск, а на пътническите - с два електрически сигнални фара, насочени по посока на движението, а отзад локомотивът се сигнализира с три обикновени светлини.

Чл. 429. Локомотив, който се движи изолиран в района на гара или депо нощем се сигнализира с по две обикновени светлини отпред и отзад - (фиг. 199) приложение № 44 като след прикачването му задните светлини се загасват.

Чл. 430. През време на престоя на влака в гара и при маневра светлината на прожектора на локомотива (мотрисния влак, мотрисата) се загасва.

Чл. 431. Локомотив, който се движи изолиран на междугарие, се сигнализира отпред като начало на влак - (фиг. 195) приложение № 44. Отзад се сигнализира: денем - с червен диск или една червена светлина, нощем - с една червена светлина -

(фиг. 200 и 201) приложение № 44.

Чл. 432. (1) Маневреният локомотив се сигнализира отпред и отзад: денем - със синьо стъкло на единия надбуферен фар а нощем - с обикновена и синя светлина - (фиг. 202 и 202а) приложение № 44.

(2) Когато локомотивът се движи в междугариято, изолиран или с вагони, сините стъкла не се свалят, и се сигнализира - нощем отпред с две бели и една синя светлина, а когато е изолиран отзад - денонощно съгласно чл. 431 - (фиг. 203, 204 и 205) приложение № 44.

Чл. 433. (1) Мотрисните влакове се сигнализират като пътнически влак - (фиг. 206 и 207) приложение № 44.

(2) Мотриса, прикачена на края на влак, се сигнализира денонощно отзад с две червени светлини - (фиг. 207) приложение № 44.

(3) Мотрисен влак и мотриса в района на гара или депо нощем се сигнализират с по две надбуферни светлини отпред и отзад.

Чл. 434. (1) Бутащ локомотив се сигнализира: денем отзад - с червен диск или червена светлина, нощем - отпред към вагоните е неосветен, а отзад с червена светлина - (фиг. 200 и 201) приложение № 44.

(2) Когато влакът се обслужва с два локомотива начело, се сигнализира само първият.

(3) При локомотивен влак първият локомотив се сигнализира отпред, а последният - отзад.

(4) Когато снегорин се тегли или бута от локомотив се сигнализира само локомотива.

(5) На последния вагон на влак, на изолиран или бутащ локомотив и на другите возила последният (задният) винтов спръг е прикачен на тракционната кука.

Чл. 435. При намалена видимост през деня влаковете и локомотивите се сигнализират както през нощта.

Раздел III. Сигнализиране на специализирани релсови машини

Чл. 436. (1) Специализираните релсови машини за ремонт на железния път и контактната мрежа се сигнализират:

1. отпред - нощем с три обикновени светлини - (фиг. 208) приложение № 44;

2. отзад - денонощно с една червена светлина - (фиг. 209) приложение № 44;

3. денонощно с един сигнална диск отзад на последното возило, когато към машината са прикачени платформи (вагонетки) или вагони.

(2) Не се сигнализират машините по ал. 1 когато не са в работно състояние и са гарирани.

Чл. 437. (1) Сваляеми от пътя и леко преносими возила се сигнализират: денем - с червен флаг, поставен на прът, нощем - с червена светлина, добре видима от двете посоки.

(2) Моторни вагонетки се сигнализират: денем - отпред и отзад с червен диск или червен флаг, а нощем - отпред с една обикновена светлина, отзад с червена светлина, а когато към тях има прикачени ремаркета, последното се сигнализира като ръчна вагонетка.

(3) В случаите, когато дрезина или вагонетка работи на междугарие и се предвижда охрана тя се осигурява от работници с червен сигнал, джобна свирка и петарди на предсигнално спиращо разстояние от едната или от двете посоки.

(4) При работа в района на гара охраната се осигурява на разстояние не по-малко от 50 м от вагонетката.

(5) На двупътен участък, когато по съседния път преминава влак, червените флагове на вагонетката или дрезината се свалят до преминаване на влака.

Раздел IV. Сигнализиране на влакове и возила при особени случаи

Чл. 438. (1) При движение по неправилен път на двойна железопътна линия всички влакове и несваляеми от пътя возила се сигнализират отпред: денем - с червен диск или червена светлина, нощем - с червена светлина - приложение № 44 (фиг. 210 и 211).

(2) При продължително (повече от два часа) преустановяване на движението по единия текущ път с разпореждане на управителя на железопътната инфраструктура влаковете и возилата не се сигнализират за движение по неправилен път, за което заинтересуваните служби и работниците предварително се уведомяват.

(3) Не се сигнализират за движение по неправилен път влаковете, движещи се в участъци с двупътна жп линия.

Чл. 439. (1) При отвозване на първата част на раздвоен влак локомотивът се сигнализира отпред: денем - с червен диск или червена светлина, нощем - с една червена и две обикновени светлини - приложение № 44 (фиг. 210 и 211).

(2) Когато локомотивът е оставил целия състав на междугариято и се прибира сам, отпред се сигнализира по начина, определен в ал. 1.

(3) Последният вагон от първата част на раздвоения влак или локомотива отзад не се сигнализират, но куплата му се прикачва на тракционната кука.

(4) Последната част от влака се сигнализира като редовен влак.

(5) При влизане в гара на първата част от раздвоен влак се подава сигнала "Скъсан влак" с локомотивната свирка и влака спира пред първата входна стрелка. След като машинистът се убеди, че гаровите работници са разбрали за раздвояването на влака и получи сигнал за придвижване влакът влиза на съответния коловоз.

Чл. 440. Когато при движение по неправилен път влакът се раздвои машинистът често и многократно подава сигнала "Скъсан влак" вместо сигнала "Внимание". Първата част на влака се сигнализира съгласно чл.439, ал. 1 и ал. 3, а последната част - като влак по неправилен път.

Глава двадесет и седма. Указатели

Раздел I. Указатели на стрелките и вагоноизхвъргачките

Чл. 441. (1) Посоката на движение през стрелките, както и основното положение на обръщателните им апарати се указват с указатели, противовеси или дискове.

(2) Положението на вагоноизхвъргачките се указва със указатели, противовеси или дискове, поставени на обръщателните им апарати.

(3) На стрелки и вагоноизхвъргачки, включени към централизации с маршрутизирани маневри, и на стрелки на открит път не се поставят указатели, противовеси и дискове.

Чл. 442. Стрелковият фенер е указател, който дава следните указания за положението на стрелките:

1. стрелката е поставена за движение по правия елемент: денем - от двете страни по протежение на пътя се виждат изправени бели правоъгълници, нощем - лунно бяла светлина със същата форма - (фиг. 212) приложение № 45;

2. стрелката е обръната за отклонение: денем - откъм върха на езиците се вижда широката страна на фенера с една жълта стрела, издигаща се диагонално по посока на отклонението, нощем - същата стрела с жълта светлина "влизана в отклонение" - (фиг. 213) приложение № 45; от обратната страна денем се вижда жълт кръг, нощем - жълта светлина "излизана от отклонение" - (фиг. 214) приложение № 45.

Чл. 443. Стрелките, които не са сигнализиращи с фенер, се снабдяват с ламаринен указател, указващ, че:

1. стрелката е поставена за движение по правия елемент - през деня от двете страни се вижда изправен правоъгълник, черен с бели ивици по краищата - (фиг. 215) приложение № 45;

2. стрелката е обръната "за отклонение" - през деня от двете страни се вижда стрела, жълта, с бели ивици по края, сочеща посоката на отклонението - (фиг. 216) приложение № 45.

Чл. 444. За разпознаване положението на симетричните стрелки фенерът, поставен на обръщателния им апарат, указва, че:

1. стрелката е поставена за движение наляво - откъм върха на езиците се вижда жълта стрела (нощем жълто осветена), която сочи посоката на отклонението, а от обратната страна - жълт тъп ъгъл (нощем жълто осветен), който сочи посоката на излизането - приложение № 45 (фиг. 217);

2. стрелката е поставена за движение надясно - откъм върха на езиците се вижда жълта стрела (нощем жълто осветена), която сочи посоката на отклонението, а от обратната страна - жълт тъп ъгъл (нощем жълто осветен), който сочи посоката на излизането - приложение № 45 (фиг. 218).

Чл. 445. Положение на стрелката се указва с черно боядисания противовес с бяла ивица от двете страни. Когато стрелката е в основно положение, независимо дали движението по нея ще се извършва по правия или отклонителния елемент, бялата ивица е в отвесно положение - приложение № 45 (фиг. 219 и 220). Когато стрелката е в обрънато положение, независимо по кой елемент е движението, бялата ивица е наклонена - приложение № 45 (фиг. 221 и 222).

Чл. 446. Противовесите или дисковете на далечно управляемите стрелки, включени в централизация, са сини - приложение № 45 (фиг. 223).

Чл. 447. (1) Номерата на стрелките се означават върху противовесите или дисковете до ивицата, определяща положение на стрелката.

(2) Номерата на стрелките без противовеси, дискове и указатели се означават на кутията на стрелковия обръщателен апарат (СОА). Основното им положение се означава със стрелка, която показва в какво положение са езиците на съответната стрелка.

Чл. 448. (1) Указателят на вагоноизхвъргачката е сигнален фенер, поставен върху обръщателния ѝ апарат.

(2) При затворена вагоноизхвъргачка денем от двете страни на фенера по протежение на пътя се вижда червен кръг с черна хоризонтална черта по средата, а нощем - червена светлина със същата черта по средата - (фиг. 224) приложение № 45.

(3) При отворена вагоноизхвъргачка денем от двете страни на фенера по протежение на пътя се вижда бял кръг с черна отвесна черта по средата - (фиг. 225) приложение № 45, или бял правоъгълник - (фиг. 226) приложение № 45, а нощем - лунно бяла светлина със същата черта или правоъгълник по средата.

(4) Основното положение на вагоноизхвъргачката се означава както при стрелките.

Раздел II. Други указатели

Чл. 449. Указателят на локомотивен обръщател е сигнален фенер, поставен на платформата на обръщателя и подаващ следните указания:

1. денем - бял кръг с отвесна черна черта по средата, нощем - същият кръг осветен - означаващи, че е разрешено придвижването на локомотив върху обръщателя със скорост до 3 км/час - (фиг. 227) приложение № 46;

2. денем - червен кръг, нощем - червена светлина - означаващи, че е забранено придвижването на локомотив върху обръщателя - (фиг. 228) приложение № 46.

Чл. 450. (1) Във всички случаи, когато съществуващи съоръжения и устройства на железния път нарушават строителния габарит, се поставят указатели.

(2) Всички съоръжения и устройства, които на височина от 1120 до 3050 мм над главата на релсата се намират по-малко от 2200 мм до оста на железния път, се сигнализируют по следния начин: - най-близката част до пътя (крайните мостови вертикали или диагонали, челните портални стени на тунелите, ръб на постройка, стълб и др.) се боядисва в бяло ивица с височина до 3000 мм и широчина 250 мм. При невъзможност да бъдат спазени тези размери на ивицата се допуска те да бъдат по-малки. Върху тази бяла ивица по средата на височината ѝ се поставя черен прав ъгъл, насочен към оста на пътя - (фиг. 229) приложение № 46.

(3) Всички съоръжения и устройства, които на височина от 1120 до 3050 мм над главата на релсата се намират по-близо от 2000 мм от оста на междурелсието, а също и тези, които от височина 3050 мм над главата на релсата нагоре нарушават очертаването на строителния габарит, се сигнализируют със същата бяла ивица, но нанесеният ъгъл е жълт. Върху самия ъгъл се поставят три жълти отражателя - (фиг. 230) приложение № 46. Жълтият ъгъл е указание за локомотивната и превозната бригада, че навлизат в силно застрашаващо извънгабаритно поле и следва да вземат необходимите предпазни мерки.

(4) По същия начин се означават и съоръженията и устройствата при жп линии с междурелсие 760 мм. Черен остър

ъгъл се поставя там, където на височина от 800 до 2570 мм над главата на релсата най-близката част на съоръжението се намира на по-малко от 1825 мм до оста на коловоза. Жълт остър ъгъл се поставя там, където на височина от 800 до 2570 мм над главата на релсата най-близката част на съоръжението се намира на по-малко от 1650 мм до оста на коловоза, а също и там, където от височина 2570 мм над главата на релсата нагоре е нарушено очертанието на строителния габарит.

Чл. 451. (1) Указателят "Край на коловоза" е черна квадратна табела с бял кръг и черна хоризонтална черта по средата и се поставя на края на всеки челен коловоз, вдясно пред баластовата призма - (фиг. 231) приложение № 46.

(2) Когато теренни и други условия не позволяват, указателя по ал. 1 може да се постави и в левия край на коловоза.

Чл. 452. (1) Дистанционният указател е бяло оцветен траверс, релса или бетонов блок, с дължина минимум 800 мм, поставен перпендикулярно между двата съседни коловоза - (фиг. 232) приложение № 46, и показва мястото, след което по посока към стрелката е забранено да се оставя подвижен състав.

(2) Дистанционният указател се поставя между коловозите в места, където приближаването им, мерено от ос до ос, е най-малко 3750 мм. Ако коловозите са в крива, това разстояние се увеличава в зависимост от радиусите и надвишението в кривите.

(3) В гари с ОТ изолиращият настав, ограничаващ коловоза, се поставя на не по-малко от 3000 мм и не повече от 6000 мм от дистанционния указател - (фиг. 233) приложение № 46.

(4) При железен път с междурелсие 760 мм, дистанционният указател се поставя най-малко на 2900 мм от ос до ос на двата съседни коловоза. В крива това разстояние се увеличава съобразно радиусите и надвишението в кривите.

Чл. 453. Указателят "Граница на гарата" е правоъгълна табела, на която от двете страни върху бял фон е написано с черни букви "Граница на гарата" - (фиг. 234) приложение № 46, с видимост 200 м откъм междугарието.

Чл. 454. (1) Указателят за установяване на спиращ по разписание пътнически влак е ламаринен полукръг, боядисан бяло, по края с червена ивица с изписана в средата с черен цвят буквата "П" - (фиг. 235) приложение № 46.

(2) Мястото на указателя се избира така, че пътническите вагони да спират срещу перона.

(3) Указателят по ал. 1 не се поставя на челни коловози.

Чл. 455. (1) Предсветофорният указател е правоъгълна бяла табела с размери: широчина 360 мм, височина 1600 мм, с изобразени от една до три плътни черни черти, издигащи се диагонално отляво надясно - (фиг. 236) приложение № 47.

(2) Пред всеки предупредителен светофор се поставят три предсветофорни указателя, разположени: първата с една черта - на 100 м пред предупредителния светофор, а останалите - по на 100 м една от друга, от страната на железния път, от която се намира предупредителният светофор.

(3) Когато в гарата няма централизация на стрелките, над единствената черта на последната табела откъм междугарието се поставя плътен черен кръг - (фиг. 237) приложение № 47.

Чл. 456. (1) Пред всеки предпрелезен светофор се поставят три предсветофорни указателя.

(2) Указателите по ал. 1 представляват правоъгълни бели табели и според местоположението им пред предпрелезния светофор на тях са изобразени съответно от един до три черни равностранни триъгълника, изправени с единия си връх - (фиг. 238) приложение № 47.

(3) Табелите са разположени: първата с един триъгълник - на 100 м пред светофора, а останалите по на 100 м една от друга.

(4) Когато предпрелезният светофор е на една линия с един от трите предсветофорни указателя на предупредителния светофор, предсветофорните указатели на предпрелезния светофор и тези на предупредителния светофор се съвместяват в един указател по начина, показан в (фиг. 239, 240 и 241) приложение № 47.

Чл. 457. В случаите, когато не може да бъде спазен строителния габарит се допуска табелите на предсветофорните указатели на предупредителните и предпрелезните светофори да са с размери - широчина 250 мм и височина 760 мм.

Чл. 458. Предпрелезният указател е бял стълб с четири диагонални черни черти и се поставя се отляво на железния път по посока на движението от двете страни на прелеза на разстояние от 400 до 600 м, в зависимост от скоростта на влаковете - (фиг. 244) приложение № 47. Ако прелезът е в района на гара или на по-малко от 400 м след изходните стрелки, указателят се поставя при първата входна стрелка.

Чл. 459. (1) Указателят "С" е подковообразна табела на която горната част е бяла с изписана буквата "С", а долната ѝ част е зелена - (фиг. 245) приложение № 48, и задължаваща машиниста да подаде сигнала "Внимание" при преминаване покрай указателя.

(2) Указателят се поставя пред дълги мостове и тунели, големи криви, в изкопи и други места, където е необходимо денонощно да се подава сигнала "Внимание", в зависимост от скоростта на разстояние:

1. най-малко на 400 м - за скорост до 100 км/час;
2. най-малко на 500 м - за скорост от 100 до 120 км/час;
3. най-малко на 600 м - за скорост 120 км/час и по-голяма.

Чл. 460. Указателят "Място, опасно за скъсване на влак" е бяла табела, върху която е изобразен черен ъгъл с върха нагоре - (фиг. 246) приложение № 48 и се поставя се в началото на места, опасни за скъсване на влак.

Чл. 461. Указателят "Край на бутането" е бяла правоъгълна табела, върху която е изобразена черна стрела надолу - (фиг. 247) приложение № 48 и указва мястото, докдето помощният локомотив трябва да бута.

Чл. 462. Указателят "Голямо надолнище" е квадратна табела, разделена по диагонал, на която лявата долна половина е черна, а дясната - бяла с изписани цифри, указващи наклона - (фиг. 248) приложение № 48. Поставя се в началото на продължителни надолница, по-големи от 15 ‰.

Чл. 463. Указателят "Проверка ефективността на влаковата спирачка" е бяла квадратна табела, на която с черен цвят е изобразено символично колело с прилепнали калодки - (фиг. 249) приложение № 48. Поставя се в началото на участък от пътя, в който трябва да се извърши проверка на ефективността на влаковата спирачка посредством степенно задържане чрез понижаване на налягането в ГВП.

Чл. 464. Указателят "Внимание, газопровод! Високо налягане!" е бяла табела със същия надпис - приложение № 48 (фиг. 250). Поставя се в електрифицирани участъци на 400 м от мястото на пресичане на железния път с трасе на газопровод и задължава локомотивният машинист 800 м след табелата да не сваля и вдига пантографите.

Чл. 465. (1) Километричните и хектометричните указатели определят разстоянията по железния път до всяко място или съоръжение от началната гара, и представляват бетоново блокче, камък, релса и др. с написано върху тях число - приложение № 48 (фиг. 251, 252 и 253) като километричните указатели са с по-големи размери.

(2) Километричното положение се изписва и върху релейния шкаф на АПУ, кабините за апаратурата на АБ с проходни светофори, както и върху стълбовете на указателите за профила на пътя.

Чл. 466. (1) Указателят за профил на пътя - (фиг. 254) приложение № 48, се състои от две бели правоъгълни табели на които са означени дължината на следващия наклон в метри и величината му в хилядни, и са поставени на стълб вдясно от пътя, по посока на километража.

(2) Табелите по ал. 1 се поставят под ъгъл в зависимост от величината на наклона, като за всяко едно на хиляда наклон табелата се поставя с 2 градуса нагоре или надолу. При двойните жп линии, когато двата пътя са на едно платно, указателите се поставят и на двата пътя, отдясно по посока на движението.

Чл. 467. (1) Указателите за снегорин се поставят само през зимата и са:

1. дървено квадратно изображение, изправено на един връх, на което стените, диагоналите и стойката му са боядисани на ивици последователно с бяла и черна боя - (фиг. 255) приложение № 49 указващо "Вдигни плуга и свий крилата!"; поставя се на 30 м пред препятствието;

2. две квадратни изображения по т. 1 едно над друго - (фиг. 256) приложение № 49 указващи "Вдигни плуга, свий крилата и не ги разпускай, докато не минеш две препятствия!"; поставя се пред две препятствия, когато те се намират едно от друго на разстояние до 100 м;

3. равнобедрен триъгълник, обърнат с правия ъгъл надолу и боядисан на бели и черни ивици - (фиг. 257) приложение № 49 указващ "Пусни плуга и разпусни крилата!"; поставя се на 10 м след препятствието.

(2) Указателите по ал. 1 се поставят пред всички мостове, тунели, прелези, стрелки и др., за безопасно преминаване на снегорините.

Чл. 468. (1) Указателят "Работно място на група работници" е квадратна табела с червена ивица по краищата, разделена на четири квадратни полета, като горното ляво и долното дясно са оцветени в черно, а останалите две полета са оцветени в жълто - (фиг. 258) приложение № 49.

(2) Указателят по ал. 1 се поставя от двете страни на работното място, отдясно на железния път, по който се извършват работите, в зависимост от максималната скорост на разстояние:

1. най-малко на 400 м - за скорост до 100 км/час;
2. най-малко на 500 м - за скорост от 100 до 120 км/час;
3. най-малко на 600 м - за скорост 120 км/час и по-голяма.

(3) Видимостта на указателя по ал. 1 трябва да бъде не по-малка от 200 м. Указателят задължава локомотивният машинист да подава сигнал "Внимание!" многократно на интервали 3 - 5 сек. до навлизане в зоната на работното място. В зависимост от габаритните условия указателната табела може да бъде с намалени размери.

(4) При работа по единия път на междугарие от двупътна или трипътна жп линия на съседните пътища се поставя указателят "С" на разстоянията по ал. 2 за подаване на сигнал "Внимание" от локомотивните машинисти.

(5) При работа в район на гара по главните коловози указателят по ал. 1 се поставя както на междугарие. При работа по други гарови коловози той се поставя при дистанционните указатели на коловоза. Когато се работи по коловози, които не са приемно-отправни, вместо с указател мястото може да се охранява от сигналисти.

Чл. 469. (1) Указателят "Работна група по контактната мрежа" е изправена на белия си връх квадратна табела, оцветена шахматно в синьо и бяло - (фиг. 259) приложение № 49. Указателят задължава машинистите на всички видове тягов подвижен състав да подават многократно на интервали 3 - 5 сек. сигнал "Внимание". Поставя се на 1000 м от двете страни на работното място, с осигурена видимост най-малко от 200 м.

(2) При работа по гарови коловози указателят по ал. 1 се поставя пред първата входна стрелка.

Чл. 470. (1) Указателят "Телефонен пост" е бяла табела с нанесена върху нея черна стрелка по посока на поста, като над нея с черен цвят е нанесена буквата "Т", а под нея число, което указва на колко метра от табелата се намира постът - (фиг. 260) приложение № 49.

(2) Указателят се поставя през 200 м върху телефонните стълбове край железния път на самостоятелен стълб или на стълбовете на контактната мрежа, като вместо табела указателят да се шаблонира върху стълбовете.

Чл. 471. Указателят "Спирка" е бяла табела с черен надпис с наименованието на спирката - (фиг. 261) приложение № 49, поставя се на предсигнално спирано разстояние пред всяка спирка и има видимост от 200 м.

Чл. 472. Указателят "Не преминавай! Опасно за живота!" е бяла табела с черен надпис - (фиг. 262) приложение № 49, и се поставя пред тунели и мостове.

Чл. 473. (1) Указателят "Промяна скоростта на движението" е табела, която от двете страни е бяла с два пресичащи се черни диагонала. На горния ѝ край на бяло поле е написано "км...." и цифрите на километъра и хектометъра на мястото, където е поставен указателят, и са с височина съответно 25 и 15 см - (фиг. 263) приложение № 49.

(2) Указателят по ал. 1 се поставя в междугария за сигнализиране на места, откъдето максимално допустимата скорост за движение на влаковете се променя. Тези места и максимално допустимата скорост са дадени в книжка-разписание.

(3) Табелата се поставя отдясно на коловоза по километража при единични жп линии и отдясно на коловозите (от външната страна) при двойна жп линия.

Чл. 474. Сигналите за тревога се подават със свирките на локомотивите и на другите железопътни возила, с клаксони и джобни свирки.

Чл. 475. (1) Сигналът "Обща тревога" се подава в групи от един дълъг и три къси звука - (фиг. 264) приложение № 50, многократно повтаряни:

1. при забелязване на неизправност по пътя, контактната мрежа или подвижният състав, която застрашава движението на влаковете;

2. при природни бедствия, катастрофи и във всички случаи на искане на помощ;

3. преди и при закриване на предна дистанция от установяващ се в гарата влак;

4. при отворен обратен поканителен или входен сигнал;

5. при изпуснати влак или вагони, при подминаване на затворен входен сигнал, както и при всички случаи, когато движението на влаковете е застрашено.

(2) Сигналът по ал. 1 означава заповед за спиране на всички возила.

Чл. 476. Сигналът "Пожарна тревога!" се подава в групи от по един дълъг и два къси звука - (фиг. 265) приложение № 50.

Чл. 477. Сигналите "Обща тревога" и "Пожарна тревога!" при се подават от всеки железопътен работник.

Глава двадесет и девета. Сигнални принадлежности

Чл. 478. (1) Всеки служител и работник, при изпълнение на служебните си задължения носи сигнални и отличителни принадлежности, определени от управителя на железопътната инфраструктура и превозвачите.

(2) Във кабината на всеки тягов ПЖПС, излизаш на път, има червен и жълт флаг, ръчно сигнално фенерче, две червени стъкла за надбуферните фарове и три сигнални диска.

(3) Всеки несваляем от пътя ПЖПС има петарди, а маневрените локомотиви - и две сини стъкла за над буферните фарове.

(4) Всички несваляеми от пътя специализирани релсови машини за ремонт на железния път и контактната мрежа имат по два сигнални диска. Моторните дрезини и вагонетки имат по един фар с червена светлина и по два сигнални диска.

Чл. 479. (1) Сигналните електрически фенерчета на дежурните ръководители движение и на началниците на влакове (старши кондуктор, маневрист) са с обикновена, жълта, червена и зелена светлина.

(2) Сигналните електрически фенерчета на длъжностните лица, извън тези по ал. 1, са с обикновена, жълта и червена светлина.

Глава тридесета. Сигнали, подавани със семафори

Чл. 480. (1) Предупредителният семафор е жълто боядисана квадратна табела с бяла ивица по краищата, и с него се дават следните сигнали:

1. "Входният семафор е затворен! Разрешено е движението с готовност за спиране пред входния семафор" - (фиг. 266 и 267) приложение № 51: денонощно табелата е поставена в отвесно положение, а нощем - и една жълта светлина.

2. "Входният семафор е отворен! Разрешено е движението с определената за влака скорост" - (фиг. 268 и 269) приложение № 51: денонощно табелата е поставена в хоризонтално положение, а нощем - и една зелена светлина.

(2) Семафорът по ал. 1 се поставя на предсигнално спиращо разстояние пред входния семафор.

(3) При приемане на не спиращ влак в отклонителен коловоз предупредителният семафор не се отваря.

(4) Пред предупредителния семафор се поставят три указателя по чл. 455, ал. 2, ал. 3, и чл. 457.

Чл. 481. (1) Входните семафори са еднокрилни и двукрилни.

(2) С еднокрилния входен семафор се подават два сигнала:

1. "Спри! Забранено е преминаването на семафора!" - (фиг. 270 и 271) приложение № 52: денонощно крилото е поставено в хоризонтално положение, а нощем - и една червена светлина; нощем откъм гарата се вижда една голяма лунно бяла светлина - (фиг. 272) приложение № 52;

2. "Вход разрешен" - (фиг. 273 и 274) приложение № 52: денонощно крилото е вдигнато под ъгъл 135° по отношение на стълба, а нощем - и една зелена светлина; нощем откъм гарата се вижда една малка обикновена светлина - (фиг. 275) приложение № 52.

(3) С двукрилния входен семафор се подават три сигнала:

1. "Спри! Забранено е преминаването на семафора" - (фиг. 276 и 277) приложение № 52: денонощно горното крило е поставено хоризонтално, долното отвесно (по оста на стълба), а нощем - и една червена светлина; нощем откъм гарата се виждат две големи лунно бели светлини - (фиг. 278) приложение № 52;

2. "Вход разрешен за главен коловоз" - (фиг. 279 и 280) приложение № 52: денонощно горното крило е вдигнато под ъгъл 135° по отношение на стълба, долното остава отвесно (по оста на стълба), а нощем - и една зелена светлина; нощем откъм гарата се виждат горе една малка обикновена и долу една голяма лунно бяла светлина - приложение № 52 (фиг. 281);

3. "Вход разрешен за отклонителен коловоз със скорост до 20 км/час" - (фиг. 282 и 283) приложение № 52: денонощно двете крила са вдигнати под ъгъл 135°, а нощем - и една зелена светлина горе и една жълта светлина под нея; нощем откъм гарата се виждат една под друга две малки обикновени светлини - (фиг. 284) приложение № 52.

(4) Когато пред входния семафор няма предупредителен семафор, черните черти на указателите се поставят хоризонтално - (фиг. 285) приложение № 52, а указателите се разполагат - първият на предсигнално спиращо разстояние плюс 100 м, а останалите два - по на 100 м пред него.

Чл. 482. (1) Всяко съмнително положение или указание на входен семафор, всяко неясно или неправилно подаване на сигнал и всяко съмнително възприемане на сигнал е заповед за спиране.

(2) Всяко съмнително положение или указание на предупредителен семафор е заповед за намаляване на скоростта с

готовност за спиране.

(3) Когато с предупредителен семафор е дадено сигнално указание, че следващият семафор е отворен, а след това се окаже, че последният е затворен или неосветен, се изпълняват сигналните показания на входния семафор и влакът незабавно спира.

(4) Когато с предупредителен семафор е дадено сигнално указание, че входният семафор е затворен, а след това се окаже, че последният е отворен и разрешава преминаване, влакът не спира, а се изпълняват сигналните показания на входния семафор.

ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 1. По смисъла на тази наредба:

1. „Железопътна система” е съвкупност от структурните и функционалните (експлоатационни) подсистеми в железопътния транспорт и връзките между тях, както и управлението на персонала и експлоатацията на системата като цяло за осигуряване на превозите;

2. "Гаров район" е територията на гарата в рамките на зоната на отчуждението на железопътната инфраструктура, включваща всички нейни обекти, ограничаваща се по железния път между входните светофори на района.

3. "Експлоатационни пунктове" са местата от железопътната мрежа на железопътната инфраструктура, където се извършват дейности по предоставяне на железопътни транспортни услуги за превоз на пътници и/или товари във вътрешно или международно съобщение и по осигуряване на непрекъснато и безопасно движение на влаковете;

4. "Участъкови гари" са експлоатационни пунктове, разположени в началото и края на определени участъци от железопътната инфраструктура, в които се извършват приемане, пропускане и изпращане на влакове, технически прегледи и/или ремонт на вагони, смяна на влакови и/или локомотивни бригади, композиране и/или разкомпозиране на участъкови и/или локални влакове;

5. "Посредни гари" са експлоатационни пунктове между две участъкови гари, с коловозно развитие, позволяващо разминаване и/или надминаване на влакове, с изградени съоръжения за качване и слизване на пътници;

6. "Железопътна линия" е железният път в гарите и междугарията, включително и другите елементи от железопътната инфраструктура, експлоатационно и технически свързани за осигуряване на превоз на пътници и товари.

7. "Индустриален клон" са вътрешни железопътни линии на физически или юридически лица, които са връзката между железопътната инфраструктура за общо ползване и железопътните линии от вътрешния железопътен транспорт.

8. "Междугарие" е разстоянието между входните светофори на две съседни гари или разделни постове;

9. "Междугарово разстояние" е разстоянието между осите на приемните здания на две съседни гари;

10. "Служба по движението" е дейността, осигуряваща приемането и изпращането на влаковете в гарите и движението им на междугарие;

11. "Служба по превозите" е дейността, осигуряваща железопътни транспортни услуги за превоз на пътници или товари във вътрешно или международно съобщение;

12. "Едновременно приемане" е възможността за едновременно отваряне на входните светофори;

13. "Едновременно приемане и изпращане" е възможността за едновременно отваряне на входен и изходен светофор в едно направление;

14. "Продължително надолнище" е отсечка от железния път с надлъжен профил над 14 ‰. спускане с дължина, равна или по-голяма от предсигналното спиращо разстояние;

15. "Опасни товари" са товарите, изброени в списък-приложение към RID, които изискват специални условия за превоз;

16. "Гранично междугарие" е междугарието, ограничаващо се между крайните гари на два диспечерски участъка на влакови диспечери;

17. "Локомотивен влак" е подреден и скачен състав от повече от три локомотива в неработно състояние, които са с технически изправни ходови части, осигурени със спираща маса, сигнали, влакови документи и обслужвани от един или повече локомотиви;

18. "Модернизиране" е всяка значителна работа по модификация на подсистема или част от подсистема, която подобрява цялостното функциониране на подсистемата;

19. "Подновяване" е всяка значителна работа по подмяна на подсистема или част от подсистема, която не променя цялостното функциониране на подсистемата.

20. "Телекомуникационна мрежа" е съвкупност от съоръжения и устройства с прилежащите им съоръжения за пренос на глас, звук, данни, радио и/или видео и други сигнали, чрез които се предават съобщения.

21. "Съобщение" е всяка информация, обменена или пренесена между краен брой лица.

22. "Зона на отчуждение на железопътната инфраструктура" е площта, върху която са разположени земното платно и елементите на железопътната инфраструктура заедно с въздушното пространство над него, определени в проект. Площта на зоната на отчуждение по дължината на железопътната инфраструктура се определя с разстоянието, мерено хоризонтално и перпендикулярно на оста на железопътния път от крайните релси на коловоза или коловозите, при двойни и многопътни железопътни линии, което може да е най-малко 6 (шест) метра.

23. „Влак” е подреден и скачен състав от вагони с един или повече локомотиви в работно състояние, снабден със сигнали и влакови документи.

24. „Извънгабаритен” е ПЖПС или товар, части от които нарушават ограничителното, напречно-перпендикулярно на оста на железния път очертание, в което трябва да се поместват.

25. "Приемно предавателна площадка" са коловози от железопътната инфраструктура за общо ползване и на вътрешния железопътен транспорт, определени за приемане и предаване на возила.

26. "Вътрешен железопътен транспорт" са железопътни линии и подвижния състав на физически или юридически лица, използвани за собствени нужди.

27. "Подвижен железопътен състав (возило)" е всяко техническо средство, което се движи по железен път.

ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§ 2. Наредбата се издава на основание чл. 29, ал. 2 и чл. 115 от Закона за железопътния транспорт.

§ 3 Тази наредба отменя „Наредба № 47 за устройствата и системите на осигурителната техника, съобщенията, електроснабдяването и електрозахранването в железопътния транспорт” на министъра на транспорта и съобщенията от 28.12.2001 г. (обн., ДВ, бр. 4 от 2002 г., изм., бр. 60 от 2002 г.); „Наредба № 49 за определяне правилата за движение на влаковете, маневрената работа и подаваните сигнали в железопътния транспорт” на министъра на транспорта и съобщенията от 28.12.2001 г. (обн., ДВ, бр. 18 от 2002 г., изм. бр. 60 от 2002 г.); „Наредба № 51 за изискванията за техническа експлоатация на железопътната инфраструктура” на министъра на транспорта и съобщенията от 03.01.2002 г. (обн., ДВ, бр. 19 от 2002 г., изм., бр. 54 от 2002 г., изм. и доп., бр. 18 от 2004 г.).

§ 4. В срок до 30.08.2006 г., управителя на железопътната инфраструктура да определи правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и маневрената дейност в железопътната инфраструктура.

§ 5. Управителите на железопътната инфраструктура и превозвачите в срок до 30.09.2006 г. да приведат в съответствие всички свои актове по прилагането на тази наредба.

§ 6 Изпълнителният директор на ИА „Железопътна администрация” в двумесечен срок след обнародване на наредбата, да организира и проведе изпити на експлоатационния персонал.

§ 7. Указания по прилагането на наредбата дава изпълнителният директор на Изпълнителна агенция "Железопътна администрация".

§ 8. Наредбата влиза в сила от 01 ноември 2006 г.

Петър Мутафчиев

Министър на транспорта