

Практическое занятие 7

Организация маневровой работы на станции

Маневры на станционных железнодорожных путях должны производиться по указанию только одного работника - ДСП станции, маневрового диспетчера, дежурного по сортировочной горке или парку, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - ДНЦ. Распределение обязанностей по распоряжению маневрами указывается в ТРА станции.

Маневровая работа должна производиться в соответствии с технологическим процессом работы железнодорожной станции и по плану, предусматривающему: 1) своевременное формирование и отправление поездов; 2) своевременную подачу вагонов под грузовые операции и уборку их после окончания грузовых операций; 3) наименьшую затрату времени на переработку вагонов; 4) рациональное использование всех маневровых средств и технических устройств; 5) бесперебойный прием поездов на железнодорожную станцию; 6) безопасность движения поездов, безопасность работников, связанных с маневрами, и сохранность железнодорожного подвижного состава и перевозимого груза.

На железнодорожных путях необщего пользования при отсутствии технологического процесса работы железнодорожной станции маневровая работа производится в соответствии с местной инструкцией о порядке обслуживания и организации движения.

На железнодорожных станциях, в зависимости от путевого развития, характера и объема маневровой работы, железнодорожные пути разделяются на маневровые районы. Границы маневровых районов и порядок работы в каждом из них устанавливаются в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Основным средством передачи указаний при маневровой работе должна быть радиосвязь, а в необходимых случаях - устройства двусторонней парковой связи.

Перед началом маневровой работы, а также в период ее проведения работники, участвующие в маневровых передвижениях, обязаны контролировать постоянное включенное состояние радиостанций и соответствие выбранного радиоканала маневровому району.

ДСП станции должен готовить маневровые маршруты в соответствии с планом маневровой работы.

Маневровые передвижения на ремонтных железнодорожных путях вагонных и локомотивных депо должны производиться под наблюдением и по личным указаниям ответственного работника соответствующего подразделения.

На железнодорожных путях, где имеются вагоны, с которыми производятся технические или грузовые операции, маневры толчками не допускаются.

При неблагоприятных условиях погоды (сильный ветер, туман, метель), а также на неосвещаемых железнодорожных путях маневровая работа должна производиться с особой бдительностью, а в необходимых случаях - с пониженной скоростью.

Разъединение и соединение тормозных рукавов и других межвагонных электрических соединений на железнодорожных станциях производится работниками пунктов технического обслуживания вагонов или другими работниками, установленными, в зависимости от местных условий, технологическим процессом или ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Передвигать отдельные вагоны вручную не допускается на главных, приемоотправочных и сортировочных железнодорожных путях железнодорожной станции.

В исключительных случаях передвигать отдельные вагоны вручную допускается на прочих железнодорожных путях при отсутствии уклона, под непосредственным руководством ответственного лица, выделенного владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, и в количестве не более одного груженого или двух порожних вагонов.

При передвижениях вагонов вручную не допускается: 1) передвигать их со скоростью более 3 км/ч, причем вагоны должны быть обязательно сцеплены; 2) выкатывать их за предельный столбик в направлении главных и приемоотправочных железнодорожных путей; 3) начинать передвижение, не имея тормозных башмаков; 4) подкладывать для торможения под колеса шпалы, камни, ломы и другие предметы; 5) перекатывать вручную вагоны, занятые людьми и опасными грузами.

Закрепление вагонов. Стоящие на станционных железнодорожных путях без локомотива составы поездов, вагоны и специальный железнодорожный подвижной состав должны быть надежно закреплены от ухода тормозными башмаками, стационарными устройствами для закрепления вагонов, ручными тормозами или иными средствами закрепления.

Порядок закрепления вагонов и составов, в зависимости от местных условий, указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, где должно быть установлено, как должны закрепляться на каждом железнодорожном пути вагоны и составы поездов, кто должен выполнять эти операции, а также изымать средства закрепления из-под вагонов или отпускать ручные тормоза и кому докладывать о выполнении указанных операций.

Составы поездов, группы или отдельные вагоны, оставляемые на станционных железнодорожных путях, во всех случаях должны закрепляться тормозными башмаками или другими установленными средствами закрепления до отцепки локомотива по нормам, предусмотренным в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования. На железнодорожных путях с уклонами, не превышающими 0,0025, разрешается при смене локомотивов пассажирских поездов использовать для закрепления состава автоматические тормоза поезда в течение не более 15 минут. В случае невозможности смены локомотивов в течение указанного времени состав должен быть закреплен тормозными башмаками по установленной норме.

Машинистам поездов, прибывающих на железнодорожную станцию, запрещается отцеплять локомотив от состава, не получив сообщения о его закреплении. Вагоны, прибывшие на железнодорожную станцию для длительной (более 24 часов) стоянки, должны быть поставлены на железнодорожные пути с уклоном, не превышающим 0,0025, изолированные от маршрутов следования поездов. Закрепление таких вагонов должно производиться с накатом вагонных колес на тормозные башмаки. Правильность и надежность закрепления должны быть проверены начальником железнодорожной станции, его заместителем или ДСП станции.

При временном оставлении грузовых поездов на промежуточных железнодорожных станциях без локомотива или с локомотивом без локомотивной бригады их закрепление осуществляется по нормам, предусмотренным в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования для соответствующего железнодорожного пути с накатом вагонных колес на тормозные башмаки. Правильность и надежность закрепления составов таких поездов должны проверяться начальником железнодорожной станции или его заместителем, которые по указанию ДНЦ заблаговременно вызываются на железнодорожную станцию и докладывают ему о произведенной проверке правильности закрепления. При невозможности вызова указанных руководителей правильность и надежность закрепления проверяются лично ДСП станции, который и докладывает об этом ДНЦ.

Не допускается оставление без локомотива составов поездов на железнодорожных станциях или отдельных станционных железнодорожных путях с уклоном, превышающим 0,0025, не оборудованных устройствами, предотвращающими уход вагонов на маршруты приема и отправления поездов и прилегающий перегон.

Маневры на станционных железнодорожных путях, расположенных на уклонах, где создается опасность ухода железнодорожного подвижного состава на перегон и маршруты следования поездов, производятся с постановкой локомотива со стороны спуска с включением и опробованием автотормозов вагонов. При невозможности постановки локомотива со стороны спуска маневры на таких железнодорожных путях должны производиться путем осаживания, а автотормоза вагонов должны быть

включены и опробованы. Порядок производства маневров, обеспечивающий безопасность движения поездов на железнодорожных станциях, имеющих такие железнодорожные пути, устанавливается в настоящей Инструкции и указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

В тех случаях, когда состав поезда, оставляемый на промежуточной железнодорожной станции без локомотива, расцепляется и разъединяется для обеспечения прохода пассажиров, каждая часть этого состава должна закрепляться тормозными башмаками в соответствии с той нормой, которая соответствует фактическому профилю того отрезка железнодорожного пути, где будет стоять расцепленная часть состава.

В районах примыкания соединительных железнодорожных путей и железнодорожных путей необщего пользования, для предупреждения самопроизвольного ухода железнодорожного подвижного состава на железнодорожную станцию или перегон, ДСП станции, составительские бригады, дежурные стрелочных постов после заезда (выезда) на примыкание обязаны немедленно устанавливать стрелки (в том числе централизованные) предохранительных тупиков и охранные, сбрасывающие башмаки или стрелки в нормальное положение.

Получив сообщение об ожидаемом сильном ветре или при возникновении такого ветра, если сообщения об этом и не передано, работники железнодорожных станций -лица, ответственные за закрепление железнодорожного подвижного состава, каждый на своем посту обязаны проверить надежность закрепления железнодорожного подвижного состава от ухода и уложить дополнительно тормозные башмаки.

При выполнении операций по закреплению железнодорожного подвижного состава на станционных железнодорожных путях должны соблюдаться следующие основные положения, обеспечивающие взаимный контроль работников:

1) при закреплении составов поездов: а) на главных и приемоотправочных железнодорожных путях руководит и контролирует закрепление ДСП станции, а в отдельных маневровых районах -маневровый диспетчер; б) ДСП станции может разрешить отцепку локомотива только после убеждения в правильности закрепления состава по докладу исполнителя этой операции или лично; в) машинисту поездного локомотива запрещается отцеплять локомотив от состава без разрешения ДСП станции, переданного по радиосвязи, парковой связи, через работника железнодорожной станции, производящего закрепление, или лично; г) изъятие тормозных башмаков из-под состава разрешается только по указанию ДСП станции, переданному исполнителю этой операции по радиосвязи, парковой связи, через другого работника железнодорожной станции или лично; д) ДСП станции может дать указание об изъятии тормозных башмаков только после убеждения в фактической прицепке локомотива к составу по докладу машиниста по радиосвязи или через работника железнодорожной станции. 2) при маневровой работе: а) при

производстве маневров ответственным за закрепление железнодорожного подвижного состава является руководитель маневров; б) руководитель маневров во всех случаях перед отцепкой локомотива (одиночного или с вагонами) обязан сообщить машинисту о закреплении оставляемых на железнодорожном пути вагонов с указанием их количества, а также количества тормозных башмаков и с какой стороны они уложены. Такое же сообщение при производстве маневров на приемоотправочных железнодорожных путях руководитель маневров обязан передать ДСП станции, в отдельных маневровых районах - маневровому диспетчеру при запросе разрешения на выезд с железнодорожного пути, на котором остаются вагоны (или другой железнодорожный подвижной состав), а машинист локомотива - продублировать это сообщение ДСП станции (маневровому диспетчеру) по радиосвязи; в) ДСП станции (маневровый диспетчер) убеждается в соответствии переданного машинистом и руководителем маневров сообщений нормам закрепления вагонов, установленным в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования для конкретного железнодорожного пути, и дает разрешение на выезд локомотива (маневрового состава) с железнодорожного пути (из данного маневрового района).

Порядок ведения номерного учета тормозных башмаков устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Подробный регламент выполнения операций по закреплению железнодорожного подвижного состава, с указанием конкретных работников, выполняющих и докладывающих о них, прилагается к ТРА станции или указывается в инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Скорости при маневрах

Маневры производятся со скоростью не более: 1) 60 км/ч - при следовании по свободным железнодорожным путям одиночных локомотивов и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади, с включенными и опробованными автотормозами; 2) 40 км/ч - при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, а также при следовании одиночного специального самоходного железнодорожного подвижного состава по свободным железнодорожным путям; 3) 25 км/ч - при движении вагонами вперед по свободным железнодорожным путям, а также восстановительных и пожарных поездов; 4) 15 км/ч - при движении с вагонами, занятыми людьми, проводниками и командами, сопровождающими грузы, а также с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й и 6-й степеней; 5) 5 км/ч - при маневрах толчками, при подходе отцепа вагонов к другому отцепу в подгорочном парке; 6) 3 км/ч - при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам, а на железнодорожных путях необщего

пользования при проследовании вагонами вперед негабаритных мест и опасных зон и при постановке вагонов на вагоноопрокидыватель.

Скорость передвижения железнодорожного подвижного состава по вагонным весам, в зависимости от конструкции весов, устанавливается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Движение маневровых составов и одиночных локомотивов со скоростями 60, 40 и 25 км/ч может производиться только в тех случаях, когда машинист предупрежден о свободности железнодорожного пути. Если машинист не извещен о свободности железнодорожного пути, то он должен следовать с особой бдительностью и скоростью, которая обеспечила бы своевременную остановку при появлении препятствия для дальнейшего движения.

Порядок организации и пропуска поездов с вагонами опасных грузов, нормы прикрытия.

Для организации поездной и маневровой работы с вагонами, загруженными взрывчатыми материалами (далее - ВМ), используется информация, имеющаяся в перевозочных документах.

В перевозочных документах на вагоны с ВМ в графе "Наименование груза" указывается наименование этого груза или его условный номер.

На перевозочные документы на вагоны с ВМ ставят штампы, в том числе: 1) при перевозке ВМ с условными номерами 119, 126, 137, 141, 179, 182 - штамп красного цвета "Особо опасно, ВМ N ...", "Прикрытие", а также штамп "Не спускать с горки". На основании штампа "Особо опасно, ВМ N ..." устанавливается норма прикрытия. 2) при перевозке остальных ВМ - штамп красного цвета "ВМ", "Прикрытие", а также штамп "Не спускать с горки".

Кроме того, могут ставиться дополнительные штампы: 1) "Секция. Не расцеплять"; 2) "Ядовито"; 3) "В сопровождении специалиста"; 4) "Охрана ж.д." и другие.

Запрещается передавать сведения о поездах с вагонами с ВМ и об отдельных вагонах с ВМ лицам, не участвующим в обслуживании таких поездов и вагонов.

Использование парковой связи железнодорожных станций для оповещения о работах, производимых с вагонами с ВМ, допускается только при отсутствии других средств связи.

Вагоны с ВМ на железнодорожных станциях вне поездов, за исключением вагонов, находящихся под накоплением на железнодорожных путях сортировочных парков, должны устанавливаться на особых железнодорожных путях, указанных в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, где стоянка их наиболее безопасна. Такие вагоны должны быть сцеплены, надежно закреплены от ухода и ограждены переносными сигналами остановки. Стрелки, ведущие на железнодорожные пути стоянки таких вагонов, устанавливаются в положение, исключающее

возможность заезда на эти железнодорожные пути, и запираются. Порядок запираения и хранения ключей от этих стрелок указываются в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Вагоны с нарядами охраны или со специалистами грузоотправителя (грузополучателя) ставятся на том же или смежном железнодорожном пути на расстоянии не более 50 м от сопровождаемых ими вагонов с ВМ. Закрепление вагонов, загруженных ВМ, на станционных железнодорожных путях производится порядком и по нормам, указанными в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Вагоны с ВМ в поездах и при маневрах, а также при подаче (уборке) на подъездные железнодорожные пути предприятий и организаций должны иметь прикрытие в соответствии с нормами.

В качестве прикрытия в поездах, в которых следуют вагоны с ВМ, должны ставиться порожние вагоны или вагоны, загруженные неопасными грузами.

Порожние вагоны должны быть очищены от остатков грузов и мусора, двери и люки закрыты. Порожние цистерны должны быть очищены от остатков груза, крышки люков закрыты. Не допускается использовать в качестве прикрытия специальные цистерны, а также цистерны, специализированные для перевозки опасных грузов. Порожние и груженные платформы, а также транспортеры ставятся в качестве прикрытия, кроме первого вагона, непосредственно прицепляемого к вагону с ВМ.

В местных инструкциях по обслуживанию подъездных железнодорожных путей, принимающих под выгрузку или отправляющих вагоны с ВМ, должны быть определены маршруты подачи и уборки таких вагонов, скорости передвижения маневровых составов с ними, порядок следования через железнодорожные переезды и охраны маршрутов, а также другие меры, необходимые для обеспечения безопасности в зависимости от местных условий.

РЕГЛАМЕНТ ПЕРЕГОВОРА МАШИНИСТА И ПОМОЩНИКА МАШИНИСТА ПО ПОЕЗДНОЙ РАДИОСВЯЗИ

1. Общие положения Регламента переговоров при поездной и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации

1. Регламент переговоров при поездной и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации (далее — Регламент) устанавливает порядок переговоров между машинистом и помощником машиниста локомотива, моторвагонного и специального самоходного железнодорожного подвижного состава (далее — локомотив), а также переговоров машиниста и помощника машиниста локомотива (далее — машинист и помощник машиниста) по радиосвязи с работниками хозяйства перевозок во время движения по участкам и железнодорожным станциям, а также при производстве маневровой работы.

2. Настоящий Регламент обязателен для исполнения всеми работниками, осуществляющими организацию и управление движением поездов и маневровой работой, локомотивными бригадами, водителями специального самоходного железнодорожного подвижного состава и их помощниками на железнодорожных путях общего и необщего пользования.

3. Для каждой железнодорожной станции с учетом местных особенностей в качестве приложения к ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования составляется подробный регламент переговоров при выполнении маневровой работы и операций по закреплению железнодорожного подвижного состава, с указанием конкретных работников, выполняющих и докладывающих об этих операциях.

2. Регламент переговоров машиниста и помощника машиниста по поездной радиосвязи

1. При ведении переговоров по каналам поездной радиосвязи лица, указанные в пункте 1 настоящего Регламента, обязаны соблюдать следующие формы обращения и последовательность их передачи:

1) вызов требуемого абонента:
«Дежурный по станции (название станции)»;
«Машинист поезда № ... (добавлять информацию, уточняющую местоположение поезда)»;

«Поездной (локомотивный, энерго-) диспетчер».
Если вызываемый абонент не ответил, следует повторить вызов.
В тех случаях, когда необходимо обратить внимание всех абонентов, находящихся в зоне действия вызывающей радиостанции, передают: «Внимание, все!».

2) ответ вызываемого абонента:
«Дежурный по станции (название станции, фамилия), слушаю»;
«Машинист поезда № ... (фамилия), (добавлять информацию, уточняющую местоположение поезда), слушаю»;
«Поездной (локомотивный, энерго-) диспетчер (фамилия), слушаю».

2. Вызывающий абонент называет себя: «Машинист поезда № ..., фамилия» и далее следует текст сообщения, вопроса.

3. При следовании поезда на запрещающий сигнал входного, маршрутного или выходного светофора ДСП станции или ДНЦ разрешается вызывать машиниста по радиосвязи только в случае необходимости передачи ему сообщения об изменении порядка приема или пропуска поезда по железнодорожной станции, а также в случае возникновения ситуации, угрожающей безопасности движения поездов.

4. В случае возникновения аварийной либо нестандартной ситуации машинист (помощник машиниста) обязан начинать передачу сообщений словами: «Внимание, все!» (сообщение при необходимости повторяется несколько раз). При получении указанного сообщения машинисты всех поездов, находящихся в зоне действия радиосвязи, ДСП станций и ДНЦ обязаны прекратить переговоры по радиосвязи, внимательно выслушать сообщение и, при необходимости, принять меры к обеспечению безопасности движения поездов.

5. При обнаружении неисправности тормозов в поезде машинист или помощник машиниста обязаны сообщить об этом ДНЦ, ДСП станций, ограничивающих перегон, и машинистам других поездов, находящихся на перегоне:

«Внимание, все! Машинист (фамилия) поезда № ..., следуя по перегону ... километру ..., вышли из строя тормоза. Примите меры» (вызов по каналу радиосвязи действует 12 — 15 секунд, после чего его нужно повторять до получения ответа от ДСП станций или ДНЦ).

6. При проследовании сигнальных знаков «Газ» и «Нефть», указывающих место пересечения железнодорожных путей нефте- и газопродуктопроводами, машинист и помощник машиниста обязаны открыть окно кабины локомотива и следовать к месту пересечения с повышенной бдительностью, по возможности без применения автотормозов. В случае обнаружения специфического запаха или разлива нефтегазопродукта машинист обязан немедленно сообщить об этом ДСП станции или ДНЦ.

7. При остановке поезда в связи с падением давления в тормозной магистрали машинист обязан немедленно передать сообщение по радиосвязи:

«Внимание, все! Я, машинист (фамилия) поезда № ..., остановился по падению давления в тормозной магистрали на ... километре четного (нечетного) пути перегона ..., сведений о нарушении габарита не имею. Будьте бдительны!».

8. При остановке поезда в связи со сходом железнодорожного подвижного состава с рельсов машинист обязан немедленно передать сообщение по радиосвязи: «Внимание, все! Я, машинист (фамилия) поезда № На ... километре ... пикете четного (нечетного) пути перегона ... нарушен габарит вследствие схода подвижного состава. Будьте бдительны!».

9. Сообщения в случаях, указанных в пунктах 7 и 8 настоящего Регламента, должны передаваться машинистам поездов, находящихся на перегоне, начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда, ДНЦ и ДСП станций, ограничивающих перегон, до получения подтверждения восприятия сообщения от ДНЦ или ДСП станций, машиниста идущего вслед поезда, движущегося по соседнему железнодорожному пути.

10. При вынужденной остановке поезда на перегоне машинист (помощник машиниста), уточнив местоположение (километр, пикет), обязан начинать передачу сообщений текстом следующего содержания: «Внимание, все! Я, машинист (фамилия) поезда № ... остановился на ... километре, ... пикете четного (нечетного) пути перегона ... вследствие (указать причину). Будьте бдительны!» (сообщение при необходимости повторяется несколько раз).

В случаях остановки поезда на перегоне у запрещающего показания светофора информацию об остановке с указанием километра, пикета машинист обязан сообщить машинистам вслед идущих поездов и ДСП

станций, ограничивающих перегон, либо ДНЦ участка при диспетчерской централизации.

11. При необходимости затребования вспомогательного локомотива машинистом (помощником машиниста), после уточнения местоположения (км, пикета) передается сообщение ДНЦ или ДСП станции: «Я, машинист (фамилия) поезда № ... на ... км ... пикете перегона ..., требую вспомогательный локомотив по причине неисправности тепловоза (электровоза, моторвагонного или специального самоходного железнодорожного подвижного состава) секции ... серии ... № ... из-за (указать причину неисправности). Время ... ч ... мин.».

12. Машинист и помощник машиниста в случае обнаружения в пути следования отклонений в работе или повреждений на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта, неисправности в поездах, следующих по смежным железнодорожным путям, подозрительных лиц на железнодорожных путях или вблизи их обязаны сообщать по радиосвязи ДСП станции или ДНЦ, а при необходимости и машинисту поезда, следующего по смежному железнодорожному пути.

13. После прицепки локомотива к составу пассажирского поезда на железнодорожной станции отправления поезда и в пунктах смены локомотивных бригад должна проверяться радиосвязь между начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и машинистом локомотива. При этом следует придерживаться следующего регламента переговоров:

- 1) начальник (механик-бригадир) пассажирского поезда вызывает машиниста: «Машинист поезда № ...». После получения ответа машиниста начальник (механик-бригадир) пассажирского поезда обязан продолжить: «Я, начальник (механик-бригадир) пассажирского поезда № ..., фамилия», и далее текст вопроса или сообщения;
- 2) машинист вызывает начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда: «Начальник (механик-бригадир) пассажирского поезда № ...». После получения ответа начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда машинист обязан продолжить: «Вызывает машинист вашего поезда (фамилия)», и далее текст вопроса или сообщения.

14. Регламент переговоров между машинистом локомотива и его помощником приведен в таблице № 1.

Регламент переговоров машиниста и помощника машиниста

Условия	Доклад помощника машиниста	Повторение доклада машинистом с выполнением соответствующих действий
1	2	3
В начале маневровой работы или после смены кабины управления и приведения локомотива в движение	Проверка вспомогательного тормоза до полной остановки локомотива	Выполняю
При прицепке локомотива к составу поезда	Остановка за 5 — 10 м, скорость прицепки не более 3 км/час	Выполняю
При отправлении поезда с бокового пути железнодорожной станции при разрешающем показании выходного светофора	Выходной с ... пути ... (называет показание сигнала), скорость по съезду ... км/час	Вижу выходной с ... пути ..., скорость по съезду ... км/час
При наличии повторительного светофора	Повторительный (маршрутного, выходного) по ... пути зеленый (не горит)	Вижу повторительный (маршрутного, выходного) по ... пути зеленый (не горит)
Отправление при неисправности выходного светофора	Выходной станции ... (название станции) с ... пути лунно-белый мигающий (красный), имеется приказ на его проследование (письменное разрешение), маршрут отправления с ... пути в пределах видимости готов, скорость не более 20 км/час	Машинист убеждается в правильности выданных разрешений, повторяет доклад помощника машиниста
После проследования выходного светофора	Скорость по перегону ... км/час	По перегону скорость ... км/час
При наличии предупреждений об ограничении скорости на перегоне	На ... км, пикет ... ограничение скорости до ... км/час	Ограничение скорости на ... км, пикет ... до ... км/час
После проверки действия автотормозов поезда	Тормозной путь составил ... м, норма ... м	Тормозной путь ... м
При подъезде к сигналу	Желтый щит (диск), ... км, пикет	Вижу желтый щит (диск) на ... км, пикет ..., скорость ...

уменьшения скорости	..., скорость ... км/час	км/час
При подъезде к сигнальному знаку «Начало опасного места»	Начало опасного места, скорость ... км/час	Выполняю, скорость ... км/час
При проследовании сигнального знака «Конец опасного места»	Конец опасного места	Вижу, конец опасного места
При подъезде к зеленому щиту (диску)	Зеленый щит (диск), скорость по перегону ... км/час	Скорость ... км/час
При приближении к месту проверки действия автотормозов	На ... км проба тормозов, скорость ... км/час	На ... км проба тормозов, скорость ... км/час
При наличии желтого огня на проходном светофоре	Желтый, скорость не более ... км/час	Вижу желтый, скорость не более ... км/час
При вступлении поезда на блок-участок с запрещающим показанием светофора	Впереди красный, скорость за 400 м не более 20 км/час	Вижу красный
При проследовании проходного светофора с красным огнем, после остановки перед ним, негорящего или с непонятным показанием	Скорость не более 20 км/час, сигнал бдительности	Скорость не более 20 км/час, подает сигнал бдительности
После проследования в установленном порядке проходного светофора с красным огнем, а также с непонятным показанием или погасшего и появлении на локомотивном светофоре разрешающего показания	Скорость не более 40 км/час до следующего светофора	Скорость не более 40 км/час
При внезапном появлении белого огня на локомотивном светофоре на кодируемом участке	На локомотивном белый, путевой светофор ..., особая бдительность, скорость не более 40 км/час	Вижу белый на локомотивном, путевой ..., скорость не более 40 км/час
При проследовании встречного поезда	По встречному без замечаний (или характер замечаний)	При наличии замечаний передает информацию об этом машинисту встречного поезда, в случае необходимости — ДСП станции или ДНЦ
После окончания осмотра поезда в кривом участке	По поезду без замечаний (или	При наличии замечаний лично убеждается в этом, в

железнодорожного пути	характер замечаний)	случае необходимости сообщает ДСП станции или ДНЦ
При следовании к железнодорожному переезду в пределах видимости	Внимание, впереди переезд	Вижу переезд
При приближении к железнодорожному переезду	Переезд свободен	Вижу, переезд свободен
При зеленом огне на входном светофоре	Зеленый входной (на многопутных участках номер пути). Скорость по станции ... км/час	Вижу зеленый входной по ... пути. Скорость по станции ... км/час
При желтом огне на входном светофоре	Желтый входной (на многопутных участках номер пути). Скорость не более ... км/час	Вижу желтый входной по ... пути, скорость не более ... км/час
При двух желтых огнях на входном светофоре	Входной два желтых (на многопутных участках номер пути). Скорость не более ... км/час	Вижу два желтых на входном по ... пути. Скорость не более ... км/час
При пропуске поезда по некодированному железнодорожному пути	Локомотивный белый, путевой светофор ...	Белый локомотивный, путевой светофор ...
Прием поезда на железнодорожную станцию при неисправности входного светофора	Входной станции (название станции) по ... пути лунно-белый мигающий (красный), имеется приказ на его проследование (письменное разрешение), маршрут приема на ... путь готов, скорость не более 20 км/час	Машинист убеждается в правильности выданных разрешений, повторяет доклад помощника машиниста