МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

УТВЕРЖДЕНЫ

приказом Минтранса России от 23 июня 2022 г. № 250

ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**СОДЕРЖАНИЕ**

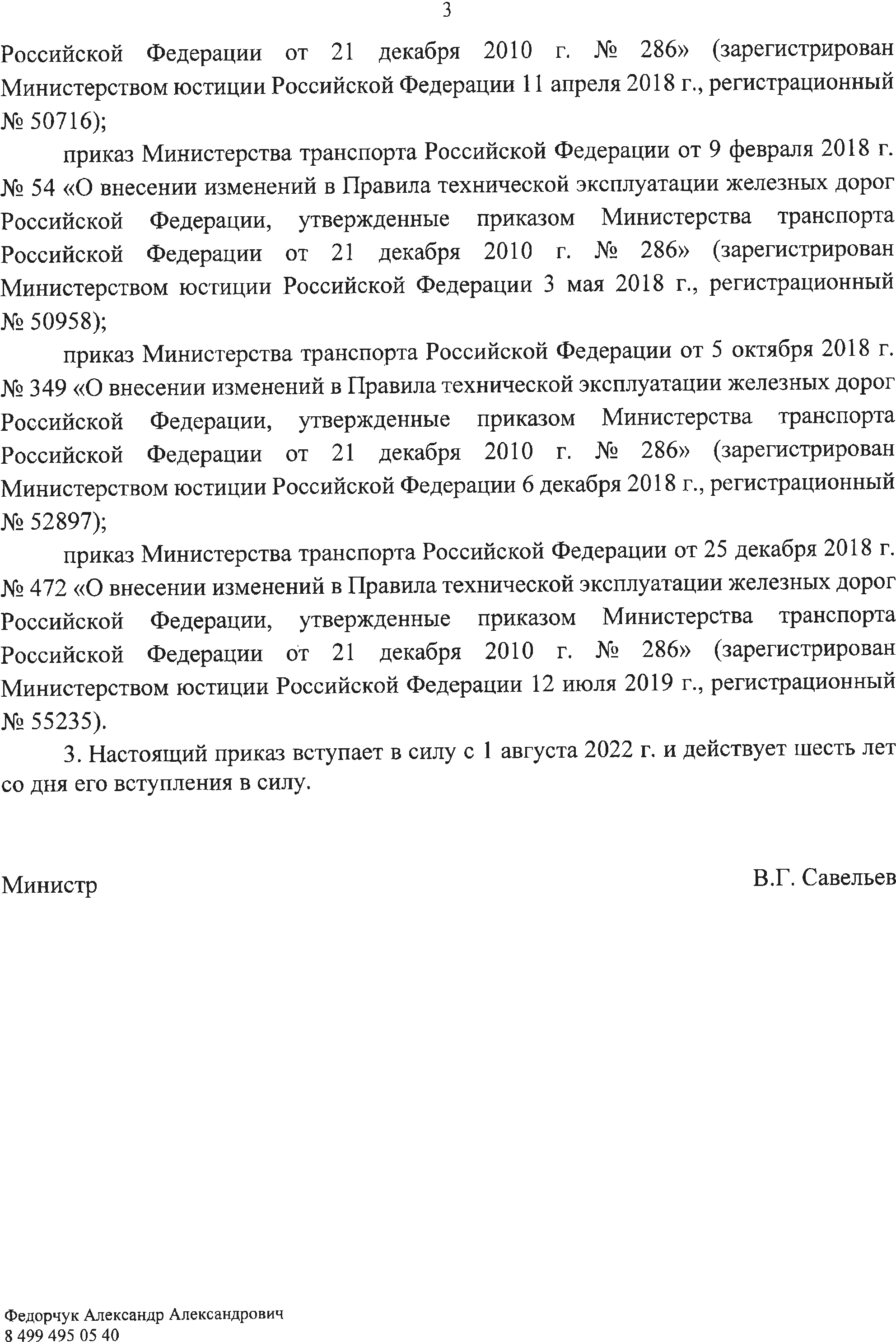
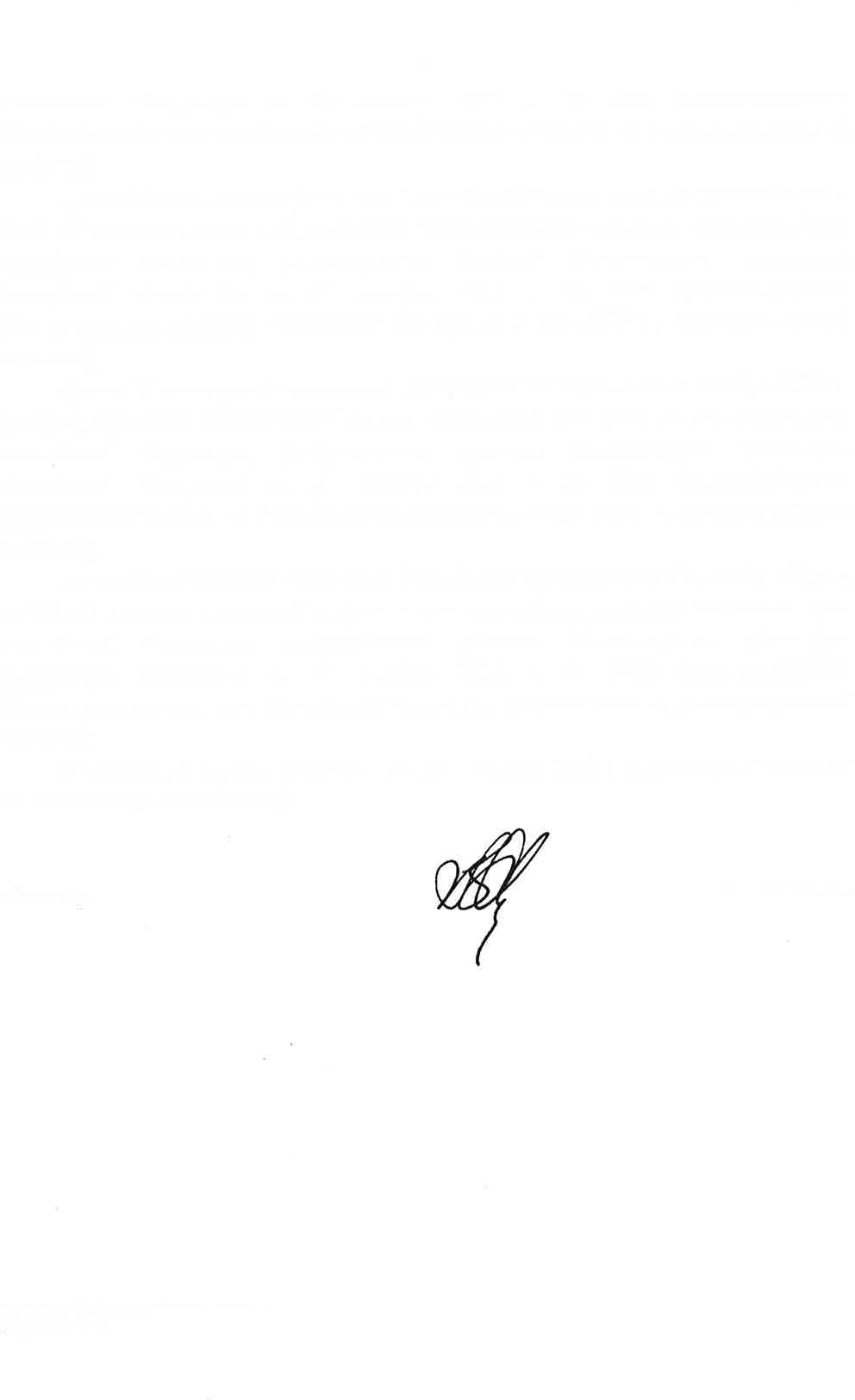
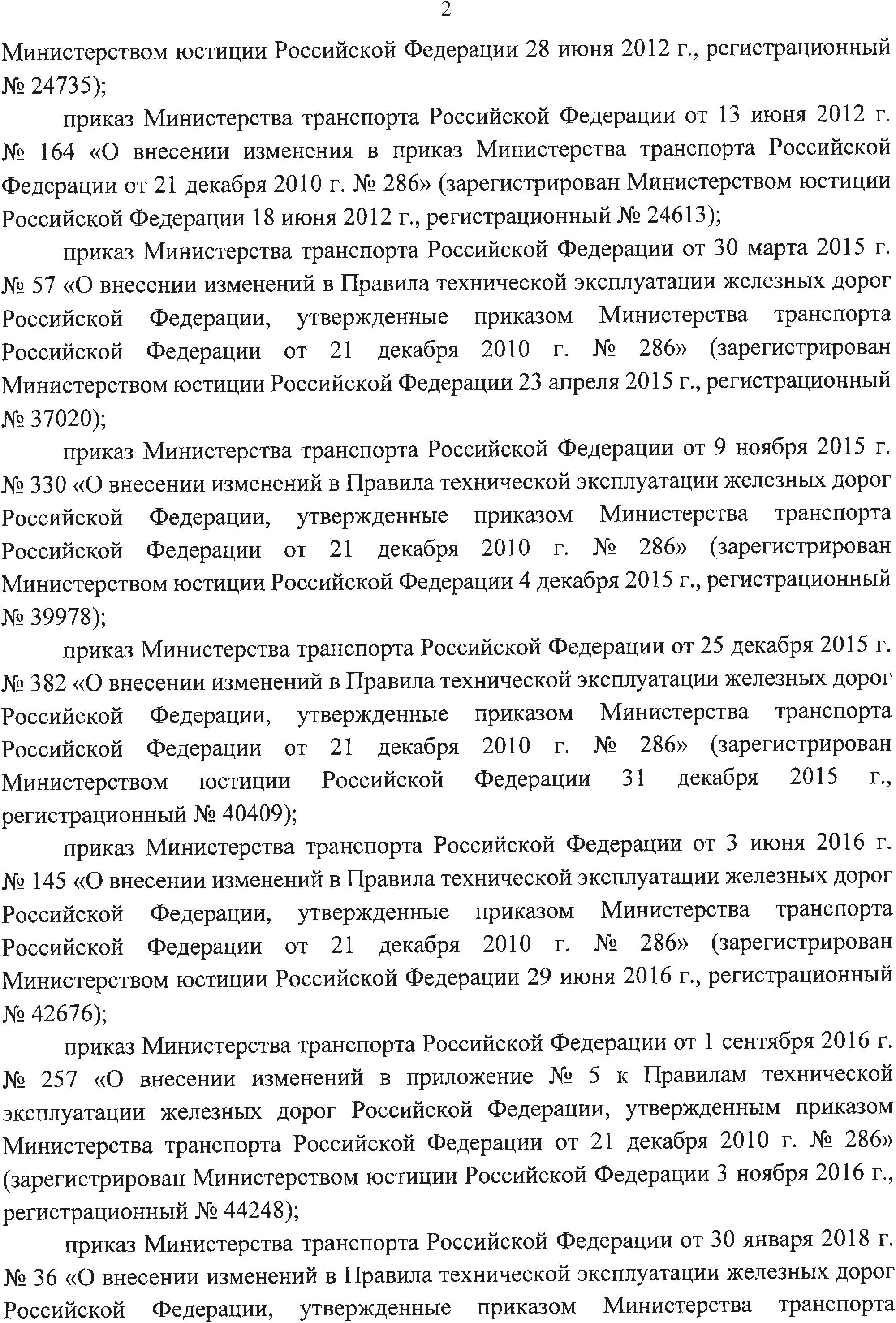
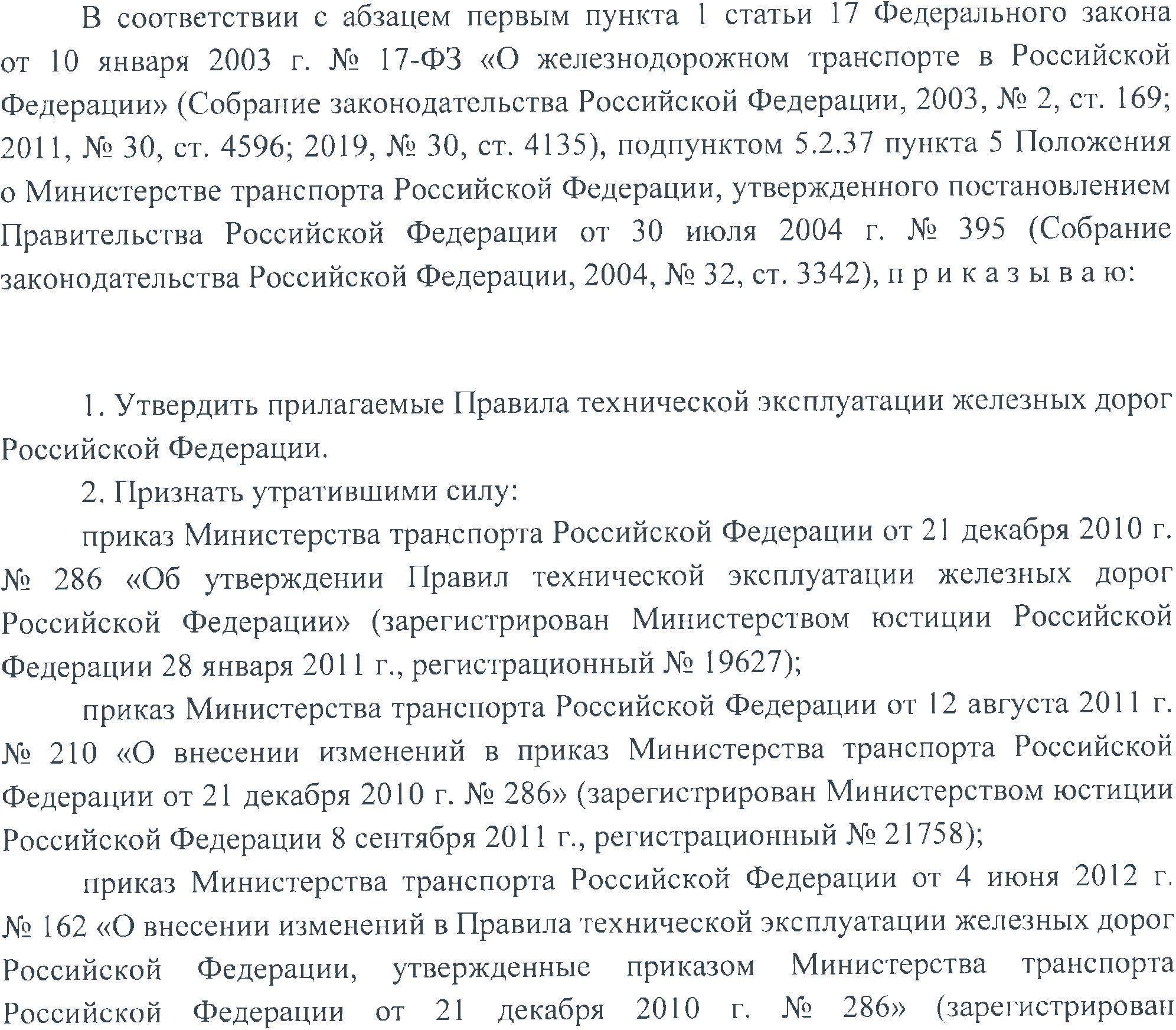
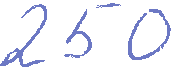
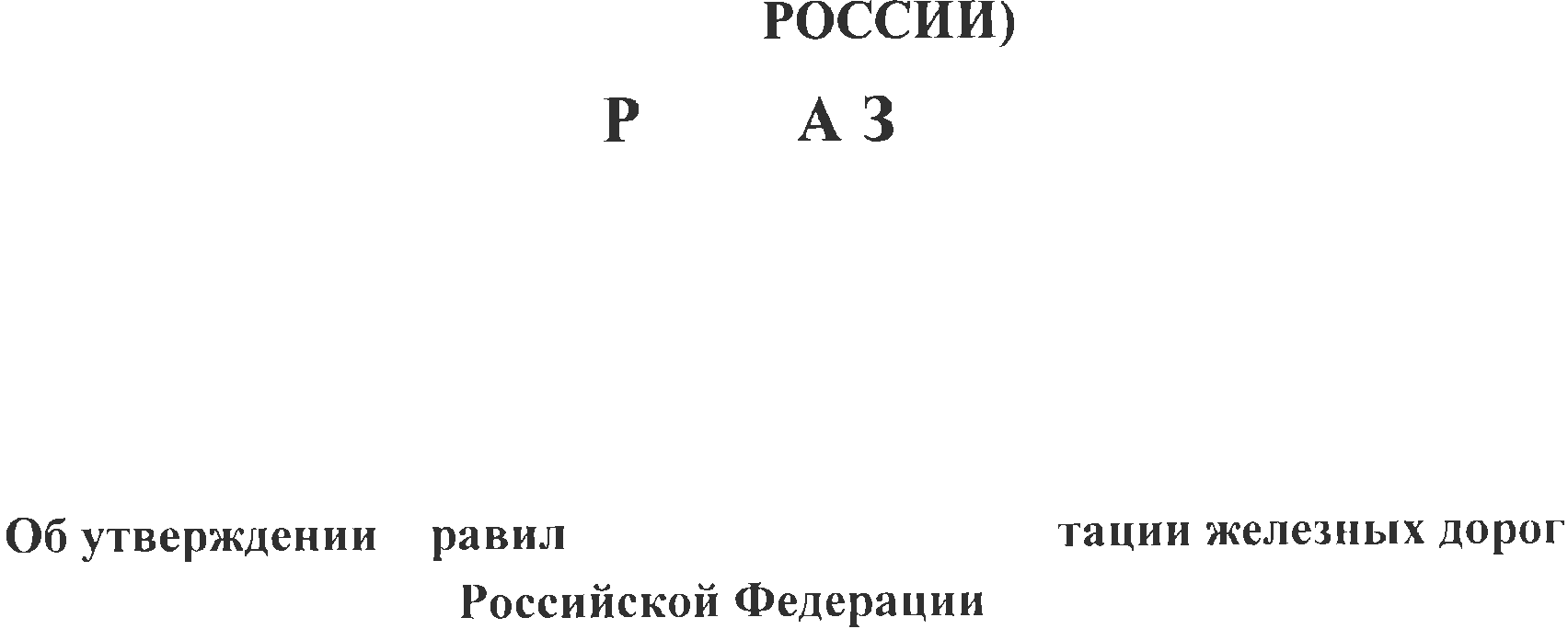
|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |
| 1. | **Об утверждении Правил технической эксплуатации железных**  **дорог Российской Федерации** | 1-3 |
| [**Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации**](#_bookmark0) | | |
| I. | Общие положения | 5-6 |
| II. | Обязанности работников железнодорожного транспорта | 6-10 |
| III | Организация эксплуатации технологических систем, сооружений,  устройств и объектов технического назначения железнодорожного транспорта | 10-23 |
| IV. | Обслуживание сооружений и устройств железнодорожного транспорта | 23-25 |
| V. | Сооружения и устройства путевого хозяйства | 25-39 |
| VI. | Системы и устройства железнодорожной автоматики и телемеханики | 39-47 |
| VII. | Устройства технологической железнодорожной электросвязи | 47-53 |
| VIII. | Сооружения и устройства железнодорожного электроснабжения | 53-57 |
| IX. | Техническая эксплуатация железнодорожного подвижного состава | 57-88 |
| [**Приложение № 1. Инструкция по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации**](#_bookmark1) | | |
| I. | Общие положения | 89 |
| II. | Сигналы на железнодорожном транспорте | 89-91 |
| III. | Светофоры на железнодорожном транспорте | 91-134 |
| IV. | Сигналы ограждения на железнодорожном транспорте | 134-164 |
| V. | Ручные сигналы на железнодорожном транспорте | 165-171 |
| VI. | Сигнальные указатели и знаки на железнодорожном транспорте | 171-192 |
| VII. | Сигналы, применяемые при маневровой работе | 192-197 |
| VIII. | Сигналы, применяемые для обозначения поездов, локомотивов и другого железнодорожного подвижного состава | 197-205 |
| IX. | Звуковые сигналы на железнодорожном транспорте | 205-209 |
| X. | Сигналы тревоги и специальные указатели | 209-211 |
| XI. | Правила применения светофоров | 212-215 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| [**Приложение № 2. Инструкция по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации**](#_bookmark2) | | |
| I. | Общие требования к организации движения поездов на железнодорожном транспорте | 217-254 |
| **Приложение № 1. Порядок организации поездов на участках, оборудованных автоматической блокировкой** | | |
| I. | Общие положения | 255-258 |
| II. | Прием и отправление поездов | 259-263 |
| III. | Действия при неисправностях автоматической блокировки | 263-274 |
| IV. | Прекращение и восстановление действия автоматической блокировки | 274-275 |
| **Приложение № 2. Порядок организации движения поездов на участках,**  **оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов** | | |
| I. | Общие положения | 276-278 |
| II. | Прием и отправление поездов | 278-281 |
| **Приложение № 3. Порядок организации движения поездов на участках, оборудованных полуавтоматической блокировкой** | | |
| I. | Прием и отправление поездов | 282-290 |
| II. | Движение поездов при неисправности полуавтоматической блокировки | 290-292 |
| **Приложение № 4. Порядок организации движения поездов на участках, оборудованных электрожезловой системой** | | |
| I. | Общие положения | 293-294 |
| II. | Прием и отправление поездов | 294-296 |
| III. | Движение поездов при наличии примыканий на перегоне | 297-298 |
| IV. | Движение поездов при неисправности электрожезловой системы и порядок регулировки количества жезлов в жезловых аппаратах | 298-301 |
| **Приложение № 5. Порядок организации движения поездов при использования телефонных средств связи** | | |
| I. | Общие положения | 302-304 |
| II. | Ведение журнала поездных телефонограмм | 304-307 |
| III. | Телефонограммы при движении поездов на однопутных участках | 307-310 |
| IV. | Телефонограммы при движении поездов на двухпутных участках | 310-312 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Приложение № 6. Порядок организации движения поездов с разграничением временем** | 313-316 |
| **Приложение № 7. Порядок организации движения поездов при перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи** | | |
| I. | Общие положения | 317-318 |
| II. | Движение поездов на однопутных перегонах | 318-322 |
| III. | Движение поездов на двухпутных перегонах | 322-323 |
| **Приложение № 8. Порядок организации движения поездов при возникновении аварийных и чрезвычайных ситуаций на перегоне** | | |
| I. | Отправление восстановительных, пожарных поездов, специального  самоходного подвижного состава и вспомогательных локомотивов с железнодорожной станции на перегон | 324-332 |
| II. | Возвращение поезда с перегона на железнодорожную станцию | 332-334 |
| III. | Оказание помощи остановившемуся на перегоне поезду локомотивом сзади идущего поезда | 334-338 |
| **Приложение № 9. Порядок организации приема и отправления поездов, в том числе на участках, оборудованных системой телеуправления** | | |
| I. | Общие положения | 339-347 |
| II. | Прием поездов | 347-357 |
| III. | Отправление поездов | 357-365 |
| IV. | Прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора | 366-369 |
| **Приложение № 10. Порядок организации маневровой работы** | | |
| I. | Общие положения | 370-377 |
| II. | Руководство маневровой работой | 377-379 |
| III. | Обязанности работников, участвующих в производстве маневров | 379-385 |
| IV. | Скорости при маневрах | 385-386 |
| V. | Маневры на главных и приемоотправочных железнодорожных путях | 387-389 |
| VI. | Маневры на сортировочных горках и вытяжных железнодорожных путях | 389-394 |
| VII. | Маневровая работа в районах железнодорожных станций, не обслуживаемых дежурными стрелочных постов | 395 |
| **Приложение № 11. Порядок производства маневровой работы, формирование и пропуска поездов с вагонами, загруженными опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами)** | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| I. | Общие положения | 396-399 |
| II. | Формирование поездов | 400-403 |
| III. | Следование поездов с взрывчатыми материалами | 404-406 |
| IV. | Действия в аварийных ситуациях | 406-408 |
|  | **Приложение № 12. Порядок закрепления железнодорожного**  **подвижного состава** | 409-416 |
|  | **Приложение № 13. Порядок организации движения хозяйственных**  **поездов при производстве ремонтных и строительных работ на железнодорожной инфраструктуре** | 417-425 |
|  | **Приложение № 14. Порядок организации приема, отправления поездов и производства маневров в условиях нарушения работоспособного состояния устройств железнодорожной**  **автоматики и телемеханики на железнодорожных станциях** | 426-440 |
|  | **Приложение № 15. Порядок назначения и передачи предупреждений** | 441-451 |
|  | **Приложение № 16. Порядок постановки в поезда вагонов с грузами, требующими особых условий перевозки и специального**  **железнодорожного подвижного состава** | 452-457 |
| **Приложение № 17. Порядок движения специального подвижного состава на комбинированном ходу** | | |
| I. | Общие положения | 458-459 |
| II. | Организация движения СПК на железнодорожной станции | 459-460 |
| III. | Организация движения СПК на перегоне | 460-462 |
| IV. | Действия при возникновении аварийной или нестандартной ситуации при движении СПК по железнодорожным путям | 462-464 |
|  | **Приложение № 18. Основные положения о порядке движения дрезин съемного типа** | 465-467 |
|  | **Приложение № 19. Порядок организации работы диспетчера поездного** | 468-478 |
| **Приложение № 20. Типовые требования к ведению регламента служебных переговоров** | | |
| I. | Общие положения | 479 |
| II. | Ведение служебных переговоров при организации движения поездов | 480-482 |
| III. | Ведение служебных переговоров при организации маневровой работы | 482-483 |
| IV. | Ведение регламента служебных переговоров при закреплении железнодорожного подвижного состава | 483-486 |
| V. | Ведение регламента служебных переговоров между машинистом и помощником машиниста | 486-491 |
| **Приложение № 21. Техническо-распорядительный акт** | | |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| I. | Сортировочные, пассажирские, пассажирские технические, участковые железнодорожные станции | 493-503 |
| II. | Промежуточные железнодорожные станции, разъезды, обгонные пункты и путевые посты | 504-510 |
|  | **Приложение № 22. Бланк путевой записки (бланк ДУ-50)** | 511 |
|  | **Приложение № 23. Бланк разрешения на отправление поезда**  **(бланк ДУ-52)** | 512 |
|  | **Приложение № 24. Бланк разрешения на отправление поезда**  **(бланк ДУ-54)** | 513 |
|  | **Приложение № 25. Бланк извещения о движении поезда (бланк ДУ-**  **55)** | 514 |
|  | **Приложение № 26. Бланк разрешения на отправление поезда (бланк ДУ-56)** | 515 |
|  | **Приложение № 27. Бланк корешка предупреждения (бланк ДУ-61)** | 516 |
|  | **Приложение № 28. Бланк разрешения на отправление поезда (бланк ДУ-64)** | 517 |
|  | **Приложение № 3. Акт допуска железнодорожного подвижного состава к эксплуатации на железнодорожных путях общего**  **пользования после изготовления, модернизации, ремонта** | 518 |
|  | **Оборотная сторона акта**  **Перечень несоответствий, выявленных в ходе осмотра железнодорожного подвижного состава** | 519 |



3

УТВЕРЖДЕНЫ

приказом Минтранса России от 23 июня 2022 г. № 250

**ɉɊȺȼɂɅȺ**

**ɬɟɯɧɢɱɟɫɤɨɣ ɷɤɫɩɥɭɚɬɚɰɢɢ ɠɟɥɟɡɧɵɯ ɞɨɪɨɝ Ɋɨɫɫɢɣɫɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ**

1. **Ɉɛɳɢɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɹ**
2. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (далее – Правила) устанавливают систему организации движения поездов, требования к технической эксплуатации сооружений и устройств инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования 1 (далее – инфраструктура), железнодорожных путей необщего пользования 2 , железнодорожного подвижного состава 3 и определяют обязанности работников железнодорожного транспорта общего4 и необщего пользования5 (далее – железнодорожный транспорт, работники железнодорожного транспорта соответственно).
3. Правила и приложения к ним обязательны для выполнения всеми организациями и индивидуальными предпринимателями, выполняющими работы (оказывающие услуги) для пользователей услугами железнодорожного транспорта6, связанные с организацией и (или) осуществлением перевозочного процесса7, работы (услуги), связанные с техническим обслуживанием и ремонтом железнодорожных путей, сооружений и устройств инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования и находящихся на них сооружений и устройств, железнодорожного подвижного состава и технических средств, используемых на железнодорожном транспорте, охраной объектов железнодорожного транспорта и грузов, и работниками железнодорожного транспорта.

1 Абзац четвертый пункта 1 статьи 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2018,

№ 32, ст. 5105) (далее – Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации).

2 Абзац шестой пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

3 Абзац седьмой пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

4 Абзац второй пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

5 Абзац третий пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

6 Абзац девятый пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

7 Абзац восьмой пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

1. Требования к видимым и звуковым сигналам для обеспечения безотказной8 и безопасной работы железнодорожного транспорта, типы сигнальных приборов для передачи сигналов на железнодорожном транспорте приведены в Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 1 к Правилам.
2. Правила приема, отправления и пропуска поездов9, выполнения маневровой работы и закрепления железнодорожного подвижного состава, правила приема и отправления поездов в условиях выполнения ремонтно-строительных работ, порядок назначения поездов и выполнения поездной и маневровой работы, приведены в Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам.

# Ɉɛɹɡɚɧɧɨɫɬɢ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɬɪɚɧɫɩɨɪɬɚ

1. Работники железнодорожного транспорта в соответствии со своими должностными обязанностями должны обеспечивать выполнение Правил и приложений к ним, безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

Соблюдение требований Правил работниками железнодорожного транспорта обеспечивается организациями железнодорожного транспорта и индивидуальными предпринимателями, выполняющими функции работодателя по отношению к указанным работникам.

1. Ответственными за содержание и (или) исправное техническое состояние железнодорожных путей, сооружений и устройств железнодорожного транспорта с обеспечением периодичности выполнения ремонтов, установленных нормативной технической документацией, являются работники железнодорожного транспорта, непосредственно их обслуживающие.

Работники железнодорожного транспорта в соответствии с должностными обязанностями должны знать правила эксплуатации технических средств и состояние сооружений и устройств, систематически проверять их и содержать в

8 Подпункт 6 пункта 3 ГОСТ Р 27.102-2021 «Национальный стандарт Российской Федерации. Надежность в технике. Надежность объекта. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 8 октября 2021 г.

№ 1104-ст (М., «ФГБУ «РСТ», 2021) (далее – ГОСТ Р 27.102-2021).

9 Абзац тридцать пятый пункта 4 технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011), принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 (официальный сайт Комиссии Таможенного союза [http://www.tsouz.ru/,](http://www.tsouz.ru/) 2 августа 2011 г.), являющимся обязательным для Российской Федерации в соответствии с Договором об утверждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г. (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 7, ст. 632), Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированным Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, № 40, ст. 5310)(далее – ТР ТС 001/2011).

исправном 10 и (или) работоспособном 11 техническом состоянии 12 , выполнять техническое обслуживание и ремонт в соответствии с ремонтной 13 и эксплуатационной документацией 14 , соблюдать метрологические требования, установленные Федеральным законом от 26 июня 2008 г. № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений»15.

1. Работники железнодорожного транспорта обязаны соблюдать правила и нормы по охране труда, промышленной, экологической, пожарной безопасности, санитарно-эпидемиологические правила и нормативы в соответствии со своими должностными обязанностями и должностными инструкциями.

Работники железнодорожного транспорта обязаны незамедлительно оповещать любыми доступными средствами связи руководителя о ситуациях, представляющих угрозу жизни и здоровью людей, сохранности имущества работодателя16.

1. В случаях обнаружения неисправностей, угрожающих жизни и здоровью людей или безопасности движения, а также при проследовании поезда без установленных в приложении № 1 к Правилам поездных сигналов, работники железнодорожного транспорта, обнаружившие такую неисправность или отсутствие установленных в приложении № 1 к Правилам поездных сигналов, обязаны подавать сигнал остановки поезду, маневрирующему составу или отдельно идущему локомотиву в соответствии с приложением № 1 к Правилам, принимать незамедлительные меры к его остановке, устранению неисправности и (или) к ограждению опасного места в соответствии с приложением № 1 к Правилам и (или) сообщить дежурному по ближайшей железнодорожной станции17.
2. Доступ на локомотивы, в кабины управления мотор-вагонного подвижного состава 18 , к специальному самоходному подвижному составу 19 , к сигналам,

10 Подпункт 12 пункта 3 ГОСТ Р 27.102-2021.

11 Подпункт 14 пункта 3 ГОСТ Р 27.102-2021.

12 Подпункт 22 пункта 3 ГОСТ Р 27.102-2021

13 Абзац тридцатый пункта 4 технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 003/2011), принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 (официальный сайт Комиссии Таможенного союза [http://www.tsouz.ru/,](http://www.tsouz.ru/) 2 августа 2011 г.), являющимся обязательным для Российской Федерации в соответствии с Договором об утверждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г., Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированным Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» (далее – ТР ТС 003/2011).

14 Абзац пятьдесят четвертый пункта 4 ТР ТС 003/2011.

15 Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, № 26, ст. 3021; 2021, № 24, ст. 4188.

16 Абзац восьмой части второй статьи 21 Трудового кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 1, ст. 3; 2006, № 27, ст. 2878).

17 Абзац одиннадцатый пункта 4 ТР ТС 003/2011.

18 Абзац двадцать шестой пункта 4 ТР ТС 001/2011.

19 Подпункт 3.2.22 пункта 3 ГОСТ 34056-2017 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Состав подвижной. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 31 марта 2017 г. № 231-ст (М., «Стандартинформ», 2017) (далее – ГОСТ 34056-2017).

железнодорожным стрелкам20 (далее – стрелка), аппаратам, механизмам и другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, в помещения, из которых производится управление сигналами и указанными устройствами, имеют работники железнодорожного транспорта, в случае, если нахождение работников железнодорожного транспорта на указанных объектах предусмотрено их должностными обязанностями. Запрещается доступ посторонних лиц на указанные в настоящем пункте объекты.

Переводить стрелки, управлять сигналами, аппаратами, механизмами и устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения и эксплуатацией железнодорожного транспорта, разрешается работникам железнодорожного транспорта в соответствии с их должностными обязанностями.

Работники железнодорожного транспорта допускаются к управлению локомотивами, мотор-вагонным подвижным составом, специальным самоходным подвижным составом при исполнении служебных обязанностей в порядке, устанавливаемом работодателем в соответствии с требованиями, установленными на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования при наличии свидетельства, выданного в соответствии с Порядком выдачи свидетельства, подтверждающего право на управление курсирующими по железнодорожным путям локомотивом, мотор-вагонным подвижным составом и (или) специальным самоходным подвижным составом, приостановления действия и аннулирования указанного свидетельства, а также требований к его оформлению, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 22 августа 2019 г.

№ 27321.

Допуск к управлению локомотивами, мотор-вагонным подвижным составом, самоходным специальным подвижным составом, сигналами, аппаратами, механизмами и устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, к переводу стрелок работников железнодорожного транспорта, проходящих стажировку и лиц, проходящих профессиональное обучение по профессиям, связанным с безопасностью движения поездов и управлением локомотивами, мотор-вагонным, специальным самоходным подвижным составом, осуществляется в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (далее – владелец инфраструктуры) 22 (владельца

20 Подпункт 25 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009 «Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 27 ноября 2009 г. № 523-ст (М., «Стандартинформ», 2010), с изменением ГОСТ Р 53431-2009

«Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения» (М., «Стандартинформ», 2012) (далее – ГОСТ Р 53431-2009).

21 Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 7 октября 2019 г., регистрационный № 56154.

22 Абзац десятый пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

железнодорожных путей необщего пользования 23 ) и должен включать в себя требования, содержащиеся в статьях 25 и 25.1 Федерального закона

«О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»24.

1. В соответствии с пунктом 3 статьи 25 Федерального закона

«О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» 25 лица, принимаемые на работу, непосредственно связанную с движением поездов и маневровой работой, и работники, выполняющие такую работу и (или) подвергающиеся воздействию вредных и опасных производственных факторов, проходят за счет средств работодателей обязательные предварительные (при поступлении на работу) и периодические (в течение трудовой деятельности) медицинские осмотры, включающие в себя химико-токсикологические исследования наличия в организме человека наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов в соответствии с Порядком проведения обязательных предварительных (при поступлении на работу) и периодических (в течение трудовой деятельности) медицинских осмотров на железнодорожном транспорте, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 19 октября 2020 г. № 42826.

Работники железнодорожного транспорта, которые осуществляют производственную деятельность, непосредственно связанную с движением поездов и маневровой работой проходят обязательные предрейсовые или предсменные медицинские осмотры, а также по требованию работодателей медицинское освидетельствование на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения)27.

В соответствии с требованиями абзаца второго части первой статьи 76 Трудового кодекса Российской Федерации 28 работники железнодорожного транспорта, находящиеся в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения, отстраняются от работы.

1. Работники железнодорожного транспорта, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования, должны проходить аттестацию, предусматривающую проверку знаний Правил, инструкций по организации движения поездов и маневровой работы, по сигнализации на железнодорожном транспорте, и иных

23 Абзац четырнадцатый статьи 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170) (далее – Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»).

24 Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2019, № 30, ст. 4135.

25 Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2015, № 29, ст. 4356.

26 Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 27 ноября 2020 г., регистрационный № 61125. В соответствии с пунктом 3 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 19 октября 2020 г. № 428 данный акт действует до 1 января 2027 г.

27 Абзац третий пункта 3 статьи 25 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

28 Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, №1, ст. 3.

нормативных правовых актов федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта29.

Работники железнодорожного транспорта, ответственные за погрузку, размещение, крепление грузов в вагонах, контейнерах и выгрузку грузов, должны проходить аттестацию, предусматривающую проверку знаний технических условий размещения и крепления грузов в железнодорожном подвижном составе30.

Работники железнодорожного транспорта, не прошедшие аттестацию, не допускаются к выполнению определенных в настоящем пункте работ.

Проведение указанных аттестаций осуществляется в соответствии с пунктом 4 статьи 25 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»31.

# Ɉɪɝɚɧɢɡɚɰɢɹ ɷɤɫɩɥɭɚɬɚɰɢɢ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟɫɤɢɯ ɫɢɫɬɟɦ, ɫɨɨɪɭɠɟɧɢɣ, ɭɫɬɪɨɣɫɬɜ ɢ ɨɛɴɟɤɬɨɜ ɬɟɯɧɢɱɟɫɤɨɝɨ ɧɚɡɧɚɱɟɧɢɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɬɪɚɧɫɩɨɪɬɚ

1. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) должен обеспечивать безопасную эксплуатацию сооружений, устройств и объектов железнодорожного транспорта.
2. Сооружения, устройства, механизмы и оборудование железнодорожного транспорта должны соответствовать утвержденной проектной 32 , конструкторской и эксплуатационной документации33. Владелец сооружений, устройств, механизмов и оборудования железнодорожного транспорта должен иметь на них техническую документацию.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожного пути необщего пользования) должен иметь:

ремонтную и эксплуатационную документацию на железнодорожные пути, сооружения и устройства;

масштабные и схематические планы железнодорожных станций34, продольные профили всех главных, станционных железнодорожных путей 35 и сортировочных

29 Абзац второй пункта 4 статьи 25 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

30 Абзац третий пункта 4 статьи 25 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

31 Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2013, № 27, ст. 3477.

32 Подпункт 3.1. пункта 3 ГОСТ Р 21.001-2021 «Национальный стандарт Российской Федерации. Система проектной документации для строительства. Общие положения», введенного в действие приказом Росстандарта от 10 декабря 2021 г. № 1762-ст (М., «ФГБУ «РСТ», 2022).

33 Пункт 3.1.1 пункта 3 ГОСТ Р 2.601-2019 «Национальный стандарт. Единая система конструкторской документации. Эксплуатационные документы», введенного в действие приказом Росстандарта от 29 апреля 2019 г. № 177-ст (М.,

«Стандартинформ», 2019).

34 Абзац одиннадцатый пункта 4 ТР ТС 003/2011.

35 Подпункт 14 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

горок36, расположенных на принадлежащих им железнодорожных путях, а владелец инфраструктуры, в том числе железнодорожных путей необщего пользования, на которых обращаются его локомотивы.

Размещение и техническое оснащение эксплуатационных и ремонтных локомотивных, мотор-вагонных депо, пунктов технического обслуживания локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, мастерских, экипировочных устройств и других сооружений и устройств, предназначенных для обслуживания локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, осуществляется таким образом, чтобы были обеспечены установленные размеры движения поездов, эффективное использование локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, качественный ремонт и техническое обслуживание, рациональное использование материальных ресурсов, экологическую безопасность и безопасные условия труда, а также условия для тушения пожаров, проведения аварийно-спасательных работ в железнодорожном подвижном составе и на стационарных объектах железнодорожного транспорта, ликвидации аварийных ситуаций с железнодорожным подвижным составом, перевозящим опасные грузы.

Размещение и техническое оснащение эксплуатационных и ремонтных вагонных депо, пунктов технического обслуживания грузовых и пассажирских вагонов, промывочно-пропарочных станций и других сооружений и устройств вагонного хозяйства осуществляется таким образом, чтобы были произведены качественный ремонт и техническое обслуживание, рационально использовались материальные ресурсы, обеспечивались экологическая безопасность, безопасные условия труда, условия для проведения работ по тушению пожаров и ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами.

1. Порядок оформления, заполнения, передачи бланков и документов, связанных с эксплуатацией, обслуживанием, ремонтом объектов инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования, организацией движения поездов и маневровой работы, их хранения, в том числе с использованием автоматизированных систем, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).
2. Сооружения и устройства инфраструктуры должны содержаться в техническом состоянии, обеспечивающем пропуск поездов с допустимой скоростью движения37, но не более конструкционной скорости38.

36 Подпункт 15 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

37 Подпункт 2.2.35 пункта 2 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г.

№ 748-ст (М., «Стандартинформ», 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 3), ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 8) (далее – ГОСТ 34530-2019).

На железнодорожных путях общего пользования, отнесенных к малоинтенсивным линиям (участкам) в соответствии с Критериями отнесения железнодорожных путей общего пользования к малоинтенсивным линиям (участкам), утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 27 марта 2018 г № 33039, сооружения и устройства инфраструктуры должны обеспечивать пропуск поездов и скоростями, установленными локальными нормативными актами владельца инфраструктуры, но не более указанных в настоящем пункте.

На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, а также на малоинтенсивных участках, железнодорожных станциях, на которых отменены дежурства дежурных по железнодорожным станциям, порядок движения поездов, обслуживаемых машинистом без помощника машиниста, а также перечень таких участков устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

На участках с особо интенсивным движением поездов40, не оборудованных диспетчерской централизацией, вождение поездов машинистом без помощника машиниста допускается при наличии дежурных по железнодорожным станциям

Конструкция и состояние железнодорожных путей необщего пользования, примыкающих непосредственно или через другие железнодорожные пути необщего пользования к железнодорожным путям общего пользования, должны обеспечивать пропуск вагонов с допустимыми на железнодорожных путях общего пользования41 нормами погонных нагрузок, предельно допустимых сил по воздействию на железнодорожный путь, расчетных осевых нагрузок 42 , а также пропуск железнодорожного подвижного состава, предназначенного для обслуживания железнодорожных путей необщего пользования.

В зависимости от конструкции и технического состояния конкретных участков железнодорожных путей общего и необщего пользования их владельцами устанавливаются скорости, соответствующие состоянию сооружений и устройств на этих участках.

1. Сооружения и устройства железнодорожного транспорта должны удовлетворять требованиям габаритов приближения строений 43 С 44 , Сп 45 , С250 46 ,

38 Подпункт 2.2.34 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

39 Собрание законодательства Российской Федерации, 2018, № 14, ст. 1980.

40 Подпункт 2.12.38 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г.,

№ 748-ст (М., Стандартинформ, 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 3), ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения»(«ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 8) (далее – ГОСТ 34530-2019).

41 Абзац пятый статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

42 Подпункт «и» пункта 13 ТР ТС 001/2011.

43 Абзац восьмой пункта 4 ТР ТС 003/2011.

1-СМ47.

Габариты приближения строений должны соблюдаться у всех эксплуатируемых железнодорожных путей общего и необщего пользования, сооружений и устройств, ранее приведенных к указанным в настоящем пункте габаритам.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) формирует перечень негабаритных мест, подлежащих приведению в соответствие с Правилами, осуществляют проверки габаритов сооружений и устройств и устранения негабаритных мест.

Запрещается нарушать габариты приближения строений при проведении любых ремонтных, строительных и других работ, за исключением случаев полного закрытия движения по железнодорожному пути, габарит которого нарушается, на период проведения работ.

1. На прямых участках перегонов расстояние между осями первого и второго главных путей, а также третьего и четвертого главных путей должно быть не менее 4100 мм.

Расстояние между осями второго и третьего главных железнодорожных путей на прямых участках перегонов должно быть не менее 10000 мм – при скорости движения по любому из смежных путей свыше 140 км/ч, не менее 8000 мм – при скорости движения не выше 140 км/ч, а в сложных топографических, инженерно-геологических, планировочных и других местных условиях, когда применение основных норм проектирования вызывает значительное увеличение объема строительно-монтажных работ на существующих линиях необходимость переустройства земляного полотна, станционных железнодорожных путей и искусственных сооружений, сноса капитальных строений (далее – трудные условия) – не менее 6000 мм с соответствующим снижением скорости до 90 км/ч и менее.

До реконструкции железнодорожной линии допускается сохранять расстояние между осями второго и третьего главных железнодорожных путей не менее 5000 мм с соответствующим снижением скорости до 90 км/ч и менее.

Расстояние между осями смежных железнодорожных путей на железнодорожных станциях, прямых участках должно быть не менее 4800 мм, на второстепенных железнодорожных путях (железнодорожные пути стоянки

44 Подпункт 3.2 пункта 3 ГОСТ 9238-2013 «Межгосударственный стандарт. Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений», введенного в действие приказом Росстандарта от 22 ноября 2013 г. № 1608-ст (М., «Стандартинформ», 2014), с изменениями ГОСТ 9238-2013 «Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений» («ИУС «Национальные стандарты», 2015, № 6), ГОСТ 9238-2013 «Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 1) (далее – ГОСТ 9338-2013).

45 Абзац четвертый подпункта 3.2 пункта 3 ГОСТ 9238-2013.

46 Абзац пятый подпункта 3.2 пункта 3 ГОСТ 9238-2013.

47 Абзац шестой подпункта 3.2 пункта 3 ГОСТ 9238-2013.

железнодорожного подвижного состава, железнодорожные пути грузовых дворов) и железнодорожных путях грузовых районов – не менее 4500 мм.

До реконструкции путевого развития действующих железнодорожных станций допускается сохранять расстояние между осями смежных железнодорожных путей менее установленного настоящим пунктом, но не менее 4100 мм, а также сохранять при расположении главных железнодорожных путей на железнодорожных станциях крайними, расстояние между ними не менее 4100 мм.

Расстояние между осями железнодорожных путей, предназначенных для непосредственной перегрузки грузов, контейнеров из вагона в вагон, может составлять не менее 3600 мм.

Расстояние между осями смежных железнодорожных путей на станциях железнодорожных путей необщего пользования на прямых участках железнодорожных путей должно быть не менее 4100 мм.

Горизонтальные расстояния на кривых участках между осями смежных железнодорожных путей и между осью железнодорожного пути и габаритом приближения строений на перегонах и железнодорожных станциях должно соответствовать проектной документации (для вновь строящихся и реконструируемых железнодорожных линий) и требованиям габаритов железнодорожного подвижного состава48 и приближения строений49.

1. Пассажирские и грузовые платформы, расположенные на железнодорожных линиях со смешанным движением пассажирских50 и грузовых поездов 51 на прямых участках, должны соответствовать габариту приближения строений.

В процессе эксплуатации пассажирских платформ с номинальной высотой 1300, 1100, 550 и 200 мм допускается изменение их высоты от уровня головок рельсов52 до 20 мм в сторону увеличения (кроме пассажирских платформ с высотой 1300 мм) и до 50 мм в сторону уменьшения.

Порядок эксплуатации и содержание платформ с номинальной высотой 1300 мм устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

В процессе эксплуатации пассажирских платформ с номинальными значениями высоты 1300, 1100, 550 мм и расстояния от оси железнодорожного пути 1920 мм, и пассажирских платформ с номинальными значениями высоты 200 мм и

48 Подпункт 2.1 пункта 2 ГОСТ 9238-2013.

49 Подпункт 2.2 пункта 2 ГОСТ 9238-2013.

50 Подпункт 2.12.10 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

51 Подпункт 2.12.28 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

52 Подпункт 64 пункта 4 ГОСТ Р 50542-93 «Государственный стандарт Российской Федерации. Изделия из черных металлов для верхнего строения рельсовых путей. Термины и определения», введенного в действие постановлением Госстандарта России от 30 марта 1993 г. № 97 (М., «Стандартинформ», 2006) (далее – ГОСТ Р 50542-93).

расстояния от оси железнодорожного пути 1745 мм допускается изменение установленных габаритом приближения строений расстояний от оси железнодорожного пути до 30 мм в сторону увеличения и до 25 мм в сторону уменьшения.

Существующие пассажирские платформы с номинальной высотой 200 мм разрешается эксплуатировать до их переустройства, если высота таких платформ не превышает 270 мм при расстоянии от оси пути не менее 1425 мм.

На пассажирских остановочных пунктах владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) должны обеспечивать освещение мест посадки пассажиров в вагоны и высадки из вагонов и помещения для пассажиров.

1. Пассажирские платформы, расположенные у железнодорожных путей общего пользования, по которым пропускаются пассажирские поезда со скоростью более 200 км/ч, оборудуются владельцем инфраструктуры защитными ограждениями пассажиров от воздушного удара на расстоянии не менее 2 м от края высокой платформы и не менее 2,3 м от края низкой платформы53.

Владельцем инфраструктуры на расстоянии не менее 2 м от края платформы со стороны движения скоростного54 или высокоскоростного пассажирского поезда55 наносится линия, обозначающая границу опасной зоны.

1. Железнодорожные линии на участках обращения пассажирских поездов со скоростями более 160 км/ч должны быть ограждены владельцем инфраструктуры. Ограждения не устанавливаются в местах, где доступ к железнодорожному полотну ограничен естественными и (или) искусственными препятствиями. Требования к ограждениям на указанных железнодорожных линиях устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.
2. Элементы железнодорожного подвижного состава не должны нарушать габарит железнодорожного подвижного состава56.

Грузы, контейнеры (груженые или порожние) размещаются и закрепляются в железнодорожном подвижном составе в соответствии с техническими условиями размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах57.

Для проверки соответствия внешних границ погруженного на открытый железнодорожный подвижной состав груза габариту погрузки в местах массовой погрузки (более 100 вагонов в сутки) устанавливаются контрольно-габаритные устройства 58 . Все средства измерений и контроля технических параметров

53 Подпункт 5.5.1 пункта 5 ГОСТ 9238-2013.

54 Подпункт 2.12.17 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

55 Подпункт 2.12.18 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

56 Абзац девятый пункта 4 ТР ТС 001/2011.

57 Часть вторая статьи 23 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170).

58 Подпункт 94 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

сооружений и устройств железнодорожного транспорта, а также железнодорожного подвижного состава, применяемые на железнодорожном транспорте должны соответствовать Федеральному закону от 26 июня 2008 г. № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений» 59.

Возможность пропуска транспортного средства по условиям габаритов проводов, расположенных на опорах контактной сети и воздушных линий электропередачи на железнодорожных переездах, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Грузы, выгруженные из вагонов или контейнеров либо подготовленные к погрузке в вагоны или контейнеры около железнодорожного пути, размещаются так, чтобы габарит приближения строений не нарушался, и закрепляются от самопроизвольного перемещения.

Грузы (кроме балласта, выгружаемого для путевых работ) при высоте до 1,2 м должны находиться не ближе 2 м от наружной грани головки крайнего рельса, а при большей высоте – не ближе 2,5 м.

Выгруженные из вагона или подготовленные к погрузке в вагон багаж 60 , почтово-багажные тележки или грузы, находящиеся на пассажирских платформах, расположенных у железнодорожного пути, по которому пропускается скоростной61 или высокоскоростной железнодорожный подвижной состав 62 , размещаются на расстоянии не менее 2 м от края платформы этого железнодорожного пути с закрепленными почтово-багажными тележками.

1. Путевое развитие и техническое оснащение железнодорожной станции осуществляется таким образом, чтобы обеспечивалось движение поездов, выполнение норм времени на операции по приему и отправлению поездов, посадке и высадке пассажиров, погрузке, выгрузке грузов, багажа и грузобагажа, техническому обслуживанию и осмотру железнодорожных составов и вагонов, безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, пожарную безопасность, безопасные условия труда.
2. Железнодорожные станции оборудуются железнодорожной электросвязью63 (далее – технологическая электросвязь), виды которой установлены

59 Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, № 26, ст. 3021; 2021, № 24, ст. 4188.

60 Абзац девятый статьи 2 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170).

61 Абзац сороковой пункта 4 ТР ТС 001/2011.

62 Абзац десятый пункта 4 технического регламента Таможенного союза «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» ТР ТС 002/2011, принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 (официальный сайт Комиссии Таможенного союза [http://www.tsouz.ru,](http://www.tsouz.ru/) 2 августа 2011 г.), являющимся обязательным для Российской Федерации в соответствии с Договором об утверждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г., Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированным Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе (далее – ТР ТС 002/2011).

63 Абзац двенадцатый пункта 4 ТР ТС 003/2011.

в пункте 105 Правил.

В зависимости от объема работы железнодорожные станции оборудуются автоматизированными системами управления, информационно-вычислительной сетью инфраструктуры, устройствами для приема и транспортировки перевозочных документов и централизованного ограждения составов поездов, проходящих техническое обслуживание, осмотр и ремонт вагонов.

1. На железнодорожных станциях должны освещаться:

здания и сооружения, предназначенные для обслуживания пассажиров; железнодорожные пути и парки приема и отправления поездов, производства

погрузочно-выгрузочной, маневровой работы, экипировки, технического обслуживания и ремонта железнодорожного подвижного состава;

территории грузовых районов, контейнерные площадки, сортировочные платформы, вагонные весы, смотровые вышки, габаритные ворота, устройства автоматического выявления коммерческих неисправностей поездов и вагонов;

сбрасывающие башмаки, сбрасывающие остряки, сбрасывающие стрелки 64 ,

стационарные устройства для закрепления вагонов;

места встречи поездов работниками железнодорожного транспорта; стрелочные горловины, склады, пешеходные переходы;

указатели устройств сбрасывания, путевого заграждения, стационарных устройств для закрепления вагонов, гидравлических колонок;

сигнальные приборы на железнодорожных путях локомотивного, вагонного, путевого и других хозяйств.

Железнодорожные переезды должны освещаться на станциях и на перегонах.

Освещение осуществляется в целях обеспечения безопасности движения поездов и маневровых передвижений, безопасности пассажиров при посадке в вагоны и высадке из вагонов, бесперебойной и безопасной работы обслуживающего персонала, охраны грузов, багажа и грузобагажа.

Наружное освещение не должно влиять на отчетливую видимость сигнальных огней.

До реконструкции указанных объектов допускается их эксплуатация с действующими параметрами освещенности.

1. Горки сортировочной станции 65 (далее – сортировочные горки) оборудуются светофорной сигнализацией, станционной радиосвязью и устройствами двусторонней парковой связи.

Сортировочные горки в зависимости от объема работы оборудуются устройствами механизации и автоматизации роспуска вагонов, горочной

64 Подпункт «д» пункта 31 ТР ТС 003/2011.

65 Подпункт 2.11.10 пункта 2.11 ГОСТ 34530-2019.

централизацией стрелок, горочной автоматической локомотивной сигнализацией66 и устройствами для передачи и пересылки необходимых документов. Все стрелки, включаемые в горочную централизацию, оборудуются устройствами механизированной очистки или снеготаяния.

На железнодорожных станциях с автоматизированными и механизированными горками должны быть оборудованы мастерские и механизированные площадки для технического обслуживания и ремонта горочного оборудования.

1. Сооружения, устройства, места выполнения приема к перевозке, сортировки и выдачи грузов на железнодорожных станциях и железнодорожных путях необщего пользования, предназначенные для выполнения грузовых операций, должны быть в состоянии, обеспечивающем сохранность грузов, железнодорожного подвижного состава и безопасное выполнение грузовых операций.

Помещения для работников железнодорожного транспорта, обслуживающих грузоотправителей и грузополучателей должны быть в состоянии, обеспечивающем выполнение операций по приему к перевозке, сортировке и выдаче грузов.

Железнодорожные станции в местах выполнения грузовой работы оборудуются устройствами посекционного отключения напряжения в контактной сети железнодорожного пути для проведения осмотра грузовых поездов в коммерческом отношении.

1. Вагонные весы (автоматического67 и неавтоматического68 действия) и иные устройства автоматического выявления непригодных в коммерческом отношении69 вагонов и поездов могут устанавливаться в местах, определяемых локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Технические средства коммерческого осмотра (вагонные весы, автоматизированные системы коммерческого осмотра поездов и вагонов, посты автоматизированного приема и диагностики подвижного состава на сортировочных станциях), установленные на железнодорожных путях общего пользования, должны

66 Абзац второй пункта 4 ТР ТС 001/2011.

67 Подпункт 3.1 пункта 3 ГОСТ 8.647-2015 «Межгосударственный стандарт. Государственная система обеспечения единства измерений. Весы вагонные автоматические. Часть 1. Метрологические и технические требования. Методы испытаний», введенного в действие приказом Росстандарта от 30 мая 2016 г. № 446-ст (М., «Стандартинформ», 2016), с изменениями ГОСТ 8.647-2015 «Государственная система обеспечения единства измерений. Весы вагонные автоматические. Часть 1. Метрологические и технические требования. Методы испытаний» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, № 2).

68 Подпункт Т.1.2 раздела Т ГОСТ Р 53228-2008 «Национальный стандарт Российской Федерации. Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 25 декабря 2008 г. № 739-ст (М., «Стандартинформ»,2010), с изменениями ГОСТ Р 53228-2008 «Весы неавтоматического действия. Часть 1. Метрологические и технические требования. Испытания» («ИУС «Национальные стандарты», 2013, № 7).

69 Часть пятая статьи 20 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170).

быть подключены к автоматизированным системам владельца инфраструктуры с целью организации передачи и хранения информации в базе данных.

1. Кабельные линии связи и системы железнодорожной автоматики и телемеханики 70 , принадлежащие владельцу инфраструктуры (владельцу железнодорожных путей необщего пользования) и используемые в перевозочном процессе, прокладываются в границах полосы отвода железных дорог (далее – полоса отвода)71, вне пределов земляного полотна. Порядок прокладки кабельных линий связи в переделах земляного полотна устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Допускается осуществлять подвеску линий связи на основе волоконно-оптических кабелей, принадлежащих владельцу инфраструктуры (владельцу железнодорожных путей необщего пользования) и используемых в перевозочном процессе, на опорах контактной сети или линий электропередачи на высоте 72 , установленной проектной, ремонтной или эксплуатационной документацией.

Линии железнодорожной автоматики и телемеханики, технологической железнодорожной электросвязи 73 , управления объектами железнодорожного электроснабжения 74 и другие линии, за исключением линий электропередачи напряжением выше 1000 В, при пересечении электрифицированных железнодорожных путей выполняются только в кабельном исполнении.

До реконструкции допускается эксплуатация воздушных линий связи при максимальной стреле провеса на высоте не менее:

2,5 м – от земли в ненаселенной местности; 3 м – от земли в населенной местности;

5,5 м – от полотна пересекаемых автомобильных дорог;

7,5 м – от верха головки рельса пересекаемых неэлектрифицированных железнодорожных путей.

1. Сооружения и устройства линий железнодорожной автоматики и телемеханики, технологической железнодорожной электросвязи, управления объектами электроснабжения защищаются от электромагнитных помех и опасного влияния тягового тока, линий электропередачи, атмосферных и коммутационных перенапряжений и повышенных токов устройствами защиты с параметрами,

70 Абзац десятый пункта 4 ТР ТС 003/2011.

71 Абзац семнадцатый пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

72 Подпункт 4.1.3 пункта 4 ГОСТ 33799-2016 «Межгосударственный стандарт. Железнодорожная электросвязь. Правила подвески самонесущего волоконно-оптического кабеля на опорах контактной сети железной дороги и линий электропередачи напряжением выше 1000В», введенного в действие приказом Росстандарта от 8 июля 2016 г.

№ 821-ст (М., «Стандартинформ», 2016).

73 Абзац двенадцатый пункта 4 ТР ТС 003/2011.

74 Абзац тринадцатый пункта 4 ТР ТС 003/2011.

соответствующими проектной, ремонтной или эксплуатационной документации.

1. Эксплуатация технических средств инфраструктуры, систем интервального регулирования75 до ввода их в постоянную эксплуатацию и меры, обеспечивающие безопасность движения поездов, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).
2. В служебных помещениях дежурных по железнодорожным станциям устанавливаются приборы управления и контроля устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики, технологической электросвязи, пульты управления секционными разъединителями, дистанционного включения наружного освещения и аппаратура автоматизированного рабочего места, относящаяся к работе дежурного по железнодорожной станции.
3. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) оборудует помещения станционных постов централизации и стрелочных постов сигнальными приборами, инструментами и материалами. Стрелочные посты дополнительно к указанным устройствам оборудуются телефонной связью.
4. Сооружения, устройства и объекты инфраструктуры, предназначенные для обслуживания пассажиров и других пользователей услугами железнодорожного транспорта, в том числе маломобильных граждан, должны обеспечивать беспрепятственный доступ к ним и пользования ими в соответствии со статьей 15 Федерального закона от 24 ноября 1995 г. № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации»76.

Помещения, предназначенные для обслуживания пассажиров и других пользователей услугами железнодорожного транспорта, для мероприятий, относящихся к оказанию дополнительных услуг для пассажиров и других пользователей услугами железнодорожного транспорта, не допускается занимать для других целей.

1. На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования пешеходные переходы в одном уровне с железнодорожными путями оборудуются пешеходными настилами, указателями и предупредительными надписями. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом определяет перечень пешеходных переходов, которые дополнительно к указанным устройствам оборудуются автоматической сигнализацией.
2. Перечень объектов железнодорожного транспорта, принадлежащих владельцу инфраструктуры (владельцу железнодорожных путей необщего

75 Подпункт 6 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

76 Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, № 48, ст. 4563; 2021, № 22, ст. 3687.

пользования), подлежащих оборудованию системами и устройствами отображения времени, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Информационно-вычислительные системы контроля и управления объектами инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования или железнодорожным подвижным составом (далее – информационно-управляющие системы) оборудуются комплексом технических средств и кабельных линий, которые обеспечивают выдачу, корректировку и демонстрацию точного времени, синхронизированного с эталонными сигналами точного времени 77 Российской Федерации (далее – система Единого точного времени). Перечень информационно-управляющих систем, подлежащих оборудованию системами Единого точного времени устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Погрешность устройств отображения времени, с учетом регионального (часового пояса) времени по сравнению с эталонными сигналами синхронизации Российской Федерации допускается ±5 с.

Погрешность устройств учета времени в информационно-управляющих системах, с учетом регионального (часового пояса) времени по сравнению с эталонными сигналами синхронизации Российской Федерации допускается ±1 с.

1. Применяемые на железнодорожном транспорте автоматизированные системы управления оборудованием (исполнительными устройствами), технологическими процессами управления, контроля и обеспечения безопасности движения поездов должны соответствовать требованиям функциональной 78 , 79 и информационной безопасности 80 и Требованиям к обеспечению защиты информации в автоматизированных системах управления производственными и технологическими процессами на критически важных объектах, потенциально опасных объектах, а также объектах, представляющих повышенную опасность для жизни и здоровья людей и для окружающей природной среды, утвержденным

77 Подпункт 3.2.24 пункта 3 ГОСТ 8.567-2014 «Межгосударственный стандарт. Государственная система обеспечения единства измерений. Измерения времени и частоты. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 28 октября 2014 г. № 1450-ст (М., «Стандартинформ», 2014).

78 Подпункт 3.26 пункта 3 ГОСТ 33477-2015 «Межгосударственный стандарт. Система разработки и постановки продукции на производство. Технические средства железнодорожной инфраструктуры. Порядок разработки, постановки на производство и допуска к применению», введенного в действие приказом Росстандарта от 6 октября 2015 г. № 1483-ст (М., «Стандартинформ», 2016).

79 ГОСТ 33432-2015 «Межгосударственный стандарт. Безопасность функциональная. Политика, программа обеспечения безопасности. Доказательство безопасности объектов железнодорожного транспорта», введенного в действие приказом Росстандарта от 4 декабря 2015 г. № 2107-ст (М., «Стандартинформ», 2016), с изменениями ГОСТ 33432-2015 «Безопасность функциональная. Политика, программа обеспечения безопасности. Доказательство безопасности объектов железнодорожного транспорта» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, № 3).

80 Подпункт 3.2.1 пункта 3 ГОСТ Р 53114-2008 «Национальный стандарт Российской Федерации. Защита информации. Обеспечение информационной безопасности в организации. Основные термины и определения», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 18 декабря 2008 г. № 532-ст (М., «Стандартинформ», 2009).

приказом Федеральной службы по техническому и экспортному контролю от 14 марта 2014 г. № 3181.

Автоматизированные системы управления, используемые на железнодорожном транспорте, должны содержаться в работоспособном состоянии и обеспечивают возможность:

ввода, передачи, обработки и хранения, архивирования и резервирования данных;

выдачи результатов расчетов потребителям в установленные сроки;

решения задач планирования, оперативного управления, учета, статистики во всех хозяйствах железнодорожного транспорта.

Подключение терминального и другого оборудования к автоматизированным системам, используемым на железнодорожном транспорте, осуществляется владельцем таких систем.

1. Устройства водоснабжения и водообработки владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) должны обеспечивать бесперебойное снабжение водой локомотивов, поездов, железнодорожных станций и другие хозяйственные, противопожарные и питьевые потребности для обеспечения технологической работы железнодорожного транспорта.

Владелец инфраструктуры и владелец железнодорожных путей необщего пользования должны содержать очистные сооружения в технически исправном состоянии.

1. Владелец инфраструктуры размещает средства, позволяющие принять незамедлительные меры по ликвидации последствий транспортных происшествий, чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте:

восстановительные поезда 82 для восстановления движения поездов в соответствии с графиком движения поездов вследствие транспортных происшествий, ликвидации их последствий и иных, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;

пожарные поезда83 и подразделений пожарной охраны для предупреждения и тушения пожаров, проведения аварийно-спасательных работ, связанных с тушением пожаров в зоне чрезвычайной ситуации.

Владельцы железнодорожных путей необщего пользования обеспечивают наличие необходимого и достаточного количества восстановительных сил и средств,

81 Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 30 июня 2014 г., регистрационный № 32919, с изменениями, внесенными приказами Федеральной службы по техническому и экспортному контролю от 23 марта 2017 г. № 49 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 25 апреля 2017 г., регистрационный № 46487), от 9 августа 2018 г. № 138 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 5 сентября 2018 г., регистрационный № 52071), от 15 марта 2021 г. № 46 (зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 1 июля 2021 г., регистрационный № 64063).

82 Подпункт 2.12.22 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

83 Подпункт 2.12.23 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

средств пожаротушения и других средств для проведения работ по предупреждению и ликвидации последствий аварийных ситуаций в соответствии с требованиями статьи 24 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»84.

1. Железнодорожные пути, определенные владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), для стоянки восстановительных и пожарных поездов, автомотрис85 и дрезин86, предназначенных для ведения восстановительных работ, запрещается занимать другим железнодорожным подвижным составом.

# Ɉɛɫɥɭɠɢɜɚɧɢɟ ɫɨɨɪɭɠɟɧɢɣ ɢ ɭɫɬɪɨɣɫɬɜ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɬɪɚɧɫɩɨɪɬɚ

1. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) обязан содержать все элементы железнодорожного пути 87 , железнодорожного электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожной технологической электросвязи, станционные здания, сооружения 88 и устройства инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования в исправном и (или) работоспособном техническом состоянии, обеспечивающем безопасное движение поездов и маневровой работы, выполнение заданных размеров движения поездов с установленными скоростями в соответствии с графиком движения поездов, требования по охране труда, промышленной и транспортной безопасности, санитарно-эпидемиологических норм в соответствии с проектной, ремонтной или эксплуатационной документацией.
2. Порядок организации и выполнения работ, связанных с эксплуатацией всех элементов железнодорожного пути, железнодорожного электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожной технологической электросвязи, станционных зданий, сооружений (за исключением искусственных сооружений) и устройств инфраструктуры общего и необщего пользования, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) на основании проектной, ремонтной или эксплуатационной документации и должен содержать, в том числе:

номенклатуру и периодичность выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту;

84 Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2003, № 28, ст. 2884.

85 Подпункт 2.3.37 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

86 Подпункт 2.3.44 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

87 Абзац восемнадцатый пункта 4 ТР ТС 003/2011.

88 Подпункт 3.1.3 пункта 3 ГОСТ Р ИСО 6707-1-2020 «Национальный стандарт Российской Федерации. Здания и сооружения. Общие термины», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 декабря 2020 г. № 1388-ст (М., «Стандартинформ», 2021).

порядок планирования и контроля выполнения работ;

нормы материально-технического и технологического обеспечения работ по техническому обслуживанию и ремонту;

состав, порядок оформления, согласования и утверждения технологической документации, используемой для проведения работ по техническому обслуживанию и ремонту.

1. Периодичность, порядок проведения и оформления осмотров и проверок железнодорожного пути, железнодорожного электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожной технологической электросвязи, станционных зданий, сооружений (за исключением искусственных сооружений) и устройств инфраструктуры на основании проектной, ремонтной или эксплуатационной документации определяются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) должен проводить не реже двух раз в год осмотр стрелочных переводов, главных и приемо-отправочных железнодорожных путей железнодорожных станций, определять сроки и мероприятия по устранению обнаруженных неисправностей, вести учет результатов их осмотра.

Продольные профили сортировочных горок, подгорочных и профилированных вытяжных железнодорожных путей, железнодорожных путей для скатывания вагонов с вагоноопрокидывателей проверяются не реже одного раза в три года, на остальном протяжении станционных железнодорожных путей всех железнодорожных станций общего и необщего пользования профиль проверяется не реже одного раза в десять лет. При нарушении предельных сроков проверки продольных профилей указанных путей запрещается оставление железнодорожного подвижного состава на этих путях без локомотива.

Продольный профиль железнодорожных путей (участков железнодорожных путей), на которых производится реконструкция и ремонт, вызывающие изменение продольного профиля, проверяется после окончания этих работ.

Участки железнодорожного пути, на которых производятся работы с изменением плана и профиля, проверяются после их окончания с представлением владельцу инфраструктуры (владельцу железнодорожных путей необщего пользования) документации, в соответствии с пунктом 14 Правил.

1. Техническое обслуживание и ремонт всех элементов инфраструктуры: железнодорожного пути, железнодорожного электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожной технологической электросвязи, станционных зданий, сооружений (за исключением мостов) и устройств инфраструктуры эксплуатируемых на железнодорожных участках с номинальным

размером ширины железнодорожной колеи (далее – ширина колеи) 1435 мм на территории Российской Федерации, выполняется в соответствии с порядком, устанавливаемым локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

# ɋɨɨɪɭɠɟɧɢɹ ɢ ɭɫɬɪɨɣɫɬɜɚ ɩɭɬɟɜɨɝɨ ɯɨɡɹɣɫɬɜɚ

1. Номинальный размер ширины колеи на прямых участках железнодорожного пути и на кривых радиусом 350 м и более должен быть1520 мм. Номинальный размер ширины колеи на более крутых кривых должен быть:

при радиусе от 300 до 350 м – 1530 мм; при радиусе менее 300 м – 1535 мм.

На железнодорожных путях общего пользования, где комплексная замена рельсошпальной решетки не производилась, допускается до их реконструкции на прямых и кривых участках железнодорожного пути радиусом 650 м и более, а для железнодорожных путей необщего пользования на прямых и кривых участках радиусом 350 м и более с деревянными шпалами номинальный размер ширины колеи – от 1520 до 1524 мм до их реконструкции. В этих случаях на более крутых кривых ширина колеи принимается:

при радиусе от 450 до 650 м – 1530 мм; при радиусе от 350 до 450 м – 1535 мм; при радиусе менее 350 м – 1540 мм.

Величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи, не требующие устранений на прямых и кривых участках железнодорожного пути, не должны превышать по уширению +8 мм, по сужению -4 мм. Порядок устранения отклонений, превышающих указанные значения, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Движение закрывается на участках железнодорожного пути с шириной колеи менее 1512 мм и более 1548 мм.

1. Ширина земляного полотна 89 поверху на прямых участках железнодорожного пути общего и необщего пользования должна соответствовать верхнему строению железнодорожного пути. На существующих железнодорожных линиях до их реконструкции запрещается эксплуатация путей, на которых ширина земляного полотна на однопутных железнодорожных линиях менее 5,5 м, двухпутных – менее 9,6 м, а в скальных и дренирующих грунтах – на однопутных железнодорожных линиях – менее 5 м, двухпутных – менее 9,1 м. Минимальная ширина обочины земляного полотна поверху должна быть не менее 0,4 м с каждой стороны железнодорожного пути.

89 Подпункт 2.7.25 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

На железнодорожных путях необщего пользования:

расстояние от оси железнодорожного пути до бровки отвала определяется в зависимости от высоты отвала, рода отвальных грунтов, типа и рода используемого железнодорожного подвижного состава и устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожного пути необщего пользования;

расстояние от подошвы развала до оси ближайшего железнодорожного пути определяется в зависимости от высоты откоса и категории грунта и должно быть не менее 2,5 м;

расстояние от оси бровки уступа до оси железнодорожного пути при обработке уступов экскаваторами с верхней погрузкой должно быть не менее 2,5 м.

Бровка земляного полотна 90 железнодорожного пути в местах разлива вод сооружается не менее чем на 0,5 м выше максимальной высоты наката волны при сильных ветрах91.

Ширина плеча балластной призмы 92 должна быть не менее 250 мм для участков бесстыкового железнодорожного пути93 и не менее 200 мм – для участков звеньевого железнодорожного пути. Значения параметров ширины балластной призмы при отступлениях от указанных значений на протяжении более 10 м на звеньевом железнодорожном пути в кривых со стороны наружной нити и на бесстыковом железнодорожном пути в прямых и кривых, требующие ограничения скорости или закрытия движения поездов, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Значения параметров, характеризующих положение рельсовых нитей в профиле, плане, по уровню и по ширине колеи (далее – геометрия рельсовой колеи), требующих закрытия движения должны быть:

90 Подпункт «в» пункта 27 ТР ТС 003/2011.

91 Подпункт 2.3.1 пункта 2.3 Общих требований технической эксплуатации железных дорог пространства 1520,

утвержденных Протоколом пятьдесят девятого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 20 ноября 2013 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно- телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 20 ноября 2013 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах

железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

92 Подпункт 2.7.27 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

93 Подпункт 3.3 пункта 3 ГОСТ 34665-2020 «Межгосударственный стандарт. Рельсы железнодорожные, сваренные электроконтактным способом. Технические условия», введенного в действие приказом Росстандарта от 20 августа 2020 г. № 519-ст (М., «Стандартинформ», 2020) (далее – ГОСТ 34665-2020).

при отступлениях по уровню и перекосам на 50 мм и более, по отклонению рельсовых нитей по уровню, при одновременном отклонении левой и правой нитки (далее – просадка) на 45 мм и более;

при разности смежных стрел, измеряемых от середины хорды длиной 20 м при длине неровности пути от 10 до 20 м включительно превышающий 65 мм и более, а при длине неровности пути более 20 до 40 м включительно превышающей 90 мм и более (для путей необщего пользования на 100 мм и более);

по рельсовым стыкам, имеющим по рабочей поверхности94 и (или) боковой грани95 головки рельсов горизонтальные и вертикальные ступеньки более 5 мм.

Значения параметров геометрии рельсовой колеи, требующих ограничения скорости, определяются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) на основании проектной, ремонтной или эксплуатационной документации.

Переход от рельсов одного типа 96 к рельсам другого типа осуществляется с использованием переходных рельсов или накладок97.

1. Верх головок рельсов обеих нитей железнодорожного пути должен быть в одном уровне на прямых участках.

На прямых участках железнодорожного пути допускается содержание одной рельсовой нити, по уровню верха головки рельса, не требующее устранений, на 6 мм выше другой.

Владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) на кривых участках железнодорожного пути в зависимости от радиуса кривой и скоростей движения поездов устанавливается возвышение наружной рельсовой нити в соответствии с проектной, ремонтной или эксплуатационной документацией.

Величина непогашенного ускорения 98 , если иное не предусмотрено конструкторской документацией на железнодорожный подвижной состав, не должна превышать следующих значений:

при опрокидывании наружу кривой и расположения вагона на участке

94 Подпункт 75 пункта 4 ГОСТ Р 50542-93.

95 Подпункт 76 пункта 4 ГОСТ Р 50542-93.

96 Пункт 4.1 ГОСТ Р 51685-2013 «Национальный стандарт Российской Федерации. Рельсы железнодорожные. Общие технические условия», введенного в действие приказом Росстандарта от 14 октября 2013 г. № 1155-ст (М., «Стандартинформ», 2014), с изменениями ГОСТ Р 51685-2013 «Рельсы железнодорожные. Общие технические условия», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 февраля 2016 г. № 65-ст («ИУС «Национальные стандарты», 2016, № 5).

97 Пункт 56 приложения № 1 к ТР ТС 003/2011, пункт 17 приложения № 3 к ТР ТС 003/2011.

98 Подпункт 3.3 пункта 3 ГОСТ Р 55050-2012 «Национальный стандарт Российской Федерации. Железнодорожный подвижной состав. Нормы допустимого воздействия на железнодорожный путь и методы испытаний», введенного в действие приказом Росстандарта от 8 ноября 2012 г. № 703-ст (М., «Стандартинформ», 2013) (далее – ГОСТ Р 55050-2012).

круговой кривой среднего радиуса 650 м – 0,7 м/с2 99;

при опрокидывании внутрь кривой и расположении вагона на участке круговой кривой среднего радиуса 300 м – 0,9 м/с2 100.

Скорость изменения величины непогашенного ускорения не должна превышать 0,6 м/с3.

На кривых участках пути независимо от радиуса кривой возвышение наружного рельса не должно превышать 150 мм. Величина возвышения наружной нити на стрелочных переводах101 не должна превышать 75 мм.

На перегонах многопутных линий головки рельсов всех путей, расположенных на общем земляном полотне, должны устраиваться на одном уровне. В процессе эксплуатации разница на уровне поверхности катания головок рельсов на прямых участках пути должна составлять не более 150 мм в соответствии с проектной документацией.

Запрещается превышать величину уклона отвода возвышения наружного рельса в кривых участках пути более 3,2 мм/м на всей длине переходной кривой или ее части длиной не менее 30 м.

На закрестовинных и переводных кривых стрелочных переводов при понижении наружной нити по отношению к внутренней (обратного возвышения) более 40 мм движение запрещается.

1. Для определения условий пропуска подвижного состава в зависимости от обращающихся и перспективных нагрузок все мосты должны быть проклассифицированы по грузоподъемности владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

Мосты и тоннели по перечню, утвержденному, владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), ограждаются контрольно-габаритными устройствами, оборудуют оповестительной сигнализацией102 и заградительными светофорами103 в соответствии с требованиями Федерального закона от 30 декабря 2009 г. № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений»104.

1. Порядок применения диагностических средств контроля состояния железнодорожного пути и сооружений инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования)

99 Подпункт 5.3.1 пункт 5 ГОСТ 33211-2014 «Межгосударственный стандарт. Вагоны грузовые. Требования к прочности и динамическим качествам», введенного в действие приказом Росстандарта от 5 июня 2015 г. № 565-ст (М., «Стандартинформ», 2016), с изменениями ГОСТ 33211-2014 «Вагоны грузовые. Требования к прочности и динамическим качествам» («ИУС «Национальные стандарты», 2017, № 8) (далее – ГОСТ 33211-2014).

100 Подпункт 5.3.2 пункта 5 ГОСТ 33211-2014.

101 Подпункт 24 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

102 Подпункт 86 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

103 Подпункт 50 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

104 Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, № 1, ст. 5; 2013, № 27, ст. 3477.

в соответствии с эксплуатационной документацией.

1. Рельсы и стрелочные переводы на железнодорожных путях общего пользования и железнодорожных путях необщего пользования по мощности и состоянию должны соответствовать условиям их эксплуатации (грузонапряженности, осевым нагрузкам и скоростям движения поездов).

Рельсы железнодорожного пути(на прямых и в кривых участках) должны иметь установку с уклоном внутрь рельсовой колеи по отношению к верхней постели шпал (далее – подуклонка) 1/20 (наклон внутрь колеи относительно поверхности шпал), если иное не предусмотрено проектной документацией.

Подуклонка рельсов не должна быть меньше 1/60 и больше 1/12, а по внутренней рельсовой нити в кривых участках пути при возвышении наружной нити свыше 85 мм – соответственно меньше 1/30 и больше 1/12 и должны соответствовать проектной или эксплуатационной документации железнодорожного пути.

1. Стрелочные переводы на железнодорожных путях общего пользования должны иметь крестовины105 следующих марок:

на главных и приемо-отправочных железнодорожных путях, по которым происходит движение пассажирских поездов, – не круче 1/11;

на перекрестных переводах и одиночных, являющихся продолжением перекрестных, – не круче 1/9;

стрелочные переводы, по которым пассажирские поезда проходят только по прямому пути перевода, допускаются крестовины марки не круче 1/9, при этом допускается отклонение движения пассажирских поездов на боковой путь 106 по стрелочным переводам марки 1/9, если замена таких переводов на марку 1/11 вызывает переустройство стрелочных горловин, осуществить которое в данное время не представляется возможным;

на приемо-отправочных железнодорожных путях грузового движения – не круче 1/9, симметричных крестовин – не круче 1/6;

на прочих железнодорожных путях – не круче 1/8, симметричных крестовин – не круче 1/4,5.

На железнодорожных путях необщего пользования допускается использование стрелочных переводов с крестовинами следующих марок:

на главных и приемо-отправочных железнодорожных путях – не круче 1/9, симметричных крестовин – не круче 1/6;

на прочих железнодорожных путях – не круче 1/7, симметричных крестовин – не круче 1/4,5;

на подгорочных железнодорожных путях – не круче 1/9, симметричных –

105 Подпункт 35 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

106 Подпункт 2.7.5 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

не круче 1/6.

На стрелочных переводах, глухих пересечениях 107 и примыкающих к ним путям запрещается укладка рельсов разного типа.

Расстояние между отведенным остряком и рамным рельсом должно обеспечивать проход колес без касания остряка. Разность ширины колеи и величины желоба между остряком и рамным рельсом в конце строжки остряка не должна быть более 1458 мм.

Вертикальный износ рамных рельсов, остряков108 , усовиков и сердечников крестовин109 и порядок их эксплуатации при превышении норм износа определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в соответствии с проектной, эксплуатационной и ремонтной документацией.

Взаимное положение остряков и рамных рельсов контролируется средством измерений (далее – шаблон). Измерение производится в контрольных точках: в острие остряка и на расстоянии (450 ± 10) мм от него – для стрелок марки 1/22; (350 ± 10) мм – для стрелок марки 1/18; (200 ± 10) мм – для обыкновенных и симметричных стрелок марок 1/11 и 1/9; (120 ± 10) мм – для симметричных стрелок марки 1/6 и перекрестных переводов марки 1/9. При наличии просвета между наклонной гранью шаблона и головкой рамного рельса движение по стрелочному переводу в направлении от рамного рельса к крестовине запрещается.

При зазоре между подошвой остряка, подвижного (поворотного) сердечника и подушкой стрелочного башмака более 10 мм на двух и более брусьях в пределах участка прилегания к рамному рельсу (усовику) движение закрывается.

При наличии просвета между рабочей гранью упорных накладок и шейкой остряка (подвижного сердечника) более 10 мм на двух и более накладках, движение закрывается.

1. Запрещается эксплуатировать на железнодорожных путях общего и необщего пользования стрелочные переводы и глухие пересечения, у которых выявлена одна из следующих неисправностей:
   1. разъединение стрелочных остряков и подвижных сердечников крестовин с тягами;
   2. отставание остряка от рамного рельса, подвижного сердечника крестовины от усовика на 4 мм и более, измеряемое у остряка и сердечника тупой крестовины

107 Подпункт 3.3 пункта 3 ГОСТ 33535-2015 «Межгосударственный стандарт. Соединения и пересечения железнодорожных путей. Технические условия», введенного в действие приказом Росстандарта от 29 октября 2015 г.

№ 1663-ст (М., «Стандартинформ», 2016), с изменениями ГОСТ 33535-2015 «Соединения и пересечения железнодорожных путей. Технические условия» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, № 2) (далее – ГОСТ 33535-2015).

108 Подпункт 3.8 пункта 3 ГОСТ 33722-2016 «Межгосударственный стандарт. Остряки стрелочных переводов. Общие технические условия», введенного в действие приказом Росстандарта от 19 сентября 2016 г. № 1154-ст (М., «Стандартинформ», 2016) (далее – ГОСТ 33722-2016).

109 Подпункты 3.26, 3.27, 3.28, 3.29, 3.30, 3.31 пункта 3 ГОСТ 33535-2015.

против первой тяги, у сердечника острой крестовины – в острие сердечника при запертом положении стрелки;

* 1. в противошерстном направлении 110 (от остряков до крестовины) при глубине выкрашивания остряка более 3 мм и длине выкрашивания;
  2. на главных железнодорожных путях – 200 мм и более;
  3. на приемо-отправочных железнодорожных путях – 300 мм и более;
  4. на прочих станционных железнодорожных путях – 400 мм и более;
  5. в пошерстном направлении 111 (от крестовины в сторону дефектного остряка) при выкрашивании остряка в сечении 0 – 20 мм, глубиной более 12 мм при длине выкрашивания остряка;
  6. на главных железнодорожных путях – 200 мм и более;
  7. на приемо-отправочных железнодорожных путях – 300 мм и более;
  8. на прочих станционных железнодорожных путях – 400 мм и более;
  9. при образовании цепочки из отдельных дефектов в общую длину дефекта включаются смежные дефекты, расположенные на расстоянии, меньшем длины наименьшего из 2 смежных дефектов;
  10. понижение остряка против рамного рельса и подвижного сердечника против усовика на 2 мм и более, измеряемое в сечении, где ширина головки остряка или подвижного сердечника поверху 50 мм и более;
  11. расстояние между рабочей гранью сердечника крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 1472 мм;
  12. расстояние между рабочими гранями головки контррельса и усовика более 1435 мм;
  13. излом остряка или рамного рельса;
  14. излом крестовины (сердечника, усовика или контррельса);
  15. разрыв контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше.

Запрещается эксплуатация стрелочных переводов с шириной колеи более 1546 мм и менее 1512 мм.

Порядок и технология измерения указанных параметров стрелочных переводов и глухих пересечений устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) с учетом периодичности, указанной в пункте 44 Правил.

1. Порядок пропуска железнодорожного подвижного состава по дефектным и остродефектным рельсам и по стрелочным переводам, имеющим дефекты металлических частей, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования),

110 Подпункт 151 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

111 Подпункт 150 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

содержащий меры, гарантирующие безопасность движения, и должен соответствовать требованиям Правил.

При изломе рельса в пределах моста или тоннеля движение запрещается, а на других участках железных дорог при изломе рельса меры, гарантирующие безопасность движения, в том числе запрещение движения, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Стрелочными контрольными замками оборудуются стрелки нецентрализованные112 на железнодорожных путях общего пользования113:

расположенные на железнодорожных путях, по которым производится прием и отправление поездов;

охранные стрелки;

ведущие на железнодорожные пути, выделенные для стоянки вагонов с опасными грузами114 класса 1 (взрывчатыми материалами) (далее – опасные грузы класса 1 (ВМ);

ведущие на железнодорожные пути, предназначенные для стоянки восстановительных и пожарных поездов;

ведущие в предохранительные и улавливающие тупики.

Контрольными стрелочными замками оборудуются стрелки нецентрализованные на железнодорожных путях необщего пользования:

примыканий к главным и приемо-отправочным железнодорожным путям 115

общего пользования;

ведущие в предохранительные и улавливающие тупики.

Стрелки и подвижные сердечники крестовин (кроме расположенных на горочных и сортировочных железнодорожных путях), в том числе централизованные 116 и имеющие контрольные замки, оборудуются приспособлениями для возможности запирания их навесными замками 117 . Эти приспособления должны обеспечивать (не допуская отставания на 4 мм и более) плотное прилегание остряка к рамному рельсу, подвижного сердечника крестовины к усовику.

1. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего

112 Подпункт 27 пункта 3 ГОСТ Р 53431 – 2009.

113 Подпункт 38 пункта 3 ГОСТ Р 53431 – 2009.

114 Подпункт 3.13 пункт 3 ГОСТ Р 57479-2017 «Национальный стандарт Российской Федерации. Грузы опасные. Маркировка», введенного в действие приказом Росстандарта от 30 мая 2017 г. № 455-ст (М., «Стандартинформ», 2017), с изменениями ГОСТ Р 57479-2017 «Грузы опасные. Маркировка» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 8).

115 Подпункт 2.7.13 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

116 Подпункт 28 пункта 2 ГОСТ Р 53431-2009.

117 Подпункт 3.27 пункта 3 ГОСТ 5089-2011 «Межгосударственный стандарт. Замки, защелки, механизмы цилиндровые. Технические условия», введенного приказом Росстандарта от 20 сентября 2012 г. № 394-ст (М.,

«Стандартинформ», 2013).

пользования) оборудует стрелки нецентрализованные стрелочными указателями в соответствии с эксплуатационной документацией в соответствии с приложением

№ 1 к Правилам.

Дистанционно управляемые из кабины локомотива, мотор-вагонного или специального самоходного подвижного состава стрелки оборудуются стрелочными указателями (освещаемыми или неосвещаемыми) в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Стрелки, включенные в электрическую централизацию, и стрелки подгорочных горловин сортировочных парков указателями не оборудуются.

1. Для предотвращения самопроизвольного движения железнодорожного подвижного состава или составов без локомотива за пределы полезной длины путей на железнодорожных станциях, разъездах и обгонных пунктах продольный профиль вновь построенных и реконструированных приемоотправочных железнодорожных путей, на которых предусматриваются отцепка локомотивов от вагонов и производство маневровых операций, проектируется вогнутого (ямообразного) очертания с одинаковыми отметками высот по концам полезной длины путей.

Для предупреждения самопроизвольного движения железнодорожного подвижного состава вагонов на другие железнодорожные пути и маршруты 118 приема, следования и отправления поездов в необходимых случаях предусматривается устройство предохранительных тупиков, охранных стрелок, сбрасывающих башмаков , стрелочных сбрасывающих остряков 119 (далее – сбрасывающий остряк), сбрасывающих стрелок 120 и применение стационарных устройств для закрепления вагонов.

Во всех случаях на железнодорожных станциях, разъездах и обгонных пунктах на уклонах должны быть обеспечены условия трогания с места поездов в пределах установленной нормы массы.

Оборудование путей устройствами предупреждения самопроизвольного движения железнодорожного подвижного состава выполняется в соответствии с порядком, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Движение пассажирских поездов со скоростями от 140 до 250 км/ч осуществляется по железнодорожному пути со сварными рельсовыми плетями, у которых при изменениях температуры концевые участки удлиняются или укорачиваются, а на остальном протяжении возникают продольные силы, пропорциональные изменениям температуры (далее – бесстыковой

118 Подпункт 133 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

119 Подпункт 32 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

120 Подпункт 3.17 пункта 3 ГОСТ 33535-2015.

железнодорожный путь).

1. Пересечения железнодорожных путей общего и необщего пользования другими железнодорожными путями, трамвайными, троллейбусными линиями, автомобильными дорогами и городскими улицами должны осуществляться в соответствии со статьей 21 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ

«Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»121.

Места пересечений железнодорожных путей общего и необщего пользования на территориях предприятий специально обустроенными дорогами, предназначенными для обеспечения технологического процесса работы данного предприятия, содержатся, обслуживаются и оснащаются устройствами, обеспечивающими безопасность движения в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования).

Порядок устройства, содержания и обслуживания, открытия и закрытия указанных пересечений устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Эксплуатация железнодорожных переездов осуществляется в соответствии с требованиями условий эксплуатации железнодорожных переездов122.
2. Пересечения железнодорожных путей инженерными сооружениями, в том числе линиями связи, электропередачи, нефте-, газо-, продуктопроводами и другими наземными и подземными сооружениями, на стадии проектирования согласовываются владельцами указанных объектов с владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).
3. Запрещается примыкание проектируемых и вновь строящихся железнодорожных путей необщего пользования к главным железнодорожным путям на перегонах железнодорожных путей общего пользования.

Временная укладка и снятие стрелочных переводов на перегонах в связи со строительством вторых железнодорожных путей, производством работ по реконструкции и капитальному ремонту сооружений и устройств, строительством новых раздельных пунктов осуществляются по согласованию с владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) и в соответствии с проектной документацией.

При переводе на консервацию раздельного пункта решение о сохранении или закрытии примыкания на перегоне железнодорожного пути необщего

121 Собрание законодательства Российской Федерации, 2007, № 46, ст. 5553; 2018, № 53, ст. 8434.

122 Пункт 4 статьи 21 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

пользования принимает владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования).

Прекращение работы раздельного пункта по пассажирским и грузовым операциям осуществляется после закрытия их для выполнения указанных операций.

1. В местах пересечения железнодорожных путей в одном уровне и в местах примыкания железнодорожных линий, железнодорожных путей необщего пользования и соединительных железнодорожных путей к главным железнодорожным путям общего пользования, на перегонах и железнодорожных станциях должны располагаться предохранительные тупики или охранные стрелки.

Места примыкания действующих железнодорожных путей необщего пользования, соединительных железнодорожных путей, объединяющих несколько путей необщего пользования, к приемо-отправочным и другим станционным железнодорожным путям общего и необщего пользования для предотвращения самопроизвольного выхода железнодорожного подвижного состава на железнодорожную станцию или перегон должны быть оборудованы владельцами примыкающих железнодорожных путей необщего пользования одним из соответствующих устройств: предохранительный тупик, охранная стрелка, сбрасывающий башмак, сбрасывающий остряк или сбрасывающая стрелка. Если в местах примыкания к приемо-отправочным и другим станционным железнодорожным путям имеются существующие устройства, указанные в настоящем пункте (в том числе владельца инфраструктуры), дополнительно оборудовать места примыкания путей необщего пользования не требуется.

Полезная длина предохранительных тупиков должна быть не менее 50 м.

Допускается эксплуатация предохранительных тупиков полезной длиной менее 50 метров до проведения реконструкции данных путей.

При проектировании и строительстве перегонов, имеющих затяжные спуски, и на железнодорожных станциях, ограничивающих такие перегоны, должны быть предусмотрены улавливающие тупики.

Разводные мосты должны быть ограждены с обеих сторон предохранительными тупиками либо сбрасывающими башмаками или сбрасывающими стрелками.

1. На железнодорожном пути на участках со скоростью движения поездов более 140 км/ч запрещается перекладка рельсов с боковым износом головки рельса с одной нити на другую или из кривых участков железнодорожного пути в прямые.
2. Стрелочные переводы, по которым осуществляется пропуск пассажирских поездов со скоростью от 140 до 250 км/ч включительно, оборудуются внешними замыкателями и стационарными устройствами очистки от снега и льда.
3. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) в соответствии с приложением № 1 к Правилам обеспечивает

установку:

сигнальных и путевых знаков123 у главных железнодорожных путей; предельных столбиков стрелочных переводов.

Для обозначения границ железнодорожной полосы отвода железнодорожных путей общего и необщего пользования, для обозначения на поверхности земли скрытых сооружений земляного полотна устанавливаются особые путевые знаки в порядке, определяемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

На электрифицированных участках запрещается устанавливать сигнальные и путевые знаки на опорах контактной сети, на которых установлены светофорные головки, комплектные трансформаторные подстанции, разъединители и разрядники контактной сети.

Предельные столбики устанавливаются посередине междупутья в месте, где расстояние между осями сходящихся железнодорожных путей составляет не менее 4100 мм. На существующих станционных железнодорожных путях, по которым не обращается железнодорожный подвижной состав, построенный по габариту Т 124 , разрешается сохранить расстояние не менее 3810 мм. На перегрузочных железнодорожных путях с суженным междупутьем предельные столбики устанавливаются в месте, где ширина междупутья составляет не менее 3600 мм.

Сигнальные, путевые и особые путевые знаки должны соответствовать требованиям, установленным приложением № 1 к Правилам.

1. Порядок содержания участка железнодорожного пути в местах морозного пучения грунтов 125 (далее – пучина) устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных пути путей необщего пользования).

Основными требованиями к исправлению железнодорожного пути на пучинах являются:

проведение контрольных мероприятий за местом образования пучины; устройство отводов от вершины пучины;

обеспечение безопасности движения поездов при производстве работ по устройству отводов от пучин.

Участки железнодорожного пути, на которых предполагается укладка

123 ГОСТ 8442-65\* «Государственный стандарт Союза ССР. Знаки путевые и сигнальные железных дорог», введенного в действие Госстандартом СССР 17 апреля 1965 г., с изменениями ГОСТ 8442-65 «Знаки путевые и сигнальные железных дорог», введенного в действие постановлением Госстандарта СССР от 27 июня 1990 г. № 1906 («ИУС «Государственные стандарты», 1990, № 10) (М., «Издательство стандартов», 1983) (далее – ГОСТ 8442-65\*).

124 Подпункт 4.2.1 пункта 4 ГОСТ 9238-2013.

125 Подпункт 3.1 пункта 3 ГОСТ 28622-2012 «Межгосударственный стандарт. Грунты. Метод лабораторного определения степени пучинистости», введенного в действие приказом Росстандарта от 27 декабря 2012 г. № 2016-ст (М., «Стандартинформ», 2013) (далее – ГОСТ 28622-2012).

пучинных подкладок, должны быть заблаговременно (до замерзания балласта) подготовлены для исправления пучин (заменены дефектные и подтесанные шпалы, изломанные подкладки, дефектные костыли, подрезан балласт под подошвой рельса126 с целью обеспечения зазора не менее 30 мм между поверхностью балласта и подошвой рельса).

При исправлении железнодорожного пути на пучинах должны соблюдаться следующие правила:

уклоны отводов от пучин должны быть не круче номинальных уклонов отводов (по обеим нитям) при исправлении пути на пучинах, приведенных в таблице № 1;

между концами отводов двух смежных пучин должна устраиваться разделительная площадка параллельно элементу профиля пути длиной не менее 10 м;

при длине разделительной площадки менее 10 м пучинные подкладки должны укладываться на всем протяжении между пучинами с соблюдением уклонов, указанных в таблице № 1;

конец отвода от пучины должен располагаться на расстоянии не менее 10 м от перелома профиля, если это условие нельзя обеспечить, устраивается участок длиной не менее 10 м со средним уклоном между двумя смежными уклонами проектного профиля пути.

Таблица № 1

# ɇɨɦɢɧɚɥɶɧɵɟ ɭɤɥɨɧɵ ɨɬɜɨɞɨɜ (ɩɨ ɨɛɟɢɦ ɧɢɬɹɦ) ɩɪɢ ɢɫɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɭɬɢ ɧɚ ɩɭɱɢɧɚɯ

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Скорость движения поездов, км/ч | Уклоны отводов на расстоянии от горба в обе стороны, мм/м | | |
| до 5 м | более 5 м | на всем протяжении |
| 60 и менее | 2,0 | 3,0 | - |
| более 60 до 80 включительно | 1,5 | 2,5 | - |
| более 80 до 100 включительно | 1,0 | 2,0 | - |
| более 100 до 120 включительно | - | - | 0,8 |

126 Подпункт 3.2 пункта 3 ГОСТ 32698-2014 «Межгосударственный стандарт. Скрепление рельсовое промежуточное железнодорожного пути. Требования безопасности и методы контроля», введенного в действие приказом Росстандарта от 22 августа 2014 г. № 932-ст (М., «Стандартинформ», 2015) (далее – ГОСТ 32698-2014). В соответствии с пунктом 2 приказа Росстандарта от 20 апреля 2021 г. № 224-ст данный межгосударственный стандарт действует

до 1 сентября 2023 г.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| более 120 до140 включительно | - | - | 0,7 |

При исправлении пучины на стрелочном переводе в пределах рамных рельсов и крестовины устраивается площадка на протяжении переводной кривой, перед рамными рельсами и за крестовиной отвод устраивается с уклоном 0,001.

1. Эксплуатация верхнего строения пути127 осуществляется при соблюдении следующих требований к верхнему строению пути:
   1. зазор в стыке, находящемся на противоположном от изолирующего стыка конца рельса, должен быть не менее 3 мм;
   2. при величине зазора более 35 мм с диаметром отверстий в рельсах 36 мм и величине зазора более 38 мм с диаметром отверстий в рельсах 40 мм движение закрывается;
   3. при величинах зазоров, не соответствующих нормативным параметрам и не требующих закрытия движения до производства работ по их регулировке, допускаемые скорости поездов устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) с обеспечением требований безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;
   4. при изломе одной стыковой накладки движение поездов прекращается;
   5. расстояния между осями шпал должны соответствовать проектной (для вновь строящихся и реконструируемых линий), ремонтной или эксплуатационной документации;
   6. отклонения от нормативных значений на главных железнодорожных путях общего и необщего пользования допускаются не более 80 мм при деревянных шпалах и не более 40 мм – при железобетонных шпалах.

Допустимые скорости движения в зависимости от наличия дефектных (негодных) деревянных шпал, негодных узлов скреплений переводных и мостовых брусьев устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

В зоне острия остряков стрелочных переводов запрещается наличие более двух расположенных подряд дефектных брусьев, не обеспечивающих параметров содержания геометрии рельсовой колеи,.

При обнаружении на звеньевом пути зазоров между рельсом и подкладкой, при которых подошва рельса оказывается выше реборд подкладок128 с наружной стороны:

на 4 шпалах (брусьях) на прямых, на подходах к мостам и тоннелям движение закрывается;

127 Подпункт 2.7.23 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

128 Подпункт 102 пункта 5 ГОСТ Р 50542-93.

на 5 шпалах (брусьях) движение закрывается.

При наличии дефектов рельсовой колеи, не соответствующих проектной (для вновь строящихся и реконструируемых линий), ремонтной документации и не требующих закрытия движения поездов по участку, скорости движения устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) с учетом эксплуатационной документации.

1. Верхнее строение железнодорожного пути на мостах, в тоннелях и на подходах к ним должно соответствовать проектной (для вновь строящихся и реконструируемых мостов и тоннелей), ремонтной или эксплуатационной документации.

Толщина балластного слоя под шпалой должна быть не менее 250 мм, до реконструкции тоннеля должна – не менее 150 мм.

1. Перечень инструмента строгого учета, порядок его учета и хранения, получения и выдачи, а также порядок нанесения клейма с целью учета устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

# ɋɢɫɬɟɦɵ ɢ ɭɫɬɪɨɣɫɬɜɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɤɢ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɢ

1. Сигнальные приборы железнодорожного транспорта129 (далее – сигналы) предназначены для обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, для четкой организации движения поездов и маневровой работы.

Требования сигналов являются обязательными к выполнению работниками железнодорожного транспорта.

1. На железнодорожном транспорте светофоры и семафоры применяются в качестве постоянных сигнальных устройств, в соответствии с приложением № 1 к Правилам.
2. Места установки светофоров определяются комиссией при проектировании систем автоматики и телемеханики, назначаемой владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), и в условиях эксплуатации должны соответствовать выполненному проекту оборудования перегонов и станций системами железнодорожной автоматики и телемеханики.
3. Для красных, желтых и зеленых сигнальных огней входных,

129 Подпункт 3.3 пункта 3 ГОСТ 34707-2021 «Межгосударственный стандарт. Элементы оптические для световых сигнальных приборов железнодорожного транспорта. Технические условия», введенного в действие приказом Росстандарта от 10 февраля 2021 г. № 51-ст. (М., «Стандартинформ», 2021).

предупредительных, проходных, заградительных светофоров и светофоров прикрытия, в соответствии с приложением № 1 к Правилам на прямых участках железнодорожного пути общего пользования минимально допустимое расстояние видимости из кабины управления подвижной единицей составляет не менее 1000 м.

В кривых участках железнодорожного пути видимость показаний указанных светофоров и сигнальных полос на светофорах должна быть обеспечена на расстоянии не менее 400 м. В исключительных случаях, когда установка повторительных светофоров невозможна по условиям габарита или особенностей местности, допускается сокращение расстояния видимости огней перечисленных светофоров не менее 200 м.

1. На железнодорожных путях необщего пользования видимость сигнальных огней светофоров входных, предупредительных, проходных, заградительных и прикрытия на прямых участках железнодорожного пути обеспечивается на расстоянии не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении и установленной скорости движения, а сигнализации на железнодорожных путях необщего пользования применяемой для разрешения выезда и въезда железнодорожного подвижного состава в производственное помещение (далее – въездной сигнализации) и технологической сигнализации – не менее 50 м.
2. Видимость сигнальных огней выходных и маршрутных светофоров главных железнодорожных путей составляет не менее 400 м, выходных и маршрутных светофоров главных железнодорожных путей в кривых, боковых железнодорожных путей, горочных светофоров, пригласительных сигналов и маневровых светофоров – не менее 200 м, а показания маршрутных указателей – не менее 100 м.
3. Видимость сигнальных огней повторительных светофоров (в совокупности с основным) обеспечивается на расстоянии, установленном требованиями для данного типа светофоров (основного).
4. Видимость огней переездных светофоров на прямых участках автомобильных дорог составляет не менее 100 м, на кривых участках автодорог – не менее 50 м.
5. В зоне видимости сигналов светофоров не должны находиться объекты и конструкции, в том числе огни всех цветов, мешающие восприятию сигналов и искажающие сигнальные показания.
6. При возникновении неисправности устройств управления светофоры должны автоматически принимать запрещающее показание, а предупредительные светофоры – показание, соответствующее запрещающему показанию связанных с ними основных светофоров.

При автоматической блокировке светофоры должны автоматически

принимать запрещающее показание при входе поезда на ограждаемые ими блок- участки130 или в случае неисправности рельсовых цепей этих участков или других технических средств, применяемых для контроля свободности блок-участка.

На железнодорожных путях необщего пользования при преимущественном движении поездов вагонами вперед должна предусматриваться зависимость, обеспечивающая перекрытие (закрытие) выходного светофора, только после прохода светофора всем составом и локомотивом.

1. К системам железнодорожной автоматики и телемеханики 131 относятся: системы интервального регулирования движения поездов, устройства автоматической локомотивной сигнализации и контроля схода подвижного состава, системы электрической централизации стрелок и светофоров, диспетчерской централизации 132 , диспетчерского контроля и диагностики устройств железнодорожной автоматики, устройства механизации и автоматизации сортировочных горок, маневровой автоматической локомотивной сигнализации, переездной и пешеходной сигнализации, ключевой зависимости стрелок и светофоров, системы счета осей.

Оборудование перегонов и станций железнодорожных линий данными системами железнодорожной автоматики и телемеханики осуществляется в соответствии с проектом, выполненным на основании исходных данных, представляемых владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

Проектируемые системы и устройства железнодорожной автоматики и телемеханики должны соответствовать требованиям безопасности статьи 4 пункта 25 ТР ТС 003/2011.

1. При оборудовании перегонов и станций системами интервального регулирования движением поездов, электрической централизацией стрелок и светофоров предусматриваются устройства для передачи информации о параметрах движения на локомотивные устройства безопасности.

Необходимость применения таких устройств, выбор их типов определяется

130 Подпункт 2.9.2 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.

131 Подпункт 3.1 пункта 3 ГОСТ 33895-2016 «Межгосударственный стандарт. Системы железнодорожной автоматики и телемеханики на перегонах железнодорожных линий. Требования безопасности и методы контроля», введенного в действие приказом Росстандарта от 31 марта 2017 г. № 234-ст (М., «Стандартинформ», 2017). Подпункт 3.1 пункта 3 ГОСТ 33892-2016 «Межгосударственный стандарт. Системы железнодорожной автоматики и телемеханики на сортировочных станциях. Требования безопасности и методы контроля», введенного в действие приказом Росстандарта от 30 марта 2017 г. № 221-ст (М., «Стандартинформ», 2017). Подпункт 3.1 пункта 3 ГОСТ 33893-2016

«Межгосударственный стандарт. Системы железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных переездах. Требования безопасности и методы контроля», введенного в действие приказом Росстандарта от 30 марта 2017 г. № 222-ст (М., «Стандартинформ», 2017). Подпункт 3.1 пункт 3 ГОСТ 33894-2016 «Межгосударственный стандарт. Системы железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных станциях. Требования безопасности и методы контроля», введенного в действие приказом Росстандарта от 31 марта 2017 г. № 233-ст (М.,

«Стандартинформ», 2017).

132 Подпункт 2.9.17 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.

проектом на основании исходных данных, представляемых владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

1. Железнодорожные станции оборудуются устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики, оборудование стрелок, входящих в маршруты приема и отправления поездов, зависимостью с входными, выходными и маршрутными светофорами.

Устройствами электрической централизации в процессе эксплуатации не допускаются (кроме случаев применения ответственных команд):

открытие входного светофора при маршруте, установленном на занятый железнодорожный путь;

перевод стрелки при занятости ее подвижным составом и в случае неисправности технических средств, применяемых для контроля свободности стрелочных путевых участков;

открытие светофоров, соответствующих данному маршруту, если стрелки не поставлены в положение по маршруту или охранное;

перевод входящей в маршрут стрелки или открытия светофора враждебного маршрута при открытом светофоре, ограждающем установленный маршрут.

Устройства автоматической 133 и полуавтоматической блокировки 134 , автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования135 движения поездов, не должны допускать открытие выходного, проходного или локомотивного светофора до освобождения железнодорожным подвижным составом ограждаемого ими блок-участка или межстанционного (межпостового) перегона, а также самопроизвольное закрытие светофора в результате перехода питания с основных на резервные устройства, обеспечивающие электроснабжение железнодорожных потребителей.

После открытия на железнодорожной станции выходного светофора исключается открытие соседней железнодорожной станцией выходных светофоров, проходных светофоров блок-постов для отправления поездов на этот же путь перегона в противоположном направлении.

Путевые устройства автоматической локомотивной сигнализации должны обеспечивать передачу на локомотив, мотор-вагонный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав информации о показаниях путевых светофоров, к которым приближается поезд, или информацию о занятости или свободности впереди лежащих блок-участков – при движении только по показаниям локомотивных светофоров.

Устройства контроля схода железнодорожного подвижного состава

133 Подпункт 2.9.14 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.

134 Подпункт 2.9.21 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019

135 Подпункт 2.9.16 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.

при срабатывании передают информацию о сходе и наличии волочащихся деталей в устройства перегонной и станционной железнодорожной автоматики и телемеханики, машинисту локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава. Порядок взаимодействия устройств контроля схода железнодорожного подвижного состава при срабатывании и устройств железнодорожной автоматики и телемеханики устанавливается технической документацией владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Схемы расстановки светофоров, таблицы зависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах на железнодорожных станциях утверждаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).
2. При демонтаже или укладке вновь станционных путей, стрелочных переводов, сбрасывающих устройств, элементов путевого развития, а также изменении сигнализации действующих станций вносятся изменения в проектную документацию устройств электрической, диспетчерской централизации, диспетчерского контроля и диагностики. После проведения строительно-монтажных и пусконаладочных работ по внесению изменений в вышеуказанные устройства производится проверка зависимостей между стрелками, светофорами и маршрутами на соответствие с вновь утвержденными владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) таблицами зависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах.
3. Объекты инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования, на которых располагается оборудование железнодорожной автоматики и телемеханики, должны защищаться от помех и опасного влияния тягового тока, линий электропередачи, атмосферных и коммутационных перенапряжений в соответствии с техническими решениями, утверждаемыми порядком, устанавливаемым локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).
4. Перегоны и железнодорожные станции на скоростных и высокоскоростных линиях оборудуются:

автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией как самостоятельным средством интервального регулирования движения поездов как с фиксированными, так и с изменяемыми от скорости движения поезда («подвижными») границами блок-участков;

автоматической локомотивной сигнализацией непрерывного типа; электрической централизацией стрелок и светофоров;

устройствами диспетчерской централизации и (или) диспетчерского контроля за движением поездов;

системами диагностики и мониторинга устройств железнодорожной автоматики и телемеханики.

На участках, где движение скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов осуществляется со скоростью от 160 км/ч и до 250 км/ч включительно, устройства автоблокировки или автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов136, дополняются устройствами многозначной автоматической локомотивной сигнализации или другими системами обеспечения безопасности движения поездов (в том числе с использованием радиоканала).

На участках, где движение скоростных пассажирских поездов осуществляется со скоростями не более 160 км/ч разрешается применять системы автоблокировки с трехзначной или четырехзначной сигнализацией и автоматической локомотивной сигнализацией непрерывного типа.

1. Для пропуска скоростных и высокоскоростных поездов владелец инфраструктуры предусматривает специальный режим работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики (далее – режим скоростного движения), включаемый дежурным по станции или диспетчером поездным137.
2. Главные пути железнодорожных станций с автономным управлением могут передаваться в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, на диспетчерское управление средствами диспетчерской централизации для обеспечения установки маршрутов пропуска скоростных и высокоскоростных поездов по главным путям железнодорожных станций в правильном направлении и включения режима скоростного движения.
3. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) обязан обеспечивать видимость сигнальных показаний светофоров и маршрутных указателей.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) не реже одного раза в квартал осуществляет проверку видимости светофоров по главным железнодорожным путям перегонов и железнодорожных станций, работу автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности, систем автоматического управления торможением поезда, если иное не предусмотрено эксплуатационной документацией.

На малоинтенсивных линиях периодичность проверки видимости светофоров по главным железнодорожным путям перегонов и железнодорожных станций, работы автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности, систем автоматического управления торможением поезда устанавливает владелец инфраструктуры.

136 Подпункт 2.9.16 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.

137 Подпункт 2.12.63 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

Порядок проверки видимости светофоров по главным железнодорожным путям перегонов и железнодорожных станций, работы автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности, систем автоматического управления торможением поезда устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. В условиях эксплуатации стрелочные переводы, приводные и замыкающие устройства стрелок электрической централизации должны:

обеспечивать при крайних положениях стрелок плотное прилегание прижатого остряка к рамному рельсу и подвижного сердечника крестовины к усовику;

не допускать замыкания остряков стрелки или подвижного сердечника крестовины при закладке между прижатым остряком и рамным рельсом или подвижным сердечником и усовиком шаблона толщиной 4 мм и более;

обеспечивать отвод другого остряка от рамного рельса на расстояние не менее 125 мм.

1. Стрелочные контрольные замки, обеспечивающие в устройствах ключевой зависимости взаимное замыкание стрелок и сигналов, в условиях эксплуатации должны:

допускать извлечение ключа только при запертой стрелке;

запирать стрелки только в положении, указанном на вынутом из замка ключе, при условии плотного прилегания остряка к рамному рельсу;

не допускать возможности запирания стрелки при закладке между прижатым остряком и рамным рельсом шаблона толщиной 4 мм и более.

Не допускается применение стрелочных контрольных замков одной и той же серии в пределах одной железнодорожной станции, а на крупных железнодорожных станциях – в пределах одной группы смежных стрелочных постов, находящихся под контролем одного старшего дежурного стрелочного поста (далее – стрелочного района) и смежных с ним стрелочных постов других районов.

1. На железнодорожных путях необщего пользования могут применяться устройства въездной (выездной) и технологической сигнализации, при которых управление сигнализацией производится уполномоченным лицом. Эти устройства могут также иметь взаимозависимость с устройствами электрической централизации при наличии их на железнодорожных путях, непосредственно примыкающих

к технологическим объектам или производственным помещениям и должны обеспечивать безопасность подачи, уборки вагонов к местам производства погрузочно-выгрузочных операций.

Порядок управления устройствами сигнализации, обеспечивающий

безопасность движения при передвижении (подаче) вагонов, устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

1. Содержание поверхностей катания колесных пар подвижного состава, поверхностей катания головок рельсов и элементов стрелочных переводов, рельсовых соединителей, элементов обратной тяговой сети, а также регулировка аппаратуры рельсовых цепей осуществляется таким образом, чтобы в условиях эксплуатации обеспечивалась надежная138 работа электрических рельсовых цепей по фиксации занятости участков пути подвижным составом. Технология, порядок обслуживания и технические параметры содержания вышеуказанных элементов подвижного состава и инфраструктуры для обеспечения надежной работы рельсовых цепей утверждаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).
2. Аппараты управления релейных и электромеханических систем железнодорожной автоматики и телемеханики, обеспечивающих зависимости, содержатся закрытыми и опломбированными. Перечень видов пломбируемых устройств устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).
3. Вскрытие опломбированных аппаратов управления систем железнодорожной автоматики и телемеханики производится только уполномоченными лицами владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) с предварительной записью в журнале осмотра этих устройств. Контроль сохранности целостности пломб на аппаратах устройств автоматики и телемеханики осуществляется уполномоченными работниками владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).
4. Порядок ведения технической документации устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, внесения в нее изменений, применения специализированных автоматизированных систем для разработки, хранения и актуализации технической документации устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).
5. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает порядок утверждения технических решений (в том числе типовых) по оборудованию устройствами сигнализации, централизации и блокировки.

138 Подпункт 5 пункта 3 ГОСТ 27.102-2021 «Межгосударственный стандарт. Надежность в технике. Надежность объекта. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 8 октября 2021 г. № 1104-ст (М., «Стандартинформ», 2022).

1. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) на основании технической документации изготовителей (разработчиков) устройств железнодорожной автоматики и телемеханики устанавливает локальным нормативным актом назначенный срок службы принадлежащих им объектов железнодорожной автоматики и телемеханики и порядок его продления.
2. Порядок действий при выключении и включении устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, устройств механизации и автоматизации сортировочных горок при их неисправности, осмотре и ремонте устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) с соблюдением требований Правил.
3. Временные изменения зависимостей устройств железнодорожной автоматики и телемеханики осуществляют в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

# ɍɫɬɪɨɣɫɬɜɚ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟɫɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨɫɜɹɡɢ

1. Поездной диспетчерской и поездной межстанционной железнодорожной электросвязью оборудуются все участки железнодорожного пути, на которых обращаются поезда.

Участки, оборудованные автоблокировкой, автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, диспетчерской централизацией и все электрифицированные участки железных дорог, оборудуются перегонной связью и энергодиспетчерской связью.

Наряду с перечисленными видами технологической электросвязи на участках инфраструктуры используются установленные локальным нормативным актом владельца инфраструктуры виды электросвязи для управления движением поездов и перевозками, обеспечения безопасности, содержания и ремонта объектов инфраструктуры, технического обслуживания железнодорожного подвижного состава, взаимодействия организаций железнодорожного транспорта и оказания услуг пассажирам и пользователям услуг железнодорожного транспорта.

1. Поездной радиосвязью оборудуются все участки железнодорожного пути, на которых обращаются поезда.

Двусторонняя связь машинистов поездных локомотивов, мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава устойчиво обеспечивается поездной радиосвязью:

с диспетчером поездным в пределах всего диспетчерского участка;

с дежурными по железнодорожным станциям, ограничивающими перегон;

с машинистами встречных и вслед идущих локомотивов, мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава, находящихся на одном перегоне в пределах зоны радиопокрытия локомотивных радиостанций (при невозможности установления прямой связи между машинистами на одном перегоне связь осуществляется через дежурных по станциям или диспетчера поездного);

с дежурными по железнодорожному переезду в пределах длины участков приближения к переезду;

с начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и помощником машиниста при выходе его из кабины для ограждения поезда на расстояние в соответствии с пунктом 57 приложения № 1 к Правилам и при удалении его от оси пути следования поезда в пределах действия носимой радиостанции.

До внедрения цифровых систем поездной радиосвязи разрешается обеспечивать радиосвязь машинистов поездных локомотивов, мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава при следовании по перегону с дежурным по одной из железнодорожных станций, ограничивающих перегон, при условии наличия устойчивой радиосвязи с диспетчером поездным. Порядок организации взаимодействия машинистов, диспетчера поездного и дежурных по железнодорожным станциям, обеспечивающий безопасность движения поездов, и перечень перегонов устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает порядок пользования поездной радиосвязью, в том числе для передачи автоматических речевых сообщений, а также порядок действий работников железнодорожного транспорта при неисправности поездной радиосвязи.

Осуществление взаимодействия в области организационно-технологического обеспечения функционирования и эксплуатации средств технологической электросвязи на пограничных переходах, в том числе порядок организации служебных переговоров между диспетчером поездным, дежурным по железнодорожной станции и машинистами поездных локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, в том числе при их нахождении на территории сопредельных государств, и порядок их совместного использования определяется международным договором139.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает технические параметры

139 Пункт 2 статьи 3 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169).

и функциональность систем поездной радиосвязи и беспроводной передачи данных на железнодорожном транспорте общего пользования.

1. На железнодорожных станциях в зависимости от технологической потребности применяются устройства станционной радиосвязи, устройства двусторонней парковой связи (на основе радиосвязи, или громкоговорящей связи, или их сочетания), ремонтно-оперативная радиосвязь, беспроводная (радиосвязь) передачи данных для информационно-управляющих систем и другие виды технологической электросвязи.

Система громкоговорящего оповещения применяется для информирования пассажиров и пользователей услугами железнодорожного транспорта в зонах их регламентированного присутствия, устанавливаемых локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), а также для оповещения лиц, работающих на железнодорожных путях, о приближении железнодорожного подвижного состава до перевода их на системы радиосвязи.

Виды используемой технологической электросвязи определяются в порядке, установленном владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

Для двусторонней связи дежурного по железнодорожной станции, оператора сортировочной горки, диспетчеров маневровых железнодорожной станции, машинистов маневровых локомотивов и других работников, участвующих в приеме, отправлении, пропуске, формировании и расформировании поездов, закреплении составов и во всех маневровых передвижениях на железнодорожной станции в границах железнодорожной станции ими должна использоваться станционная радиосвязь.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) устанавливает локальным нормативным актом тип, технические решения по организации станционной радиосвязи, порядок пользования и ведения переговоров по ней.

Радиостанции каждого маневрового района железнодорожной станции, локомотивные радиостанции обслуживающих его локомотивов и носимые радиостанции работников, занятых маневровыми передвижениями в этих районах, должны быть включены в отдельную выделенную радиогруппу, организованную по техническим решениям, определяемым владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

В пределах одной железнодорожной станции либо на разных железнодорожных станциях, находящихся в пределах взаимной радиодоступности, не допускается включение в одну радиогруппу станционной радиосвязи радиостанций работников разных маневровых районов .

Устройства двухсторонней парковой связи, применяемые для передачи указаний о поездной и маневровой работе, обслуживании и ремонте объектов инфраструктуры и железнодорожного подвижного состава, используются с применением радиосредств или средств громкоговорящего исполнения в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Устройства двусторонней парковой связи должны быть постоянно включены.

В пределах железнодорожной станции (раздельного пункта), парка железнодорожной станции или зоны производства работ, в зависимости от технологии работы, устройствами двусторонней парковой связи обеспечивается устойчивая двусторонняя связь между пользователями.

В системах двусторонней парковой связи, системах оповещения, работающих на железнодорожных путях, системах информирования пассажиров применяются устройства громкоговорящей связи направленного действия для обеспечения восприятия команд и информационных сообщений работниками железнодорожного транспорта и пассажирами соответственно, и для уменьшения шумового воздействия за пределами полосы отвода железных дорог инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования.

Устройства громкоговорящего оповещения, предназначенные для информирования лиц, работающих на железнодорожных путях, о приближении железнодорожного подвижного состава должны включаться на период производства работ на железнодорожных станциях и перегонах и выключаться после их окончания.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает порядок применения подвижной радиотелефонной (сотовой) связи общего пользования для организации переговоров работников железнодорожной станции по вопросам, не связанным с обеспечением управления движением и обеспечением безопасности движения, транспортной безопасности, но связанным с обслуживанием и ремонтом технических средств или оказанием услуг.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает порядок применения подвижной электросвязи на железнодорожных станциях для технической эксплуатации или в качестве резервной при перерыве основных видов связи.

1. Двусторонняя связь между работниками ремонтных подразделений с руководителем работ, руководителя работ с машинистами локомотивов хозяйственных поездов, специального самоходного подвижного состава, участвующими в ремонтных работах.

Перечень участков, оборудуемых ремонтно-оперативной радиосвязью, перечень пользователей и технические решения определяются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Устройства документированной регистрации переговоров и (или) видеорегистрации действий дежурного и диспетчерского персонала применяются для оснащения рабочих мест по решению владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Порядок оснащения рабочих мест и применения устройств документированной регистрации переговоров и (или) видеорегистрации действий дежурного

и диспетчерского персонала на железнодорожном транспорте устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Не допускается использование поездной диспетчерской, поездной межстанционной, стрелочной связи, поездной и станционной радиосвязи и двусторонней парковой связи технологической электросвязи для переговоров по вопросам, не связанным с движением поездов, за исключением экстренных случаев.

Устройствами поездной диспетчерской связи оборудуются помещения: дежурных по железнодорожным станциям;

дежурных по паркам железнодорожных станций;

диспетчеров: поездных, маневровых, станционных, локомотивных; операторов железнодорожных станций;

дежурных по эксплуатационным локомотивным и мотор-вагонным депо, подменным пунктам;

энергодиспетчеров и диспетчеров подразделений железнодорожной автоматики и телемеханики;

сменных инженеров подразделений связи.

На участках с диспетчерской централизацией подключение телефонов дежурных по переездам к поездной диспетчерской связи выполняется в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

На железнодорожных станциях, на которых по штатному расписанию не предусмотрено присутствие дежурных работников, должностные обязанности которых связаны с организацией движения поездов и маневровой работой, или не предусмотрено круглосуточное дежурство таких работников, при наличии технической возможности допускается подключение к поездной диспетчерской связи телефонов (переговорных устройств), устанавливаемых по месту жительства

начальников железнодорожных станций, специалистов железнодорожной автоматики и телемеханики, связи, с подключением таких телефонов (переговорных устройств) диспетчером поездным только на время переговоров.

При наличии технической возможности допускается временно включать в провода и каналы поездной диспетчерской связи на перегонах переносные телефоны машинистов поездов и водителей дрезин (при вынужденной остановке), начальников восстановительных и пожарных поездов (караулов), электромехаников подразделений железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и руководителей восстановительных, путевых работ и работ по устройствам электроснабжения в порядке устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

К поездной межстанционной связи подключаются только телефоны дежурных по железнодорожным станциям, а на участках с автоблокировкой телефоны перегонной связи и дежурных по переездам.

1. Не допускается включение в сеть стрелочной связи телефонов, кроме телефонов станционных постов централизации, стрелочных постов и дежурного по железнодорожной станции.
2. Перечень закрытых и пломбируемых устройств технологической электросвязи определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает порядок контроля наличия пломб и порядок вскрытия распорядительных и абонентских аппаратов (устройств) технологической железнодорожной электросвязи.

Плановые работы по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене устройств и приборов технологической железнодорожной электросвязи, связанных с обеспечением безопасности движения поездов, производятся в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). В случаях, когда при выполнении таких работ необходимо обеспечить перерыв работы технологической электросвязи, который может повлиять на движение поездов, их выполнение производится с согласия дежурного по железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией – с согласия диспетчера поездного.

Действие поездной радиосвязи и систем технологической беспроводной передачи данных на участках инфраструктуры проверяется с использованием вагона-лаборатории 140 радиосвязи и (или) других технических средств

140 Подпункт 2.4.25 пункта 2.4 ГОСТ 34530-2019.

с регистрацией результатов141 в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

1. Поездная радиосвязь и беспроводная передача данных при скорости движения от 140 до 250 км/ч включительно обеспечивается цифровыми системами технологической железнодорожной электросвязи, а также цифровыми системами технологической радиосвязи, которыми оборудуются инфраструктура, локомотивы и мотор-вагонный подвижной состав скоростных и высокоскоростных железнодорожных линий обеспечивающими в соответствии с требованиями по безопасности и электромагнитной совместимости142.
2. Поездная радиосвязь гектометрового (с номинальной частотой 2 МГц) и метрового (с номинальной частотой 160 МГц) радиочастотных диапазонов на высокоскоростных линиях используется в качестве резерва цифровых систем поездной радиосвязи.
3. Владелец инфраструктуры локальным нормативным актом устанавливает порядок измерения уровней радиопомех в радиоканале поездной радиосвязи и системы беспроводной передачи данных на скоростных и высокоскоростных линиях.
4. Владелец инфраструктуры локальным нормативным актом устанавливает периодичность и объемы технического обслуживания, ремонта средств и сооружений железнодорожной электросвязи скоростных и высокоскоростных железнодорожных линий.
5. Техническое обслуживание сооружений и устройств железнодорожной электросвязи на скоростных и высокоскоростных железнодорожных линиях выполняется на основании с анализа технического состояния систем, устройств и сооружений связи, полученных с использованием средств контроля их рабочих характеристик, управления качеством передачи и статистики возникновения неисправностей.

# ɋɨɨɪɭɠɟɧɢɹ ɢ ɭɫɬɪɨɣɫɬɜɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɷɥɟɤɬɪɨɫɧɚɛɠɟɧɢɹ

1. Устройства железнодорожного электроснабжения обеспечивают надежное143 электроснабжение:

141 Подпункт 6.7 пункта 6 ГОСТ Р МЭК 60300-1-2017 «Национальный стандарт Российской Федерации. Менеджмент риска. Руководство по применению менеджмента надежности», введенного в действие приказом Росстандарта от 12 сентября 2017 г. № 1063-ст (М., «Стандартинформ», 2017).

142 Подпункт 161-01-07 пункта 2 ГОСТ Р 50397-2011 (МЭК 60050-161:1990) «Национальный стандарт Российской Федерации. Совместимость технических средств электромагнитная. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 8 декабря 2011 г. № 756-ст (М., «Стандартинформ», 2013).

143 Подпункт 2 пункта 2 ГОСТ 32192-2013 «Межгосударственный стандарт. Надежность в железнодорожной технике. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 30 декабря 2013 г. № 2420-ст (М., «Стандартинформ», 2014).

электроподвижного состава (включая мотор-вагонный подвижной состав) для движения поездов с нормами массы, скоростями и интервалами между ними при установленных размерах движения в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования);

устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, технологической железнодорожной электросвязи и вычислительной техники не менее чем от двух независимых источников электроснабжения. Переход этих источников с основной системы электроснабжения на резервную и (или) наоборот осуществляется автоматически за время не более 1,3 с.

До переустройства систем железнодорожного электроснабжения допускается выполнять переход с основной системы на резервную и (или) обратно за время, установленное локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает назначенный срок службы принадлежащих им объектов железнодорожного электроснабжения и порядок его продления на основании технической документации изготовителей (разработчиков) устройств электроснабжения.
2. Порядок оснащения объектов железнодорожной автоматики, телемеханики и связи источниками резервного электропитания, нормы их содержания и минимальное время работы устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).
3. Напряжение на токоприемнике электроподвижного состава должно быть не менее 21 кВ и не более 29 кВ при переменном токе и не менее 2,7 кВ и не более 4 кВ − при постоянном токе.

Допускается напряжение на токоприемнике электроподвижного состава не менее 19 кВ при переменном токе и не менее 2,4 кВ − при постоянном токе в случаях, устанавливаемых владельцем инфраструктуры.

1. Номинальное напряжение системы электроснабжения переменного тока на устройствах железнодорожной автоматики, телемеханики и связи должно быть 220 В при однофазном электропитании или 380 В − при трехфазном электропитании. Отклонения напряжения от указанных величин допускается не более ± 10 %.
2. Устройства железнодорожного электроснабжения должны защищаться от токов короткого замыкания, перенапряжений, включая атмосферные и коммутационные, и перегрузок сверх установленных норм. В точках подключения нагрузки владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей

необщего пользования) в соответствии с проектной и эксплуатационной документацией должна обеспечиваться селективность защиты устройств железнодорожного электроснабжения и электрооборудования потребителей от токов короткого замыкания, перенапряжений, включая атмосферные и коммутационные.

Металлические подземные сооружения, металлические и железобетонные мосты, путепроводы, опоры контактной сети, светофоры, гидроколонки, металлические устройства, объекты, конструкции и сооружения инфраструктуры, находящиеся в районе линий, электрифицированных на постоянном токе, защищаются от электрической коррозии.

Тяговые подстанции линий, электрифицированных на постоянном токе, а также электроподвижной состав должны иметь защиту от проникновения в контактную сеть токов, нарушающих нормальное действие устройств железнодорожной автоматики и телемеханики.

Линии электропередачи напряжением свыше 1000 В, проложенные по опорам контактной сети, должны отключаться при однофазных замыканиях на землю.

1. Высота подвеса контактного провода вне искусственных сооружений должна быть не менее:

5750 мм – на перегонах и железнодорожных станциях ; 6000 мм – на железнодорожных переездах.

Высота подвеса контактного провода в пределах искусственных сооружений должна быть не менее:

5550 мм – для контактной сети постоянного тока с номинальным напряжением

3 кВ;

5570 мм – для контактной сети переменного тока с номинальным

напряжением 25 кВ.

Высота подвеса контактного провода должна быть не более 6800 мм.

1. В пределах искусственных сооружений расстояние от токоведущих элементов токоприемника и частей контактной сети, находящихся под напряжением, до заземленных частей сооружений и железнодорожного подвижного состава должно быть не менее 200 мм на линиях, электрифицированных на постоянном токе, и не менее 270 мм – на переменном токе.
2. Расстояние от оси крайнего железнодорожного пути до внутреннего края опор контактной сети на перегонах и железнодорожных станциях должна быть не менее 3100 мм.

Опоры в выемках должны устанавливаться вне пределов кюветов.

В особо сильно снегозаносимых выемках (кроме скальных) и на выходах из них (на длине не менее 100 м) расстояние от оси крайнего железнодорожного

пути до внутреннего края опор контактной сети должна быть не менее 5700 мм144. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает перечень мест с особо сильно снегозаносимыми выемками.

На существующих линиях до их реконструкции, а также в особо трудных условиях на вновь электрифицируемых линиях расстояние от оси железнодорожного пути до внутреннего края опор контактной сети допускается на железнодорожных станциях не менее 2450 мм, а на перегонах – не менее 2750 мм145. Все указанные размеры устанавливаются для прямых участков пути. На кривых участках указанные выше расстояния увеличиваются в соответствии с

габаритным уширением, установленным для опор контактной сети.

1. Все металлические сооружения (мосты, путепроводы, опоры), на которых крепятся элементы контактной сети, детали крепления контактной сети на железобетонных опорах, железобетонных и неметаллических искусственных сооружениях, отдельно стоящие металлические конструкции, расположенные на расстоянии менее 5 м от частей контактной сети, находящиеся под напряжением, заземляются.

Все расположенные в зоне влияния контактной сети и воздушных линий переменного тока металлические сооружения, на которых возникают опасные напряжения, заземляются.

На путепроводах, и пешеходных мостах, расположенных над электрифицированными железнодорожными путями, устанавливаются предохранительные щиты и сплошной настил в местах прохода людей для ограждения частей контактной сети, находящихся под напряжением.

1. Контактная сеть должна разделяться на секции при помощи изолирующих сопряжений анкерных участков (обеспечивающих электрическую независимость смежных секций), нейтральных вставок, секционных и секционирующих изоляторов, разъединителей.

Опоры контактной сети, ограничивающие пролет с изолирующим сопряжением (в том числе выполненным в виде секционного изолятора), должны иметь отличительную окраску. Между этими опорами запрещается остановка электроподвижного состава с поднятым токоприемником.

Линии электропередачи автоблокировки и продольного электроснабжения напряжением свыше 1000 В должны разделяться на секции с помощью секционирующих изоляторов и (или) разъединителей.

1. Схема питания и секционирования контактной сети, линий автоблокировки и продольного технологического электроснабжения определяется

144 Подпункт 5.1.12 пункта 5 ГОСТ 9238-2013.

145 Подпункт 5.1.10 пункта 5 ГОСТ 9238-2013

локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Порядок выверки схемы питания и секционирования контактной сети и линий электропередачи устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Переключение разъединителей контактной сети электровозных и мотор- вагонных депо, экипировочных устройств, железнодорожных путей, специализированных для осмотра оборудования электроподвижного состава, установленного на крыше, производится уполномоченными лицами владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Переключение остальных разъединителей производится по указанию энергодиспетчера.

Приводы секционных разъединителей с ручным управлением должны быть заперты на замки.

Порядок переключения разъединителей контактной сети, выключателей и разъединителей линий электропередачи, запирания приводов разъединителей на замки, обеспечивающий бесперебойность электроснабжения и безопасность производства работ, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Расстояние от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 В до поверхности земли при максимальной стреле провеса должно быть не менее:

6,0 м – на перегонах, в том числе 5,0 м – в труднодоступных местах;

7,0 м – на пересечениях с автомобильными дорогами, железнодорожных станциях и в населенной местности.

При пересечениях железнодорожных путей общего и необщего пользования расстояние от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 В до уровня верха головки рельса не электрифицированных железнодорожных путей должно быть не менее 7,5 м. На электрифицированных линиях это расстояние до проводов контактной сети устанавливается в зависимости от уровня напряжения пересекаемых воздушных линий электропередачи

в соответствии с проектной и эксплуатационной документацией.

# Ɍɟɯɧɢɱɟɫɤɚɹ ɷɤɫɩɥɭɚɬɚɰɢɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ ɫɨɫɬɚɜɚ

1. Эксплуатируемый на железнодорожном транспорте железнодорожный подвижной состав должен проходить планово-предупредительные виды ремонта, техническое обслуживание и содержаться в эксплуатации в исправном техническом состоянии, обеспечивающем безопасность движения и эксплуатации

железнодорожного транспорта, соответствовать требованиям по охране труда, экологической и пожарной безопасности, санитарно-эпидемиологическим правилам и нормативам в сроки, установленные ремонтной и эксплуатационной документацией.

1. На инфраструктуре и железнодорожных путях необщего пользования запрещается эксплуатация железнодорожного подвижного состава и его составных частей:

с истекшим назначенным сроком службы 146 (ресурсом) железнодорожного подвижного состава, за исключением железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на железнодорожных путях необщего пользования без выхода на железнодорожные пути общего пользования;

имеющих неисправности, угрожающие безопасности движения железнодорожного транспорта в соответствии с Правилами;

не соответствующих требованиям эксплуатационной документации и Правилам;

не прошедших пономерной учет и не учтеных в соответствующих автоматизированных базах данных;

с нечитаемыми, неразличимыми или отсутствующими маркировкой, идентификационными номерами или приемочными клеймами, когда наличие таких маркировки, идентификации или нанесения приемочного клейма обязательны.

Запрещается установка на железнодорожный подвижной состав деталей и узлов, назначенный срок службы (ресурс) которых истек (при его наличии).

Внесение изменений в конструкцию железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования, влияющих на его эксплуатационные характеристики, допускается в соответствии с законодательством Российской Федерации и Евразийского экономического союза.

Ответственными за содержание в исправном техническом состоянии железнодорожного подвижного состава, соблюдение периодичности выполнения планово-предупредительных ремонтов, за соблюдение назначенного срока службы (ресурса) железнодорожного подвижного состава являются владельцы железнодорожного подвижного состава.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) осуществляет контроль соблюдения указанных требований при эксплуатации железнодорожного подвижного состава и его составных частей .

1. Запрещается включать в поезда на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования железнодорожный подвижной состав, имевший сход с рельсов, до его осмотра и признания годным для движения.

146 Абзац двадцать восьмой пункта 4 ТР ТС 001/2011.

Для движения железнодорожного подвижного состава, имевшего сход с рельсов, производится его комиссионный осмотр по результатам которого определяется возможность включения такого железнодорожного подвижного состава в поезд. При необходимости включения таких вагонов в поезда, следующие по инфраструктуре, состав комиссии утверждает владелец инфраструктуры с участием представителя владельца железнодорожного подвижного состава, а при включении в поезда, следующие по железнодорожным путям необщего пользования, состав комиссии утверждает владелец железнодорожных путей необщего пользования с участием представителя владельца железнодорожного подвижного состава.

Порядок передислокации железнодорожного подвижного состава, имевшего сход с рельсов, определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) и должен предусматривать меры, гарантирующие безопасность движения такого состава.

1. На инфраструктуре допускается эксплуатация железнодорожного подвижного состава, представляющего историческую ценность, выпуск которого прекращен, а назначенный срок службы – истек или не был установлен при изготовлении (далее – исторический железнодорожный подвижной состава).

Для подтверждения возможности эксплуатации исторического железнодорожного подвижного состава необходимо:

провести техническое диагностирование с целью определения его остаточного ресурса до перехода в предельное состояние;

выполнить ремонт для восстановления технических характеристик до нормативных значений в соответствии с ремонтной документацией и Правилами.

Владелец инфраструктуры на основании данных пономерного учета должен вести учет исторического железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на инфраструктуре. Эксплуатация исторического железнодорожного подвижного состава допускается при одновременном выполнении следующих условий:

1. подтверждения исправного технического состояния, обеспечивающего безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, выполнение требований по охране труда и пожарной безопасности;
2. оборудования тягового исторического подвижного состава средствами радиосвязи, совместимыми со средствами радиосвязи инфраструктуры на участках обращения;
3. наличия идентификационного номера147.

147 Приказ Минтранса России от 24 января 2018 г. № 28 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства железнодорожного транспорта предоставления государственной услуги по осуществлению

Порядок допуска к эксплуатации на инфраструктуре, включения в перечень исторического железнодорожного подвижного состава и подтверждения его исправного технического состояния определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

Эксплуатация исторического железнодорожного подвижного состава на инфраструктуре допускается в исторических поездах или для участия в исторических мероприятиях.

1. На каждую единицу железнодорожного подвижного состава ведется паспорт 148 (технический паспорт 149 ) или формуляр 150 (при наличии) в бумажном и (или) электронном виде, содержащий сведения о его вводе в эксплуатацию, отметку о приемке, в том числе по результатам инспекторского контроля 151 (при его проведении), типах оборудования, модернизации 152 и проведенных плановых ремонтах, о комплектации номерными составными частями в случае, если наличие данной информации предусмотрено в паспорте (техническом паспорте) или формуляре (при наличии).
2. Ремонт, в том числе проводимый в рамках сервисного обслуживания153, железнодорожного подвижного состава выполняется на предприятиях, имеющих условный номер клеймения154, полученный на соответствующий вид работ. Данное требование не распространяется на ремонт тягового железнодорожного подвижного состава, обращающегося на железнодорожных путях необщего пользования без права выхода на инфраструктуру.

пономерного учета железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на железнодорожных путях общего и необщего пользования» (зарегистрирован Минюстом России 16 февраля 2018 г., регистрационный № 50063).

148 Абзац тридцать второй пункта 4 ТР ТС 001/2011.

149 Пункт 1.1 статья 17 Федерального закона от 10 января 2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2022, № 12, ст. 1783). 150 Абзац пятьдесят второй пункта 4 ТР ТС 001/2011.

151 Подпункт 3.10 пункта 3 ГОСТ 32894-2014 «Межгосударственный стандарт. Продукция железнодорожного назначения. Инспекторский контроль. Общие положения», введенного в действие приказом Росстандарта от 22 августа 2014 г. № 952-ст (М., «Стандартинформ», 2015) (далее – ГОСТ 32894-2014).

152 Абзац двадцать четвертый пункта 4 ТР ТС 001/2011.

153 Подпункт 43 пункта 2 ГОСТ 32884-2014 «Межгосударственный стандарт. Эксплуатация, техническое обслуживание и ремонт железнодорожного подвижного состава. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 27 октября 2014 г. № 1432-ст (М., «Стандартинформ», 2015).

154 Положение об условных номерах клеймения железнодорожного подвижного состава и его составных частей, утверждено Протоколом шестьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 21 октября 2014 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно- телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 21 октября 2014 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г.

(Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

Ремонт составных частей железнодорожного подвижного состава, входящих в перечень составных частей, подлежащих клеймению, выполняется на предприятиях, имеющих условный номер клеймения, полученный на соответствующие виды работ.

На каждую единицу вновь изготовленного, модернизированного или прошедшего ремонт железнодорожного подвижного состава предприятием, выполнившим данные виды работ, оформляется документ, подтверждающий его приемку:

уведомление о приемке формы ВУ-36 155 – для вновь изготовленного и модернизированного железнодорожного подвижного состава, а также для грузовых вагонов, прошедших ремонт;

документы, подтверждающие приемку пассажирских вагонов, локомотивов, мотор-вагонного и специального подвижного состава, прошедших ремонт, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Предприятие, оформившее документ, подтверждающий приемку, подтверждает соответствие156 железнодорожного подвижного состава при выпуске его в эксплуатацию:

требованиям конструкторской документации − вновь изготовленного или модернизированного железнодорожного подвижного состава;

требованиям ремонтной или эксплуатационной документации (в части требований к ремонту) − прошедшего ремонт железнодорожного подвижного состава.

Ответственными за качество выполненного технического обслуживания и ремонта железнодорожного подвижного состава, его составных частей являются предприятия, непосредственно их осуществляющие.

Предприятие, осуществляющее изготовление, модернизацию или ремонт составных частей железнодорожного подвижного состава является ответственным

155 Приложение Е, Г к Протоколу шестьдесят седьмого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 20 октября 2017 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно- телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 20 октября 2017 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

156 Абзац восемнадцатый статьи 2 Федерального закона от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании». Собрание законодательства Российской федерации, 2002, № 52, ст. 5140, 2007, № 19, ст. 2293, 2016,

№ 15, ст. 2066) (далее – Федеральный закон «О техническом регулировании»).

за их соответствие конструкторской (при изготовлении и модернизации) или ремонтной документации (при выполнении ремонта) при выпуске железнодорожного подвижного состава в эксплуатацию.

1. Ответственным за допуск к эксплуатации на инфраструктуре (железнодорожных путях необщего пользования) вновь изготовленного, модернизированного, прошедшего плановый ремонт (в соответствии с ремонтной или эксплуатационной документацией) железнодорожного подвижного состава является владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования).

Допуск к эксплуатации на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования железнодорожного подвижного состава осуществляется при наличии документов об обязательном подтверждении соответствия 157 (для вновь изготовленного железнодорожного подвижного состава в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации и правом Евразийского экономического союза), документа, подтверждающего его приемку, и в случае, если в паспорт (технический паспорт) или формуляр (при наличии) должны быть внесены сведения, указанные в пункте 133 Правил.

Допуск железнодорожного подвижного состава к эксплуатации на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования осуществляется после его осмотра, в ходе которого проводится:

сверка технических и эксплуатационных характеристик железнодорожного подвижного состава с указанными в паспорте (техническом паспорте) или формуляре

(при наличии);

сверка идентификационных номеров составных частей, определенных данными информационных систем учета железнодорожного подвижного состава158 с их фактическим наличием на железнодорожном подвижном составе.

По результатам осмотра оформляется акт допуска железнодорожного подвижного состава к эксплуатации на железнодорожных путях общего

157 Пункт 3 статьи 20 Федерального закона «О техническом регулировании»

158 Пункты 1-10 Методических положений по ведению автоматизированного банка данных парка грузовых вагонов, утвержденных Протоколом шестьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 22 октября 2014 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно- телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 22 октября 2014 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г.

(Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

пользования после изготовления, модернизации, ремонта (далее – Акт допуска)

(рекомендуемый образец приведен в приложении № 3 к Правилам).

При выявлении несоответствия (несоответствий) требованиям, установленным настоящим пунктом, владелец инфраструктуры указывает их в Акте допуска.

После устранения несоответствия (несоответствий) железнодорожный подвижной состав повторно предъявляется к осмотру для допуска к эксплуатации на инфраструктуре.

Владелец инфраструктуры локальным нормативным актом определяет порядок организации допуска железнодорожного подвижного состава к эксплуатации на инфраструктуре, который содержит в себе требования к месту допуска и его оснащению.

Владелец железнодорожных путей необщего пользования локальным нормативным актом определяет порядок организации допуска железнодорожного подвижного состава на железнодорожные пути необщего пользования, который содержит в себе требования к месту допуска и его оснащению.

1. Каждая единица железнодорожного подвижного состава при эксплуатации на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования должна иметь маркировку, нанесенную в соответствии с техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава»159.

Для железнодорожного подвижного состава и его составных частей, выпущенных в обращение после 2 августа 2017 г., стран участников Евразийского экономического союза, также следующие отличительные знаки и надписи160:

технический знак (цифровой код) принадлежности к железнодорожной администрации;

оператор железнодорожного подвижного состава или иной владелец железнодорожного подвижного состава;

номер, табличка с указанием завода-изготовителя, дата и место постройки; идентификационные номера и приемочные клейма на составных частях

в случаях и в местах, установленных конструкторской документацией;

159 Пункт 8 ТР ТС 001/2011.

160 Пункты 1 – 5 Альбома-справочника 632-2011 ПКБ ЦВ. Знаки и надписи на вагонах грузового парка железных дорог колеи 1520 мм, утвержденных Протоколом пятьдесят седьмого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 17 октября 2012 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 17 октября 2012 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г.

(Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

дата и место производства видов ремонта, установленных ремонтной и эксплуатационной документацией;

масса тары (кроме локомотивов и специального самоходного подвижного состава).

Кроме того, должны быть нанесены следующие надписи:

конструкционная скорость, серия и бортовой номер, наименование места приписки, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов и котла – на локомотивах, мотор-вагонном и специальном самоходном подвижном составе;

число мест – на пассажирских вагонах, мотор-вагонном и специальном железнодорожном подвижном составе, на котором предусматривается доставка работников к месту производства работ и обратно;

грузоподъемность – на грузовых, почтовых, багажных вагонах.

серия, номер, наименование юридического лица, физического лица (фамилия, имя, отчество (при наличии) – на тендерах паровозов.

На раму вагона, предназначенного для установки железнодорожных сменных кузовов, наносятся данные о массе тары грузового вагона с массой сменного железнодорожного кузова (кузовов).

Каждый железнодорожный кузов должен иметь следующие отличительные знаки и надписи:

наименование (товарный знак) изготовителя161; дату выпуска;

идентификационный номер вагона; грузоподъемность вагона.

Необходимость нанесения других знаков и надписей на железнодорожный подвижной состав, не препятствующих видимости знаков и надписей, указанных в настоящем пункте, определяется локальным нормативным актом владельца железнодорожного подвижного состава .

Каждый крупнотоннажный контейнер должен соответствовать требованиям Международной конвенции по безопасным контейнерам от 2 декабря 1972 г.162 , Таможенной конвенции, касающейся контейнеров от 2 декабря 1972 г.163 .

Эксплуатация железнодорожного подвижного состава без табличек завода-изготовителя допускается при условии нанесения на него трафарета с обозначением кода (наименования) завода-изготовителя и даты постройки единицы железнодорожного подвижного состава, и наличия данной информации в

161 Абзац третий пункта 100 ТР ТС 001/2011.

162 Ратифицирована Указом Президиума Верховного Совета СССР от 20 июля 1976 г. № 4251-IX (Ведомости Верховного Совета СССР, 1976, № 31, ст. 442), вступила в силу для СССР 6 сентября 1977 г.

163 Ратифицирована Указом Президиума Верховного Совета СССР от 20 июля 1976 г. № 4252-IX (Ведомости

Верховного Совета СССР, 1976, № 31, ст. 441) вступила в силу для СССР 23 февраля 1977 г.

его паспорте (техническом паспорте) или формуляре (при наличии).

1. Порядок проследования опытных образцов подвижного состава164 к месту проведения испытаний или выставочных мероприятий и обратно устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

Порядок передислокации по инфраструктуре железнодорожного подвижного состава, отцепленного в пути следования по причине технической неисправности, к ближайшему месту проведения ремонта и железнодорожного подвижного состава на промывочно-пропарочные станции с обеспечением мер, гарантирующих безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

1. На инфраструктуре и железнодорожных путях необщего пользования запрещается эксплуатировать железнодорожный подвижной состав со следующими отсутствующими или неисправными устройствами:

специальными подножками, поручнями или приспособлениями, предусмотренными конструкцией локомотива для безопасности обслуживающего персонала при эксплуатации, осмотре, техническом обслуживании или ремонте;

предусмотренными конструкцией локомотива ограждениями вращающихся частей дизеля, электрических машин, вентиляторов, компрессоров.

1. На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования запрещается включать в состав поезда (кроме случаев перевозки железнодорожного подвижного состава в качестве груза на своих осях и пересылки локомотивов в недействующем состоянии) и эксплуатировать для выполнения маневровой работы локомотивы, мотор-вагонный и специальный самоходный подвижной состав (если конструкторской документацией предусмотрено наличие перечисленных устройств), имеющие:
   1. неисправность средств поездной и станционной радиосвязи или их несовместимости с сетями радиосвязи на участках обращения соответствующего железнодорожного подвижного состава;
   2. неисправность устройств автоматической локомотивной сигнализации;
   3. неисправность локомотивных устройств безопасности, обеспечивающих контроль установленных скоростей движения, соответствия скорости сигналам автоматической локомотивной сигнализации, периодическую проверку бдительности (бодрствования) машиниста, управление электропневматическим клапаном автостопа ЭПК 165 для включения экстренного торможения поезда (далее – локомотивные устройства безопасности);
   4. неисправность приборов для подачи звукового сигнала;

164 Подпункт 3. 8 пункта 3 ГОСТ Р 55050-2012.

165 Пункт 113 ГОСТ 34703-2020 «Межгосударственного стандарта. Оборудование тормозное железнодорожного подвижного состава. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 15 декабря 2020 г.

№ 1316-ст (М., «Стандартинформ», 2020).

* 1. неработающих устройств для очистки лобовых стекол кабины машиниста;
  2. неисправность систем жизнеобеспечения (системы обеспечения микроклиматом и санитарного узла);
  3. неисправность пневматического, электропневматического, электрического, ручного или автоматического стояночного тормозов166, или компрессора;
  4. неисправность привода передвижения;
  5. неисправность вентилятора выпрямительной установки, неисправность вентилятора холодильника дизеля, неисправность тягового преобразователя электрической энергии, выпрямительной установки;
  6. неисправность радиоэлектронных средств передачи данных при наличии системы управления движением и контроля, использующей радиоканал в качестве среды передачи данных;
  7. неисправность сцепных 167 (автосцепных 168 ) устройств, в том числе при обрыве цепочки расцепного рычага или его деформации;
  8. неисправность прожектора, буферного фонаря, освещения, контрольного или измерительного прибора;
  9. трещину в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессоры, излом рессорного листа;
  10. неисправность буксового или моторно-осевого подшипника;
  11. трещину или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи;
  12. неисправность кожуха зубчатой передачи, вызывающую вытекание смазки;
  13. неисправность защитной блокировки высоковольтной камеры;
  14. неисправность токоприемника;
  15. неисправность средств пожаротушения и пожарной сигнализации;
  16. неисправность устройств защиты от токов короткого замыкания, перегрузки и перенапряжения, аварийной остановки дизеля;
  17. посторонний шум (стук) в дизеле;
  18. неисправность питательного прибора, предохранительного клапана, водоуказательного прибора, течь контрольной пробки огневой коробки котла паровоза;

166 Подпункт 3.1 пункта 3 ГОСТ 32880-2014 «Межгосударственный стандарт. Тормоз стояночный железнодорожного подвижного состава. Технические условия», введенного в действие приказом Росстандарта от 23 октября 2014 г.

№ 1397-ст (М., «Стандартинформ», 2015) (далее – ГОСТ 32880-2014).

167 Подпункт 3.12 пункта 3 ГОСТ 33434-2015 «Межгосударственный стандарт. Устройство сцепное и автосцепное железнодорожного подвижного состава. Технические требования и правила приемки», введенного в действие приказом Росстандарта от 4 декабря 2015 г. № 2109-ст (М., «Стандартинформ», 2016), с изменениями ГОСТ 33434-2015 «Устройство сцепное и автосцепное железнодорожного подвижного состава. Технические требования и правила приемки» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, № 3); ГОСТ 33434-2015 «Устройство сцепное и автосцепное железнодорожного подвижного состава. Технические требования и правила приемки» («ИУС «Национальные стандарты», 2016, № 12) (далее – ГОСТ 33434-2015).

168 Подпункт 3.5 пункта 3 ГОСТ 33434-2015.

* 1. отсутствие защитных кожухов электрооборудования;
  2. неисправность гидродемпферов;
  3. неисправность аккумуляторной батареи;
  4. неисправность системы регистрации и анализа параметров работы подвижного состава;
  5. неисправность системы определения географической координаты местоположения;
  6. неисправность системы учета расхода дизельного топлива, газа или электроэнергии;
  7. неисправность систем информирования машиниста о расписании и энергооптимальной скорости движения поезда;
  8. неисправность или отсутствие предусмотренного конструкцией предохранительного устройства от падения деталей на железнодорожный путь;
  9. неисправность кодового бортового датчика системы автоматической идентификации.

1. На инфраструктуре запрещается включать в состав поезда (кроме случаев перевозки железнодорожного подвижного состава в качестве груза на своих осях и локомотивов, пересылаемых в недействующем состоянии):
   1. локомотивы, имеющие:

неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя (за исключением случаев штатного отключения исправных тяговых электродвигателей для повышения энергоэффективности локомотива при неполной тяговой нагрузке);

неисправность системы газоподготовки и системы контроля загазованности (для газомоторных локомотивов);

неисправность или отсутствие устройств станционной радиосвязи на локомотивах, предназначенных для выполнения маневровых работ;

неисправность системы подачи песка;

неисправность устройства отбора мощности для высоковольтного отопления с учетом расхода электроэнергии на отопление вагонов (для пассажирских электровозов);

* 1. мотор-вагонный подвижной состав, имеющий:

неисправность связи «пассажир – машинист»;

неисправность запорных устройств или контроля закрывания входных дверей;

* 1. специальный самоходный подвижной состав, имеющий: неисправность системы подачи песка;

неисправность стопорных и предохранительных устройств приведения рабочих органов специального самоходного подвижного состава в транспортное положение, предусмотренное их конструкцией.

Запрещается эксплуатация локомотивов, используемых для перевозки пассажиров, специальных и опасных грузов, и головных вагонов мотор-вагонного подвижного состава без предусмотренной конструкторской документацией исправно работающей аппаратуры спутниковой навигации.

Порядок эксплуатации локомотивов, мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава на инфраструктуре (железнодорожных путях необщего пользования) при возникновении указанных неисправностей в пути следования устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав запрещается допускать к эксплуатации на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования без обслуживания (регулировки) и проверки действия (работоспособности), предусмотренных эксплуатационной документацией, следующих устройств:

локомотивных устройств безопасности;

устройств поездной и станционной радиосвязи или их несовместимость с сетями радиосвязи на участках обращения соответствующего железнодорожного подвижного состава;

средств беспроводной передачи данных (при использовании);

систем автоведения, регистрации параметров работы, систем учета расходов дизельного топлива или электроэнергии (при использовании);

системы автоматизированного вождения грузовых соединенных поездов и поездов повышенной массы и длины (при использовании);

системы автоматического и (или) дистанционного управления (при использовании).

Периодичность и порядок осмотра перечисленных устройств, порядок расшифровки скоростемерных лент и (или) файлов, размещенных на электронных носителях, устанавливаются локальным нормативным актом владельца железнодорожного подвижного состава, с учетом требований, установленных на инфраструктуре (железнодорожных путях необщего пользования).

1. На отдельных участках железнодорожных путей общего пользования в соответствии с перечнем, определенным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, допускается обслуживание локомотива, мотор- вагонного и специального самоходного подвижного состава машинистом без помощника машиниста.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования), владелец железнодорожного подвижного состава локальным нормативным актом устанавливает порядок обслуживания локомотива, мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава машинистом

без помощника машиниста, обеспечивающий безопасность движения поездов в соответствии с Правилами.

1. На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования запрещается эксплуатировать локомотивы (кроме маневровых), мотор-вагонный и специальный самоходный подвижной состав, управляемые машинистом без помощника машиниста, при неисправности (в соответствии с эксплуатационной документацией) или отсутствии следующих устройств (дополнительно к устройствам, указанным в пункте 141 Правил):

систем контроля скорости движения поезда, автоматического торможения при превышении допустимой скорости, контроля бодрствования (бдительности) машиниста;

зеркал и (или) видеокамер заднего вида; блокировки тормоза (для локомотивов);

устройств для очистки лобовых стекол кабины машиниста;

устройств поездной и станционной радиосвязи или их несовместимости с сетями радиосвязи на участках обращения соответствующего железнодорожного подвижного состава.

Запрещается эксплуатировать на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования маневровые локомотивы, управляемые машинистом без помощника машиниста, при неисправности (в соответствии с эксплуатационной документацией) или отсутствии следующих устройств (помимо указанных в настоящем пункте):

устройств дистанционной отцепки маневрового локомотива от вагонов; второго пульта управления;

зеркал и (или) видеокамер заднего вида;

устройств, обеспечивающих автоматическую остановку в случае внезапной потери машинистом способности к ведению локомотива;

средств станционной радиосвязи, совместимых со станционной радиосвязью, используемой на железнодорожных станциях обращения;

локомотивных устройств безопасности на маневровых локомотивах владельцев железнодорожных путей необщего пользования, выходящих на железнодорожную станцию примыкания железнодорожных путей общего пользования.

1. Запрещается включать в состав поезда пассажирские вагоны (кроме случаев перевозки железнодорожного подвижного состава в качестве груза на своих осях), имеющие:

неисправность электропневматического тормоза; неисправность системы отопления или электроотопления;

неисправность электрооборудования, вентиляции, климатических систем;

неисправность радиосвязи начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда с машинистом локомотива в пассажирском вагоне с радиокупе (штабном вагоне).

Запрещается выдавать под пассажирские поезда электровозы без исправно работающего устройства отбора мощности для высоковольтного отопления с учетом расхода электроэнергии на отопление вагонов.

Запрещается следование пассажирских вагонов на тележках типа КВЗ-5169 , специальных вагонов на тележках типа КВЗ-И2170 со скоростью более 120 км/ч. Запрещается включать в пассажирские поезда специальные вагоны на тележках типа КВЗ-И2, ЦМВ171, КВЗ-5.

1. Запрещается включать в состав поезда, следующие по инфраструктуре во всех видах сообщения груженые грузовые вагоны (кроме случаев перевозки железнодорожного подвижного состава в качестве груза на своих осях), в отношении которых после 1 января 2016 г. выполнены работы по продлению

169 Абзац восьмой подпункта 2.6.22 пункта 2.6 Инструкции по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации (инструкции осмотрщику вагонов) № 808-2017 ПКБ ЦВ, утвержденной Протоколом пятидесятого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 22 мая 2009 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 22 мая 2009 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

170 Таблица 4.1 Правил технического обслуживания и текущего отцепочного ремонта рефрижераторного подвижного состава № 769-2014 ПКБ ЦВ, утвержденных Протоколом пятьдесят третьего заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 5 ноября 2015 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 5 ноября 2015 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

171 Таблица 4.2 Правил технического обслуживания и текущего отцепочного ремонта рефрижераторного подвижного состава № 769-2014 ПКБ ЦВ, утвержденных Протоколом пятьдесят третьего заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 5 ноября 2015 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 5 ноября 2015 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

назначенных сроков службы (ресурсов), за исключением:

специального железнодорожного подвижного состава, включаемого в хозяйственные поезда и предназначенного для производства работ по содержанию, обслуживанию, ремонту сооружений и устройств железных дорог;

вагонов пожарных и восстановительных поездов;

вагонов-цистерн, предназначенных для перевозки желтого фосфора, виноматериалов, гептила, амила, уксусной кислоты, ядохимикатов, алкилбензолсульфокислоты, меланжа, молока, поливинилхлорида, капролактама, суперфосфорной кислоты, сульфанола;

рефрижераторных вагонов; вагонов-термосов; вагонов-ледников;

вагонов-дизель-электростанций; вагонов-транспортеров;

вагонов-платформ для перевозки гусеничной и колесной техники.

1. После выгрузки груза грузовые вагоны должны быть очищены внутри и снаружи от его остатков в соответствии с Правилами очистки и промывки вагонов и контейнеров после выгрузки грузов, утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 10 апреля 2013 г. № 119172.

При погрузке грузовых вагонов не допускается попадание груза на буксовые узлы или подшипники колесных пар и элементы тележек или тормозное оборудование, автосцепное оборудование грузовых вагонов.

Запрещается эксплуатация грузовых вагонов при наличии признаков температурного воздействия на элементы грузовых вагонов, превышающего значения, определенные эксплуатационной документацией.

При погрузочно-разгрузочных работах запрещается открывать и закрывать двери, погрузочные и разгрузочные крышки люков, борта грузовых вагонов с применением тракторов, погрузчиков, лебедок, кранов и другой техники, не предназначенной для выполнения данных работ.

Запрещается устранение сдвига и восстановление сыпучести грузов в грузовых вагонах способами и устройствами, не предназначенными для этих целей.

1. Колесные пары железнодорожного подвижного состава при эксплуатации на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования должны подвергаться осмотру под железнодорожным подвижным составом и иметь на бирке или иных, предусмотренных ремонтной документацией местах, поставленные знаки о дате и месте их изготовления и выполненных ремонтах.
2. На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования запрещается эксплуатация колесных пар, у которых расстояние между внутренними

172 Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 16 мая 2013 г., регистрационный № 28417.

гранями колес в ненагруженном состоянии не соответствует следующим значениям: от 1439 до 1443 мм – у мотор-вагонного подвижного состава;

от 1439 до 1443 мм –у локомотивов, вагонов и специального самоходного подвижного состава, эксплуатируемых со скоростью от 120 до 140 км/ч включительно;

от 1437 до 1443 мм – у локомотивов, вагонов, специального самоходного подвижного состава эксплуатируемых со скоростью до 120 км/ч, а также у железнодорожного подвижного состава, не имеющего права выхода на железнодорожные пути общего пользования;

от 1439 до 1441 мм – у локомотивов, эксплуатируемых со скоростью от 140 до 200 км/ч включительно;

от 1439 до 1443 мм – у пассажирских вагонов, эксплуатируемых со скоростью от 140 до 160 км/ч включительно.

1. На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования запрещается эксплуатация колесных пар железнодорожного подвижного состава при наличии следующих неисправностей буксового узла, оснащенного подшипниками роликовыми цилиндрическими, сдвоенными, кассетными в корпусе буксы:
   1. ослабление болтового крепления смотровой или крепительной крышек корпуса буксы173;
   2. трещины, вмятины, выпуклости и протертости смотровой или крепительной крышек буксы;
   3. сдвиг корпуса буксы;
   4. разрушение или трещины корпуса буксы;
   5. выброс смазки на диск и обод колеса;
   6. нагрев верхней части корпуса буксы с роликовыми цилиндрическими и сдвоенными подшипниками более 60 °C без учета температуры окружающего воздуха, а для букс с кассетными подшипниками в корпусе – более 70 °C без учета температуры окружающего воздуха.

Запрещается допускать к эксплуатации колесные пары железнодорожного подвижного состава с подшипниками кассетного типа, с адаптером, имеющие следующие неисправности:

1. трещину или откол наружного кольца кассетного подшипника;
2. нарушение целостности уплотнения или кожуха уплотнения подшипника;
3. смещение (перекос) адаптера на наружном кольце кассетного подшипника,

173 Подпункт 3.4 пункта 3 ГОСТ 34385-2018 «Межгосударственный стандарт. Буксы и адаптеры для колесных пар тележек грузовых вагонов. Общие технические условия», введенный в действие приказом Росстандарта от 24 мая 2018 г. № 275-ст (М., «Стандартинформ», 2018), с изменениями ГОСТ 34385-2018 «Буксы и адаптеры для колесных пар тележек грузовых вагонов. Общие технические условия» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, № 5) (далее – ГОСТ 34385-2018).

откол или трещина адаптера;

1. трещину или излом вставки между опорной поверхностью буксового проема боковой рамы и адаптером, если иное не предусмотрено эксплуатационной документацией;
2. отсутствие, или обрыв, или ослабление одного или более болтов торцевого крепления подшипников на оси;
3. выброс смазки на колесо или боковую раму тележки;
4. сдвиг подшипника на шейке оси колесной пары;
5. нагрев корпуса подшипника кассетного типа более 80 °C без учета температуры окружающего воздуха или верхней части адаптера более 70 °C без учета температуры окружающего воздуха.

Колесная пара железнодорожного подвижного состава допускается к эксплуатации в соответствии с эксплуатационной документацией при выделении смазки в виде равномерно распределенного валика на уплотнении кассетного подшипника.

1. Запрещается эксплуатация колесных пар локомотива, имеющих:
   1. остроконечный накат на гребне колеса в зоне поверхности от точки, расположенной на расстоянии (2 ± 0,1) мм от вершины гребня, и до точки, расположенной на расстоянии (13 ± 0,1) мм от поверхности катания;
   2. параметр крутизны (опасная форма гребня) менее 6,0 мм;
   3. выщербину, раковину или вмятину на круге катания колесных пар глубиной более 3 мм и длиной более 10 мм;
   4. раковины на поверхности катания бандажа174, обода цельнокатаного колеса;
   5. выщербины или вмятины на вершине гребня глубиной более 3 мм, длиной более 4 мм;
   6. ослабление бандажа на колесном центре;
   7. сдвиг контрольной отметки бандажа относительно контрольной отметки колесного центра;
   8. ослабление и сдвиг цельнокатаного колеса или колесного центра на оси;
   9. ослабление зубчатого колеса на оси или ступице колесного центра;
   10. смещение металла (далее – навар) на поверхности катания более 0,5 мм;
   11. протертые места на средней части оси локомотивов тех серий, где средняя часть оси открыта при эксплуатации глубиной более 4,0 мм;
   12. местное или общее увеличение ширины бандажа или обода цельнокатаного колеса более 6,0 мм;

174 Подпункт 3.8 пункта 3 ГОСТ 11018-2011 «Межгосударственный стандарт. Колесные пары тягового подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм. Общие технические условия», введенного в действие приказом Росстандарта от 5 марта 2012 г. № 14-ст (М., «Стандартинформ», 2012), с изменением ГОСТ 11018-2011 «Колесные пары тягового подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм. Общие технические условия» («ИУС «Национальные стандарты», 2016, № 1) (далее – ГОСТ 11018-2011).

* 1. ослабление бандажного кольца более чем в трех местах по его окружности суммарной длиной ослабленного места более 30 % окружности кольца, а также ближе 100 мм к замку кольца;
  2. трещину в любой части оси колесной пары, ободе, диске, ступице или бандаже колеса;
  3. кольцевые выработки от тормозных колодок на поверхности катания на расстоянии до 40 мм от наружного торца бандажа глубиной более 2 мм, шириной более 15 мм, а на других участках поверхности катания бандажа глубиной более 1 мм, шириной более 2 мм;
  4. неисправность буксовых, моторно-осевых подшипников и опорных подшипников тяговых редукторов, характеризующаяся нагревом их узлов до температуры более 80 °С;
  5. электродуговые ожоги и плены на средней части оси;
  6. вертикальный подрез гребня более 18 мм;
  7. разность толщины гребней у одной колесной пары локомотива при минимальной толщине одного из гребней 27 мм и менее более 4 мм;
  8. забоины, вмятины, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм и более по диаметру);
  9. следы контакта с электродом или электросварочным проводом в любой части оси колесной пары;
  10. сдвиг или ослабление ступицы колеса на подступичной части оси;
  11. местное уширение обода колеса (раздавливание) более 5 мм;
  12. поверхностный откол наружной грани обода колеса глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, наличие трещины, распространяющейся в глубь металла, или если ширина оставшейся части обода в месте откола менее 120 мм.

При скоростях движения до 120 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, указанным выше в настоящем пункте):

* 1. равномерный прокат по кругу катания у локомотивов – более 7 мм, а у локомотивов на железнодорожных путях необщего пользования – более 9 мм;
  2. толщину гребня более 33 мм или менее 25 мм у локомотивов (для локомотивов на железнодорожных путях необщего пользования (горнорудных предприятий) – менее 22 мм) при измерении на расстоянии (20 ± 0,1) мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, у локомотивов с высотой гребня 28 мм – при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;
  3. ползун (выбоину) на круге катания колеса глубиной более 1 мм.

При скоростях движения от 120 до 140 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения до 120 км/ч включительно):

* 1. равномерный прокат по кругу катания более 5 мм;
  2. толщину гребня более 33 мм или менее 28 мм у локомотивов при измерении на расстоянии (20 ± 0,1) мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у локомотивов с высотой гребня 28 мм – при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;
  3. ползун (выбоину) по кругу катания глубиной более 1 мм;
  4. толщину обода цельнокатаного колеса менее 25 мм;
  5. толщину бандажа менее 45 мм для электровозов и менее 36 мм для тепловозов;

При скоростях движения от 140 до 160 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения более 120 до 140 км/ч включительно):

* 1. ползун (выбоину) по кругу катания глубиной более 0,5 мм;
  2. толщину обода цельнокатаного колеса менее 40 мм;
  3. толщину гребня более 33 мм или менее 28 мм;
  4. разницу проката у левого и правого колеса одной колесной пары не более 1,5 мм;
  5. толщину бандажа менее 50 мм для электровозов и менее 45 мм для тепловозов;
  6. разницу диаметров бандажей (колес) комплекта колесных пар локомотива – не более 5 мм, в одной тележке – не более 3 мм;

при скоростях движения более 160 до 200 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения от 140 до 160 км/ч включительно):

* 1. ползуны (выбоину) и выщербины любой глубины;
  2. толщину обода цельнокатаного колеса менее 45 мм;
  3. равномерный прокат по кругу катания более 2 мм;
  4. толщину бандажа менее 60 мм для электровозов и менее 55 мм для тепловозов.

Допускается эксплуатация колесной пары локомотива со скоростями до 160 км/ч включительно с выщербиной глубиной до 1 мм при отсутствии расслоения металла независимо от их длины.

1. Запрещается эксплуатация колесных пар мотор-вагонного подвижного состава, имеющих:
   1. трещины в любой части оси и (или) колеса колесной пары;
   2. остроконечный накат на гребне колеса в зоне поверхности от точки, расположенной на расстоянии (2 ± 0,1) мм от вершины гребня, и до точки, расположенной на расстоянии (13 ± 0,1) мм от поверхности катания;
   3. забоины, вмятины, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм и более по диаметру);
   4. следы контакта с электродом или электросварочным проводом в любой части оси колесной пары;
   5. сдвиг или ослабление ступицы колеса на подступичной части оси;
   6. кольцевые выработки на круге катания колеса глубиной у основания гребня более 1 мм или кольцевые выработки – на средних участках поверхности круга катания колеса более 1 мм, кольцевые выработки на фаске с внешней стороны колесной пары – более 2 мм или шириной более 15 мм;
   7. местное уширение обода колеса (раздавливание) более 5 мм;
   8. поверхностный откол наружной грани обода колеса глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, наличие трещины, распространяющейся в глубь металла, или если ширина оставшейся части обода в месте откола менее 120 мм;
   9. навар на поверхности катания более 0,5 мм.

При скоростях движения до 120 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, указанным выше в настоящем пункте):

* 1. равномерный прокат по кругу катания бандажа (цельнокатаного колеса) – более 7 мм, в поездах пригородного сообщения – более 8 мм;
  2. толщину гребня более 33 мм или менее 25 мм с высотой гребня 28 мм – при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;
  3. вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном;
  4. ползун (выбоину) на круге катания колеса более 1 мм.

При скоростях движения от 120 до 140 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения до 120 км/ч включительно):

* 1. равномерный прокат по кругу катания бандажа (цельнокатаного колеса) – более 5 мм;
  2. толщину гребня более 33 мм или менее 28 мм;
  3. трещины или расслоение в выщербине, идущее вглубь металла;
  4. выщербины при наличии расслоения металла глубиной более 1 мм независимо от их длины;
  5. выщербина, раковина или вмятина на круге катания глубиной более 3 мм и длиной у моторного вагона подвижного состава более 10 мм, у прицепного вагона – более 25 мм.

При скоростях движения от 140 до 250 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения более 120 до 140 км/ч включительно):

* 1. выщербину, раковину или вмятину на поверхности катания колесных пар глубиной более 3 мм и длиной или шириной более 24 мм;
  2. ползун (выбоину) на поверхности катания при скорости

движения от 140 до 200 км/ч более 0,5 мм, при скорости движения от 200 до 250 км/ч − более 0,17 мм.

Для скоростного и высокоскоростного мотор-вагонного подвижного состава запрещается эксплуатация колесных пар при следующих износах и повреждениях при любых скоростях движения (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения от 140 до 250 км/ч включительно):

* 1. прокат по кругу катания более 5 мм;
  2. толщину гребня более 35 мм или менее 29 мм;
  3. выщербину, раковину или вмятину на поверхности катания колесных пар глубиной более 3 мм и длиной или шириной более 24 мм.

1. Запрещается эксплуатация грузовых вагонов, в том числе рефрижераторных, укомплектованных колесными парами, имеющих:

при скоростях движения до 120 км/ч включительно:

1. трещины в любой части оси и (или) колеса колесной пары;
2. остроконечный накат на гребне колеса в зоне поверхности от точки, расположенной на расстоянии (2 ± 0,1) мм от вершины гребня, и до точки, расположенной на расстоянии (13 ± 0,1) мм от поверхности катания;
3. забоины, вмятины средней части оси глубиной более 2 мм, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм и более по диаметру);
4. следы контакта с электродом или с электросварочным проводом в любой части оси и (или) колеса;
5. сдвиг или ослабление посадки ступицы колеса на подступичной части оси;
6. кольцевые выработки на поверхности катания колеса у основания гребня глубиной более 1 мм, на конусности 1:3,5 более 2 мм или шириной более 15 мм (при наличии кольцевых выработок на других участках поверхности катания нормы их браковки такие же как у кольцевых выработок, расположенных у гребня);
7. местное уширение (раздавливание) обода колеса более 5 мм;
8. откол наружной боковой поверхности обода колеса, включая откол кругового наплыва, глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, или если ширина оставшейся части обода колеса в месте откола менее 120 мм или в поврежденном месте независимо от размеров откола имеется трещина, идущая вглубь металла;
9. навар на поверхности катания колеса высотой более 1 мм;
10. ползун на поверхности катания колеса глубиной более 1 мм;
11. неравномерный прокат по кругу катания колеса – более 2 мм, определяемый разностью измерений в сечениях максимального износа и с каждой стороны от этого сечения на расстоянии до 500 мм по окружности;
12. выщербины на поверхности катания колеса глубиной более 10 мм или длиной более 50 мм;
13. трещины в выщербине или расслоение, идущее вглубь металла;
14. вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном;
15. толщину обода колеса по кругу катания менее 22 мм;
16. равномерный прокат по кругу катания колеса более 9 мм;
17. толщину гребня колеса более 33 мм или менее 24 мм при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;
18. толщину гребня колеса более 33 мм или менее 22 мм у железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на железнодорожных путях необщего пользования (горнорудных предприятий);

при скоростях движения от 120 до 140 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения до 120 км/ч включительно):

1. повреждение на круге катания колеса, вызванное наваром высотой более 0,5 мм;
2. выщербины на круге катания колеса глубиной более 10 мм или длиной более 25 мм, трещина в выщербине или расслоение, идущее вглубь металла,
3. равномерный прокат по кругу катания более 5 мм;
4. неравномерный прокат колесных пар при отправлении с пункта формирования и оборота более 1,5 мм, а у колесных пар с приводом генераторов всех типов (кроме плоскоременных) – более 1 мм;
5. толщину гребня более 33 мм или менее 28 мм при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;
6. толщину обода колеса по кругу катания менее 35 мм.
7. Запрещается эксплуатация колесных пар специального железнодорожного подвижного состава, имеющих:
   1. трещины в любой части оси и (или) колеса колесной пары;
   2. остроконечный накат на гребне колеса в зоне поверхности от точки, расположенной на расстоянии (2 ± 0,1) мм от вершины гребня, и до точки, расположенной на расстоянии (13 ± 0,1) мм от поверхности катания;
   3. сдвиг или ослабление посадки ступицы колеса на подступичной части оси;
   4. вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм;
   5. ползун на поверхности катания колеса более 1 мм;
   6. следы контакта с электродом или с электросварочным проводом в любой части оси и (или) колеса;
   7. забоины, вмятины глубиной более 2 мм, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм по диаметру);
   8. кольцевые выработки на поверхности катания колеса у основания гребня глубиной более 1 мм, на конусности 1:3,5 более 2 мм или шириной более 15 мм;
   9. местное уширение (раздавливание) обода колеса более 5 мм;
   10. повреждение на поверхности катания колеса, вызванное наваром, высотой более 1 мм;
   11. неравномерный прокат по кругу катания более 2 мм;
   12. выщербины или раковины на поверхности катания глубиной более 3 мм или длиной у приводных колесных пар более 10 мм, а у неприводных – более 25 мм;
   13. толщину обода колеса по кругу катания менее 22 мм;
   14. откол наружной боковой поверхности обода колеса, включая откол кругового наплыва, глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, или если ширина оставшейся части обода колеса в месте откола менее 120 мм или в поврежденном месте независимо от размеров откола имеется трещина, идущая вглубь металла;

при скоростях движения до 120 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, указанным выше в настоящем пункте):

* 1. равномерный прокат по кругу катания более 8 мм;
  2. толщину гребня более 33 мм или менее 25 мм при высоте гребня 28 мм и измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня или при высоте гребня 30 мм и измерении на расстоянии (20 ± 0,1) мм от вершины гребня;

при скоростях движения от 120 до 140 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения до 120 км/ч включительно):

* 1. равномерный прокат по кругу катания более 5 мм;
  2. толщину гребня более 33 мм или менее 28 мм при высоте гребня 28 мм и измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня или при высоте гребня 30 мм и измерении на расстоянии (20 ± 0,1) мм от вершины гребня.

Запрещается эксплуатация специального железнодорожного подвижного состава, мотор-вагонного подвижного состава, грузовых вагонов, укомплектованного колесными парами, имеющих неисправности, указанные в пунктах 152 и 153 Правил соответственно.

1. Запрещается эксплуатация колесных пар пассажирских вагонов, имеющих:
   1. остроконечный накат на гребне колеса в зоне поверхности от точки, расположенной на расстоянии (2 ± 0,1) мм от вершины гребня, и до точки, расположенной на расстоянии (13 ± 0,1) мм от поверхности катания;
   2. трещины в любой части оси колесной пары или трещины в ободе, диске и (или) ступице колеса;
   3. трещины, откол гребня колеса;
   4. забоины, вмятины, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм по диаметру);
   5. следы контакта с электродом или электросварочным проводом в любой части оси колесной пары;
   6. сдвиг или ослабление посадки ступицы колеса на подступичной части оси;
   7. кольцевые выработки на поверхности катания колес у основания гребня глубиной более 1мм, на конусности 1:3,5 более 2 мм или шириной более 15 мм;
   8. местное уширение обода колеса (раздавливание) более 5 мм;
   9. поверхностный откол наружной грани обода колеса глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, наличие трещины, распространяющейся в глубь металла, или если ширина оставшейся части обода в месте откола менее 120 мм;
   10. повреждение на круге катания колеса, вызванное наваром высотой более 0,5 мм;
   11. вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном;
   12. выщербины на круге катания колеса глубиной более 10 мм или длиной более 25 мм, трещина в выщербине или расслоение, идущее вглубь металла, допускается эксплуатация колесной пары пассажирского вагона с выщербиной глубиной до 1 мм.

При скоростях движения до 120 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, указанным выше в настоящем пункте):

* 1. равномерный прокат по кругу катания в поездах дальнего сообщения – более 7 мм, пригородного сообщения – более 8 мм;
  2. неравномерный прокат колесных пар при отправлении с пункта формирования и оборота более 2 мм, а у колесных пар с приводом генераторов всех типов (кроме плоскоременных) – более 1 мм;
  3. толщину гребня более 33 мм или менее 25 мм при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;
  4. толщину обода колеса по кругу катания, в том числе у пассажирских вагонов пригородного сообщения – менее 30 мм.

При скоростях движения от 120 до 140 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения до 120 км/ч включительно):

* 1. равномерный прокат по кругу катания более 5 мм;
  2. неравномерный прокат колесных пар при отправлении с пункта формирования и оборота более 1,5 мм, а у колесных пар с приводом генераторов всех типов (кроме плоскоременных) – более 1 мм;
  3. толщину гребня более 33 мм или менее 28 мм при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;
  4. толщину обода колеса по кругу катания менее 35 мм.

При скоростях движения от 140 до 160 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения более 120 до 140 км/ч включительно):

* 1. равномерный прокат по кругу катания более 5 мм;
  2. неравномерный прокат колесных пар при отправлении с пункта формирования и оборота более 1,5 мм, а у колесных пар с приводом генераторов всех типов (кроме плоскоременных) – более 1 мм;
  3. толщину гребня более 33 мм или менее 30 мм при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;
  4. толщину обода колеса по кругу катания менее 40 мм.

При скоростях движения от 160 до 250 км/ч включительно (дополнительно к браковочным параметрам, приведенным для скоростей движения от 140 до 160 км/ч включительно):

* 1. равномерный прокат по кругу катания более 5 мм;
  2. неравномерный прокат колесных пар при отправлении с пункта формирования и оборота более 1 мм;
  3. толщину гребня более 33 мм или менее 30 мм при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;
  4. толщину обода колеса по кругу катания менее 40 мм.

Наличие ползунов (выбоин) на поверхности катания колес пассажирских вагонов при отправлении из пункта формирования и оборота не допускается.

1. При обнаружении в пути следования ползунов (выбоин) на поверхности катания колес колесных пар разрешается довести поезд:
   1. до железнодорожной станции назначения, где колесная пара должна быть заменена:

Со скоростью не более 200 км/ч − при ползуне (выбоине) глубиной не более 1 мм на колесной паре скоростного и высокоскоростного мотор-вагонного подвижного состава;

со скоростью не более 140 км/ч − при ползуне (выбоине) глубиной не более 1 мм на колесной паре пассажирского вагона;

со скоростью не более 100 км/ч − при ползуне (выбоине) глубиной более 1 до 2 мм включительно, на колесной паре немоторного вагона мотор-вагонного подвижного состава;

* 1. до ближайшего пункта технического обслуживания, имеющего средства для замены колесных пар:

со скоростью не более 100 км/ч − при ползуне (выбоине) глубиной более 1 до 2 мм включительно, на колесной паре пассажирского вагона;

со скоростью не более 70 км/ч − при ползуне (выбоине) глубиной более 1 до 2 мм включительно, на колесной паре грузового вагона (тендер);

с установленной скоростью − при выщербине длиной более 25 до 40 мм включительно, на колесной паре пассажирского вагона;

со скоростью не более 100 км/ч − при выщербине длиной более 40 до 80 мм

включительно, на колесной паре пассажирского вагона;

* 1. до ближайшей железнодорожной станции, где колесная пара должна быть заменена:

со скоростью не более 15 км/ч − при выщербине длиной более 80 мм на колесной паре пассажирского вагона;

со скоростью не более 15 км/ч − при ползуне (выбоине) глубиной более 1 до 2 мм включительно, на колесной паре локомотива, моторного вагона мотор-вагонного подвижного состава или специального самоходного подвижного состава;

со скоростью не более 15 км/ч − при ползуне (выбоине) глубиной более 2 до 4 мм включительно, на колесной паре немоторного вагона мотор-вагонного подвижного состава;

со скоростью не более 15 км/ч − при ползуне (выбоине) глубиной более 2 до 6 мм включительно, на колесной паре пассажирского и грузового вагонов;

со скоростью не более 10 км/ч − при ползуне (выбоине) глубиной более 2 до 4 мм включительно, на колесной паре локомотива, моторного вагона мотор-вагонного подвижного состава или специального самоходного подвижного состава;

со скоростью не более 10 км/ч − при ползуне (выбоине) глубиной более 6 до 12 мм включительно, на колесной паре пассажирского и грузового вагонов;

* 1. до ближайшей железнодорожной станции при условии вывешивания колесной пары или исключения возможности вращения колеса:

со скоростью не более 10 км/ч − при ползуне (выбоине) глубиной более 4 мм на колесной паре локомотива, мотор-вагонного или специального самоходного подвижного состава;

со скоростью не более 10 км/ч − при ползуне (выбоине) глубиной более 12 мм на колесной паре пассажирского и грузового вагонов.

Локомотив, мотор-вагонный или специальный самоходный подвижной состав, на колесных парах которых имеются ползуны (выбоины), требующие вывешивание или исключение возможности вращения колеса, должны быть отцеплены от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа электродвигателей), осевой редуктор поврежденной колесной пары − отключены.

1. Эксплуатация скоростных пассажирских вагонов сочлененного типа 175 с использованием колесных блоков, наклоном кузова и системой установки колес по радиусу кривой запрещается:

при толщине гребня колеса менее 27 мм и более 33 мм;

175 Подпункт 2.4.35 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

при разнице диаметров колес по кругу катания одной тележки более 10 мм; при наличии трещины в любой части оси колесного блока или трещины в

ободе, диске или ступице колеса;

при наличии остроконечного наката на гребне колеса;

при вертикальном подрезе гребня высотой более 18 мм, измеряемого специальным шаблоном.

При обнаружении в пути следования ползуна (выбоины) на колесе указанных пассажирских вагонов разрешается довести поезд:

до железнодорожной станции назначения, где колесный блок должен быть заменен:

с установленной скоростью – при ползуне (выбоине) глубиной не более 1 мм; со скоростью не более 100 км/ч – при ползуне (выбоине) глубиной

более 1 до 2 мм включительно;

до ближайшей железнодорожной станции:

со скоростью не более 15 км/ч – при ползуне (выбоине) глубиной более 2 до 6 мм включительно;

со скоростью не более 10 км/ч – при ползуне (выбоине) глубиной более 6 мм.

1. Железнодорожный подвижной состав, оборудованный сцепками, совместимыми с автосцепкой 176 СА-3177 , запрещается включать в состав поезда при высоте продольной оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов:

у локомотивов, пассажирских, почтовых, багажных, почтово-багажных вагонов и специального железнодорожного подвижного состава – более 1080 мм и менее 980 мм;

у грузовых вагонов – более 1080 мм и менее 950 мм.

Головные пассажирские вагоны, оборудованные автосцепкой полужесткого типа 178 , запрещается включать в поезда, курсирующие в международном сообщении, с высотой продольной оси хвостовика автосцепки над уровнем верха головок рельсов менее 1015 мм и более 1115 мм.

Запрещается включать в состав поезда железнодорожный подвижной состав, у которого разница по высоте между продольными осями автосцепок, совместимых с автосцепкой СА-3 составляет:

в грузовом поезде – более 100 мм;

между локомотивом и первым груженым грузовым вагоном грузового поезда – более 110 мм;

в пассажирском поезде, следующем со скоростью до 120 км/ч, – более 70 мм; в пассажирском поезде, следующем со скоростью от 120 до 140 км/ч

176 Подпункт 3.1 пункта 3 ГОСТ 33434-2015.

177 Пункт 3 ГОСТ 32885-2014 «Межгосударственный стандарт. Автосцепка модели СА-3. Конструкция и размеры», введенного в действие приказом Росстандарта от 23 октября 2014 г. № 1395-ст (М., «Стандартинформ», 2015).

178 Подпункт 3.4 пункта 3 ГОСТ 33434-2015.

включительно – более 50 мм;

между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда – более 100 мм; между локомотивом и подвижными единицами специального

железнодорожного подвижного состава – более 100 мм.

Автосцепное устройство пассажирских вагонов и специального железнодорожного подвижного состава, работающего по технологии совместно в сцепе, должно иметь устройство, предотвращающее несанкционированное расцепление.

1. Транспортировка мотор-вагонного подвижного состава и пассажирских вагонов, оборудованных сцепными устройствами жесткого типа, допускается при наличии переходных устройств (адаптеров) с высотой продольной оси переходного устройства (адаптера) над уровнем верха головок рельсов от 980 до 1080 мм включительно.
2. К эксплуатации со скоростью от 140 до 160 км/ч включительно, допускаются пассажирские вагоны, оборудованные сцепными (автосцепными) устройствами, отвечающими следующим требованиям:

устройство должно быть ударно-тяговым и включать автосцепку полужесткого типа179 или сцепку жесткого типа;

центрирующий прибор должен быть жесткого типа (только в комплекте с автосцепкой полужесткого типа) или с эластичной опорой хвостовика сцепки (в комплекте с автосцепкой полужесткого типа или со сцепкой жесткого типа).

Для пассажирских вагонов, эксплуатируемых со скоростью движения от 160 до 200 км/ч включительно, допускается применение автосцепки полужесткого типа с нижним ограничителем вертикальных перемещений в соответствии с конструкторской документацией на вагон.

Наличие буферов при использовании сцепных устройств жесткого типа не является обязательным.

Головная и хвостовая сцепки высокоскоростных поездов для эксплуатации в интервале скорости движения от 200 до 250 км/ч включительно, должны быть жесткого типа.

1. Локомотивы (кроме маневровых), эксплуатируемые на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования снабжаются двумя носимыми радиостанциями, инвентарем для подачи сигналов в соответствии с приложением

№ 1 к Правилам, инструментами и дополнительным инвентарем в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца железнодорожного подвижного состава с учетом требований, установленных на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования.

На локомотиве допускается иметь одну носимую радиостанцию при

179 Подпункт 3.4 пункта 3 ГОСТ 33434-2015.

оборудовании локомотива (кроме маневровых) двухдиапазонной или трехдиапазонной радиостанцией

Допускается снабжать одной носимой радиостанцией маневровые локомотивы и локомотивы, обслуживаемые машинистом без помощника машиниста.

В случаях, когда локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав эксплуатируются в автоматическом режиме без машиниста и его помощника, допускается не снабжать данный железнодорожный подвижной состав носимыми радиостанциями.

Локомотивы и мотор-вагонный подвижной состав дополнительно к указанному оборудованию снабжаются тормозными башмаками180 для закрепления состава на перегоне при возникновении аварийных ситуаций в соответствии с приложением № 2 к Правилам.

Порядок оснащения специального самоходного подвижного состава инвентарем для подачи ручных и звуковых сигналов в соответствии с приложением № 1 к Правилам, носимыми радиостанциями и инструментами устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Порядок обслуживания и состав работников, осуществляющих управление и обслуживание локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава (далее – локомотивные бригады) и специального самоходного подвижного состава (далее – бригады ССПС), в том числе при обслуживании машинистом без помощника машиниста, устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожного подвижного состава с учетом требований установленных локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования) в зависимости от типа железнодорожного подвижного состава, от местных условий эксплуатации и применяемых систем управления и автоматизации.
2. На отдельных участках инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования в соответствии с перечнем, определенным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), допускается эксплуатация локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава в автоматическом и (или) дистанционном режимах.

Локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав для эксплуатации в автоматическом и (или) дистанционном режиме оборудуются составными частями, необходимыми программными средствами и должны иметь возможность управления ими в ручном режиме.

Оборудование составными частями и необходимыми программными

180 Подпункт 2.5.19 пункта 2.5 ГОСТ 34530-2019.

средствами локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава для эксплуатации в автоматическом и (или) дистанционном режимах или выполнение таких работ при их изготовлении, производится в соответствии с требованиями пунктов 4, 22 – 26 ТР ТС 001/2011, конструкторской документации и Правил. Порядок оборудования устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожного подвижного состава.

Ответственность за надежную работу систем автоматического и (или) дистанционного управления железнодорожного подвижного состава в соответствии с требованиями безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта при эксплуатации локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава в автоматическом и (или) дистанционном режимах, возлагается на разработчиков и производителей этих систем.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) в зависимости от местных условий участков инфраструктуры (железнодорожных путей необщего пользования), на которых эксплуатируются локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав в автоматическом и (или) дистанционном режиме и организации поездной и маневровой работы, может устанавливать локальным нормативным актом дополнительные составные части подсистем инфраструктуры железнодорожного транспорта, обеспечивающие безопасность движения поездов на таких участках.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом определяет дополнительные положения по организации движения поездов и порядку производства маневровой работы на участках инфраструктуры (железнодорожных путей необщего пользования), на которых эксплуатируются локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав в автоматическом и (или) дистанционном режиме, обеспечивающие безопасность движения.

В случае необходимости выхода эксплуатирующихся в автоматическом и (или) дистанционном режиме локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава на другие участки инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав должны быть переведены в ручной режим и управляться машинистом.

1. Пассажирские, грузовые вагоны при эксплуатации на инфраструктуре на железнодорожных станциях формирования, назначения, оборота, расформирования и в пути следования должны проходить техническое обслуживание (включая безотцепочный ремонт), а при выявлении неисправности

должны быть отремонтированы.

На железнодорожных станциях, где нет пунктов технического обслуживания, каждый вагон перед постановкой в поезд должен быть осмотрен и подготовлен для следования до ближайшей железнодорожной станции, имеющей пункт технического обслуживания.

Организация системы технического обслуживания и текущего ремонта пассажирских и грузовых вагонов, обращающихся на инфраструктуре и его составных частей, а также контроля за соблюдением норм межремонтных пробегов определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

На инфраструктуре порядок проведения технического обслуживания, порядок предъявления пассажирских и грузовых вагонов к техническому обслуживанию, порядок подтверждения их готовности к следованию в поездах после его проведения, а также порядок осмотра и ремонта вагонов перед постановкой в поезд на станциях, где нет пунктов технического обслуживания, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры. Периодичность проведения технического обслуживания должна соответствовать требованиям эксплуатационной документации.

Порядок технического обслуживания локомотивов, мотор-вагонного и специального подвижного состава устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожного подвижного состава в соответствии с эксплуатационной документацией.

1. При техническом обслуживании пассажирских и грузовых вагонов проверяются (если перечисленные составные части предусмотрены конструкцией вагона):

состояние и износ узлов и деталей, и их соответствие размерам, установленным для эксплуатации;

исправность действия тормозного оборудования, буферного и автосцепного устройств, средств сигнализации;

исправность действия устройств связи (для пассажирских вагонов); состояние и исправность ходовых частей (тележек);

исправность кузовов и котлов цистерн грузовых вагонов, обеспечивающая сохранность перевозимых грузов;

исправность переходных площадок помоста и поручня помоста крыши, специальных подножек и поручней;

наличие и исправность устройств, предохраняющих от падения на железнодорожный путь деталей и оборудования;

сроки ремонта, а у пассажирских вагонов, кроме того, сроки единой технической ревизии;

исправность рамы и кузова вагона.

Техническое обслуживание, проведенное пассажирским и грузовым вагонам, направлено на их безопасное проследование по инфраструктуре до следующего технического обслуживания.

Требования к пунктам технического обслуживания пассажирских и грузовых вагонов устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

Требования к пунктам технического обслуживания грузовых вагонов, эксплуатируемых только на железнодорожных путях необщего пользования устанавливаются локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Работники пунктов технического обслуживания грузовых и пассажирских вагонов должны в соответствии с технологическим процессом и графиком движения поездов производить техническое обслуживание и ремонт вагонов, обеспечивающие проследование вагонов в исправном состоянии в составе поезда до следующего технического обслуживания.

1. Проезд в нерабочей кабине локомотива наряда ведомственной охраны при исполнении ими своих служебных обязанностей, а также иных лиц, допускается в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).
2. Запрещается оставлять на деповских железнодорожных путях и железнодорожных путях необщего пользования в рабочем состоянии локомотивы, мотор-вагонный и специальный самоходный подвижной состав без наблюдения работника, знающего правила их обслуживания и умеющего остановить локомотивы, мотор-вагонный и специальный самоходный подвижной состав, а на станционных железнодорожных путях – без машиниста или его помощника.
3. Выход локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава с железнодорожных путей необщего пользования на железнодорожные пути общего пользования осуществляется в соответствии с пунктом 2 статьи 17 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»181.
4. Техническое обслуживание и ремонт железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на железнодорожных путях общего пользования с номинальной шириной колеи 1435 мм на территории Российской Федерации, выполняется в соответствии с порядком, устанавливаемым локальным нормативным актом владельца инфраструктуры в соответствии с Правилами.

181 Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации

от 23 июня 2022 г. № 250

**ɂɧɫɬɪɭɤɰɢɹ**

**ɩɨ ɫɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɢ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧɫɩɨɪɬɟ Ɋɨɫɫɢɣɫɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ**

1. **Ɉɛɳɢɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɹ**
2. Инструкция по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации устанавливает требования к сигналам для обеспечения безотказной и безопасной работы железнодорожного транспорта, а также типы сигнальных приборов для передачи сигналов на железнодорожном транспорте.
3. Нормативные и технические документы, относящиеся к сигнализации на железнодорожном транспорте, разрабатываются в соответствии с требованиями настоящей Инструкции.

# ɋɢɝɧɚɥɵ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧɫɩɨɪɬɟ

1. На железнодорожном транспорте применяются визуальные (видимые) и звуковые1 сигналы.
2. Визуальные (видимые) сигналы подаются сигнальными приборами железнодорожного транспорта2 (светофорами3, локомотивными светофорами (устройствами индикации локомотивных устройств безопасности), семафорами4, дисками, щитами, фонарями, флагами, сигнальными указателями и сигнальными знаками5).

1 Подпункт 4.1.1 пункта 4 ГОСТ Р 57612-2017 «Национальный стандарт Российской Федерации. Эргономика. Система звуковых и визуальных сигналов опасности и информационных сигналов», введенного в действие приказом Росстандарта от 18 октября 2017 г. № 1447-ст (М., «Стандартинформ», 2019).

2 Подпункт 3.3 пункта 2 ГОСТ 34707-2021 «Межгосударственный стандарт. Элементы оптические для световых сигнальных приборов железнодорожного транспорта. Технические условия», введен в действие приказом Росстандарта от 10 февраля 2021 г. № 51-ст (М., «Стандартинформ», 2021).

3 Подпункт 2.9.9 пункта 2 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г. № 748-ст (М., «Стандартинформ», 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 3), ГОСТ 34530-2019. «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 8) (далее – ГОСТ 34530-2019).

4 4 Подпункт 2.9.10 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

5 Подпункт 3.3 пункта 3 ГОСТ 12.4.026-2015 «Межгосударственный стандарт. Система стандартов безопасности труда. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие

Визуальные (видимые) сигналы по времени их применения подразделяются на следующие типы:

1. круглосуточные, подаваемые одинаково в светлое и темное время суток6; такими сигналами служат огни светофоров установленных настоящей Инструкцией цветов, маршрутные и другие световые указатели, постоянные диски уменьшения скорости, квадратные щиты желтого цвета (обратная сторона зеленого цвета), красные диски со светоотражателем для обозначения хвоста грузового поезда, сигнальные указатели и знаки;
2. дневные, подаваемые в светлое время суток; для подачи таких сигналов служат диски, щиты, флаги, крылья семафоров и сигнальные указатели (стрелочные, путевого заграждения, устройств сбрасывания и гидравлических колонок);
3. ночные, подаваемые в темное время суток; такими сигналами служат огни установленных цветов в ручных и поездных фонарях, фонарях на шестах, крыльях семафоров и сигнальных указателях.

Ночные сигналы должны применяться в светлое время суток при тумане, метели и других неблагоприятных условиях, когда видимость дневных сигналов остановки не соответствует нормам, указанным в пункте 74 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных настоящим Приказом.

В железнодорожных тоннелях применяются только ночные или круглосуточные сигналы.

Периоды, относящиеся к светлому и темному времени суток, устанавливаются локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей общего пользования (далее – владелец инфраструктуры) или владельца железнодорожного пути необщего пользования.

Чертежи конструкций типовых постоянных дисков уменьшения скорости, переносных сигналов, сигнальных и путевых знаков утверждаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования соответственно.

технические требования и характеристики. Методы испытаний», введенного в действие приказом Росстандарта от 10 июня 2016 г. № 614-ст (М., «Стандартинформ», 2016), с изменениями ГОСТ 12.4.026-2015 «Система стандартов безопасности труда. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний» («ИУС «Национальные стандарты», 2016, № 12), ГОСТ 12.4.026-2015 «Система стандартов безопасности труда. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, № 3), ГОСТ 12.4.026-2015 «Система стандартов безопасности труда. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, № 4), ГОСТ 12.4.026-2015 «Система стандартов безопасности труда. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний» («ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 1).

6 Абзац пятьдесят шестой пункта 1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 декабря 1993 г. № 1090 (Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1993, № 47, ст. 4531).

1. Звуковые сигналы выражаются числом и сочетанием звуков различной продолжительности в соответствии с главой IX настоящей Инструкции.

Звуковые сигналы подаются свистками локомотивов, дрезин съемного типа, мотор-вагонного и специального железнодорожного подвижного состава, ручными свистками, духовыми рожками, сиренами, гудками и петардами. При взрыве петарды требуется немедленно остановить поезд.

# ɋɜɟɬɨɮɨɪɵ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧɫɩɨɪɬɟ

1. Светофоры по назначению подразделяются на следующие типы:
   1. входной – железнодорожный светофор, сигнальные показания которого разрешают или запрещают поезду следовать с железнодорожного перегона на станцию7;
   2. выходной – железнодорожный светофор, сигнальные показания которого разрешают или запрещают поезду отправиться с железнодорожной станции на перегон8;
   3. маршрутный – железнодорожный светофор, сигнальные показания которого разрешают или запрещают железнодорожному поезду проследовать из одного района железнодорожной станции в другой9;
   4. проходной – железнодорожный светофор, разрешающий или запрещающий железнодорожному поезду проследовать с одного блок-участка на другой10;
   5. прикрытия – железнодорожный светофор, предназначенный для ограждения мест пересечений железнодорожных путей в одном уровне с другими железнодорожными путями, трамвайными путями и троллейбусными линиями, разводными мостами и участков, проходимых с проводником11;
   6. заградительный – железнодорожный светофор, сигнальные показания которого требуют остановки железнодорожного подвижного состава при опасности, возникающей на железнодорожных переездах, крупных искусственных сооружениях и обвальных местах12;
   7. предупредительный – железнодорожный светофор, устанавливаемый перед входным, проходным, заградительным светофором или светофором прикрытия и предупреждающий о сигнальном показании железнодорожного светофора, перед которым он установлен 13;

7Подпункт 47 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009 «Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 27 ноября 2009 г. № 523-ст (М., «Стандартинформ») (далее – ГОСТ Р 53431-2009).

8 Подпункт 48 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

9 Подпункт 54 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

10 Подпункт 59 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

11 Подпункт 58 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

12 Подпункт 50 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

13 Подпункт 57 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009

* 1. повторительный – железнодорожный светофор, предназначенный для информирования о разрешающем показании выходного, маршрутного или горочного светофора, когда не обеспечивается по местным условиям видимость основного светофора14;
  2. локомотивный – устройство отображения оптических сигнальных показаний на основе кодов автоматической локомотивной сигнализации15;
  3. маневровый – железнодорожный светофор, сигнальные показания которого регулируют движение маневровых составов16;
  4. горочный – железнодорожный светофор, сигнальные показания которого разрешают или запрещают роспуск железнодорожных вагонов с сортировочной горки и который регламентирует скорость роспуска и направление движения отцепов17;
  5. въездной (выездной) – разрешающие или запрещающие въезд железнодорожного подвижного состава в производственное помещение и выезд из него на железнодорожных путях необщего пользования;
  6. технологический – разрешающие или запрещающие подачу или уборку железнодорожного подвижного состава при обслуживании объектов, расположенных на железнодорожных путях необщего пользования (вагоноопрокидывателей, вагонных весов, устройств для восстановления сыпучести грузов, сливо-наливных устройств).

Совмещение одним светофором нескольких типов из перечня, приведенного в пункте 6 настоящей Инструкции, устанавливается в порядке, определяемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца пути необщего пользования).

1. В качестве источников света в светофорах используются светоизлучающие диоды или лампы накаливания. По конструкции различают железнодорожные светофоры: мачтовые, консольные, на мостиках, с маршрутным указателем, карликовые, линзовые, прожекторные18.

Светофоры должны находиться в непрерывно горящем или нормально негорящем режиме работы. Нормально негорящим режимом работы светофора является режим, при котором светофор не показывает ни один из имеющихся сигналов в том случае, когда такой режим предусматривается настоящей Инструкцией. В остальных случаях при отсутствии сигналов на светофоре – такой светофор считается неисправным.

На светофоре предусматривается литерная табличка, содержащая его обозначение. Проходные светофоры автоблокировки обозначаются цифрами, все

14 Подпункт 56 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

15 Подпункт 51 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

16 Подпункт 53 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

17 Подпункт 49 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

18 Абзац второй пункта 46 ГОСТ Р 53431-2019.

остальные светофоры – буквами или буквами и цифрами. Литерная табличка на проходных светофорах предусматривается с двух сторон мачты на двухпутных и многопутных перегонах, вновь оборудуемых постоянно действующими устройствами для организации движения по неправильному железнодорожному пути19, по сигналам локомотивных светофоров.

1. Светофоры устанавливаются с правой стороны по направлению движения или над осью ограждаемого ими железнодорожного пути. Светофоры устанавливаются так, чтобы подаваемые ими сигналы нельзя было принимать с поезда за сигналы, относящиеся к смежным железнодорожным путям.
2. При отсутствии габарита для установки светофоров с правой стороны в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), располагаются с левой стороны:

а) входные, устанавливаемые для приема на железнодорожную станцию поездов, следующих по неправильному железнодорожному пути, а также подталкивающих локомотивов и поездов хозяйственных, возвращающихся с перегона по неправильному железнодорожному пути;

б) входные и проходные светофоры, устанавливаемые временно на период строительства и реконструкции железнодорожных путей;

в) заградительные светофоры и предупредительные к ним, устанавливаемые на перегонах перед железнодорожными переездами, мостами и тоннелями;

г) маневровые светофоры на железнодорожных путях необщего пользования; д) горочные и повторительные к ним светофоры;

е) светофоры (входной (выходной) временных путевых постов, организованных при производстве капитального ремонта пути;

ж) въездные (выездные) светофоры; з) технологические светофоры.

1. На участках железнодорожных путей, оборудованных автоблокировкой, нормальным показанием проходных светофоров является разрешающее показание или нормально негорящее, а входных, маршрутных и выходных – запрещающее показание.Нормально негорящие сигнальные огни проходного светофора на участках, оборудованных автоблокировкой, загораются при вступлении поезда на блок-участок перед ним и гаснут после выхода поезда с этого блок-участка.

На участках железнодорожных путей, где входные, маршрутные и выходные светофоры переводятся на автоматическое действие для безостановочного пропуска поездов по железнодорожной станции, разрешающее показание является нормальным при переводе их на автоматическое действие.

19 Подпункт 2.7.51 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

На участках, не оборудованных автоблокировкой, нормальным показанием входных, выходных, проходных и маршрутных светофоров является запрещающее.

Нормальное показание светофоров прикрытия устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Выходные светофоры устанавливаются для каждого отправочного железнодорожного пути впереди места, предназначенного для стоянки локомотива отправляющегося поезда.

На железнодорожных станциях при отправлении поездов с железнодорожных путей, не имеющих достаточной длины, когда голова поезда находится за выходным (маршрутным) светофором, на его обратной стороне устанавливается повторительная головка светофора в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

Установка групповых выходных и маршрутных светофоров для группы железнодорожных путей, кроме тех, по которым производится безостановочный пропуск поездов, производится в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Групповые выходные и маршрутные светофоры дополняются маршрутными указателями, показывающими номер железнодорожного пути, с которого разрешается отправление поезда.

1. Проходные светофоры автоматической блокировки устанавливаются на границах между блок-участками, а проходные светофоры полуавтоматической блокировки – на границах между межпостовыми перегонами.
2. На железнодорожных станциях, расположенных на участках с автоматической или полуавтоматической блокировкой, а также участках с автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, где предусматривается безостановочный пропуск поездов по главным и приемо-отправочным железнодорожным путям, на входных и маршрутных светофорах применяется сигнализация безостановочного пропуска поездов по этим железнодорожным путям. Сигнализация безостановочного пропуска применятся на главном и прилегающем к нему боковом пути железнодорожной станции. Перечень станционных железнодорожных путей, оборудованных сигнализацией безостановочного пропуска, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).
3. На железнодорожном транспорте должны применяться следующие значения сигналов светофоров:

«светофор закрыт» – на светофоре горит красный или синий огонь (далее – светофор закрыт);

«светофор открыт» – на светофоре горит (непрерывно или в мигающем режиме) зеленый, желтый, лунно-белый огонь или их сочетание (далее – светофор открыт).

Светофоры на железнодорожном транспорте должны подавать следующие значения сигналов:

1. один зеленый огонь – разрешается движение с установленной скоростью, следующий светофор открыт;
2. один желтый мигающий огонь – разрешается движение с установленной скоростью, следующий светофор открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью;
3. один желтый огонь – разрешается движение с готовностью остановиться, следующий светофор закрыт;
4. два желтых огня, из них верхний мигающий – разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, следующий светофор открыт;
5. два желтых огня – разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью и готовностью остановиться у следующего светофора, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу;
6. один красный огонь – запрещается проезжать светофор;
7. один лунно-белый огонь – разрешается маневровому составу проследовать маневровый светофор и далее руководствоваться показаниями попутных светофоров или указаниями (сигналами) руководителя маневров;
8. один синий огонь – запрещается маневровому составу проследовать маневровый светофор.

В пунктах 16 – 39 настоящей Инструкции предусмотрено применение перечисленных сигналов на светофорах различного назначения. Порядок применения этих сигналов в других, не предусмотренных настоящей Инструкцией, случаях с соблюдением их сигнального значения устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

На железнодорожных путях необщего пользования, оборудованных двузначной сигнализацией, значения показаний светофоров (кроме заградительных и светофоров прикрытия) устанавливаются локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

1. На железнодорожных линиях, оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, расстояние между смежными светофорами должно

быть не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении20 на максимальной реализуемой скорости, но не более:

120 км/ч – для пассажирских поездов; 80 км/ч – для грузовых поездов.

Указанное расстояние должно быть не менее тормозного пути при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств автоматической локомотивной сигнализации на тормозную систему поезда. Кроме того, на участках, где видимость сигналов менее 400 м, а также на железнодорожных линиях, вновь оборудуемых автоблокировкой, расстояние между смежными светофорами, должно быть не менее 1000 м.

По решению владельца инфраструктуры на участках железнодорожных путей общего пользования, оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, расстояние между отдельными проходными светофорами разрешается устанавливать менее необходимого тормозного пути. На таких светофорах, а также на предупредительных к ним должны устанавливаться световые указатели. Световые указатели применяются на железнодорожных станциях, если расстояние между смежными светофорами (входным, маршрутным, выходным) главного железнодорожного пути менее тормозного пути.

На участках с полуавтоматической блокировкой расстояние между входным, маршрутным, выходным светофорами должно быть не менее тормозного пути, определенного для данного участка при полном служебном торможении на максимальной реализуемой скорости, а при наличии путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации это расстояние, кроме того, должно быть не менее тормозного пути при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств автоматической локомотивной сигнализации на тормозную систему поезда.

На участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство интервального регулирования движением поездов, длина двух смежных блок-участков должна быть не менее тормозного пути, определенного для данного участка при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств автоматической локомотивной сигнализации на тормозную систему при максимальной реализуемой скорости.

Скорость проследования светофора с одним желтым (немигающим) огнем, расположенного на участке, оборудованном автоблокировкой, на расстоянии менее требуемого тормозного пути от следующего светофора, а на участке, не

20 Подпункт 77 пункта 2 ГОСТ 34703-2020 «Межгосударственный стандарт. Оборудование тормозное железнодорожного подвижного состава. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 15 декабря 2020 г. № 1316-ст (М., «Стандартинформ», 2020), (далее – ГОСТ 34703-2020).

оборудованном автоблокировкой, расположенного от основного сигнала на расстоянии менее тормозного пути при полном служебном торможении, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Входные светофоры должны быть установлены от первого входного с перегона стрелочного перевода на расстоянии не ближе 50 м, считая от остряка противошерстного или предельного столбика пошерстного стрелочного перевода, а на железнодорожных путях необщего пользования установка производится не ближе стыка рамного рельса противошерстного или не ближе 3,5 м от предельного столбика пошерстного стрелочного перевода.

До реконструкции железнодорожных станций разрешается эксплуатация входных светофоров, ранее установленных на расстоянии менее 50 м, но не ближе 15 м от стрелочного перевода.

На электрифицированных участках железнодорожных путей входные светофоры, а также сигнальные знаки «Граница станции» должны устанавливаться перед изолирующими сопряжениями или секционными изоляторами контактной сети (со стороны перегона), отделяющими контактную сеть перегонов от контактной сети железнодорожной станции.

Входными светофорами при приеме по пути, по которому осуществляется движение железнодорожного подвижного состава в специализированном направлении (далее – правильный железнодорожный путь), и неправильному железнодорожному пути подаются сигналы:

1. один зеленый огонь – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию по направлению главного железнодорожного пути без отклонения по стрелочному переводу с установленной скоростью, следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт (рисунок 1);

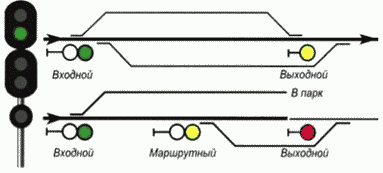


Рисунок 1

1. один желтый мигающий огонь – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию по направлению главного железнодорожного пути без отклонения по стрелочному переводу с установленной скоростью, следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью с отклонением по стрелочному переводу (рисунок 2);

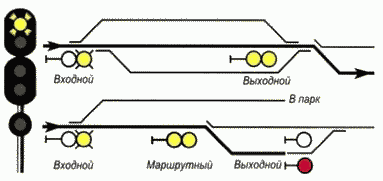


Рисунок 2

1. один желтый огонь – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию по направлению главного железнодорожного пути без отклонения по стрелочному переводу с готовностью остановиться, следующий светофор (маршрутный или выходной) закрыт (рисунок 3);

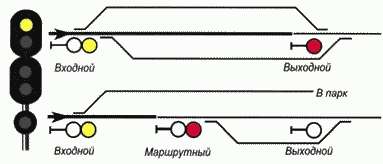


Рисунок 3

1. два желтых огня, из них верхний мигающий – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с уменьшенной скоростью с отклонением

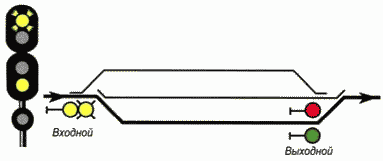
по стрелочному переводу на главный или боковой железнодорожный путь, оборудованный сигнализацией для безостановочного пропуска, следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт (рисунок 4);

Рисунок 4

1. два желтых огня – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с отклонением по стрелочному переводу с уменьшенной скоростью на боковой железнодорожный путь и готовностью остановиться (рисунок 5);

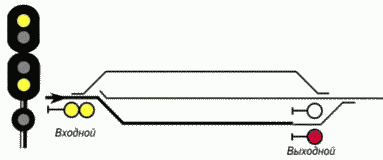


Рисунок 5

1. один красный огонь – запрещается проезжать светофор (рисунок 6).

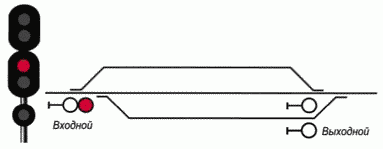


Рисунок 6

До реконструкции устройств железнодорожной автоматики и телемеханики в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), для приема поездов на железнодорожную станцию по неправильному железнодорожному пути с двухпутного (многопутного) перегона для входных светофоров устанавливаются сигналы:

1. два желтых огня – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с уменьшенной скоростью и готовностью остановиться у следующего выходного (маршрутного) светофора или предельного столбика;
2. один красный огонь – запрещается проезжать светофор.

На железнодорожных путях необщего пользования к сигналам входных светофоров, указанных в настоящем пункте, в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования, дополнительно подается сигнал: один лунно-белый огонь – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию при погашенных основных огнях светофора до первого попутного маневрового светофора с дальнейшим движением маневровым порядком на железнодорожный путь, частично занятый железнодорожным подвижным составом, или к объекту, расположенному на железнодорожных путях необщего пользования, с особой бдительностью21и

21 Абзацы третий, четвертый пункта 5 Регламента действий локомотивных бригад в аварийных и нестандартных ситуациях при работе на сопредельных участках других железнодорожных администраций, утвержден Протоколом семьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 16 октября 2019 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети

«Интернет»: https://sovetgt.org/, 16 октября 2019 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров,

готовностью остановиться (рисунок 7).

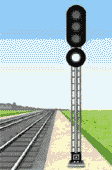


Рисунок 7

1. На входных и маршрутных светофорах железнодорожных путей общего пользования при приеме поездов на железнодорожные пути с отклонением по стрелочным переводам с крестовинами пологих марок применяются сигналы:
   1. один зеленый мигающий и один желтый огни и одна зеленая светящаяся полоса – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с отклонением по стрелочному переводу со скоростью не более 80 км/ч, следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и разрешает его проследование с установленной скоростью, но не более 80 км/ч (рисунок 8);

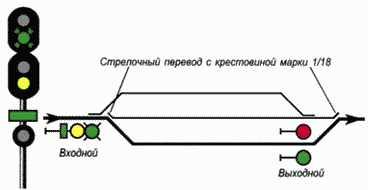


Рисунок 8

* 1. два желтых огня, из них верхний мигающий, и одна зеленая светящаяся полоса – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию со скоростью не более 80 км/ч на боковой железнодорожный путь, следующий светофор

1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

(маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью (рисунок 9);

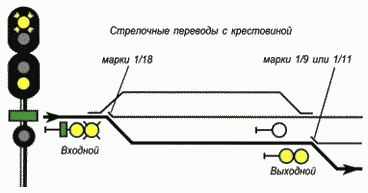


Рисунок 9

* 1. два желтых огня и одна зеленая светящаяся полоса – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с отклонением по стрелочному переводу со скоростью не более 60 км/ч и готовностью остановиться, следующий светофор закрыт (рисунок 10);

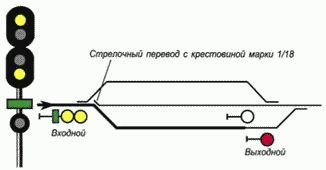


Рисунок 10

* 1. один зеленый мигающий и один желтый огни и две зеленые светящиеся полосы – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с отклонением по стрелочному переводу со скоростью не более 120 км/ч, следующий

светофор открыт и разрешает проследование его с установленной скоростью (рисунок 11);

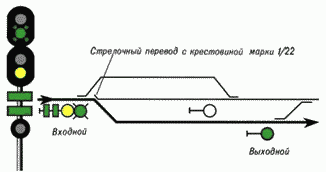


Рисунок 11

* 1. два желтых огня, из них верхний мигающий, и две зеленые светящиеся полосы – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с отклонением по стрелочному переводу со скоростью не более 120 км/ч, следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью (рисунок 12);

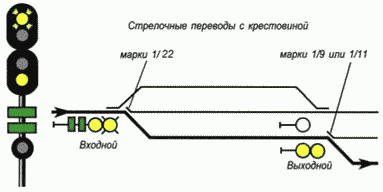


Рисунок 12

* 1. два желтых огня и две зеленые светящиеся полосы – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию с отклонением по стрелочному переводу со скоростью не более 60 км/ч и готовностью остановиться, следующий светофор закрыт (рисунок 13).

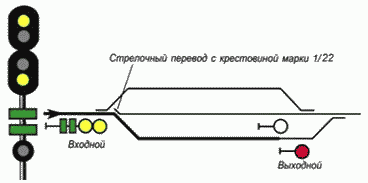


Рисунок 13

На входных и маршрутных светофорах в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), применяется сигнал:

один зеленый мигающий огонь – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию по направлению главного железнодорожного пути без отклонения по стрелочному переводу с установленной скоростью, следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его со скоростью не более 60 км/ч (рисунок 14).

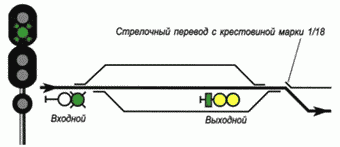


Рисунок 14

В порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), на входных и маршрутных светофорах применяется сигнал:

три желтых огня – разрешается локомотиву, мотор-вагонному и самоходному специальному подвижному составу следовать на свободный участок железнодорожного пути с особой осторожностью и со скоростью на железнодорожных путях общего пользования – не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, от начала пути приема до маршрутного светофора с красным огнем (рисунок 15).

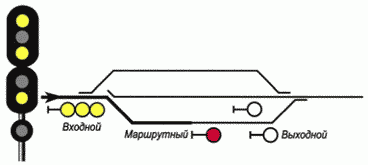


Рисунок 15

1. На входных, маршрутных и выходных (кроме групповых) светофорах один лунно-белый мигающий огонь пригласительного сигнала разрешает поезду проследовать светофор с красным (или погасшим) огнем и продолжать движение до следующего светофора (или до предельного столбика при приеме на железнодорожный путь без выходного светофора, для мотор-вагонного подвижного состава до остановки на остановочной платформе) со скоростью не более 20 км/ч – на железнодорожных путях общего пользования, не более 15 км/ч – на железнодорожных путях необщего пользования, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения (рисунки 16, 17).

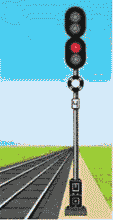


Рисунок 16

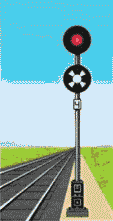


Рисунок 17

Отправление по пригласительному сигналу выходного светофора разрешается только на пути двухпутных (многопутных) перегонов, оборудованных автоблокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, по правильному железнодорожному пути.

На железнодорожных путях необщего пользования до реконструкции устройств железнодорожной автоматики и телемеханики в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования, и на входных светофорах применяются пригласительные сигналы с одним лунно-белым немигающим огнем.

1. Выходными светофорами на участках, оборудованных автоблокировкой, подаются сигналы:
   1. один зеленый огонь – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции (в том числе с бокового пути) и следовать со скоростью, установленной

локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, впереди свободны два или более блок-участка (рисунок 18);

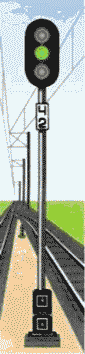


Рисунок 18

* 1. один желтый огонь – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции и следовать, с готовностью остановиться, следующий светофор закрыт (рисунок 19);

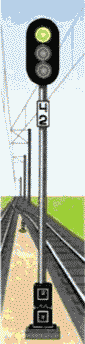


Рисунок 19

* 1. два желтых огня, из них верхний мигающий – разрешается поезду отправиться с главного пути железнодорожной станции с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, следующий светофор открыт (рисунок 20);

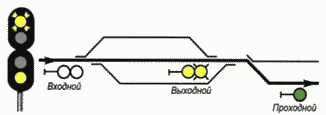


Рисунок 20

* 1. два желтых огня – разрешается поезду отправиться с главного пути железнодорожной станции с уменьшенной скоростью, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор закрыт (рисунок 21);

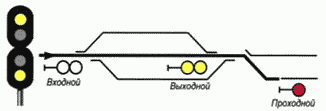


Рисунок 21

* 1. один красный огонь – запрещается проезжать светофор (рисунки 22, 23).

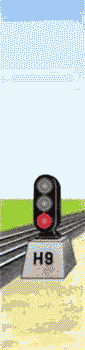


Рисунок 22

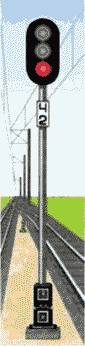


Рисунок 23

1. Выходными светофорами на участках, оборудованных автоблокировкой, при отправлении поездов с отклонением по стрелочным переводам с крестовинами пологих марок подаются сигналы:
   1. один зеленый мигающий и один желтый огни и одна зеленая светящаяся полоса – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 80 км/ч, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор открыт (рисунок 24);

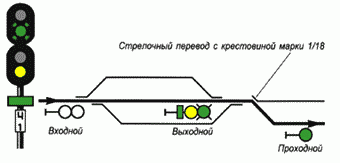


Рисунок 24

* 1. два желтых огня и одна зеленая светящаяся полоса – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 60 км/ч; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, следующий светофор закрыт (рисунок 25);

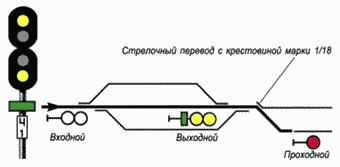


Рисунок 25

* 1. один зеленый мигающий и один желтый огни и две зеленые светящиеся полосы – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 120 км/ч, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор открыт (рисунок 26);

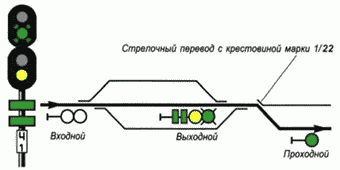


Рисунок 26

* 1. два желтых огня и две зеленые светящиеся полосы – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 60 км/ч; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, следующий светофор закрыт (рисунок 27).

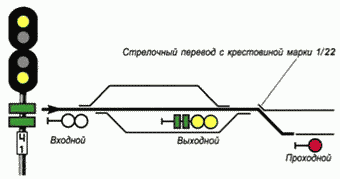


Рисунок 27

1. Выходными светофорами на участках, оборудованных полуавтоматической блокировкой, подаются сигналы:
   1. один зеленый огонь – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции (в том числе с бокового пути) и следовать со скоростью, установленной локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, перегон до следующей железнодорожной станции (путевого поста) свободен (рисунок 28);

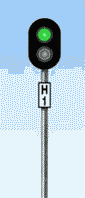


Рисунок 28

* 1. один красный огонь – запрещается проезжать светофор (рисунок 29);

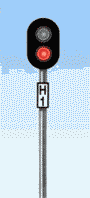


Рисунок 29

* 1. два желтых огня – разрешается поезду отправиться с главного пути железнодорожной станции с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, перегон до следующей железнодорожной станции (путевого поста) свободен (рисунок 30);

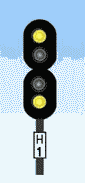


Рисунок 30

* 1. два желтых огня, из них верхний мигающий – разрешается поезду отправиться с главного пути железнодорожной станции с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, перегон до следующей железнодорожной станции (путевого поста) свободен, входной (проходной)

светофор следующей железнодорожной станции (путевого поста) открыт (рисунок 30а).

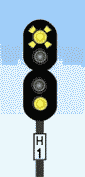


Рисунок 30а

1. На участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, и участках, оборудованных постоянно действующей двухсторонней автоблокировкой для движения по неправильному железнодорожному пути по показаниям локомотивных светофоров, выходными светофорами подаются сигналы:
   1. один зеленый и один лунно-белый огни – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции (в том числе с бокового пути) и следовать со скоростью, установленной локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, впереди свободны два или более блок-участка (рисунок 31);

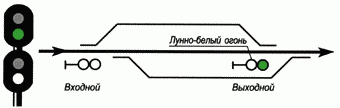


Рисунок 31

* 1. один желтый и один лунно-белый огни – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции, впереди свободен один блок-участок (рисунок 32);

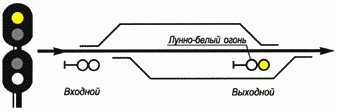


Рисунок 32

* 1. два желтых, из них верхний мигающий и один лунно-белый огни – разрешается поезду отправиться с главного пути железнодорожной станции с уменьшенной скоростью, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; впереди свободны два и более блок-участка;
  2. два желтых и один лунно-белый огни – разрешается поезду отправиться с главного пути железнодорожной станции с уменьшенной скоростью, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, впереди свободен один блок- участок;
  3. один зеленый мигающий, один желтый, один лунно-белый огни и одна зеленая светящаяся полоса – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 80 км/ч, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу марки 1/18, впереди свободны два и более блок-участка;
  4. два желтых, один лунно-белый огни и одна зеленая светящаяся полоса – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 60 км/ч, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу марки 1/18, впереди свободен один блок-участок;
  5. один зеленый мигающий, один желтый, один лунно-белый огни и две зеленые светящиеся полосы – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 120 км/ч, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу марки 1/22, впереди свободны два и более блок-участка;
  6. два желтых, один лунно-белый огни и две зеленые светящиеся полосы – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции со скоростью не более 60 км/ч, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу марки 1/22, впереди свободен один блок-участок;
  7. один красный огонь – запрещается проезжать светофор.
  8. один зеленый огонь – разрешается поезду отправиться со станции (в том числе с бокового пути) со скоростью, установленной локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, на свободный от поездов перегон до входного светофора следующей железнодорожной станции.

1. При наличии ответвления, оборудованного путевой блокировкой, а также для указания железнодорожного пути, на который отправляется поезд на многопутных участках, оборудованных путевой блокировкой, и на двухпутных участках, оборудованных двусторонней автоблокировкой, огни выходного светофора в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, дополняются показанием маршрутного указателя.

При отсутствии маршрутного указателя до реконструкции устройств железнодорожной автоматики и телемеханики в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), применяется сигнал: два зеленых огня на выходном светофоре – при отправлении поезда на ответвление, оборудованное путевой блокировкой, или на железнодорожный путь многопутного участка, или по неправильному железнодорожному пути при двусторонней автоблокировке. Сигнал светофора указывает на свободность не менее двух блок-участков при автоблокировке, на свободность перегона до следующей железнодорожной станции (путевого поста) – при полуавтоматической блокировке (рисунок 33).

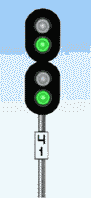


Рисунок 33

До реконструкции устройств электрической централизации выходными светофорами допускается подавать сигнал один желтый мигающий и один лунно- белый огни – разрешается поезду отправиться с железнодорожной станции и далее следовать по неправильному железнодорожному пути по показаниям локомотивного светофора (рисунок 34) при отправлении с железнодорожной станции:

по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов;

по правильному железнодорожному пути – по сигналам автоблокировки;

по неправильному железнодорожному пути – по показаниям локомотивных светофоров.

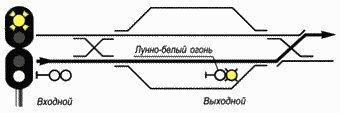


Рисунок 34

При включении на двухпутных и многопутных перегонах с односторонней автоблокировкой временных устройств организации движения по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивных светофоров на период производства ремонтных, строительных и восстановительных работ в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, отправление поездов по неправильному железнодорожному пути производится по сигналам, установленным для движения по правильному железнодорожному пути.

Скорость движения при отправлении по неправильному железнодорожному пути на двухпутных (многопутных) участках, оборудованных постоянно действующей двухсторонней автоблокировкой для движения по неправильному железнодорожному пути по показаниям локомотивного светофора, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

1. На железнодорожных станциях, имеющих выходные светофоры, при наличии ответвления, не оборудованного путевой блокировкой, готовность маршрута отправления на ответвление указывается одним лунно-белым огнем выходного светофора. Поезда отправляются на ответвление при лунно-белом огне и погашенном красном огне выходного светофора (рисунок 35) с выдачей машинисту ключа-жезла или бланка ДУ-50, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 22 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных

дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция, Правила соответственно).

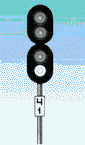


Рисунок 35

На железнодорожных станциях железнодорожных путей необщего пользования, имеющих выходные светофоры, для указания готовности маршрута отправления на ответвление, не оборудованное путевой блокировкой, выходные светофоры дополняются показаниями, значения которых устанавливаются локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

При готовности маршрута отправления на ответвление сигнал светофора один лунно-белый огонь дополняется показанием маршрутного указателя, при наличии на железнодорожных станциях маневровой сигнализации.

На железнодорожных станциях, где отправление поездов производится с железнодорожных путей, не имеющих достаточной длины, когда голова поезда находится за выходным (маршрутным) светофором, на обратной стороне светофора устанавливается повторительная головка, сигнализирующая зеленым огнем при открытом выходном (маршрутном) светофоре и свободности впереди двух и более блок-участков (рисунок 36).

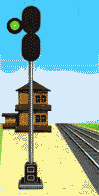


Рисунок 36

1. Маршрутными светофорами подаются сигналы:
   1. один зеленый огонь – разрешается движение с установленной скоростью, следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт;
   2. один желтый огонь – разрешается движение с готовностью остановиться, следующий светофор (маршрутный или выходной) закрыт;
   3. один желтый мигающий огонь – разрешается проследование светофора с установленной скоростью, следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью;
   4. два желтых огня, из них верхний мигающий – разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью, поезд следует на боковой железнодорожный путь, следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт;
   5. два желтых огня – разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью и готовностью остановиться на железнодорожной станции, поезд следует на боковой железнодорожный путь, следующий светофор закрыт;
   6. один красный огонь – запрещается проезжать светофор.
2. Проходными светофорами на участках, оборудованных автоблокировкой, подаются сигналы:
   1. один зеленый огонь – разрешается движение с установленной скоростью, впереди свободны два или более блок-участка (рисунок 37);

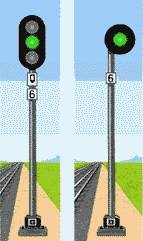


Рисунок 37

* 1. один желтый огонь – разрешается движение с готовностью остановиться, следующий светофор закрыт (рисунок 38);



Рисунок 38

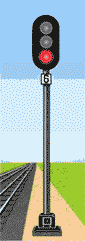
* 1. один красный огонь – запрещается проезжать светофор (рисунок 39).

Рисунок 39

1. На участках, оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, на светофоре (входном, маршрутном, выходном или проходном), ограждающем на главном железнодорожном пути блок-участок длиной менее требуемого тормозного пути, устанавливается световой (светоотражающий) указатель белого цвета в виде двух вертикальных стрел (рисунок 38), а на предупредительном к нему светофоре – такой же указатель в виде одной стрелы (рисунок 37).

На светофоре (входном, маршрутном), ограждающем на главном железнодорожном пути железнодорожной станции блок-участок длиной менее требуемого тормозного пути, в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), применяется сигнал – один зеленый и один желтый огни – разрешается движение с уменьшенной скоростью. В таких случаях световые указатели не устанавливаются.

Световые указатели должны сохранять сигнальные значения и в погашенном состоянии.

1. На участках, оборудованных автоблокировкой с четырехзначной сигнализацией, проходными, входными, маршрутными по главному железнодорожному пути и выходными светофорами подаются сигналы:
   1. один зеленый огонь – впереди свободны три или более блок-участка;
   2. один желтый и один зеленый огни – впереди свободны два блок-участка (рисунок 40);



Рисунок 40

* 1. один желтый огонь – впереди свободен один блок-участок;
  2. один красный огонь – запрещается проезжать светофор.

1. На участках, оборудованных автоблокировкой с трехзначной или четырехзначной сигнализацией, на проходных светофорах, расположенных перед входными светофорами (предвходных), применяются следующие сигналы:
   1. один желтый мигающий огонь – разрешается движение с установленной скоростью, входной светофор открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью, поезд принимается на железнодорожный путь железнодорожной станции с отклонением по стрелочному переводу (рисунок 41);

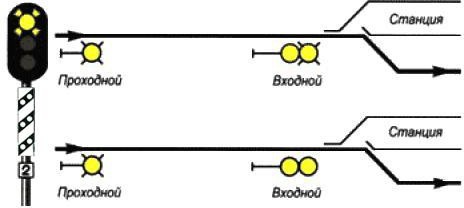


Рисунок 41

* 1. один зеленый мигающий огонь – разрешается движение с установленной скоростью, входной светофор открыт и требует проследования его со скоростью не более 80 км/ч, поезд принимается на железнодорожный путь железнодорожной станции с отклонением по стрелочному переводу (рисунок 42).

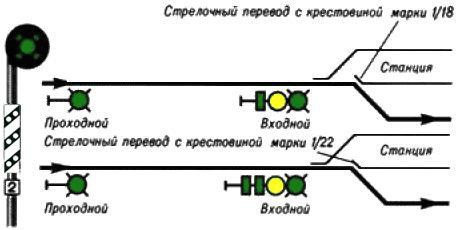


Рисунок 42

При движении с отклонением по стрелочным переводам, допускающим следование на железнодорожный путь железнодорожной станции со скоростью до 120 км/ч, на предвходном светофоре также подается сигнал – один зеленый мигающий огонь.

На мачте предвходного светофора устанавливается оповестительная табличка в виде трех наклонных полос с отражателями на них, которая размещается между нижним краем фонового щита и литерной табличкой (рисунки 41, 42).

Аналогичная табличка устанавливается на обратной стороне мачты светофора, который является предвходным при следовании по неправильному железнодорожному пути, а также на предвходном сигнальном указателе «Граница

блок-участка» на перегонах, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов с фиксированными блок-участками.

1. Проходными светофорами на участках, оборудованных полуавтоматической блокировкой, подаются сигналы:
   1. один зеленый огонь – разрешается движение с установленной скоростью, перегон до следующей железнодорожной станции (путевого поста) свободен (рисунок 43);



Рисунок 43

* 1. один красный огонь – запрещается проезжать сигнал (рисунок 44).

Рисунок 44

1. На участках с автоблокировкой и участках с автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, на затяжном подъеме применяется условно-разрешающий сигнал проходного светофора в виде буквы «Т» прозрачно- белого цвета с отражателями, нанесенными на щите (рисунки 45, 45а). Условно- разрешающий сигнал разрешает грузовому поезду проследование светофора с красным огнем или знака «Граница блок-участка» при показании локомотивного светофора «желтый огонь с красным» со скоростью на железнодорожных путях

общего пользования не более 20 км/ч, на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.



Рисунок 45 Рисунок 45а

Условно-разрешающий сигнал закрепляется на опоре светофора или на опоре сигнального знака «Граница блок-участка». Условно-разрешающий сигнал применяется при движении по правильному и по неправильному железнодорожному пути22. Условно-разрешающий сигнал действует до следующего проходного светофора или сигнального знака «Граница блок-участка».

На участках с автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов с изменяемыми от скорости движения поезда («подвижными») блок-участками, в начале затяжного подъема устанавливается условно-разрешающий сигнал на отдельной стойке (рисунок 45б), а в конце затяжного подъема – знак «Отмена действия условно-разрешающего сигнала» (рисунок 45в).

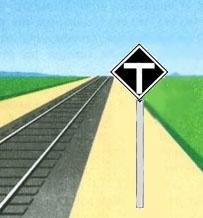


Рисунок 45б Рисунок 45в

22 Подпункт 2.7.51 пункта 2.7 ГОСТ 34530-2019.

На электрифицированных участках данные знаки устанавливают на опорах контактной сети.

1. Светофоры прикрытия устанавливаются с обеих сторон на расстоянии не ближе 50 м от предельных столбиков или начала моста.

При пересечении в одном уровне и сплетениях железнодорожных путей светофоры прикрытия должны иметь такую зависимость, при которой открытие одного из них было бы возможно только при запрещающих показаниях остальных светофоров, одновременное открытие которых создает угрозу безопасности движения поездов.

На разводных мостах, по которым осуществляется движение поездов, открытие светофоров прикрытия должно производиться при наведенном положении моста.

Светофорами прикрытия подаются сигналы:

1. один зеленый огонь – разрешается движение с установленной скоростью (рисунок 46);



Рисунок 46

1. один красный огонь – запрещается проезжать светофор (рисунок 47). Запрещается совмещение светофоров прикрытия с другими светофорами.



Рисунок 47

1. Заградительными светофорами подается сигнал один красный огонь – запрещается проезжать светофор (рисунок 48).

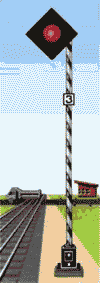


Рисунок 48

Предупредительными светофорами перед заградительными подается сигнал один желтый огонь – разрешается движение с готовностью остановиться, основной заградительный светофор закрыт (рисунок 49).

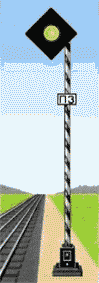


Рисунок 49

При отсутствии опасности, возникающей на железнодорожных переездах, крупных искусственных сооружениях и обвальных местах, сигнальные огни заградительных светофоров и предупредительных светофоров к ним не горят (рисунок 50). В этом положении светофоры сигнального значения не имеют.

Заградительные и предупредительные к ним светофоры с непрерывно горящими сигнальными огнями применяются в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

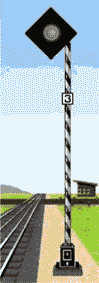


Рисунок 50

Мачты заградительных светофоров должны иметь окраску в виде чередующихся черных и белых наклонных полос.

Заградительные светофоры в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), совмещаются с маневровыми светофорами.

1. Перед всеми входными и проходными светофорами и светофорами прикрытия должны устанавливаться предупредительные светофоры. На участках, оборудованных автоблокировкой, каждый проходной светофор является предупредительным по отношению к следующему светофору.

Предупредительные светофоры не устанавливаются перед входными светофорами с неправильного железнодорожного пути и перед входными светофорами на участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство интервального регулирования движением поездов.

Предупредительные светофоры устанавливаются от основных светофоров:

на расстоянии не менее тормозного пути, определенного для данного участка при экстренном торможении на максимальной реализуемой скорости – на участках, не оборудованных автоблокировкой;

на расстоянии не менее тормозного пути при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств автоматической локомотивной сигнализации на тормозную систему поезда при максимальной реализуемой скорости – при наличии на участках приближения путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации.

Предупредительными светофорами перед входными, проходными и светофорами прикрытия на участках, не оборудованных автоблокировкой, подаются сигналы:

1. один зеленый огонь – разрешается движение с установленной скоростью, основной светофор открыт (рисунок 51);



Рисунок 51

1. один желтый огонь – разрешается движение с готовностью остановиться, основной светофор закрыт (рисунок 52);



Рисунок 52

1. один желтый мигающий огонь – разрешается движение с установленной скоростью; входной светофор открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью, поезд принимается на боковой железнодорожный путь железнодорожной станции.
2. Повторительный светофор с одним зеленым огнем указывает, что выходной или маршрутный светофор открыт (рисунок 53).

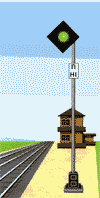


Рисунок 53

На железнодорожных путях необщего пользования в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца пути необщего пользования, применяются повторительные светофоры, подающие сигналы:

1. один лунно-белый огонь – маневровый светофор открыт (рисунок 54);

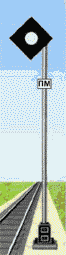


Рисунок 54

1. один желтый огонь – въездной (выездной), технологический светофор открыт (рисунок 55).

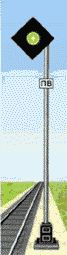


Рисунок 55

При отсутствии разрешающего показания на основном светофоре сигнальные огни повторительных светофоров не горят. В этом положении светофоры сигнального значения не имеют.

Пассажирские поезда, имеющие остановку на железнодорожной станции с повторительными светофорами, приводятся в движение только при наличии зеленого огня на повторительном светофоре. Порядок проезда неисправного повторительного светофора (или выходного светофора) приведен в Инструкции.

1. На участках, оборудованных автоблокировкой и автоматической локомотивной сигнализацией, локомотивными светофорами подаются сигналы:
   1. зеленый огонь – разрешается движение, на путевом светофоре, к которому приближается поезд, горит зеленый огонь (рисунок 56);



Рисунок 56

* 1. желтый огонь – разрешается движение, на путевом светофоре, к которому приближается поезд, горит один или два желтых огня (рисунок 57);

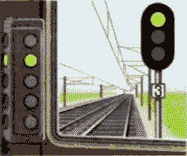


Рисунок 57

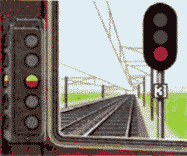
* 1. желтый огонь с красным – разрешается движение с готовностью остановиться, на путевом светофоре, к которому приближается поезд, горит красный огонь (рисунок 58);

Рисунок 58

* 1. красный огонь – загорается в случае проезда путевого светофора с красным огнем (рисунок 59).

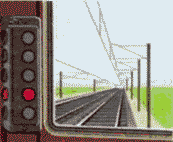


Рисунок 59

На локомотивном светофоре белый огонь (рисунок 60) указывает, что локомотивные устройства включены, но показания путевых светофоров на локомотивный светофор не передаются, и машинист руководствуется только показаниями путевых светофоров.



Рисунок 60

Локомотивный светофор также сигнализирует:

1. зеленым огнем – о приближении поезда к путевому светофору с одним желтым мигающим огнем, с одним зеленым мигающим огнем или с одним желтым и одним зеленым огнями и другими сигнальными показаниями, при которых проследование светофора производится с установленной скоростью;
2. желтым огнем – о приближении поезда к путевому светофору с одним желтым и одним зеленым огнями, ограждающему блок-участок, на котором не обеспечивается требуемая длина тормозного пути, с двумя желтыми огнями, из них верхний мигающий, а также с другими сигнальными показаниями, при которых требуется проследование светофора с уменьшенной скоростью.

На железнодорожных линиях, оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, на которых обращаются пассажирские поезда со скоростью более 120 км/ч или грузовые поезда со скоростью более 80 км/ч, движение с установленной максимальной скоростью разрешается при зеленом огне локомотивного светофора, если обеспечивается остановка поезда перед путевым светофором с запрещающим показанием при применении служебного торможения после смены зеленого огня локомотивного светофора на желтый.

1. На участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, локомотивными светофорами подаются сигналы:
   1. зеленый огонь – разрешается движение с установленной скоростью, впереди свободны два или более блок-участка;
   2. желтый огонь – разрешается движение с уменьшенной скоростью, впереди свободен один блок-участок;
   3. желтый огонь с красным – разрешается движение с готовностью остановиться, следующий блок-участок занят.
   4. красный огонь – при вступлении поезда на занятый блок-участок;
   5. белый огонь – локомотивные устройства включены, сигналы с железнодорожного пути на локомотив не передаются.

При подходе к путевым светофорам локомотивные светофоры должны подавать сигналы, указанные в пункте 36 настоящей Инструкции.

На участках, оборудованных автоблокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), применяются системы многозначной автоматической локомотивной сигнализации, которые посредством локомотивного устройства индикации передают информацию о количестве

свободных впереди лежащих блок-участков и допустимой скорости движения (рисунок 61).



Рисунок 61

1. На железнодорожных путях необщего пользования въездными (выездными) светофорами подаются сигналы:
   1. один желтый огонь – разрешается въезд в производственное помещение или выезд из него (рисунок 62);



Рисунок 62

* 1. красный огонь – запрещен въезд в производственное помещение или выезд из него (рисунок 63).

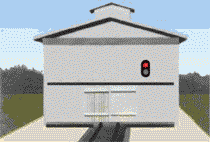


Рисунок 63 Технологическими светофорами подаются сигналы:

1. один желтый огонь – разрешается подача вагонов к объекту, расположенному на железнодорожных путях необщего пользования, с готовностью остановиться (рисунок 64);

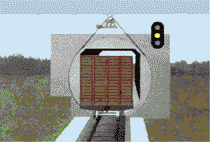


Рисунок 64

1. красный огонь – запрещается подавать вагоны на объект, расположенный на железнодорожном пути необщего пользования (рисунок 65);

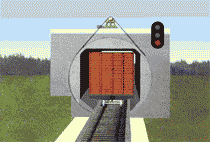


Рисунок 65

1. один лунно-белый огонь, установленный на обратной стороне светофора – убрать вагоны с объекта, расположенного на железнодорожном пути необщего пользования (рисунок 66).

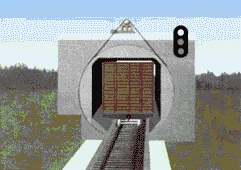


Рисунок 66

На железнодорожном пути необщего пользования в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования, применяется сигнал один лунно-белый огонь, горящий одновременно с красным огнем – убрать вагоны с объекта.

Показания въездных (выездных) и технологических светофоров дополняются звуковыми и световыми сигналами, порядок подачи и управления которыми устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

1. Недействующие светофоры обозначаются двумя скрещенными планками, а сигнальные огни на них должны быть погашены (рисунок 67).

Порядок временного включения огней недействующих светофоров для их проверки устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

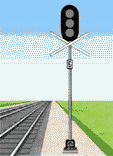


Рисунок 67

# ɋɢɝɧɚɥɵ ɨɝɪɚɠɞɟɧɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧɫɩɨɪɬɟ

1. Сигналы ограждения устанавливаются владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования с правой стороны по направлению движения на расстоянии не менее 3100 мм от оси крайнего железнодорожного пути.

В выемках (кроме скальных) и на выходах из них сигналы ограждения устанавливаются владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования за пределами кюветов и лотков с полевой стороны. В особо сильно снегозаносимых выемках и на выходах из них (в пределах до 100 м) указанные сигналы устанавливаются на расстоянии не менее 5700 мм23 от оси

23 Подпункт 5.1.12 пункта 5 ГОСТ 9238-2013.

крайнего железнодорожного пути. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает перечень мест с особо сильно снегозаносимыми выемками.

1. Диском желтого цвета (рисунок 68) подается сигнал – разрешается движение с уменьшением скорости и готовностью проследовать опасное место, огражденное сигнальными знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места» (рисунки 95, 96), со скоростью, установленной локальным нормативным актом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.



Рисунок 68

Диском зеленого цвета (рисунок 69) подается сигнал – поезд проследовал опасное место. На однопутных участках такой сигнал должен располагаться с левой стороны по направлению движения.



Рисунок 69

Места, устанавливаемые локальным нормативным актом владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования и требующие постоянного уменьшения скорости, ограждаются с обеих сторон на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии не менее 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования – не менее 15 м от границ опасного места постоянными сигнальными знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места». Скорость проследования сигнальных знаков «Начало опасного места» и «Конец опасного места» устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца пути необщего пользования). От этих сигнальных знаков на расстоянии А, указанном в графе 3 таблицы 1, в зависимости от руководящего уклона24 при движении на спуск (далее – руководящий спуск) и максимальной допускаемой скорости движения поездов на железнодорожных путях общего пользования устанавливаются постоянные сигналы уменьшения скорости, а на железнодорожных путях необщего пользования – на расстоянии величины тормозного пути, определяемой и устанавливаемой локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования (далее – расстояние «Т»), – сигналы уменьшения скорости.

В таблице 1 и на всех рисунках, приведенных в настоящей Инструкции, расстояния даны в метрах.

Таблица 1

Расстояния установки сигнальных знаков

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Руководящий спуск и максимальная допускаемая скорость движения поездов на перегоне | Расстояние **Ⱥ** от сигнальных знаков  «Начало опасного места» и «Конец опасного места» до сигналов уменьшения  скорости, не менее, м | Расстояние **Ȼ** от переносных красных сигналов и от места внезапно возникшего препятствия до первой петарды, не менее, м |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. | На перегонах, где имеются руководящие спуски с уклоном менее 0,006, при скорости  движения: | | |
| грузовых поездов – не более 80 км/ч, пассажирских и рефрижераторных поездов  – не более 100 км/ч | 800 | 1000 |
| рефрижераторных поездов от 100 до 120 км/ч включительно, пассажирских  поездов от 100 до 140 км/ч включительно,  грузовых поездов от 120 до 140 км/ч | 1000 | 1200 |

24 Подпункт «в», абзац пятый подпункта «р» пункта 36 Положения о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 г. № 87 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, № 8, ст. 744).

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | включительно (с применением  электропневматического тормоза) |  |  |
| грузовых поездов от 80 до 120 км/ч | 1100 | 1300 |
| пассажирских поездов от 140 до 160 км/ч грузовых поездов от 120 до 140 км/ч (с  применением пневматического тормоза) | 1400 | 1600 |
| пассажирских поездов от 160 до 200 км/ч | 1600 | 2200 |
| 2. | На перегонах, где имеются руководящие спуски с уклоном от 0,006 до 0,010, при скорости  движения: | | |
| грузовых поездов – не более 80 км/ч, пассажирских и рефрижераторных поездов  – не более 100 км/ч | 1000 | 1200 |
| рефрижераторных поездов от 100 до 120 км/ч, пассажирских поездов от 100 до 140 км/ч, грузовых поездов от 120 до 140 км/ч (с применением  электропневматического тормоза) | 1100 | 1300 |
| грузовых поездов от 80 до 120 км/ч | 1300 | 1500 |
| пассажирских поездов от 140 до 160 км/ч,  грузовых поездов от 120 до 140 км/ч (с применением пневматического тормоза) | 1500 | 1700 |
| пассажирских поездов от 160 до 200 км/ч | 1700 | 2300 |
| 3. | На перегонах, где имеются руководящие  спуски уклоном круче 0,010 | Устанавливается локальным нормативным  актом владельца инфраструктуры | |

Минимально допустимые расстояния установки постоянных дисков уменьшения скорости и сигнальных знаков «Начало опасного места» и «Конец опасного места» на инфраструктуре на однопутном участке указаны на рисунке 70, на одном из железнодорожных путей двухпутного участка – на рисунке 71, на обоих железнодорожных путях двухпутного участка – на рисунке 72, на железнодорожных путях необщего пользования – соответственно на рисунках 73 – 75.

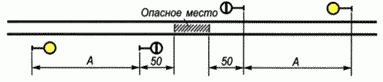


Рисунок 70

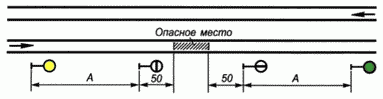


Рисунок 71

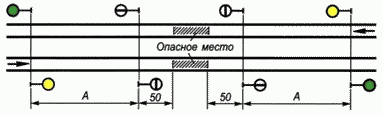


Рисунок 72

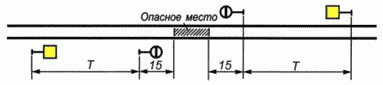


Рисунок 73

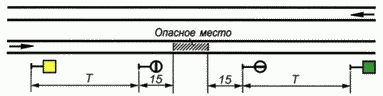


Рисунок 74

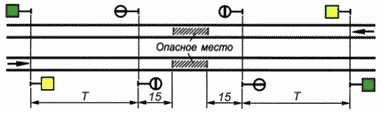


Рисунок 75

1. К переносным сигналам25 относятся:
   1. щиты прямоугольной формы красного цвета с обеих сторон или с одной стороны красного, а с другой – белого цвета;
   2. квадратные щиты желтого цвета (обратная сторона зеленого цвета);
   3. фонари на шестах с красным огнем и красные флаги на шестах.
2. Переносными сигналами подаются сигналы:
   1. прямоугольный щит красного цвета (или красный флаг на шесте) в светлое время суток и красный огонь фонаря на шесте в темное время суток – запрещается проезжать сигнал (рисунок 76);

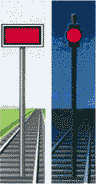


Рисунок 76

* 1. квадратный щит желтого цвета в светлое и темное время суток (рисунок 77) при расположении опасного места:

на перегоне – разрешается движение с уменьшением скорости, впереди опасное место, требующее остановки или проследования с уменьшенной скоростью; на главном железнодорожном пути железнодорожной станции – разрешается движение с уменьшением скорости, впереди опасное место, требующее

проследования с уменьшенной скоростью;

на остальных станционных железнодорожных путях – разрешается проследование сигнала со скоростью, указанной в предупреждении на поезд, а при его отсутствии – на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 25 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – со скоростью не более 15 км/ч.

25 Подпункт «г» пункта 4 ГОСТ 8442-65\* «Государственный стандарт Союза ССР. Знаки путевые и сигнальные железных дорог», введенного в действие Госстандартом 17 апреля 1965 г. (М., «Издательство стандартов», 1983), с изменениями ГОСТ 8442-65\* «Государственный стандарт Союза ССР. Знаки путевые и сигнальные железных дорог» («ИУС «Государственные стандарты», 1990).



Рисунок 77

Обратная сторона квадратного щита (зеленого цвета) (рисунок 78) на перегоне и на главном железнодорожном пути железнодорожной станции отменяет скоростные ограничения, связанные с опасным местом, и разрешает повышение скорости до установленной после проследования опасного места всем составом.



Рисунок 78

1. Препятствия для движения поездов на перегоне ограждаются сигналами остановки.

Запрещается:

приступать к работам до ограждения сигналами препятствия или места производства работ, опасного для движения;

снимать сигналы, ограждающие препятствие или место производства работ, до устранения препятствия, полного окончания работ, проверки состояния железнодорожного пути, контактной сети и соблюдения габарита.

Места производства работ на перегоне, требующие остановки поездов, ограждаются так же, как и препятствия.

Руководитель работ для установки и охраны переносных сигналов, ограждающих место производства работ на железнодорожном пути,

предупреждения работающих на железнодорожных путях о приближении железнодорожного подвижного состава назначает работников (далее – сигналист), прошедших проверку знаний в соответствии с требованиями пункта 11 главы II Правил.

На участках, оборудованных автоматизированной системой ограждения места производства работ, сигналисты выставляются в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

При производстве работ на железнодорожном пути, а также в местах с ограниченной видимостью сигналов и на участках с интенсивным движением поездов руководитель работ устанавливает связь (телефонную или по радио) с сигналистами. Сигналисты и руководители работ обеспечиваются носимыми радиостанциями.

Запрещается производство работ при отсутствии связи между руководителем работ и сигналистами.

Препятствия на перегоне ограждаются с обеих сторон на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии не менее 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования – не менее 15 м от границ ограждаемого участка переносными красными сигналами. На железнодорожных путях общего пользования от этих сигналов на расстоянии Б, указанном в графе 4 таблицы 1, укладывается по три петарды и на расстоянии не менее 200 м от ближней к месту работ петарды, в направлении от места работ, а на железнодорожных путях необщего пользования на расстоянии «Т» устанавливаются переносные сигналы уменьшения скорости. Данные сигнальные знаки дополняются предупредительным сигнальным знаком «С» о подаче свистка в случаях, предусмотренных настоящей Инструкцией.

На железнодорожных путях необщего пользования при движении вагонами вперед расстояние установки переносных сигналов увеличивается на длину поезда, обращающегося на конкретном участке.

Схемы ограждения препятствий и мест производства работ на железнодорожных путях общего пользования на однопутном участке приведены на рисунке 79, на одном из железнодорожных путей двухпутного участка – на рисунке 80, на обоих железнодорожных путях двухпутного участка – на рисунке 81, а на железнодорожных путях необщего пользования – соответственно на рисунках 82 – 84.



Рисунок 79

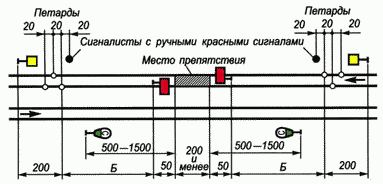


Рисунок 80

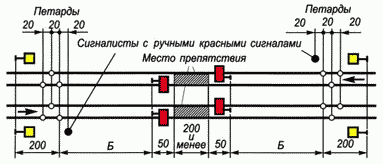


Рисунок 81

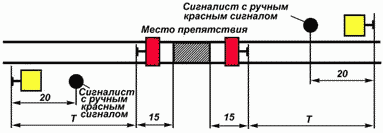


Рисунок 82

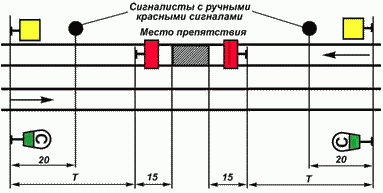


Рисунок 83

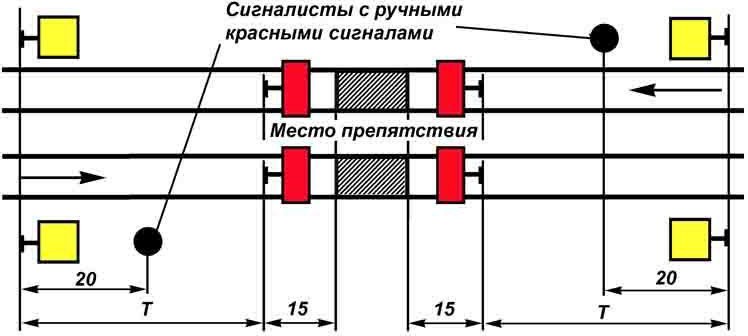


Рисунок 84

На железнодорожных путях общего пользования переносные сигналы уменьшения скорости и петарды устанавливаются сигналистами и находятся под их охраной. Сигналисты располагаются с ручными красными сигналами на расстоянии от 20 до 25 м от первой петарды, а на железнодорожных путях необщего пользования – от сигналов уменьшения скорости в сторону места работ (места препятствия). Ответственным за размещение и снятие переносных красных сигналов является руководитель работ.

При производстве работ развернутым фронтом (более 200 м) места работ ограждаются в соответствии с рисунком 85. На железнодорожных путях общего пользования переносные красные сигналы, установленные на расстоянии не менее 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования – не менее 15 м от границ участка, требующего ограждения, устанавливаются сигналистами и находятся под их охраной. Сигналисты располагаются около них с ручными красными сигналами.

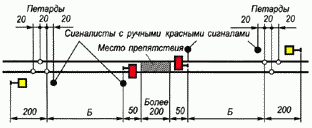


Рисунок 85

Если место препятствия или место производства работ на железнодорожных путях общего пользования на перегоне со стороны железнодорожной станции находится на расстоянии менее суммы расстояний Б и 250 м от входного светофора железнодорожной станции или сигнального знака «Граница станции», то для ограждения со стороны железнодорожной станции устанавливается переносной красный сигнал на оси железнодорожного пути напротив входного светофора железнодорожной станции или сигнального знака «Граница станции» и укладываются три петарды, охраняемые сигналистом в соответствии со схемами, приведенными на рисунках 86, 86а.

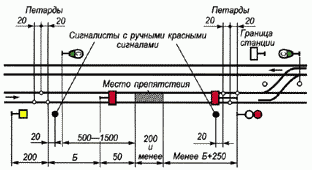


Рисунок 86

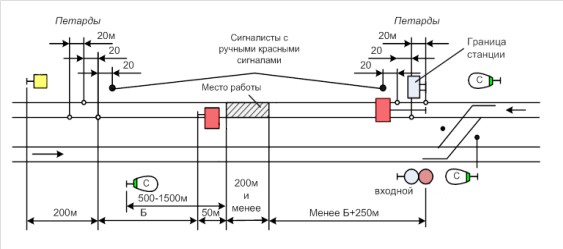


Рисунок 86а

Если место препятствия или производства работ на железнодорожных путях общего пользования на перегоне со стороны железнодорожной станции расположено на расстоянии менее 60 м от входного светофора железнодорожной станции или сигнального знака «Граница станции», то петарды со стороны железнодорожной станции не укладываются (рисунок 86б).

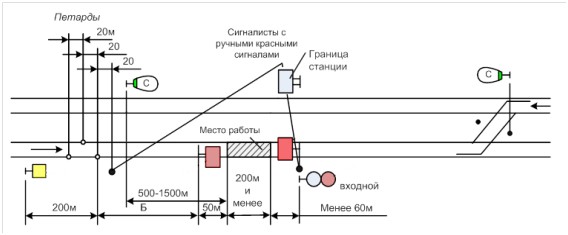


Рисунок 86б

Если место препятствия или место производства работ на железнодорожных путях необщего пользования на перегоне со стороны железнодорожной станции находится на расстоянии менее суммы расстояний «Т» и 15 м от входного светофора железнодорожной станции или сигнального знака «Граница станции», то для ограждения со стороны железнодорожной станции устанавливается переносной красный сигнал на оси железнодорожного пути напротив входного светофора железнодорожной станции или сигнального знака «Граница станции» в соответствии со схемой, приведенной на рисунке 87.

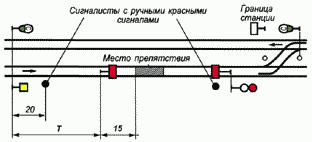


Рисунок 87

Если после снятия сигналов остановки по месту препятствия (работ) поезда пропускаются с уменьшением скорости, то со стороны перегона оно ограждается в соответствии с пунктами 44 – 48 настоящей Инструкции, а со стороны станции напротив остряков выходной стрелки и напротив входного сигнала устанавливаются переносные желтые сигналы и на расстоянии не менее 50 м от места работ – сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места» (рисунок 93). Если расстояние от места работ до границы станции составляет менее 50 м, сигнальный знак «Начало опасного места» устанавливается напротив знака

«Граница станции».

На железнодорожных путях необщего пользования место препятствия для производства работ на перегонах, требующее следования поездов с уменьшенной скоростью, ограждается на расстоянии «Т» от границ ограждаемого участка переносными сигналами уменьшения скорости.

Схема установки сигнала уменьшения скорости на однопутном перегоне приведена на рисунке 88, на одном из железнодорожных путей двухпутного перегона – на рисунке 89, на обоих железнодорожных путях двухпутного перегона – на рисунке 90.



Рисунок 88

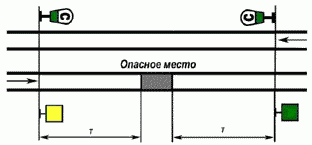


Рисунок 89



Рисунок 90

При подходе поезда к переносному желтому сигналу машинист подает один длинный свисток локомотива, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава, а при подходе к сигналисту с ручным красным сигналом подает сигнал остановки и принимает меры к немедленной остановке поезда, чтобы остановиться, не проезжая переносного красного сигнала.

Сигналисты для отличия от других работников железнодорожного транспорта должны носить головной убор с верхом желтого цвета.

Места препятствий для движения поездов и места производства работ, требующие остановки поездов на многопутном участке перегона, ограждаются в соответствии со схемами, приведенными на рисунках 90а, 90б, 90в. При этом сигналисты должны находиться на обочине или в междупутье, если его ширина не менее 6 м, а при ширине междупутья менее 6 м сигналисты должны находиться на обочине. В случае подхода поезда по крайнему пути, у которого стоит сигналист, и отсутствия на этом пути препятствия сигналист встречает поезд со свернутым желтым флагом.

На перегонах, где расстояние от переносных красных сигналов до первой, ближайшей к месту работ петарды установлено более 1200 м, а также при ограниченной26 или недостаточной27 видимости, в случае отсутствия устойчивой двусторонней радиосвязи, кроме сигналистов, охраняющих петарды, выставляются дополнительные сигналисты, в обязанности которых входит повторение сигналов руководителя работ и основных сигналистов.

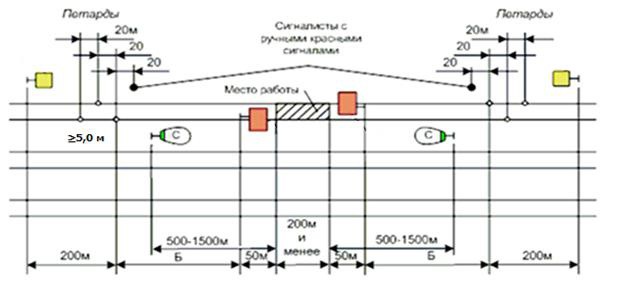


Рисунок 90а

26 Абзац двадцать шестой пункта 1.2 Правил дорожного движения, утвержденных постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1993, № 47, ст. 4531; Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, № 20, ст.

2471).

27 Абзац двадцать первый пункта 1.2 Правил дорожного движения, утвержденных постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1993, № 47, ст. 4531).

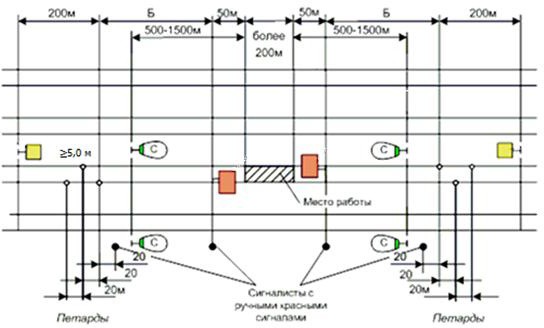


Рисунок 90б

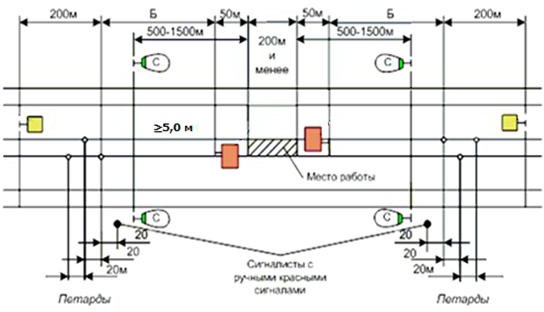


Рисунок 90в

1. При внезапном возникновении препятствия на перегоне и отсутствии необходимых переносных сигналов на месте препятствия немедленно устанавливается сигнал остановки (рисунок 91) в светлое время суток – красный флаг, в темное время суток – фонарь с красным огнем, а также с двух сторон на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии Б, указанном в графе 4

таблицы 1, укладывается по три петарды, а на железнодорожных путях необщего пользования устанавливается сигнал остановки со стороны ожидаемого поезда – на расстоянии «Т».

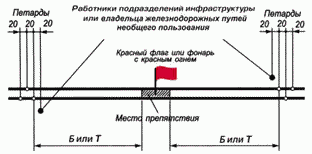


Рисунок 91

Петарды охраняются работниками подразделений владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, в обязанности которых входит нахождение с ручными красными сигналами на расстоянии от 20 до 25 м от первой петарды в сторону места препятствия.

В первую очередь сигналы устанавливаются со стороны ожидаемого поезда. На однопутных участках, если неизвестно с какой стороны ожидается поезд, сигналы устанавливаются со стороны спуска к ограждаемому месту, а на площадке – со стороны кривой или выемки.

Дополнительные действия работников при ограждении внезапно возникших препятствий определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Места, через которые поезда проходят только с проводником (со скоростью менее 15 км/ч), а также сплетения железнодорожных путей на двухпутных участках в одном уровне ограждаются для движения как место препятствия, но без укладки петард. Об установке таких сигналов ограждения на поезда необходимо выдавать письменные предупреждения на бланке ДУ-61, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 27 к Инструкции.

При пропуске поезда с проводником, на который не выдано предупреждение, укладка петард обязательна.

Переносные красные сигналы могут заменяться светофорами прикрытия, оставляемыми в закрытом положении, с установкой впереди них предупредительных светофоров (рисунок 92) в порядке, установленном локальным

нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования).

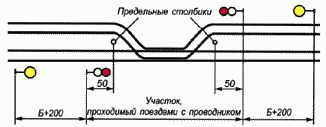


Рисунок 92

При открытии с обеих сторон ограждаемого места путевых постов движение поездов между этими постами производится по одному из применяемых средств интервального регулирования движения поездов без проводника. Для наблюдения за следованием поезда по огражденному месту с установленной скоростью назначается проводник в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, владельца железнодорожного пути необщего пользования.

1. Петарды во всех случаях укладываются в количестве трех штук: две на правом рельсе железнодорожного пути по ходу поезда и одна на левом (рисунок 91). Расстояние между петардами должно быть от 20 до 25 м.
2. Переносные сигналы уменьшения скорости и сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места» устанавливаются на железнодорожных путях общего пользования по схемам, указанным на рисунках 70 – 72, а на железнодорожных путях необщего пользования – на рисунках 73 – 75.

Места производства работ на перегонах, требующие следования поездов с уменьшенной скоростью, ограждаются с обеих сторон на расстоянии не менее

50 м от границ участка работы переносными сигнальными знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места». От этих сигнальных знаков на расстоянии А (рисунки 73 – 75) устанавливаются переносные сигналы уменьшения скорости.

Места производства работ, требующие уменьшения скорости движения поездов, на многопутных участках ограждаются в соответствии со схемами, приведɺнными на рисунках 92а, 92б, 92в.

Во всех случаях ограждения мест препятствий или мест производства работ на многопутных участках сигналы и сигнальные знаки, относящиеся к средним путям, устанавливаются на междупутье шириной 5 м и более, с правой стороны по

направлению движения к месту работ (при невозможности установки сигналов и сигнальных знаков в данных условиях с правой стороны, допускается установка их с левой стороны по направлению движения), а сигналы и сигнальные знаки, относящиеся к крайним путям, устанавливаются на ближайшей обочине с одной стороны пути.

Если место, требующее уменьшения скорости, расположено на перегоне на расстоянии менее А от знака «Граница станции», то со стороны перегона оно ограждается в соответствии со схемами, приведенными на рисунках 70 –75, 92а, 92б, 92в, а со стороны железнодорожной станции на железнодорожных путях общего пользования – на рисунке 93, и на железнодорожных путях необщего пользования – на рисунке 94.

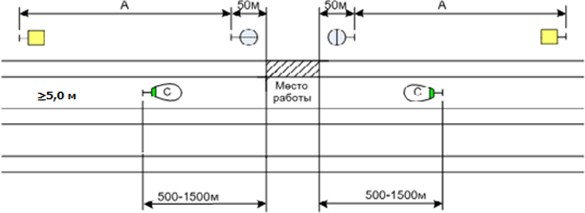


Рисунок 92а

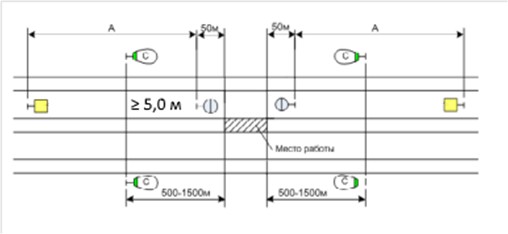
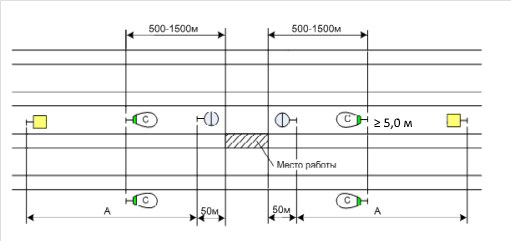


Рисунок 92б



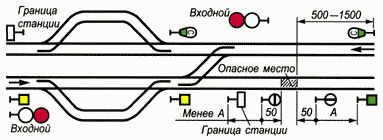
Рисунок 92в

Рисунок 93

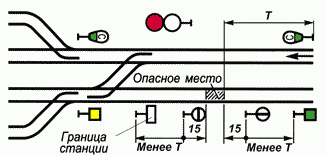


Рисунок 94

При подходе к переносному желтому сигналу машинист локомотива, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава подает один длинный свисток и ведет поезд так, чтобы проследовать место, огражденное переносными сигнальными знаками «Начало опасного места» (рисунок 95) и

«Конец опасного места» (рисунок 96), со скоростью, указанной в предупреждении, а при отсутствии предупреждения на железнодорожных путях общего пользования – со скоростью не более 25 км/ч и на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.

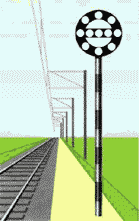


Рисунок 95

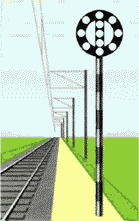


Рисунок 96

Сигнальный знак «Конец опасного места» размещается на обратной стороне знака «Начало опасного места».

Переносные сигналы уменьшения скорости и сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места» с укороченными шестами применяются на станционных железнодорожных путях и многопутных перегонах в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельцем железнодорожного пути необщего пользования).

При пропуске поездов по месту производства работ с уменьшением скорости после снятия сигналов остановки переносные желтые сигналы оставляются на своих местах и дополнительно на расстоянии не менее 50 м от границы участка работ с правой стороны по направлению движения устанавливаются переносные сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места». Знаки устанавливаются таким образом, чтобы сторона знака «Начало опасного места» была обращена в сторону приближающегося поезда, а сторона знака «Конец опасного места» – в сторону места работ. Сигналист, охраняющий петарды, после снятия их встречает поезд с развернутым желтым флагом, а сигналист, охранявший петарды с другой стороны от места работ, встречает поезд, следующий от места работ, со свернутым желтым флагом.

При развернутом фронте работ (более 200 м) сигналисты у переносных красных сигналов, установленных на расстоянии не менее 50 м от места работ, в случае, когда по месту работ поезда должны пропускаться с уменьшением скорости, после снятия красных сигналов встречают поезд с развернутым желтым флагом.

При пропуске поездов по месту работ без уменьшения скорости сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места» не устанавливаются. После снятия петард, сигналисты встречают поезд со свернутым желтым флагом.

Переносные сигналы уменьшения скорости устанавливаются с обеих сторон места работ с правой стороны железнодорожного пути по направлению движения на расстоянии не ближе 3100 мм от оси крайнего пути на шестах высотой не менее 3 м.

Сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места» устанавливаются на расстоянии не менее 50 м от границ места работ с обеих его сторон с правой стороны железнодорожного пути по направлению движения на расстоянии не ближе 3100 мм от оси крайнего пути на шестах высотой не менее 3 м.

Сигналы уменьшения скорости и сигнальные знаки «Начало опасного места» и «Конец опасного места» на трех-, многопутных участках и в пределах станции, а также сигнальные знаки «С» на трех- и многопутных участках устанавливаются:

при ширине междупутья менее 5,45 м – на шестах высотой не менее 1,2 м (карликовый переносной сигнал или сигнальный знак);

при ширине междупутья 5,45 м и более – на шестах высотой не менее 3 м.

1. Места производства работ на железнодорожном пути, не требующие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, но требующие предупреждения работающих о приближении поезда, ограждаются переносными сигнальными знаками «С» (подача свистка), которые устанавливаются у железнодорожного пути, где производятся работы, а также у каждого смежного главного железнодорожного пути.

Расстановка сигнальных знаков «С» выполняется в соответствии с рисунком 97, где для железнодорожных путей необщего пользования расстояние от места работ до сигнального знака «С» равно расстоянию «Т».

Переносные сигнальные знаки «С» устанавливаются в соответствии с требованиями настоящего пункта у смежных главных железнодорожных путей и при производстве работ на местах, огражденных сигналами остановки (рисунки 80, 86 – 90) или сигналами уменьшения скорости.

На перегонах, где обращаются поезда со скоростью более 120 км/ч, переносные сигнальные знаки «С» устанавливаются на расстоянии от 800 до 1500 м от границ участка работ.

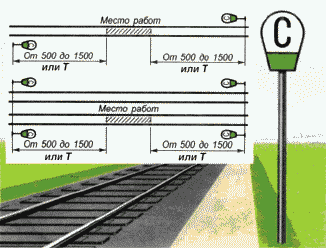


Рисунок 97

1. При ограждении на станционном железнодорожном пути места препятствия или производства работ сигналами остановки все ведущие к этому месту стрелки устанавливаются в такое положение, чтобы исключить выезд на место препятствия железнодорожного подвижного состава, и запираются28, или их остряки (подвижные сердечники крестовин) механически закрепляются костылями (зашиваются). На месте препятствия или производства работ на оси железнодорожного пути устанавливается переносной красный сигнал (рисунок 98).



Рисунок 98

При направленности остряков стрелок, ведущих к месту препятствия и не изолирующих железнодорожный путь, в сторону места препятствия или производства работ, место препятствия с двух сторон ограждается переносными красными сигналами, устанавливаемыми на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии не менее 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования – не менее 15 м от границ места препятствия или производства работ (рисунок 99). В том случае, когда остряки стрелок на железнодорожных путях общего пользования расположены ближе чем на 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования – ближе чем на 15 м от места препятствия или производства работ, между остряками каждой такой стрелки устанавливается переносной красный сигнал (рисунок 100).



Рисунок 99

28 Пункт 156 раздела 3 ГОСТ Р 53431-2009.

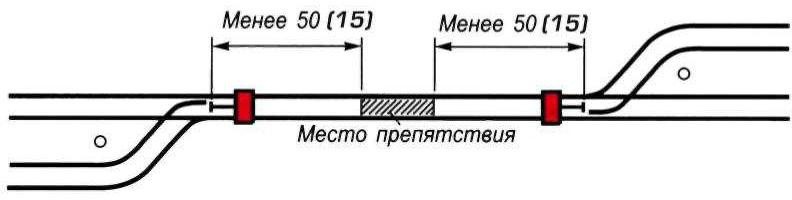


Рисунок 100

При ограждении переносными красными сигналами места препятствия или производства работ на стрелочном переводе сигналы устанавливаются:

со стороны крестовины – напротив предельного столбика на оси каждого из сходящихся железнодорожных путей;

с противоположной стороны на железнодорожных путях общего пользования

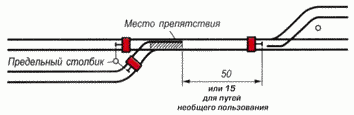
* на расстоянии не менее 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования
* не менее 15 м от остряка стрелки (рисунок 101).

Рисунок 101

Если вблизи от стрелочного перевода, подлежащего ограждению, расположен второй стрелочный перевод, позволяющий исключить выезд железнодорожного подвижного состава на стрелочный перевод, где имеется препятствие, то второй стрелочный перевод устанавливается в такое же положение и запирается или зашивается. В этом случае переносной красный сигнал со стороны второй изолирующей стрелки не ставится (рисунок 102).



Рисунок 102

Когда второй стрелочный перевод нельзя установить в положение, позволяющее исключить выезд железнодорожного подвижного состава на стрелочный перевод, где имеется препятствие, то на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии не менее 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования – не менее 15 м от места препятствия или производства работ, в направлении к этой стрелке устанавливается переносной красный сигнал (рисунок 101).

Если место препятствия или производства работ находится на входной стрелке, то со стороны перегона оно ограждается закрытым входным светофором, а со стороны железнодорожной станции – переносными красными сигналами, устанавливаемыми на оси каждого из сходящихся железнодорожных путей напротив предельного столбика (рисунок 103).



Рисунок 103

Если место препятствия или производства работ, требующее остановки поезда, находится на выходной стрелке двухпутного участка, то со стороны перегона оно ограждается по правильному железнодорожному пути закрытым входным светофором, по неправильному железнодорожному пути – переносным красным сигналом, устанавливаемым в створе с сигнальным знаком «Граница станции», со стороны железнодорожной станции – переносными красными сигналами, устанавливаемыми на оси каждого из сходящихся железнодорожных путей напротив предельного столбика. Спаренный стрелочный перевод запирается или зашивается по направлению, исключающему выезд железнодорожного подвижного состава на место работ (рисунок 103а).

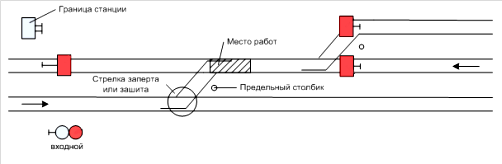


Рисунок 103а

Если место препятствия или производства работ находится между входной стрелкой и входным светофором, оно ограждается со стороны перегона закрытым входным светофором, а со стороны железнодорожной станции – переносным красным сигналом, установленным между остряками входной стрелки (рисунок 104).



Рисунок 104

Если место препятствия или производства работ на железнодорожной станции, требующее остановки поезда, находится между выходной стрелкой и сигнальным знаком «Граница станции», оно ограждается со стороны перегона по правильному железнодорожному пути закрытым входным светофором, по неправильному железнодорожному пути – переносным красным сигналом, устанавливаемым в створе с сигнальным знаком «Граница станции», а со стороны железнодорожной станции – переносным красным сигналом, установленным между остряками входной стрелки (рисунок 104а).

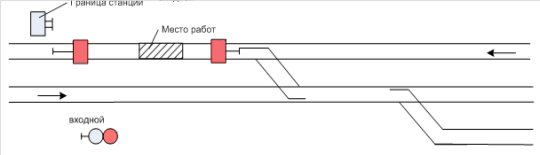


Рисунок 104а

Дежурный стрелочного поста, обнаруживший препятствие на стрелочном переводе, должен немедленно установить один переносной красный сигнал на месте препятствия (до начала работ по ремонту) и доложить об этом дежурному по железнодорожной станции.

1. Место, требующее уменьшения скорости, расположенное на главном железнодорожном пути железнодорожной станции, ограждается переносными сигналами уменьшения скорости и сигнальными знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места», в соответствии с рисунками 105 и 106.



Рисунок 105

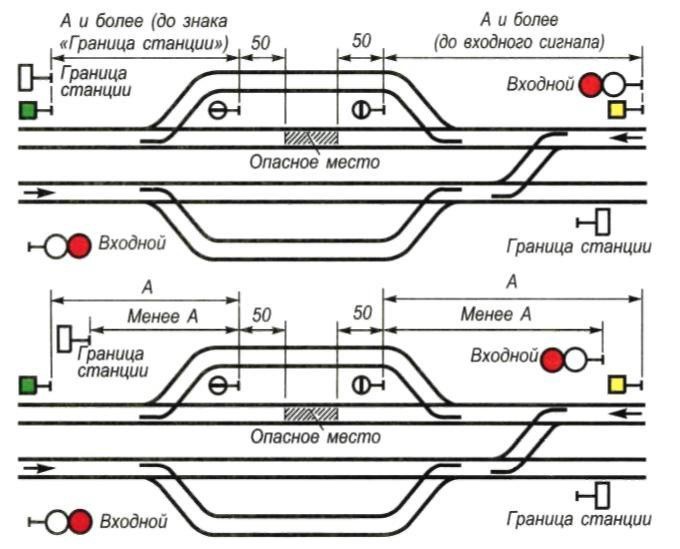


Рисунок 106

Место, требующее уменьшения скорости, расположенное на стрелочном переводе, расположенном на главном железнодорожном пути железнодорожной станции, ограждается переносными сигналами уменьшения скорости и сигнальными знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места», в соответствии с рисунком 106а.

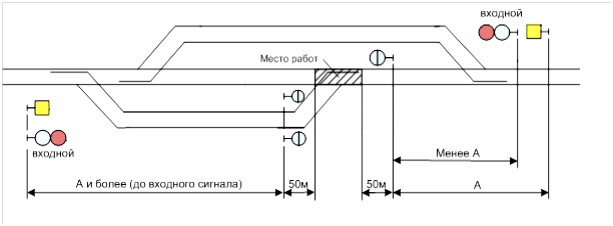


Рисунок 106а

Если место, требующее уменьшения скорости, расположено не на главных станционных железнодорожных путях, то оно ограждается только переносными сигналами уменьшения скорости в соответствии с рисунком 107.

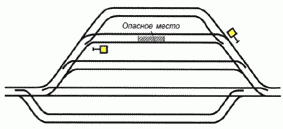


Рисунок 107

На железнодорожных станциях железнодорожных путей необщего пользования, не оборудованных устройствами электрической централизации стрелок и светофоров, в случае остановки поезда в горловине железнодорожной станции и отсутствия прохода по смежным железнодорожным путям, все выходы с этих железнодорожных путей ограждаются сигналами остановки (рисунок 108).

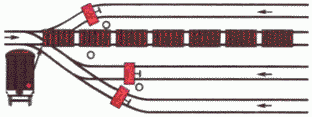


Рисунок 108

1. Вагоны, ремонтируемые на станционных железнодорожных путях, и вагоны с опасными грузами класса 1 (взрывчатые материалы), стоящие на отдельных железнодорожных путях, ограждаются переносными красными сигналами, устанавливаемыми на железнодорожных путях общего пользования на оси железнодорожного пути на расстоянии не менее 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования – не менее 15 м (на сквозных железнодорожных путях – с обеих сторон, а на тупиковых железнодорожных путях – со стороны стрелочного перевода).

При нахождении крайнего вагона на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии менее 50 м от предельного столбика, а на железнодорожных путях необщего пользования – менее 15 м, переносной красный сигнал с этой стороны устанавливается на оси железнодорожного пути напротив предельного столбика.

Устройства централизованного ограждения составов применяются при техническом обслуживании и ремонте вагонов в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования).

1. На железнодорожных путях общего и необщего пользования места проведения погрузочно-разгрузочных работ и промывки вагонов ограждаются переносными красными сигналами, установленными на расстоянии не менее 10 м от крайнего вагона (на сквозных железнодорожных путях – с обеих сторон, а на тупиковых железнодорожных путях – со стороны стрелочного перевода).

При нахождении крайнего вагона на местах проведения погрузочно- разгрузочных работ и промывки вагонов на расстоянии менее 10 м от предельного столбика, переносной красный сигнал с этой стороны устанавливается на оси железнодорожного пути напротив предельного столбика.

1. При вынужденной остановке на перегоне пассажирского поезда ограждение должно производиться проводником последнего пассажирского вагона по указанию машиниста в случаях:
   1. затребования восстановительного или пожарного поезда, а также вспомогательного локомотива, если помощь оказывается с хвоста поезда;
   2. если поезд был отправлен при перерыве действия всех средств интервального регулирования движения поездов и связи по правильному железнодорожному пути на двухпутный перегон или однопутный перегон с извещением об отправлении за ним другого поезда.

Проводник последнего пассажирского вагона, ограждающий остановившийся поезд, приводит в действие ручной тормоз, укладывает на расстоянии не менее 800 м от хвоста поезда петарды, после чего отходит от места уложенных петард

обратно к поезду на расстояние от 20 до 25 м и показывает ручной красный сигнал в сторону перегона (рисунок 109).

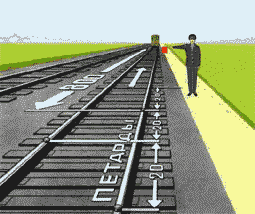


Рисунок 109

При вынужденной остановке на перегоне других поездов они ограждаются в случаях, когда отправление было произведено в условиях перерыва действия всех средств интервального регулирования движения поездов и связи по правильному железнодорожному пути на двухпутный перегон или однопутный перегон с выдачей извещения об отправлении за ним другого поезда. При этом ограждение производится помощником машиниста, который немедленно после остановки переходит в хвост поезда, проверяет наличие поездного сигнала, наблюдает за перегоном и в случае появления следом идущего поезда принимает меры к его остановке.

Если помощь остановившемуся поезду оказывается с головы, машинист ведущего локомотива при приближении восстановительного или пожарного поезда, или вспомогательного локомотива подает сигнал общей тревоги, при ограниченной или недостаточной видимости включает прожектор.

1. Проводник вагона, ограждающий хвост остановившегося на перегоне пассажирского поезда, возвращается к составу только после подхода и остановки восстановительного, или пожарного поезда, вспомогательного локомотива либо при передаче ограждения работнику, уполномоченному владельцем инфраструктуры (владельцем пути необщего пользования), подошедшему к месту остановки пассажирского поезда.

Помощник машиниста, находящийся у хвоста поезда, отправленного при перерыве действия всех средств интервального регулирования движения поездов и связи, возвращается на локомотив только после подхода и остановки следом идущего поезда или по сигналу машиниста, подаваемому свистком локомотива, после снятия ограждения.

1. На участках, оборудованных автоблокировкой, при остановке на перегоне пассажирского поезда проводник последнего пассажирского вагона проверяет видимость поездных сигналов, наблюдает за перегоном и в случае появления следом идущего поезда принимает меры к его остановке.
2. При вынужденной остановке поезда на двухпутном или многопутном перегоне вследствие схода с рельсов, столкновения, развалившегося груза и случаях, когда требуется оградить место препятствия для движения поездов, возникшее на смежном железнодорожном пути, машинист подает сигнал общей тревоги.

При этом в случае остановки пассажирского поезда ограждение производится укладкой петард на расстоянии не менее 1000 м от головы и хвоста поезда, как указано на рисунке 110, со стороны головы поезда помощником машиниста, а с хвоста поезда – проводником последнего пассажирского вагона.

На железнодорожных путях необщего пользования, если поезд сопровождается составителем, ограждение места препятствия производится со стороны головы поезда – помощником машиниста, а с хвоста поезда – составителем, которые отходят на расстояние «Т» и показывают ручной красный сигнал в сторону перегона с головы и хвоста поезда соответственно. Если поезд не сопровождается составителем, ограждение места препятствия на смежном железнодорожном пути производится помощником машиниста со стороны ожидаемого поезда на расстоянии «Т». В случае получения машинистом поезда сообщения об отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути, он свистком локомотива вызывает помощника машиниста для ограждения препятствия с противоположной стороны.



Рисунок 110

При остановке других поездов ограждение производится помощником машиниста укладкой петард на смежном железнодорожном пути со стороны ожидаемого по этому железнодорожному пути поезда на расстоянии не менее 1000 м от места препятствия (рисунок 111). Если голова поезда находится на расстоянии более 1000 м от места препятствия, петарды на смежном железнодорожном пути укладываются напротив локомотива. Если машинистом поезда будет получено сообщение о том, что по смежному железнодорожному пути отправлен поезд по неправильному железнодорожному пути, он по радиосвязи или

свистком локомотива вызывает помощника машиниста для укладки петард на таком же расстоянии от места препятствия с противоположной стороны, а на железнодорожных путях необщего пользования для ограждения препятствия – с противоположной стороны.



Рисунок 111

На участках, где обращаются пассажирские поезда со скоростью свыше 120 км/ч, расстояния укладки петард устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

После укладки петард помощник машиниста и проводник вагона отходят от места уложенных петард обратно к поезду на расстояние от 20 до 25 м и показывают красный сигнал в сторону возможного приближения поезда.

1. В случае вынужденной остановки поезда на перегоне для ограждения хвоста и головы поезда, а также мест препятствий для движения поездов на смежном железнодорожном пути двухпутного или многопутного перегона по распоряжению машиниста ведущего локомотива привлекаются работники локомотивной бригады, проводники пассажирских вагонов, кондукторы, иные работники в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

При обслуживании локомотивов пассажирских поездов машинистом без помощника машиниста ограждение поезда при вынужденной остановке на перегоне производится начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и проводниками вагонов по указанию машиниста, передаваемому по радиосвязи.

При обслуживании локомотивов грузовых поездов машинистом без помощника машиниста ограждение поезда при вынужденной остановке на перегоне производится в соответствии с порядком, устанавливаемым локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

# Ɋɭɱɧɵɟ ɫɢɝɧɚɥɵ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧɫɩɨɪɬɟ

1. Ручными сигналами предъявляются требования:
   1. красным развернутым флагом в светлое время суток и красным огнем ручного фонаря темное время суток – движение запрещено (рисунок 112).



Рисунок 112

При отсутствии в светлое время суток красного флага, а в темное время суток ручного фонаря с красным огнем, сигналы остановки подаются (рисунок 113):

в светлое время суток – движением по кругу желтого флага, руки или какого- либо предмета;

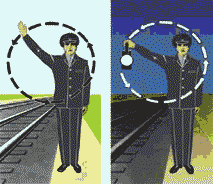
в темное время суток – движением по кругу фонаря с огнем любого цвета;

Рисунок 113

* 1. желтым развернутым флагом в светлое время суток и желтым огнем ручного фонаря в темное время суток – разрешается движение со скоростью, указанной в предупреждении или в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), а при отсутствии этих указаний на железнодорожных путях общего пользования со скоростью – не более 25 км/ч, на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч (рисунок 114).



Рисунок 114

Желтый огонь ручного фонаря применяется только в пределах железнодорожных станций. При отсутствии в темное время суток ручного фонаря с желтым огнем сигнал уменьшения скорости на железнодорожной станции подается движением вверх и вниз ручного фонаря с прозрачно-белым огнем (рисунок 115).

Сигнал уменьшения скорости на перегоне в темное время суток во всех случаях подается только движением вверх и вниз ручного фонаря с прозрачно- белым огнем (рисунок 115).

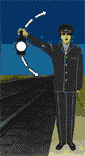


Рисунок 115

1. При опробовании автотормозов подаются сигналы:
   1. требование машинисту произвести пробное торможение (после устного предупреждения): в светлое время суток – поднятой вертикально рукой, в темное время суток – поднятым ручным фонарем с прозрачно-белым огнем (рисунок 116).

Машинист отвечает одним коротким29 свистком локомотива и приступает к торможению;



Рисунок 116

* 1. требование машинисту отпустить тормоза: в светлое время суток – движениями руки перед собой по горизонтальной линии, в темное время суток – такими же движениями ручного фонаря с прозрачно-белым огнем (рисунок 117). Машинист отвечает двумя короткими свистками локомотива и отпускает тормоза.

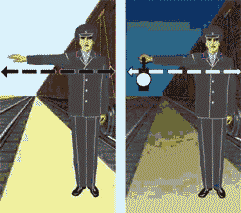


Рисунок 117

Для передачи команды по опробованию автотормозов применяются средства радиосвязи или устройства двусторонней парковой связи в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

29 Пункт 3.5 пункта 3 ГОСТ Р 57612-2017.

1. Дежурный работник, где в соответствии с техническо-распорядительным актом железнодорожной станции или с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования на него возложена обязанность встречать и провожать поезда, при отправлении или проходе поезда по железнодорожной станции без остановки показывает (рисунок 118):

в светлое время суток – поднятый вертикально в вытянутой руке ручной диск, окрашенный в белый цвет с черным окаймлением, или свернутый желтый флаг;

в темное время суток – поднятый ручной фонарь с зеленым огнем.

Рисунок 118

Сигналы, приведенные в настоящем пункте, разрешают отправление поезда с железнодорожной станции (с железнодорожных путей, не имеющих выходных сигналов, по разрешению на занятие перегона или следование безостановочно со скоростью, установленной для прохода по железнодорожной станции. Указанный сигнал при следовании поезда без остановки показывается до прохода локомотива прибывающего поезда мимо дежурного по железнодорожной станции.

Порядок встречи поездов, местонахождение работников определяются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования).

Дежурный работник в месте, определенном встречать и провожать поезда техническо-распорядительным актом железнодорожной станции или локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования, для остановки поезда показывает (рисунок 119):

в светлое время суток – ручной красный диск или развернутый красный флаг; в темное время суток – красный огонь ручного фонаря.

Дежурный по железнодорожной станции встречает поезд, прибывающий на графиковую стоянку: в светлое время суток – поднятым вертикально в вытянутой руке ручным диском, со световозвращающей пленкой белого цвета с черным окаймлением, или свернутым желтым флагом; в темное время суток – поднятым ручным фонарем с белым огнем.

На железнодорожных станциях, где рабочее место дежурного по железнодорожной станции вынесено на стрелочный пост, дежурный по железнодорожной станции в случае приема поезда на боковой железнодорожный путь или с остановкой на железнодорожной станции показывает:

в светлое время суток – развернутый желтый флаг;

в темное время суток – желтый огонь ручного фонаря.

Рисунок 119

1. Сигналисты и дежурные стрелочных постов встречают поезда:
   1. в случае пропуска по главному железнодорожному пути без остановки на железнодорожной станции (рисунок 120):

в светлое время суток – со свернутым желтым флагом;

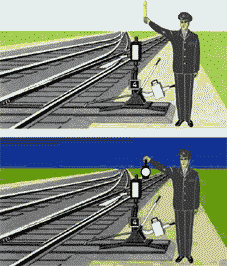
в темное время суток – с прозрачно-белым огнем ручного фонаря;

Рисунок 120

* 1. в случае приема поезда на боковой железнодорожный путь или с остановкой на железнодорожной станции (рисунок 121):

в светлое время суток – с развернутым желтым флагом; в темное время суток – с желтым огнем ручного фонаря.

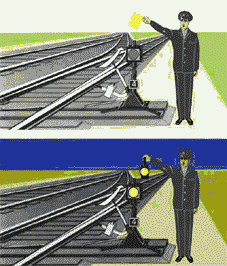


Рисунок 121

1. Сигналисты и дежурные стрелочных постов провожают поезда, отправляющиеся с железнодорожных станций, во всех случаях со свернутым желтым флагом в светлое время суток и прозрачно-белым огнем ручного фонаря в темное время суток.
2. Сигнал остановки с поезда подается машинисту локомотива: в светлое время суток – развернутым красным флагом;

в темное время суток – красным огнем ручного фонаря.

1. При отправлении пассажирского поезда с железнодорожной станции после остановки проводники пассажирских вагонов закрывают боковые двери и наблюдают через тамбурное окно за подачей сигналов при следовании вдоль пассажирской платформы.

В пассажирском поезде, оборудованном системами автоматического закрытия боковых дверей вагонов и системами контроля закрытого положения дверей, проводники вагонов после автоматического закрытия дверей и начала движения поезда наблюдают через тамбурное окно за подачей сигналов при следовании вдоль пассажирской платформы.

1. Обходчики железнодорожных путей и искусственных сооружений и дежурные по железнодорожным переездам на перегонах при свободном от железнодорожного подвижного состава железнодорожного пути должны встречать поезда (рисунок 122):

в светлое время суток – со свернутым желтым флагом;

в темное время суток – с прозрачно-белым огнем ручного фонаря.

В местах, огражденных сигналами уменьшения скорости или остановки, обходчики железнодорожных путей и искусственных сооружений и дежурные по

железнодорожным переездам встречают поезда в светлое или в темное время суток с сигналами.

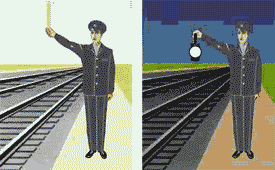


Рисунок 122

# ɋɢɝɧɚɥɶɧɵɟ ɭɤɚɡɚɬɟɥɢ ɢ ɡɧɚɤɢ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧɫɩɨɪɬɟ

1. Для указания железнодорожного пути приема, направления следования поезда или маневрового состава, рода тяги и других особых условий следования поезда применяются маршрутные световые указатели белого цвета (цифровые, буквенные или положения)30, помещаемые на мачтах светофоров или на отдельной мачте (рисунок 123).

На станциях участков, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией как самостоятельным средством интервального регулирования движения поездов, с интенсивным движением поездов31 на входных, выходных и маршрутных светофорах главных путей железнодорожной станции устанавливаются световые указатели белого цвета в виде двух светящихся наклонных пересекающихся полос в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), которые включаются при переводе железнодорожной станции на автоматический режим управления. При включении светового указателя сигнальные показания на таких светофорах выключаются и сигнального значения не имеют (рисунок 123а). Движение поездов при этом осуществляется по сигналам автоматической локомотивной сигнализации.

30 Подпункт 3.1.9 пункта 3 ГОСТ Р 56057-2014 «Национальный стандарт Российской Федерации. Системы светооптические светодиодные для железнодорожной светофорной сигнализации. Общие технические требования и методы испытаний», введенного в действие приказом Росстандарта от 3 июля 2014 г № 691-ст (М., Стандартинформ, 2015).

31 Подпункт 2.12.37 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

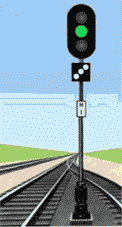


Рисунок 123

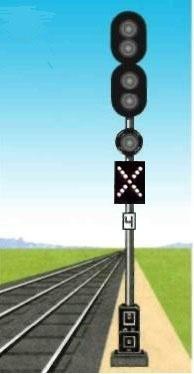


Рисунок 123а

Для указания номера железнодорожного пути, с которого разрешено движение поезду, на групповых выходных и маршрутных светофорах устанавливаются маршрутные световые указатели зеленого цвета (рисунок 124).

Маршрутные световые указатели зеленого цвета также используются для указания номера железнодорожного пути, с которого разрешено движение маневрового состава при наличии на выходном или маршрутном светофоре лунно-белого огня.

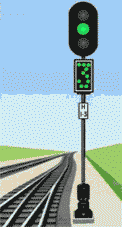


Рисунок 124

Маршрутные световые указатели на железнодорожных станциях стыкования видов тяги на железнодорожных путях общего пользования применяются в

соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, включая организацию безостановочного пропуска по таким станциям электротягового подвижного состава с переключением систем тока.

1. Освещаемые стрелочные указатели одиночных стрелок в обе стороны показывают:
   1. стрелка установлена по прямому железнодорожному пути – в светлое время суток белый прямоугольник узкой стороны указателя, в темное время суток – молочно-белый огонь (рисунок 125);

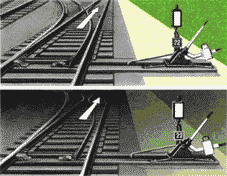


Рисунок 125

* 1. стрелка установлена на боковой железнодорожный путь – в светлое время суток широкая сторона указателя, в темное время суток – желтый огонь (рисунок 126).

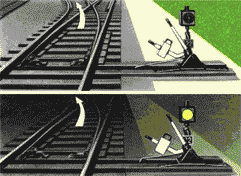


Рисунок 126

1. Положение перекрестных стрелок обозначается двумя обычными стрелочными указателями, которые показывают, что стрелки установлены:
   1. по прямому железнодорожному пути – в светлое время суток на обоих указателях белые прямоугольники узкой стороны указателей, в темное время суток – молочно-белые огни (рисунок 127);

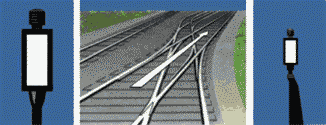


Рисунок 127

* 1. с пересечением прямого железнодорожного пути – в светлое время суток на обоих указателях широкие стороны указателей, в темное время суток – желтые огни (рисунок 128);



Рисунок 128

* 1. с прямого на боковой железнодорожный путь – в светлое время суток на ближнем указателе видна широкая сторона указателя, в темное время суток – желтый огонь, а на дальнем – в светлое время суток виден белый прямоугольник узкой стороны указателя, в темное время суток – молочно-белый огонь (рисунок 129);

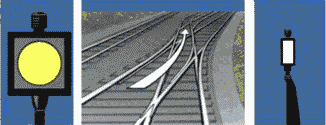
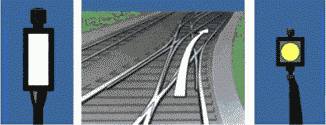


Рисунок 129

* 1. с бокового на прямой железнодорожный путь – в светлое время суток на ближнем указателе виден белый прямоугольник узкой стороны указателя, в темное время суток – молочно-белый огонь, а на дальнем – в светлое время суток видна широкая сторона указателя, в темное время суток – желтый огонь (рисунок 130).

На железнодорожных путях необщего пользования положение стрелок, управляемых с локомотива, определяется стрелочными указателями, которые показывают:

1. стрелка установлена для движения по прямому железнодорожному пути – в светлое и темное время суток молочно-белый огонь (рисунок 125);
2. стрелка установлена на боковой железнодорожный путь – в светлое и темное время суток желтый огонь (рисунок 126).
3. Неосвещаемые стрелочные указатели показывают:
   1. стрелка установлена по прямому железнодорожному пути – стреловидный указатель направлен ребром вдоль железнодорожного пути (рисунок 131);

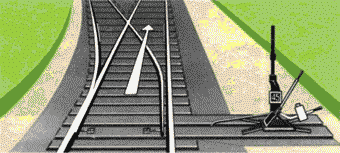


Рисунок 131

* 1. стрелка установлена на боковой железнодорожный путь – стреловидный указатель направлен в сторону бокового железнодорожного пути (рисунок 132).

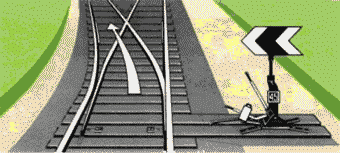
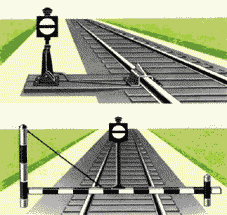


Рисунок 132

1. Указатели устройств сбрасывания и путевого заграждения показывают:
   1. железнодорожный путь загражден – в светлое время суток виден белый круг с горизонтальной черной полосой, в темное время суток – молочно-белый огонь с той же черной полосой (рисунок 133);
   2. заграждение с железнодорожного пути снято – в светлое время суток виден белый круг или прямоугольник с вертикальной черной полосой, в темное время суток – молочно-белый огонь с той же черной полосой (рисунок 134).

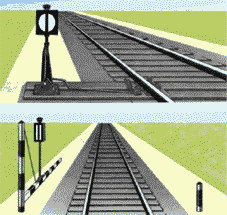


Рисунок 134

Места установки устройств сбрасывания (сбрасывающих башмаков, сбрасывающих остряков или сбрасывающих стрелок) оборудуются указателями в тех случаях, когда эти устройства не включены в централизацию и не имеют контроля заграждающего положения. Указатели путевого заграждения на упорах устанавливаются на правом конце бруса и дают сигнальное показание только в сторону железнодорожного пути (рисунок 135).

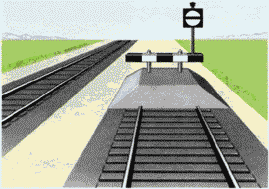


Рисунок 135

В качестве сигнальных приборов путевого заграждения в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), используются типовые стрелочные фонари.

1. Указатель гидравлической колонки – фонарь – показывает в темное время суток красный огонь в обе стороны, если поворачивающаяся часть колонки

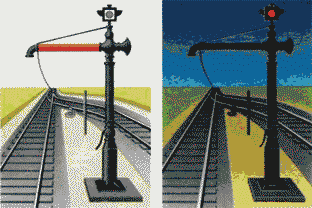
установлена поперек железнодорожного пути; в светлое время суток видна сама поворачивающаяся часть колонки, окрашенная в красный цвет, – сигнал запрещения движения (рисунок 136).

Рисунок 136

Если поворачивающаяся часть гидравлической колонки установлена вдоль железнодорожного пути, то в темное время суток виден в обе стороны прозрачно- белый огонь.

1. На участках железнодорожных путей общего пользования с автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, с блок-участками фиксированной длины устанавливаются сигнальные знаки «Граница блок-участка» со светоотражателями и цифровыми литерными табличками для обоих направлений движения на границах блок-участков (рисунок 138).

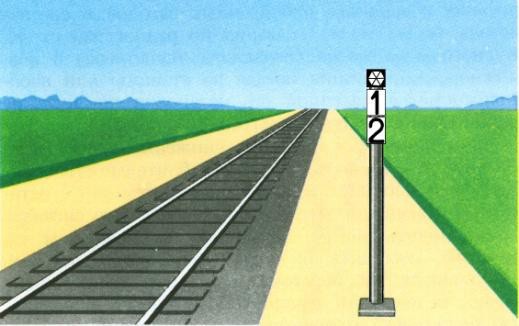


Рисунок 138

В случае применения на таких участках системы автоматической локомотивной сигнализации с изменяемыми в зависимости от скорости движения поезда границами блок-участков (далее – подвижные блок-участки) сигнальные знаки «Граница блок-участка» не устанавливаются.

На двухпутных перегонах при движении по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивного светофора границей блок-

участка является светофор автоблокировки, установленный для движения по правильному железнодорожному пути.

На участках железнодорожных путей общего пользования, оборудованных автоматической блокировкой, где движение поездов по неправильному железнодорожному пути осуществляется по показаниям автоматической локомотивной сигнализации, границей блок-участков являются проходные светофоры, установленные для движения по правильному железнодорожному пути. На таких светофорах с обратной стороны устанавливаются дополнительные литерные знаки, соответствующие знакам, установленным на светофоре для движения по правильному железнодорожному пути (рисунок 139).

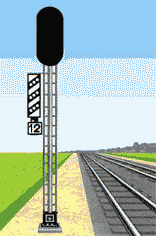


Рисунок 139

В случае если по результатам тяговых расчетов для движения по неправильному железнодорожному пути светофор автоблокировки, установленный для движения по правильному железнодорожному пути, не является границей блок-участка, на мачте такого светофора с обратной стороны устанавливается литерный знак и сигнальный указатель в виде двух пересекающихся наклонных полос с отражателями белого цвета (рисунок 139а).

На предвходном светофоре устанавливается литерный знак и оповестительная табличка в виде трех наклонных полос с отражателями белого цвета (рисунок 139).

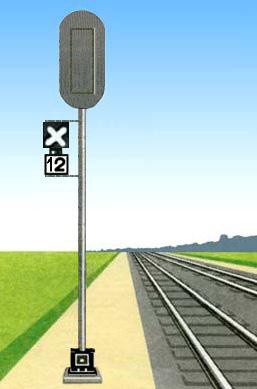


Рисунок 139а

1. На электрифицированных участках постоянного тока перед изолирующими сопряжениями или секционными изоляторами контактной сети, где в случае внезапного снятия напряжения в одной из секций контактной сети не допускается проход электроподвижного состава с поднятыми токоприемниками, применяются сигнальные указатели «Опустить токоприемник», помещаемые на опорах контактной сети или отдельных мачтах (рисунок 140).

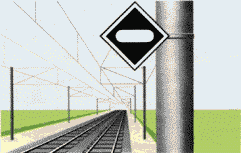


Рисунок 140

При появлении на сигнальном указателе мигающей светящейся полосы прозрачно-белого цвета машинист обязан немедленно принять меры к проследованию ограждаемого изолирующего сопряжения или секционного изолятора с опущенными токоприемниками.

Нормальным показанием сигнального указателя является не горящее показание полосы и при таком показании указатели сигнального значения не имеют.

1. Постоянные сигнальные знаки «Газ» и «Нефть» (рисунки 141, 142) устанавливаются в местах пересечения железнодорожных путей с нефте-, газо-, продуктопроводами на опорах контактной сети или отдельных столбах и указывают на проследование к месту пересечения с особой бдительностью.



Рисунок 141



Рисунок 142

Постоянные сигнальные знаки «Начало карстоопасного участка» и «Конец карстоопасного участка» (рисунки 143, 144) устанавливаются в местах прохождения железнодорожных путей в закарстованных зонах на опорах контактной сети или отдельных столбах и указывают на проследование огражденного участка с особой бдительностью.



Рисунок 143



Рисунок 144

1. Постоянные сигнальные знаки «Начало торможения» (рисунок 145) и «Конец торможения» (рисунок 146) указывают машинисту локомотива места проверки действия автотормозов в пути следования.

Порядок расстановки сигнальных знаков «Начало торможения» и «Конец торможения» утверждается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).



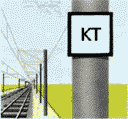
Рисунок 145

Рисунок 146

1. В случае применения сигнальных указателей «Опустить токоприемник» перед ним устанавливается постоянный сигнальный знак с отражателями

«Внимание! Токораздел» (рисунок 147).

За изолирующим сопряжением или секционным изолятором, ограждаемым сигнальным указателем «Опустить токоприемник», в направлении движения устанавливается постоянный сигнальный знак «Поднять токоприемник» с отражателями на нем (рисунок 148).

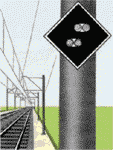


Рисунок 147

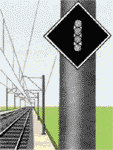


Рисунок 148

Сигнальный указатель «Опустить токоприемник» и постоянные сигнальные знаки «Поднять токоприемник» и «Внимание! Токораздел» должны устанавливаться в соответствии со схемой установки, приведенной на рисунке 149, для железнодорожных путей общего пользования и в соответствии со схемой установки, приведенной на рисунке 150, для железнодорожных путях необщего пользования. Сигнальные указатели должны размещаться таким образом, чтобы не ухудшать видимость и восприятие постоянных сигналов.

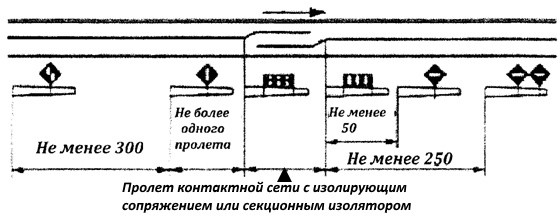


Рисунок 149

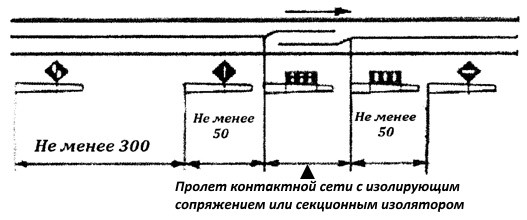
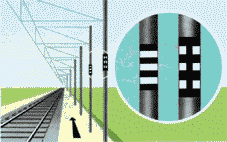


Рисунок 150

1. На опорах контактной сети, ограничивающих пролет с изолирующим сопряжением или секционным изолятором, устанавливаются сигнальные знаки: чередующиеся четыре черные и три белые горизонтальные полосы. Первая опора по направлению движения поезда, дополнительно обозначается вертикальной черной полосой (рисунок 151).

Знаки наносятся на опоры или щиты, закрепляемые на опорах (рисунок 152). В пределах железнодорожных станций, а также на многопутных участках указанные знаки устанавливаются на конструкциях контактной сети над осью железнодорожного пути в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Остановка электроподвижного состава с поднятыми токоприемниками между этими опорами (знаками) запрещается.



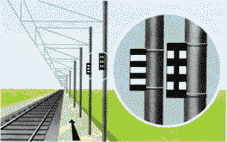
Рисунок 151

Рисунок 152

На железнодорожных станциях стыкования разного рода электрической тяги для безостановочного пропуска поездов должны применяться сигнальные указатели и знаки. Порядок их применения устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

1. Предельные столбики указывают место, далее которого на железнодорожном пути нельзя устанавливать железнодорожный подвижной состав в направлении стрелочного перевода или глухого пересечения (сплетения) путей (рисунки 153, 154). Предельные столбики у главных и приемо-отправочных железнодорожных путей должны иметь окраску, приведенную на рисунке 154.



Рисунок 153

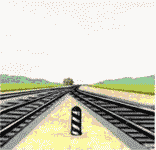


Рисунок 154

1. Знак «Граница станции» (рисунок 155) указывает границу железнодорожной станции на двухпутных и многопутных участках. Надпись на знаке размещается с обеих сторон.

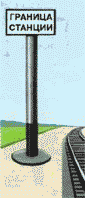


Рисунок 155

1. Постоянные сигнальные знаки «Начало опасного места» (рисунок 156) и «Конец опасного места» (рисунок 157) с отражателями на них указывают границы участка, требующего проследования его поездами с уменьшенной скоростью. Сигнальный знак «Конец опасного места» помещается на обратной стороне знака «Начало опасного места».

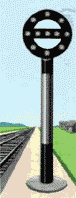


Рисунок 156

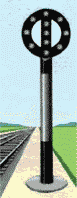


Рисунок 157

1. К предупредительным сигнальным знакам относятся:
   1. знак «С» – подача свистка – устанавливается перед тоннелями, мостами, железнодорожными переездами, а также в местах, определяемых локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) (рисунок 158);



Рисунок 158

* 1. «Остановка локомотива» – устанавливается в местах, определяемых локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) (рисунок 159).

Рисунок 159

Перечень надписей на сигнальных знаках, требующих остановки железнодорожного подвижного состава, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Предупредительные сигнальные знаки с отражателями устанавливаются на электрифицированных участках по правильному и неправильному железнодорожным путям:
   1. «Отключить ток» (рисунок 160) – перед нейтральной вставкой;

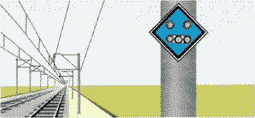


Рисунок 160

* 1. «Включить ток на электровозе», (рисунок 161), «Включить ток на электропоезде» (рисунок 162) – за нейтральной вставкой.

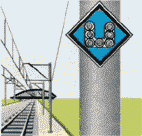


Рисунок 161

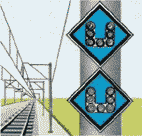


Рисунок 162

Данные знаки устанавливаются в соответствии с рисунками 163, 164.

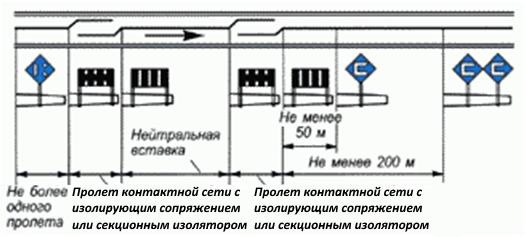


Рисунок 163 (на железнодорожных путях общего пользования)

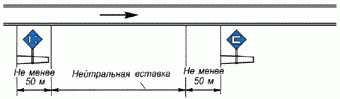


Рисунок 164 (на железнодорожных путях необщего пользования)

Сигнальный знак «Конец контактной подвески» (рисунок 165) устанавливается на контактной сети в местах, где оканчивается рабочая зона контактного провода.

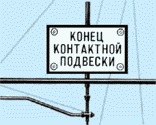


Рисунок 165

На железнодорожных путях необщего пользования в местах, устанавливаемых локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования, применяются предупредительные сигнальные знаки:

1. «Переход на боковую контактную сеть» – рисунок 166;
2. «Переход на центральную контактную сеть» – рисунок 167.



Рисунок 166



Рисунок 167

1. Предупредительный сигнальный знак «Остановка МВПС» (рисунок 168) устанавливается на пассажирских платформах участков, где эксплуатируется мотор-вагонный подвижной состав и пригородные поезда локомотивной тяги. Остановка производится первым вагоном напротив знака.



Рисунок 168

1. В местах, где проследование электроподвижного состава с поднятыми токоприемниками запрещено (при неисправности контактной сети, производстве плановых ремонтных и строительных работ, когда при следовании поездов необходимо опускать токоприемники), устанавливаются временные сигнальные знаки с отражателями, которые показывают:
2. «Подготовиться к опусканию токоприемника» (рисунок 169);
3. «Опустить токоприемник» (рисунок 170);
4. «Поднять токоприемник» (рисунок 171).

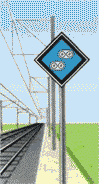


Рисунок 169

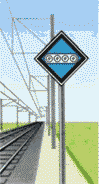


Рисунок 170

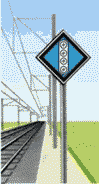


Рисунок 171

Схема установки знаков, приведенных на рисунках 169 – 171, на железнодорожных путях общего пользования указана на рисунке 172, а на железнодорожных путях необщего пользования – на рисунке 173.



Рисунок 172



Рисунок 173

Если на двухпутном участке ведутся плановые ремонтные путевые и строительные работы с пропуском поездов по одному из железнодорожных путей и укладкой временных съездов, не оборудованных контактной сетью, сигнальный знак «Опустить токоприемник» устанавливается на расстоянии не менее 100 м от ограждаемого участка. Остальные сигнальные знаки устанавливаются по указанной на рисунке 172 схеме.

В случае обнаружения повреждения контактной сети, не допускающего проследования электроподвижного состава с поднятыми токоприемниками, работник дистанции электроснабжения, обнаруживший эту неисправность, обязан отойти на расстояние не менее 500 м в сторону ожидаемого поезда и подавать машинисту приближающегося поезда ручной сигнал «Опустить токоприемник» (рисунок 174) (за исключением случаев плановой проверки состояния и производства работ на контактной сети):

в светлое время суток – повторными движениями правой руки перед собой по горизонтальной линии при поднятой вертикально левой руке;

в темное время суток – повторными вертикальными и горизонтальными движениями фонаря с прозрачно-белым огнем.

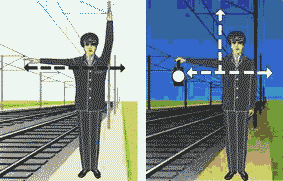


Рисунок 174

Машинист обязан подавать оповестительный сигнал, при обесточенной электрической цепи, опустить токоприемники и проследовать место повреждения. Затем, убедившись в исправности контактной сети, поднять токоприемники и продолжить движение.

1. На участках, где работают снегоочистители, устанавливаются временные сигнальные знаки:
   1. «Поднять нож, закрыть крылья» – перед препятствием (рисунок 175);
   2. «Опустить нож, открыть крылья» – после препятствия (рисунок 176).

На участках, где работают скоростные снегоочистители, перед знаками

«Поднять нож, закрыть крылья» устанавливаются временные сигнальные знаки

«Подготовиться к поднятию ножа и закрытию крыльев» (рисунок 177).

Схемы установки знаков на участках, где работают снегоочистители, приведены на рисунке 178, а где работают скоростные снегоочистители – на рисунке 179.

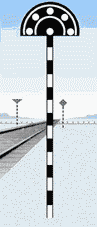
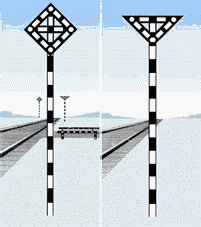


Рисунок 175 Рисунок 176 Рисунок 177

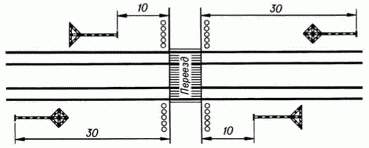


Рисунок 178

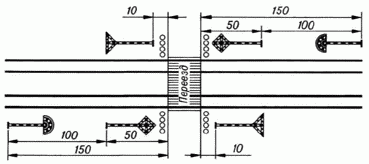


Рисунок 179

При двух подряд расположенных препятствиях, когда между ними работа снегоочистителя невозможна, на шесте помещаются два знака один под другим (рисунок 180).

На участках железнодорожных путей общего пользования, где применяются счетчики осей и устройства контроля схода железнодорожного подвижного состава, для обозначения места их установки, а также мест установки другого напольного оборудования железнодорожной автоматики и телемеханики размещаются временные сигнальные знаки в соответствии с порядком, устанавливаемым локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

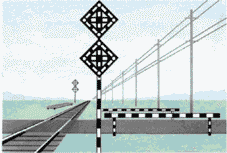


Рисунок 180

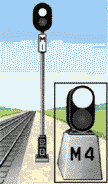
1. Отражатели, устанавливаемые на сигнальных знаках, изготавливаются из прозрачно-белого стекла или светоотражающего материала белого цвета.

На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования используются световые или освещаемые сигнальные знаки.

# ɋɢɝɧɚɥɵ, ɩɪɢɦɟɧɹɟɦɵɟ ɩɪɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɟ

1. Маневровыми светофорами подаются сигналы:
2. один лунно-белый огонь – разрешается маневровому составу проследовать маневровый светофор и далее руководствоваться показаниями попутных светофоров или указаниями (сигналами) руководителя маневров (рисунок 181);
3. один синий огонь – запрещается маневровому составу проследовать маневровый светофор (рисунок 182).

Разрешение на производство маневровых передвижений подается выходными и маршрутными светофорами с показанием один лунно-белый огонь при погашенном красном огне.



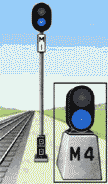
Рисунок 181

Рисунок 182

На железнодорожных станциях однопутных линий, а также двухпутных, оборудованных автоматической блокировкой для двустороннего движения по каждому железнодорожному пути или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движением поездов, на маневровом светофоре, расположенном на мачте входного светофора со стороны железнодорожной станции, в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), используется сигнал один лунно-белый огонь – разрешается выход маневрирующего состава за границу железнодорожной станции.

Групповым маневровым светофором, разрешающим маневры в определенном районе железнодорожной станции, подаются сигналы в одну или обе стороны.

С железнодорожных путей, по которым не предусматривается прием и отправление поездов, из тупиков, а также для приема маневровым порядком с железнодорожных путей необщего пользования на железнодорожные пути общего пользования устанавливаются маневровые сигналы с красным огнем.

Для приема на свободные участки станционных железнодорожных путей подталкивающих локомотивов, локомотивов, следующих в расположенное на железнодорожной станции депо, локомотивов, следующих из депо под составы поездов, восстановительных, хозяйственных (при производстве работ с закрытием перегона) и пожарных поездов, самоходного специального подвижного состава при запрещающем показании входного светофора на мачте входного светофора применятся сигнал один лунно-белый огонь – разрешается прием указанных локомотивов или поездов на свободные участки станционных железнодорожных путей в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Горочными светофорами подаются сигналы (рисунок 183):
   1. один зеленый огонь – разрешается роспуск вагонов с установленной скоростью;
   2. один желтый огонь – разрешается роспуск вагонов с уменьшенной скоростью;
   3. один желтый и один зеленый огни – разрешается роспуск вагонов со скоростью, промежуточной между установленной и уменьшенной;
   4. один лунно-белый огонь – разрешается горочному (маневровому) локомотиву проследовать через горб горки в подгорочный парк и производить маневры на железнодорожном пути сортировочного парка;
   5. один красный огонь – запрещается роспуск;
   6. буква «Н» белого цвета на световом указателе, горящая одновременно с красным огнем, или при погашенном красном огне – осадить вагоны с горки назад. Скорость роспуска вагонов на сортировочных горках по одному зеленому огню, одному желтому и одному зеленому огням и одному желтому огню горочных светофоров устанавливается локальным нормативным актом владельца

инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

В случаях, когда видимость сигналов горочного светофора не обеспечивается, то для информирования машиниста о показании горочного светофора применяются повторительные светофоры или горочная автоматическая локомотивная сигнализация. Повторительные и локомотивные светофоры сигнализируют теми же огнями, что и основной горочный светофор. На повторительных горочных светофорах, расположенных в середине

железнодорожных путей парка приема, вместо красного огня в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), применяется синий.

Для разрешения подачи составов до горочного светофора на железнодорожных путях парка приема, а также для сигнализации на подгорочных железнодорожных путях в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), применяются маневровые светофоры.

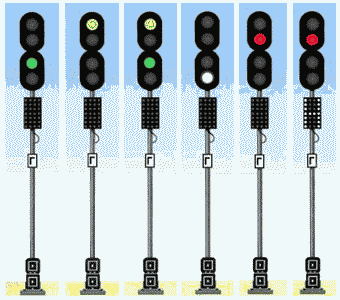


Рисунок 183

1. При отсутствии маневровых светофоров проезд выходных и маршрутных светофоров с красным огнем при маневрах разрешается дежурным по железнодорожной станции или по его указанию руководителем маневров лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи или по сигналу, подаваемому ручным сигнальным прибором.
2. При маневрах подаются ручные и звуковые сигналы:
   1. разрешается локомотиву следовать управлением вперед – в светлое время суток движением поднятой вверх руки с развернутым желтым флагом, в темное время суток – ручного фонаря с прозрачно-белым огнем (рисунок 184) или одним длинным звуком;



Рисунок 184

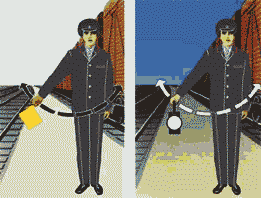
* 1. разрешается локомотиву следовать управлением назад – в светлое время суток движением опущенной вниз руки с развернутым желтым флагом, в темное время суток – ручного фонаря с прозрачно-белым огнем (рисунок 185) или двумя длинными звуками;

Рисунок 185

* 1. тише – в светлое время суток медленными движениями вверх и вниз развернутого желтого флага, в темное время суток – ручного фонаря с прозрачно- белым огнем (рисунок 186) или двумя короткими звуками;

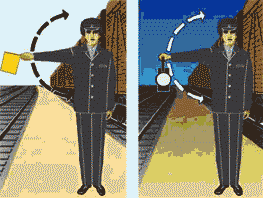


Рисунок 186

* 1. Запрещается движение – в светлое время суток движениями по кругу развернутого красного или желтого флага, в темное время суток – ручного фонаря с любым огнем (рисунок 187) или тремя короткими звуками.

Звуковые сигналы при маневрах подаются ручным свистком или духовым рожком.

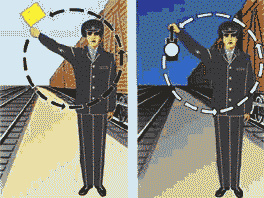


Рисунок 187

1. Сигналы при маневрах повторяются свистками локомотива, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава, подтверждающими принятие их к исполнению.

Задание сигналисту или дежурному стрелочного поста установить стрелку на тот или иной железнодорожный путь подается звуками различной продолжительности (свистками локомотивов и свистками руководителей маневров) или другими средствами.

Порядок применения сигнальных устройств большой и малой громкости устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

# ɋɢɝɧɚɥɵ, ɩɪɢɦɟɧɹɟɦɵɟ ɞɥɹ ɨɛɨɡɧɚɱɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ ɢ ɞɪɭɝɨɝɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ ɫɨɫɬɚɜɚ

1. В данной главе все указания по размещению сигналов с правой или левой стороны даны по направлению движения.
2. Голова поезда при движении на однопутных и по правильному железнодорожному пути на двухпутных участках обозначается одним прозрачно- белым огнем прожектора и двумя прозрачно-белыми огнями фонарей у буферного бруса (рисунок 188).

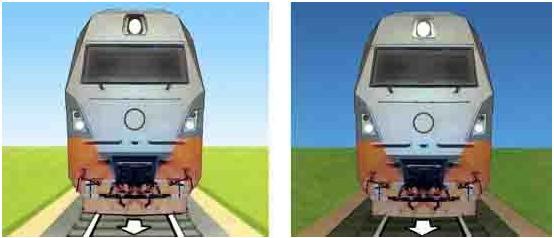


Рисунок 188

Голова поезда при движении по неправильному железнодорожному пути обозначается красным огнем фонаря с левой стороны, прозрачно-белым огнем фонаря с правой стороны, а также сигнальным прозрачно-белым огнем прожектора (рисунок 189).

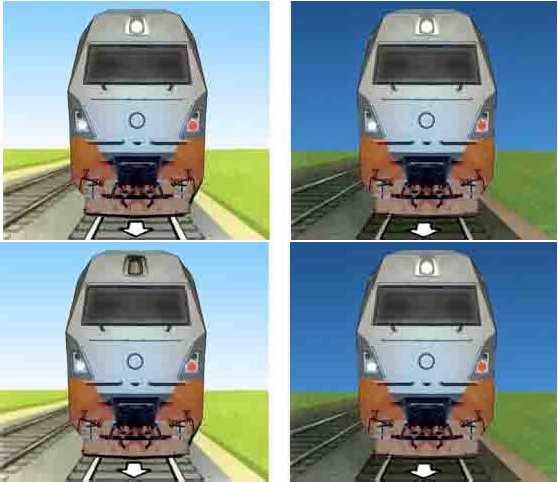


Рисунок 189

На локомотиве, следующем в голове поезда или без вагонов, мотор-вагонном подвижном составе при движении по железнодорожным путям общего пользования на однопутных и по правильному железнодорожному пути на двухпутных участках включается сигнальный прозрачно-белый огонь прожектора и два прозрачно-белых огня фонарей у буферного бруса.

1. Голова грузового поезда при движении вагонами вперед на однопутных и по правильному железнодорожному пути на двухпутных участках в светлое время суток сигналами не обозначается, в темное время суток обозначается прозрачно- белым огнем фонаря у буферного бруса (рисунок 190).

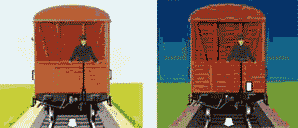


Рисунок 190

При движении вагонами вперед по неправильному железнодорожному пути голова грузового поезда обозначается, в светлое время суток – развернутым красным флагом, показываемым с левой стороны сопровождающим поезд

работником, находящимся на передней переходной площадке, в темное время суток – прозрачно-белым огнем фонаря у буферного бруса и красным огнем ручного фонаря, показываемым с левой стороны сопровождающим поезд работником (рисунок 191).

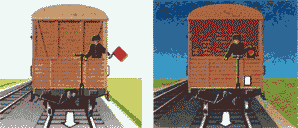


Рисунок 191

1. ɏвост поезда при движении на однопутных, а также по правильному и неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках обозначается:
   1. красным диском со светоотражателем у буферного бруса с правой стороны – грузового и грузопассажирского (рисунок 192);
   2. тремя красными огнями – пассажирского, почтово-багажного и мотор- вагонного (рисунок 193).

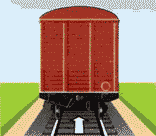


Рисунок 192

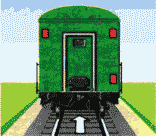


Рисунок 193

Локомотив, находящийся в хвосте грузового поезда, а также локомотив, следующий без вагонов, сзади обозначаются красным огнем фонаря у буферного бруса с правой стороны (рисунок 194).



Рисунок 194

Порядок обозначения сигналами поездов при движении вагонами вперед и не сопровождаемых составителем, обеспечивающим при этом безопасность движения поездов и безопасность работников организаций железнодорожного транспорта, устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

На железнодорожных путях необщего пользования специализированные грузовые поезда постоянного формирования, обращающиеся на открытых горных разработках, при движении на однопутных, двухпутных и многопутных участках, при движении локомотивом вперед и вагонами вперед обозначаются:

1. голова поезда:

в светлое время суток – локомотив сигналами не обозначается, а вагон обозначается диском красного цвета у буферного бруса вагона с правой стороны (рисунок 195);

в темное время суток – двумя прозрачно-белыми огнями фонарей у буферного бруса локомотива (рисунок 188) или одним прозрачно-белым огнем у буферного бруса вагона с правой стороны, при этом головной вагон дополняется устройством звуковой сигнализации;

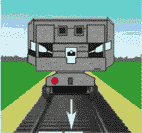


Рисунок 195

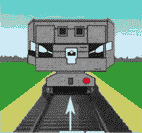


Рисунок 196

1. хвост поезда:

в светлое время суток – диском красного цвета у буферного бруса вагона с правой стороны (рисунок 196), локомотив в хвосте поезда сигналами не обозначается;

в темное время суток – одним прозрачно-белым огнем фонаря на буферном брусе вагона с правой стороны (рисунок 197) или двумя красными огнями на буферном брусе локомотива (рисунок 198).

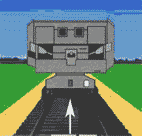


Рисунок 197

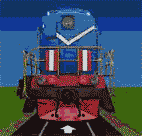


Рисунок 198

1. Подталкивающий локомотив и самоходный специальный подвижной состав обозначаются сигналами так же, как и локомотив без вагонов.

Подталкивающий локомотив и хозяйственный поезд при возвращении с двухпутного перегона по неправильному железнодорожному пути

на железнодорожную станцию отправления обозначаются сигналами следования по неправильному железнодорожному пути.

1. В случае разрыва на перегоне грузового поезда хвост части поезда, отправляемой на железнодорожную станцию, обозначается: в светлое время суток – развернутым желтым флагом у буферного бруса с правой стороны; в темное время суток – желтым огнем фонаря (рисунок 199).

Последняя убираемая часть поезда обозначается так же, как хвост грузового поезда.



Рисунок 199

1. Поезда на многопутных участках обозначаются в соответствии с пунктами

94 – 98, в соответствии с порядком движения по железнодорожным путям многопутного участка.

1. Снегоочиститель при движении на однопутных и по правильному железнодорожному пути на двухпутных участках должен иметь:
   1. при расположении снегоочистителя в голове состава:

в светлое время суток – два желтых развернутых флага на боковых крюках, в темное время суток – два желтых огня боковых фонарей, а в сторону локомотива – два прозрачно-белых контрольных огня при расположении снегоочистителя в голове (рисунок 200);

* 1. при расположении локомотива в голове состава:

в светлое время суток – два желтых развернутых флага у буферных фонарей, в темное время суток – два желтых огня буферных фонарей при расположении в голове локомотива (рисунок 201).

ɏвост снегоочистителя обозначается как хвост одиночно следующего локомотива.

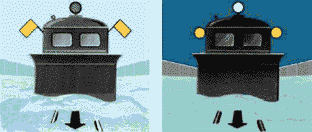


Рисунок 200

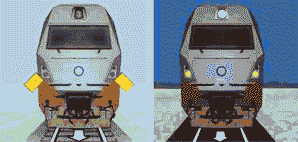


Рисунок 201

1. Снегоочистители при движении их в голове по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках обозначаются:

в светлое время суток – два желтых развернутых флага и красный развернутый флаг под желтым слева на боковых крюках;

в темное время суток – соответственно два желтых и один красный огни фонарей, а в сторону локомотива – три прозрачно-белых контрольных огня (рисунок 202).

Если в голове располагается локомотив, то он обозначается так же, как снегоочиститель при движении в голове (рисунок 202).

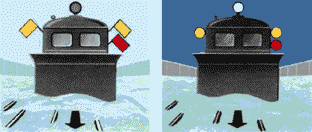


Рисунок 202

1. Локомотив и самоходный специальный подвижной состав при маневровых передвижениях, в том числе при следовании к составу и от состава поезда, включает по одному прозрачно-белому огню впереди и сзади на буферных брусьях со стороны основного пульта управления локомотивом или самоходным специальным подвижным составом, а мотор-вагонный подвижной состав включает в голове поезда два прозрачно-белых огня, в хвосте поезда – три красных огня.
2. Дрезины съемного типа, путевые вагончики и другие съемные подвижные единицы при нахождении на перегоне должны иметь:

на однопутных и при движении по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках в светлое время суток – прямоугольным щитом, окрашенным с

обеих сторон в красный цвет, или развернутым красным флагом на шесте; в темное время суток – спереди и сзади красным огнем фонаря, укрепленного на шесте;

на двухпутных участках при следовании по правильному железнодорожному пути в светлое время суток – прямоугольным щитом, окрашенным с передней стороны в белый и с задней в красный цвета, в темное время суток – впереди прозрачно-белым огнем и сзади красным огнем фонаря, укрепленного на шесте.

Съемные изолирующие вышки на электрифицированных участках при работе на перегоне должны иметь:

на однопутных и при движении по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках: в светлое время суток – развернутым красным флагом с двух сторон, в темное время суток – спереди и сзади красным огнем фонаря;

на двухпутных участках при следовании по правильному железнодорожному пути в светлое время суток – развернутым красным флагом с правой стороны по ходу движения поездов, в темное время суток – спереди прозрачно-белым огнем фонаря, сзади – красным огнем фонаря.

Сигналы во всех случаях закрепляются на верхнем уровне заземленного пояса съемной изолирующей вышки.

Съемные изолирующие вышки и путевые вагончики на перегоне, ограждаются с обеих сторон переносными или ручными красными сигналами, переносимыми одновременно с передвижением изолирующей вышки и вагончика, на расстоянии Б, указанном в графе 4 таблицы 1.

При работе на железнодорожной станции:

съемная изолирующая вышка обозначается: в светлое время суток – развернутым красным флагом с двух сторон, в темное время суток – спереди и сзади красным огнем фонаря;

путевой вагончик обозначается в светлое время суток – щитом, окрашенным с обеих сторон в красный цвет, или красным флагом на шесте, в темное время суток – спереди и сзади красным огнем фонаря, укрепленного на шесте.

При движении по станционным железнодорожным путям и стрелочным переводам съемная изолирующая вышка и путевой вагончик ограждаются на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии не менее 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования – не менее 15 м с обеих сторон переносными или ручными красными сигналами, переносимыми одновременно с передвижением съемной изолирующей вышки и путевого вагончика.

Ограждение с обеих сторон путевых тележек разного типа и других съемных подвижных единиц, применяемых при работах, производится в случаях, установленных локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Если на двухпутном или многопутном участке по смежному железнодорожному пути будет следовать встречный поезд, то красный сигнал, ограждающий съемную изолирующую вышку, путевой вагончик или другую съемную подвижную единицу с передней стороны, до прохода поезда снимается.

На двухпутных электрифицированных участках, кроме участков, оборудованных двухсторонней автоблокировкой, и участков, где пассажирские поезда обращаются со скоростью более 120 км/ч, съемные изолирующие вышки ограждаются только со стороны движения поездов по правильному железнодорожному пути в с соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Порядок организации работы съемных изолирующих вышек на таких участках, обеспечивающий безопасность движения поездов, устанавливается с учетом местных условий локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Работники подразделений железнодорожного транспорта, ограждающие съемные изолирующие вышки, путевые вагончики и другие съемные подвижные единицы, а также работники, руководящие передвижением съемных единиц, снабжаются, кроме переносных щитов, ручных флагов и сигнальных фонарей, петардами и духовыми рожками для подачи сигналов о приближении поезда, а также сигналов для остановки поезда.

# Ɂɜɭɤɨɜɵɟ ɫɢɝɧɚɥɵ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧɫɩɨɪɬɟ

1. Звуковые сигналы при движении поездов подаются свистками локомотивов, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава, духовыми рожками, ручными свистками (таблица 2).

Таблица 2

Звуковые сигналы

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **ɋɢɝɧɚɥ** | **Ɂɧɚɱɟɧɢɟ ɫɢɝɧɚɥɚ** | **Ɋɚɛɨɬɧɢɤ, ɩɨɞɚɸɳɢɣ ɫɢɝɧɚɥ, ɢ ɩɨɪɹɞɨɤ**  **ɩɨɞɚɱɢ ɫɢɝɧɚɥɚ** |
| Три коротких | «Запрещается движение» | Локомотивная бригада, главный  кондуктор, станционные и другие работники |
| Один длинный | «Отправиться поезду» | Дежурный по железнодорожной станции или по его указанию дежурный по парку, сигналист, дежурный стрелочного поста или главный кондуктор; отвечает  машинист ведущего локомотива; |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **ɋɢɝɧɚɥ** | **Ɂɧɚɱɟɧɢɟ ɫɢɝɧɚɥɚ** | **Ɋɚɛɨɬɧɢɤ, ɩɨɞɚɸɳɢɣ ɫɢɝɧɚɥ, ɢ ɩɨɪɹɞɨɤ**  **ɩɨɞɚɱɢ ɫɢɝɧɚɥɚ** |
|  |  | повторяет сигнал машинист второго локомотива при двойной тяге. Если поезд отправляется с железнодорожного пути, имеющего выходной светофор, этот сигнал подает машинист ведущего локомотива после открытия выходного светофора; повторяет сигнал машинист  второго локомотива при двойной тяге |
| Три длинных | Требование к работникам, обслуживающим поезд,  «Тормозить» | Машинист ведущего локомотива; повторяет сигнал машинист второго локомотива при двойной тяге |
| Два длинных | Требование к работникам,  обслуживающим поезд, «Отпустить тормоза» |
| Три длинных и один короткий | О прибытии поезда на железнодорожную станцию не в  полном составе | Машинист ведущего локомотива |
| Три длинных и два коротких | Вызов к локомотиву помощника машиниста, главного кондуктора, начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда, руководителя работ хозяйственного  поезда | Машинист ведущего локомотива остановившегося на перегоне поезда |
| Следование с двойной тягой | | |
| Один короткий | Требование к машинисту второго  локомотива уменьшить тягу | Машинист ведущего локомотива, повторяет сигнал машинист второго локомотива |
| Два коротких | Требование к машинисту второго  локомотива увеличить тягу |
| Два длинных и два коротких | Требование к машинисту второго  локомотива «Опустить токоприемник» |
| Следование с подталкивающим локомотивом | | |
| Два коротких | Требование начать подталкивание | Машинист ведущего локомотива; повторяет сигнал машинист подталкивающего локомотива |
| Один короткий, один длинный и  один короткий | Требование прекратить подталкивание, но не отставать от  поезда |
| Четыре длинных | Требование прекратить подталкивание и возвратиться  обратно |

Порядок подачи сигнала «Опустить токоприемник» машинистом подталкивающего локомотива при следовании двойной тягой устанавливается

локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

При наличии устойчивой двусторонней радиосвязи звуковые сигналы при следовании поездов двойной тягой или с подталкивающим локомотивом в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), заменяются радиопереговорами между машинистами.

1. Оповестительный сигнал – один длинный свисток, а при движении по неправильному железнодорожному пути – один длинный, короткий и длинный свисток локомотива, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава подается:
   1. при приближении поезда к железнодорожным станциям, путевым постам, пассажирским остановочным пунктам, переносным и ручным сигналам, требующим уменьшения скорости, сигнальным знакам «С», выемкам, кривым участкам железнодорожного пути, тоннелям, железнодорожным переездам, съемным дрезинам, съемным ремонтным вышкам, путевым вагончикам и другим съемным подвижным единицам, а также объектам, расположенным на железнодорожных путях необщего пользования;
   2. при приближении поезда к месту работ, начиная с километра, предшествующего указанному в предупреждении, независимо от наличия переносных сигналов;
   3. при восприятии ручного сигнала «Опустить токоприемник», подаваемого сигналистом;
   4. при приближении к находящимся на железнодорожном пути людям и в случаях, установленных локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

При следовании в условиях недостаточной видимости, оповестительный сигнал повторяется несколько раз.

Составители поездов, прекратившие маневры из-за приема поезда, сигналисты и дежурные стрелочного поста по оповестительному сигналу каждый на своем участке проверяют и убеждаются в том, что безопасность движения принимаемого поезда обеспечена.

1. Сигнал бдительности подается одним коротким и одним длинным свистком локомотива, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава и периодически повторяется:
   1. при подходе к проходному светофору с красным огнем, имеющему условно-разрешающий сигнал, и дальнейшем следовании по блок-участку;
   2. при проследовании проходного светофора с красным огнем, а также с непонятным показанием или погасшим после стоянки перед ним и дальнейшем следовании по блок-участку;
   3. при подходе к входному светофору с лунно-белым мигающим огнем пригласительного сигнала и во всех других случаях приема поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного сигнала;
   4. при приеме поезда, следующего по неправильному железнодорожному пути, (при отсутствии входного сигнала по этому железнодорожному пути). Этот сигнал подается и при дальнейшем следовании по горловине32 железнодорожной станции.
2. При встрече поездов на перегонах двухпутных участков подаются оповестительные сигналы одним длинным свистком, первый сигнал – при приближении к встречному поезду, второй – при подходе к хвостовой части встречного поезда.
3. Звуковые сигналы о приближении поезда подаются:
   1. на перегоне – обходчиками железнодорожных путей и искусственных сооружений, дежурными по железнодорожным переездам, руководителями путевых работ и работ на контактной сети или работниками, сопровождающими съемные ремонтные вышки и путевые вагончики;
   2. на железнодорожных станциях – сигналистами и дежурными входных стрелочных постов.

Оповещение о приближении поезда с нечетным номером производится одним, а поезда с четным номером – двумя длинными звуковыми сигналами.

Сигналисты и дежурные входных стрелочных постов, услышав сигнал отправления поезда, подают один длинный звуковой сигнал.

1. На железнодорожных станциях и перегонах, расположенных в черте крупных городов и населенных пунктов, курортных районов, по перечню, установленному локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), подача звуковых сигналов локомотивами, мотор-вагонным и специальным железнодорожным подвижным составом производится свистком малой громкости, за исключением случаев следования локомотивов в поездах с подталкиванием, возникновения угрозы наезда на людей или препятствия, а также необходимости подачи сигналов бдительности и тревоги.

На указанных железнодорожных станциях сигналы свистком локомотива, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава не подаются при отправлении поездов, опробовании автотормозов и при движении по деповским

32 Пункт 20 раздела 3 ГОСТ Р 53431-2009.

железнодорожным путям. Порядок оповещения пассажиров об отправлении поездов на таких железнодорожных станциях устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

# ɋɢɝɧɚɥɵ ɬɪɟɜɨɝɢ ɢ ɫɩɟɰɢɚɥɶɧɵɟ ɭɤɚɡɚɬɟɥɢ

1. Сигналы тревоги подаются гудками, свистками локомотивов, мотор-вагонного и специального железнодорожного подвижного состава, сиренами, духовыми рожками, воинскими сигнальными трубами, ударами в подвешенные металлические предметы.

Звуки, обозначенные в схеме звуковых сигналов, в случае подачи их ударами в подвешенные металлические предметы воспроизводятся:

длинные – часто следующими один за другим ударами;

короткие – редкими ударами по числу необходимых коротких звуков.

1. Сигнал «Общая тревога» подается группами из одного длинного и трех коротких звуков:

при обнаружении на железнодорожном пути неисправности, угрожающей безопасности движения;

при остановке поезда в снежном заносе, крушении поезда и в других случаях, когда требуется помощь.

В указанных случаях сигнал подается каждым работником железнодорожного транспорта.

1. Сигнал «Пожарная тревога» подается группами из одного длинного и двух коротких звуков.

При пожарной тревоге сигнал подается каждым работником железнодорожного транспорта.

1. Сигнал «Воздушная тревога» подается протяжным звучанием сирен, а также рядом коротких звуков непрерывно в течении времени от 2 до 3 минут.

На железнодорожных станциях и в других организациях железнодорожного транспорта, расположенных в городах, сигнал воздушной тревоги, поданный в городе сиренами или переданный по радиотрансляционной сети, немедленно повторяется сиренами, а также свистками локомотивов, мотор-вагонного и специального железнодорожного подвижного состава и гудками.

На железнодорожных станциях и в других организациях железнодорожного транспорта, расположенных вне городов, сигнал воздушной тревоги подается этими же средствами по распоряжению уполномоченных работников владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

На перегонах сигнал воздушной тревоги подается свистками локомотивов, мотор-вагонного и специального железнодорожного подвижного состава:

в воинских поездах – по распоряжению наблюдателя, выделяемого из личного состава перевозимой воинской части;

в других поездах – машинистом локомотива, ведущего поезд.

При наличии железнодорожной радиотрансляционной сети (в поездах, на железнодорожных станциях и в других организациях железнодорожного транспорта) оповещение о подаче сигнала воздушной тревоги производится также через эту сеть.

1. Сигнал «Радиационная опасность» или «ɏимическая тревога» подается в течении времени от 2 до 3 минут:

на перегонах – свистками локомотивов, мотор-вагонного и специального железнодорожного подвижного состава группами из одного длинного и одного короткого звуков;

на железнодорожных станциях и в других организациях железнодорожного транспорта – частыми ударами в подвешенные металлические предметы.

Сигнал «Радиационная опасность» или «ɏимическая тревога» на железнодорожных станциях и в других организациях железнодорожного транспорта подается по распоряжению уполномоченных работников владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), а на перегонах – машинистом ведущего локомотива, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава.

При наличии железнодорожной радиотрансляционной сети оповещение о радиоактивной или химической опасности производится также через нее с передачей текста указанных сигналов.

1. Об окончании воздушной тревоги, а также миновании угрозы поражения радиоактивными или отравляющими веществами работники железнодорожного транспорта и пассажиры оповещаются:
   1. на железнодорожных станциях и в других организациях железнодорожного транспорта – по указанию уполномоченных работников владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) через радиотрансляционную сеть и другие средства связи, включая посыльных;
   2. в пассажирских поездах – по указанию начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда, передаваемому через работников, обслуживающих поезд, и по поездной радиотрансляционной сети;
   3. в людских и воинских поездах – по указанию начальника эшелона средствами связи эшелона при получении извещения от дежурного по железнодорожной станции;
   4. в грузопассажирских, почтово-багажных и грузовых поездах – дежурным по железнодорожной станции.
2. Для предупреждения локомотивных бригад и других работников, обслуживающих поезд, о следовании поезда на зараженный участок, а также для предотвращения входа людей на него без средств индивидуальной защиты такой участок ограждается специальными указателями «Заражено» (рисунок 203).

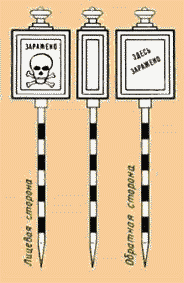


Рисунок 203

Указатели «Заражено» на железнодорожных станциях и перегонах устанавливаются на расстоянии не более 50 м от границ зараженного участка. Перегоны с обеих сторон зараженного участка с правой стороны по направлению движения на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии не менее 1200 м, а на железнодорожных путях необщего пользования на расстоянии «Т», от первых указателей «Заражено» ограждаются вторыми такими же указателями. Указатели «Заражено» устанавливаются на обочине земляного полотна или в междупутье.

Перед первым по ходу поезда указателем «Заражено» или перед местом, указанным в уведомлении, полученном от дежурного по железнодорожной станции, о наличии зараженного участка (независимо от того, огражден участок указателями или нет), машинист ведущего локомотива, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава должен подавать сигнал «Радиационная опасность» или «ɏимическая тревога» и проследовать зараженный участок с установленной скоростью.

Указатели «Заражено» ночью освещаются.

1. Сигнальные огни светофоров, фонарей, стрелочных указателей, поездных, ручных и других сигналов обеспечиваются светомаскировочными устройствами.

Светомаскировка светофоров всех типов обеспечивается применением защитных козырьков, предусмотренных конструкцией светофора.

# ɉɪɚɜɢɥɚ ɩɪɢɦɟɧɟɧɢɹ ɫɟɦɚɮɨɪɨɜ

1. Семафоры: входные, выходные, проходные и прикрытия в качестве постоянных сигналов применяются на малоинтенсивных участках железных дорог, не оборудованных путевой блокировкой, и на железнодорожных станциях, не имеющих электрической централизации стрелок.

Места установки семафоров определяются на основании общих требований для постоянных сигналов, предусмотренных настоящей Инструкцией.

1. Семафор33 состоит из мачты и укрепленного в ее верхней части крыла. Горизонтальное положение крыла соответствует запрещающему показанию семафора. Положение крыла, поднятого вверх под углом 135, соответствует разрешающему показанию семафора.

Ночью положение крыла семафора (горизонтальное или поднятое) указывается сигнальными огнями.

1. У двухкрылых семафоров второе крыло семафора имеет нормальное положение вдоль мачты.
2. Однокрылыми семафорами подаются сигналы:
   1. в светлое время суток – поднятым вверх крылом под углом 135 к мачте, в темное время суток – одним зеленым огнем – путь свободен (рисунок 204).

Такое показание должны принимать входные семафоры при приеме поезда на главный железнодорожный путь с готовностью остановиться на железнодорожной станции, а также выходные и проходные семафоры и семафоры прикрытия;

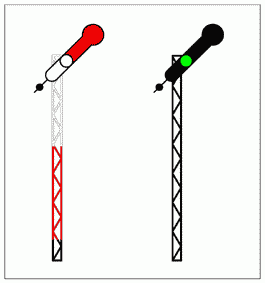


Рисунок 204

* 1. в светлое время суток – горизонтальным положением крыла семафора, в темное время суток – красным огнем – запрещается проезжать сигнал (рисунок 205).

33 Подпункт 2.9.10 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.

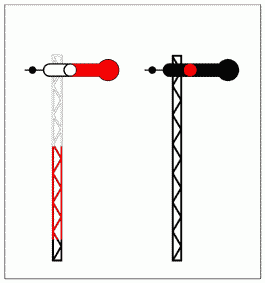


Рисунок 205

1. Двухкрылыми семафорами подаются сигналы:
   1. входными – двумя поднятыми крыльями под углом 135 к мачте в светлое время суток и зеленым и желтым огнями в темное время суток – разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию на боковой железнодорожный путь с готовностью остановиться на железнодорожной станции (рисунок 206);

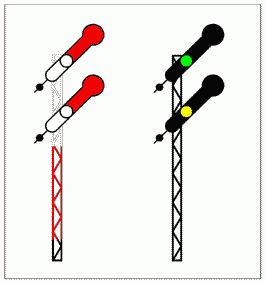


Рисунок 206

* 1. выходными – двумя поднятыми крыльями под углом 135 к мачте в светлое время суток и зеленым и желтым огнями в темное время суток – разрешается поезду отправиться на ответвление (рисунок 206).

1. Для контроля со стороны железнодорожной станции положения крыльев входного семафора ночью служат контрольные огни. При закрытом положении семафора на нем со стороны железнодорожной станции включаются контрольные прозрачно-белые огни по числу крыльев, а при открытом – зеленые огни по числу открытых крыльев. Допускается отсутствие контрольных огней на выходных и проходных семафорах. Если пункт управления семафором расположен за ним по направлению движения, на семафоре устанавливается контрольный прозрачно-

белый огонь закрытого положения. Открытое положение этих семафоров контрольного огня не имеет.

1. Расстояние видимости показаний входных и проходных семафоров и семафоров прикрытия из кабины управления приближающегося поезда должно составлять не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении и максимально реализуемой скорости, но не менее 1000 м.

Расстояние видимости сигналов выходных семафоров должно составлять: с главных железнодорожных путей на расстоянии не менее 400 м, с боковых – не менее 200 м.

1. Семафоры не включенные в действие приводятся в закрытое положение и обозначаются двумя скрещенными планками (рисунок 207).

Сигнальные огни недействующих семафоров не зажигаются. Оповестительные щиты, стоящие перед недействующими семафорами, также обозначаются двумя скрещенными планками или снимаются.

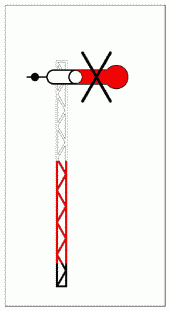


Рисунок 207

1. Перед входными и проходными семафорами устанавливаются оповестительные щиты, окрашенные в белый цвет с черными полосами и отражателями на них.

Установка таких щитов производится по схеме, указанной на рисунке 208.

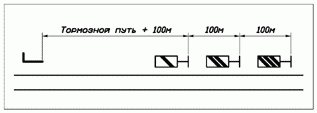


Рисунок 208

1. При обрыве семафорной тяги крыло семафора должно автоматически приходить в запрещающее (горизонтальное) положение.
2. Порядок освещения сигнальных приборов на семафорах устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации

от 23 июня 2022г. № 250

**ɂɇɋɌɊɍɄɐɂə**

**ɩɨ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧɫɩɨɪɬɟ Ɋɨɫɫɢɣɫɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ**

**I. Ɉɛɳɢɟ ɬɪɟɛɨɜɚɧɢɹ ɤ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧɫɩɨɪɬɟ**

1. Инструкция по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации (далее – Инструкция) устанавливает правила приема, отправления и пропуска поездов (приложения

№ 1 – № 9 к Инструкции), производства маневров (приложения № 10 – № 11

к Инструкции), закрепления железнодорожного подвижного состава (приложение

№ 12 к Инструкции), правила приема и отправления поездов в условиях выполнения ремонтно-строительных работ (приложения № 13 – № 14 к Инструкции), порядок назначения и передачи предупреждений на поезда (приложение № 15 к Инструкции), а также отдельные процессы, связанные с производством поездной и маневровой работы (приложения № 16 – № 20 к Инструкции).

Нормативно-технический документ, графически отображающий следование поездов на масштабной сетке (далее – график движения поездов)1, объединяет деятельность всех подразделений, выражает заданный объем эксплуатационной работы подразделений владельцев инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования2 (далее – инфраструктура) (владельцев железнодорожных путей необщего пользования).

Сводный график движения поездов утверждается в порядке, определяемом федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного

1 Подпункт 2.12.9 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г.,

№ 748-ст (М., «Стандартинформ», 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 3), ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 8) (далее – ГОСТ 34530-2019).

2 Абзац четвертый пункта 1 статьи 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2018,

№ 32, ст. 5105) (далее – Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации).

транспорта, на основании предложенных владельцами инфраструктур графиков движения поездов в пределах инфраструктур3.

Организация движения поездов в пределах одной инфраструктуры осуществляется на основании графика движения поездов, утверждаемого и вводимого в действие владельцем этой инфраструктуры.

Движение поездов по графику обеспечивается соблюдением требований Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Правила), организацией и выполнением технологического процесса4 работы подразделений железнодорожного транспорта, связанных с движением поездов.

Нарушение графика движения поездов не допускается. В случаях нарушения графика движения поездов работники всех подразделений железнодорожного транспорта обязаны принимать оперативные меры для ввода в график опаздывающих поездов и обеспечивать их безопасное проследование.

На железнодорожных путях необщего пользования владельцу железнодорожных путей необщего пользования допускается утверждать свой график движения поездов. В случае примыкания железнодорожных путей необщего пользования к инфраструктуре общего пользования или к железнодорожным путям необщего пользования графики движения поездов должны быть согласованы владельцем инфраструктуры и владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

1. График движения поездов формируется в целях:
   1. обеспечения потребности физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом5;
   2. обеспечения безопасности движения поездов;
   3. эффективного использования пропускной и провозной способности участков и перерабатывающей способности железнодорожных станций;
   4. рационального использования железнодорожного подвижного состава, погрузочно-разгрузочных средств;
   5. соблюдения установленной продолжительности непрерывной работы локомотивных бригад;
   6. возможности производства работ по текущему содержанию и ремонту железнодорожного пути, сооружений, устройств, железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и электроснабжения;
   7. выполнения технологического процесса по своевременной перевозке

3 Абзац второй пункта 1 статьи 18 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2018, № 32, ст. 5105).

4 Подпункт 2.12.93 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

5 Пункт 1 статьи 1 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2018, № 32, ст. 5105).

грузов;

* 1. согласованности работы железнодорожного транспорта общего и необщего пользования.

1. Порядок назначения и отмены поездов на железнодорожном транспорте общего и необщего пользования в соответствии с графиком движения поездов устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).
2. Каждому поезду присваивается номер, установленный графиком движения поездов. Поездам одного направления присваиваются четные номера, а поездам обратного направления – нечетные. Порядок присвоения нумерации определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Кроме номера, каждому грузовому, почтово-багажному и пассажирскому поезду на железнодорожной станции его формирования (отправления) присваивается индекс, который не изменяется до железнодорожной станции расформирования (назначения).

Поездам, не предусмотренным графиком движения (восстановительные, пожарные, снегоочистители, локомотивы без вагонов, специальный самоходный подвижной состав, назначаемые для восстановления нормального движения и для тушения пожара), номера присваиваются при их назначении. Номера поездов, не предусмотренных графиком движения, и порядок их следования объявляются диспетчером поездным.

1. Приоритетность поездов устанавливается в зависимости от следующей очередности перевозок:
   1. внеочередные перевозки, осуществляемые для восстановления движения поездов и тушения пожаров (восстановительные и пожарные поезда, снегоочистители, локомотивы, специальный самоходный подвижной состав, назначаемые для восстановления нормального движения и для тушения пожара);
   2. воинские перевозки (воинские поезда6);
   3. перевозки пассажиров в дальнем следовании (высокоскоростные, скоростные, скорые и пассажирские поезда);
   4. перевозки пассажиров в пригородном сообщении (поезда пригородного сообщения);
   5. перевозки почтовых отправлений, багажа, грузобагажа (почтово-багажные поезда);
   6. специальные перевозки (специальные поезда);
   7. грузопассажирские перевозки (грузопассажирские7 и грузовые поезда,

6 Подпункт 2.12.21 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

7 Подпункт 2.12.27 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

в которых находится не менее 10 вагонов, занятых людьми (далее – людские поезда);

* 1. перевозки грузов (грузовые (сквозные8, участковые9, сборные10, вывозные, передаточные11), хозяйственные поезда12).

В случае предоставления перевозчикам доступа к инфраструктуре на конкретном направлении движения поездов в связи с ограничением ее пропускной способности владелец инфраструктуры обязан обеспечить оказание услуг по использованию инфраструктуры для перевозок в соответствии с пунктом 2 статьи 14 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»13.

1. Движение поездов производится по московскому поясному времени в 24-часовом исчислении.

В служебных помещениях работников железнодорожного транспорта, на пассажирских вокзалах14 должны быть установлены часы. Порядок установки, ремонта и содержания настенных и наружных часов, находящихся в местах работы уполномоченных лиц, связанных с движением поездов и обслуживанием пассажиров, определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Показание времени на часах должно быть одинаковым на всех участках и подразделениях железнодорожного транспорта.

1. Движение поездов производится с разграничением их раздельными пунктами.

Железнодорожные станции15, разъезды16, обгонные пункты17 и путевые посты18, проходные светофоры19 автоматической блокировки20, а также границы

8 Подпункт 85 пункта 3 ГОСТ Р 58855-2020 «Национальный стандарт Российской Федерации. Услуги на железнодорожном транспорте. Качество услуг в области грузовых перевозок. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 15 мая 2020 г. № 205-ст (М., «Стандартинформ», 2020) (далее – ГОСТ Р 58855-2020).

9 Подпункт 84 пункта 3 ГОСТ 58855-2020.

10 Подпункт 83 пункта 3 ГОСТ 58855-2020.

11 Подпункт 2.12.61 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

12 Подпункт 2.12.25 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

13 Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169.

14 Подпункт 3.7 пункта 3 ГОСТ 33942-2016 «Межгосударственный стандарт. Услуги на железнодорожном транспорте. Обслуживание пассажиров. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 30 ноября 2016 г. № 1873-ст (М., «Стандартинформ», 2016) (далее – ГОСТ 33942-2016).

15 Подпункт 2.12.39 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

16 Подпункт 3.13 пункта 3 ГОСТ 21.702-2013 «Межгосударственный стандарт. Система проектной документации для строительства. Правила выполнения рабочей документации железнодорожных путей», введенного в действие приказом Росстандарта от 30 декабря 2013 г. № 2381-ст (М., «Стандартинформ», 2014).

17 Подпункт 2.12.92 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

18 Подпункт 2.9.6 пункта 2.9 ГОСТ 34530–2019.

19 Подпункт 59 пункта 2 ГОСТ Р 53431-2009 «Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 27 ноября 2009 г. № 523-ст (М., «Стандартинформ», 2010), с изменением ГОСТ Р 53431-2009 «Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения» (М., «Стандартинформ», 2012) (далее – ГОСТ Р 53431-2009).

блок-участков21 при автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов22 являются раздельными пунктами23.

1. Основными системами интервального регулирования движения поездов являются автоматическая блокировка, автоматическая локомотивная сигнализация, применяемая как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, и полуавтоматическая блокировка.
2. Границами железнодорожной станции24 являются:

на однопутных участках – входные светофоры;

на двухпутных участках по каждому в отдельности главному железнодорожному пути с одной стороны – входной светофор, а с другой – сигнальный знак «Граница станции».

На двухпутных участках, оборудованных двусторонней автоматической блокировкой, а также где установлены входные светофоры для приема поездов с неправильного железнодорожного пути25 перегона, границей железнодорожной станции по каждому в отдельности главному железнодорожному пути являются входные светофоры.

При совпадении границ двух смежных раздельных пунктов владельца инфраструктуры и владельца железнодорожных путей необщего пользования их границами является входной светофор или сигнальный знак «Граница станции», установленный в створе с входным или маневровым светофором.

Железнодорожный путь необщего пользования имеет границу с железнодорожными путями общего пользования. Граница железнодорожного пути необщего пользования отмечается знаком «Граница железнодорожного подъездного пути». Место установки такого знака определяется владельцем инфраструктуры, к которой примыкает железнодорожный путь необщего пользования, по согласованию с владельцем этого пути.

1. Железнодорожные пути общего26 и необщего27 пользования делятся на главные28 на перегонах29 и станционные (в том числе главные

20 Подпункт 2.9.14 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.

21 Подпункт 2.9.8 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.

22 Подпункт 2.9.16 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.

23 Подпункт 2.9.2 пункта 2.9 ГОСТ 34530 –2019.

24 Подпункт 2.11.7 пункта 2.11 ГОСТ 34530-2019.

25 Подпункт 2.7.51 пункта 2.7 ГОСТ 34530-2019.

26 Абзац пятый пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

27 Абзац шестой пункта 1 статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

28 Подпункт 2.7.4 пункта 2.7 ГОСТ 34530-2019.

29 Абзац двадцать девятый пункта 4 технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 003/2011), принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 (официальный сайт Комиссии Таможенного союза [http://www.tsouz.ru/,](http://www.tsouz.ru/) 2 августа 2011 г.), являющимся обязательным для Российской Федерации в соответствии с Договором об утверждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г. (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 7, ст. 632), Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированным Федеральным законом от 3 октября 2014 г.

на железнодорожных станциях30).

Организация движения поездов и маневровой работы в границах железнодорожной станции осуществляется начальником железнодорожной станции, за исключением железнодорожных путей, переданных в ведение подразделений и организаций владельца инфраструктуры, а также путей, пользование которыми осуществляется иными физическими лицами, юридическими лицами.

1. На железнодорожных станциях каждому железнодорожному пути, стрелочному переводу, станционному посту централизации и стрелочному посту, а на перегонах í каждому главному железнодорожному пути присваивается номер.

Не допускается присваивать одинаковые номера железнодорожным путям, стрелочным переводам и постам в пределах одной железнодорожной станции. На железнодорожных станциях, имеющих отдельные парки, не допускается присваивать одинаковые номера железнодорожным путям в пределах одного парка.

1. Порядок использования технических средств железнодорожной станции, разъезда, обгонного пункта, а также порядок использования станционных железнодорожных путей устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 21 к Инструкции.

Порядок использования технических средств, при отсутствии у владельца железнодорожного пути необщего пользования железнодорожных станций, устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожного пути необщего пользования, который согласовывается с владельцем инфраструктуры, к которой примыкает этот путь.

1. К локальному нормативному акту владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 21 к Инструкции, прилагаются схематический и масштабный планы железнодорожной станции, инструкция о порядке пользования устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики с таблицей зависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах (при их наличии) и в зависимости от местных условий, инструкции, предусмотренные Инструкцией.
2. На железнодорожных станциях, где не предусмотрены в штате работники хозяйства перевозок, операции по приему и отправлению поездов, производству маневров, обслуживанию пассажиров, приему и выдаче грузов, выполняются работниками, уполномоченными владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

№ 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, № 40, ст. 5310) и вступившим в силу для Российской Федерации 1 января 2015 г. (далее – ТР ТС 003/2011).

30 Подпункт 2.12.39 пункт 2.12 ГОСТ 34530-2019.

1. Стрелки, расположенные на главных и приемоотправочных железнодорожных путях, а также охранные стрелки31 должны находиться в нормальном положении32.

Нормальным положением для стрелок, расположенных на главных железнодорожных путях, кроме стрелок, включенных в электрическую централизацию, является:

1. направление с каждого конца железнодорожной станции на разные железнодорожные пути – для входных стрелок на главных железнодорожных путях железнодорожных станций однопутных линий;
2. направление по соответствующим главным железнодорожным путям – для входных стрелок на главных железнодорожных путях железнодорожных станций двухпутных линий;
3. направление по соответствующим главным железнодорожным путям – для всех остальных стрелок на главных железнодорожных путях перегонов и железнодорожных станций, за исключением стрелок, ведущих в предохранительные и улавливающие тупики.

Для охранных и сбрасывающих стрелок33, в том числе включенных в электрическую централизацию, нормальным положением является:

1. направление в предохранительные и улавливающие тупики – для охранных стрелок;
2. направление на сброс – для сбрасывающих стрелок.

На железнодорожных станциях, где обслуживание двух стрелочных постов осуществляется одним дежурным стрелочного поста, порядок установки стрелок в нормальное положение устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Нормальное положение стрелок указывается знаком «плюс» в таблицах зависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах, утверждаемых локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в соответствии с пунктом 84 Правил. Для железнодорожных станций с нецентрализованными стрелками, не включенными в зависимость с сигналами и маршрутами, нормальное их положение указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции.

Нормальное положение нецентрализованных стрелок, не включенных

31 Подпункт 2.9.19 пункта 2 ГОСТ 34530-2019.

32 Подпункт 166 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

33 Подпункт 3.17 пункта 3 ГОСТ 33535-2015 «Межгосударственный стандарт. Соединения и пересечения железнодорожных путей. Технические условия», введенного в действие приказом Росстандарта от 29 октября 2015 г.

№ 1663-ст (М., «Стандартинформ», 2016), с изменениями ГОСТ 33535-2015 «Соединения и пересечения железнодорожных путей. Технические условия» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, № 2) (далее – ГОСТ 33535-2015).

в зависимость с сигналами и маршрутами, ведущих на станционные железнодорожные пути, выделенные для стоянки восстановительных и пожарных поездов, вагонов с опасными грузами34 класса 1 (взрывчатыми материалами)35 (далее – опасные грузы класса 1 (ВМ) устанавливается начальником железнодорожной станции и указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции.

Установленное нормальное положение обозначается на станинах стрелок и на кожухах приводов36 стрелок электрической централизации.

Стрелки из нормального положения переводятся37 в другое положение при:

1. приготовлении маршрутов для приема38, отправления поездов39 и маневровой работе;
2. занятии железнодорожных путей железнодорожным подвижным составом;
3. необходимости ограждения мест препятствий и производства работ на станционных железнодорожных путях;
4. очистке, проверке и ремонте стрелок.

На железнодорожных станциях с электрической централизацией установка стрелок в нормальное положение необязательна, за исключением стрелок, ведущих в предохранительные, улавливающие тупики, сбрасывающих стрелок, оборудованных устройствами автоматического возврата, которые устанавливаются в нормальное положение автоматически, а при отсутствии устройств автоматического возврата или их неисправности – дежурным по железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией – диспетчером поездным.

Ручные нецентрализованные охранные стрелки, а также ручные нецентрализованные сбрасывающие остряки и сбрасывающие стрелки в нормальном положении запираются на контрольный замок, сбрасывающие

34 Подпункт 3.13 пункт 3 ГОСТ Р 57479-2017 «Национальный стандарт Российской Федерации. Грузы опасные. Маркировка», введенного в действие приказом Росстандарта от 30 мая 2017 г. № 455-ст (М., «Стандартинформ», 2017), с изменениями ГОСТ Р 57479-2017 «Грузы опасные. Маркировка», введенного в действие приказом Росстандарта от 18 июня 2020 г. № 272-ст («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 8).

35 Подпункт 3.1.1 пункта 3.1 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Протоколом пятнадцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 5 апреля 1996 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 5 апреля 1996 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств государств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

36 Подпункт 26 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

37 Подпункт 4.3.7 пункта 4 ГОСТ 33894-2016 «Межгосударственный стандарт. Системы железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных станциях. Требования безопасности и методы контроля», введенного в действие приказом Росстандарта от 31 марта 2017 г. № 233-ст (М., «Стандартинформ», 2017).

38 Подпункт 139 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

39 Подпункт 137 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

башмаки – на навесной замок. Ключи от контрольных и навесных замков хранятся у уполномоченного работника владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Стрелочный перевод, уложенный на перегоне, приписывается к одной из железнодорожных станций, ограничивающих перегон, или к стрелочному посту, размещенному у места ответвления.

Порядок технического обслуживания, освещения, охраны стрелочных переводов, а также хранения ключей от контрольных замков стрелок устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Каждый пост управления стрелками и светофорами находится в ведении работника, являющегося ответственным за управление стрелками и светофорами и за безопасность движения подвижного состава:
   1. дежурного по железнодорожной станции;
   2. дежурного станционного поста централизации (оператора поста централизации);
   3. дежурного стрелочного поста;
   4. дежурного по сортировочной горке (оператора сортировочной горки).

Разрешается на железнодорожных станциях обслуживание двух и более стрелочных постов одним дежурным стрелочного поста, а отдельных стрелок и постов – дежурным по железнодорожной станции. Перечень таких железнодорожных станций определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

На участках с диспетчерской централизацией ответственным за управление стрелками и светофорами железнодорожных станций, находящихся на диспетчерском управлении40 является диспетчер поездной.

1. Для контроля за работой дежурных стрелочных постов на железнодорожных станциях в зависимости от путевого развития, характера и объема маневровой работы назначаются старшие дежурные стрелочного поста.

Необходимость назначения старших дежурных стрелочного поста для обслуживания поста или одновременно для обслуживания поста и контроля за работой дежурных стрелочных постов, расположенных в стрелочном районе, а также необходимость назначения операторов поста централизации определяется владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

1. На железнодорожных станциях, расположенных на участках,

40 Подпункт 3.11 пункта 3 ГОСТ 33896-2016 «Межгосударственный стандарт. Системы диспетчерской централизации и диспетчерского контроля движения поездов. Требования безопасности и методы контроля», введенного в действие приказом Росстандарта от 31 марта 2017 г. № 235-ст (М., «Стандартинформ», 2017) (далее – ГОСТ 33896-2016).

оборудованных диспетчерской централизацией, в том числе автоматизированной системой управления движением поездов и устройствами автоматического управления маршрутами, допуск к выполнению работ по ремонту на стрелочном переводе, осуществляется в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования).

1. Стрелочные переводы на станционных железнодорожных путях находятся в оперативном управлении начальника железнодорожной станции.

Стрелочные переводы на железнодорожных путях, переданных в ведение подразделений владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования находятся в управлении начальников соответствующих подразделений владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Железнодорожный подвижной состав на станционных железнодорожных путях, а также на железнодорожных путях необщего пользования должен устанавливаться в пределах длины железнодорожного пути (далее – полезная длина), которая ограничена:
   1. с одной стороны выходным (маршрутным, маневровым) светофором, с другой – изолирующим стыком путевого участка рельсовой цепи – при наличии светофоров и электрической изоляции железнодорожного пути;
   2. с одной стороны светофором, с другой – предельным столбиком – при наличии светофоров и отсутствии электрической изоляции железнодорожного пути;
   3. предельными столбиками с обеих сторон – при отсутствии светофоров и электрической изоляции железнодорожного пути.
2. Поезда должны формироваться в соответствии с Инструкцией, Правилами, графиком движения и планом формирования поездов41. Нормы массы и длины грузовых поездов по направлениям и по каждому участку устанавливаются в графике движения и плане формирования поездов и должны соответствовать типу локомотива, профилю железнодорожного пути на участках обращения поездов, а на электрифицированных линиях – условиям технологического электроснабжения. Поездные формирования, не принадлежащие перевозчику, должны формироваться в соответствии с требованиями Правил и правил перевозок грузов

железнодорожным транспортом42.

Нормы массы и длины грузовых поездов, обращающихся на железнодорожных путях необщего пользования, в том числе специализированных,

41 Подпункт 2.12.52 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

42 Часть вторая статьи 3 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170; 2015, № 1, ст. 56) (далее – Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»).

устанавливаются локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования на основании тяговых расчетов, исходя из результатов проведенных опытных поездок и технологии обслуживания подразделений железнодорожного транспорта.

Порядок формирования и пропуска грузовых поездов повышенной массы и длины, соединенных грузовых поездов устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Нормы массы и длины пассажирских поездов и порядок размещения вагонов в них указываются в книжках служебного расписания движения43 пассажирских поездов44.

Порядок прицепки к пассажирским поездам вагонов сверх нормы и следования пассажирских длинносоставных поездов45 на железнодорожных путях общего пользования устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

При постановке в поезд железнодорожного подвижного состава его масса и длина проверяется на соответствие таблицам нормативов графика движения поездов владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования). Порядок использования автоматизированных средств для измерения массы и длины поезда устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Не допускается ставить в поезда:
   1. вагоны с неисправностями, угрожающими безопасности движения, указанными в Правилах, а также вагоны, состояние которых не обеспечивает сохранности46 перевозимых грузов;
   2. вагоны, загруженные сверх их грузоподъемности;
   3. вагоны, загруженные с нарушением технических условий размещения

43 Пункт 10 к пункту 2 повестки дня Протокола пятьдесят восьмого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 21 октября 2014 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 21 октября 2014 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств государств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.),

Соглашением

о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

44 Подпункт 2.29 пункта 2 ГОСТ 33942-2016.

45 Подпункт 2.12.15 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

46 Подпункт 124 пункта 3 ГОСТ 58855-2020.

и крепления грузов47;

* 1. вагоны, имеющие просевшие рессоры, вызывающие перекос кузова или удары рамы и кузова вагона о ходовые части, а также вагоны с неисправностью кровли, создающей опасность отрыва ее листов;
  2. вагоны, не имеющие трафарета о производстве установленных видов ремонта, за исключением вагонов, следующих по перевозочным документам48 как груз на своих осях;
  3. вагоны – платформы, транспортеры железнодорожные и полувагоны49 с негабаритными грузами50, если о возможности следования таких вагонов не будет дано указаний порядком, установленным владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования);
  4. вагоны – платформы с незакрытыми бортами, за исключением случаев, предусмотренных техническими условиями и правилами перевозок грузов;
  5. вагоны грузовые бункерного типа с незакрепленными бункерами, вагоны-цистерны, вагоны-хопперы51, зерновозы, вагоны грузовые для перевозки цемента и аналогичный железнодорожный подвижной состав с открытыми крышками загрузочно-выгрузочных верхних и нижних устройств;
  6. полувагоны с открытыми дверями и люками или люками, закрытыми на одну закидку запорного механизма;
  7. порожние крытые грузовые вагоны52 с открытыми и не запертыми на дверную закидку дверями;
  8. вагоны для перевозки нефтебитума с не очищенными от битума колесными парами по поверхности (кругу) катания;
  9. грузовые вагоны с остатками груза на тормозном оборудовании, автосцепном оборудовании колесных парах и элементах тележек вагона.

1. Допускается прицепка к пассажирским поездам дальнего следования вагонов служебно-технического назначения.

Во всех пассажирских поездах в первом и последнем вагонах крайние торцовые двери запираются, а переходные площадки закрепляются в поднятом положении.

1. Не допускается ставить в пассажирские и почтово-багажные поезда: вагоны с истекшими и заканчивающимися в пути следования сроками

47 Часть вторая статьи 23 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170).

48 Абзац одиннадцатый статьи 2 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170).

49 Подпункт 3.3.15 пункта 3.3 ГОСТ 34056-2017 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Состав подвижной. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 31 марта 2017 г.

№ 231-ст (М., «Стандартинформ», 2017) (далее – ГОСТ 34056-2017).

50 Подпункт 2.12.82 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

51 Подпункт 3.3.25 пункта 3.3 ГОСТ 34056-2017.

52 Подпункт 3.3.14 пункта 3.3 ГОСТ 34056-2017.

периодического ремонта и (или) единой технической ревизии основных узлов53; грузовые вагоны.

1. Постановка служебно-технических, почтовых и багажных вагонов в состав мотор-вагонного поезда не допускается.

Почтовые и багажные вагоны допускается ставить в состав пассажирского поезда только первыми и (или) последними.

Возможность постановки исторического подвижного состава в поезда и порядок его эксплуатации устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в соответствии с пунктом 132 Правил.

1. Не допускается ставить в грузопассажирские поезда вагоны с опасными грузами, а также порожние цистерны из-под сжиженных газов. На малоинтенсивных линиях (участках), где обращаются только грузопассажирские поезда, допускается постановка в них вагонов с опасными грузами (за исключением вагонов с опасными грузами класса 1 (ВМ) в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).
2. Формирование грузовых поездов, в том числе поездных формирований, не принадлежащих перевозчику, производится без подборки вагонов по количеству осей и массе.

При формировании грузовых поездов повышенной длины54, порожние вагоны должны ставиться в последнюю треть поезда, либо порожние вагоны должны формироваться в одну группу с постановкой в хвостовую часть поезда.

В сборных поездах вагоны подбираются группами по железнодорожным станциям назначения, а сборно-раздаточные вагоны ставятся одной группой.

Вагоны с опасными грузами ставятся в грузовые поезда в соответствии с условиями перевозок, установленными правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Мотор-вагонный подвижной состав при следовании в ремонт или из ремонта ставится в хвост грузового поезда одной группой.

53 Абзац двадцать четвертый подпункта 1.3 пункта 1 Инструкции по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации (инструкции осмотрщику вагонов) № 808-2017 ПКБ ЦВ, утвержденной Протоколом пятидесятого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 22 мая 2009 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/,

22 мая 2009 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств государств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

54 Подпункт 2.12.31 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

Порядок постановки в поезда и транспортирования специального железнодорожного подвижного состава определяется локальным нормативным актом владельца железнодорожного подвижного состава и владельца инфраструктуры на основании руководства по эксплуатации железнодорожного подвижного состава.

1. Пассажирские и грузовые вагоны, занятые людьми, кроме служебных и с проводниками (командами), сопровождающими грузы, ставятся в грузовые поезда одной группой с постановкой вагонов прикрытия от железнодорожного подвижного состава: платформ и полувагонов, загруженных лесоматериалами, стальными и железобетонными балками, рельсами, трубами и аналогичными грузами, погруженными с выходом за пределы концевой балки и транспортеров – не менее одного вагона.
2. Не допускается ставить в людские поезда (за исключением поездов, осуществляющих воинские перевозки), вагоны с опасными грузами, порожние цистерны из-под сжиженных газов, не прошедших подготовку на промывочно-пропарочной станции55).
3. Вагоны с людьми, а также вагоны с грузами, указанными в правилах перевозок грузов железнодорожным транспортом, включаются в состав грузового поезда с постановкой вагонов прикрытия из вагонов с неопасными грузами или порожних вагонов. Постановка в грузовые поезда указанных вагонов производится в соответствии с пунктом 12 приложения № 10 к Инструкции.
4. Ответственным за техническое состояние автосцепных устройств и правильное сцепление вагонов в составе поезда является осмотрщик вагонов, выполняющий техническое обслуживание состава поезда перед отправлением.

Отцепка поездного локомотива от состава и прицепка к составу (в том числе разъединение, соединение и подвешивание тормозных рукавов56, открытие и закрытие концевых кранов (локомотива и первого вагона со стороны отцепки (прицепки) поездного локомотива) должны производиться работниками локомотивной бригады.

Отцепка поездного локомотива от пассажирского состава, оборудованного электрическим отоплением, производится работником локомотивной бригады, а при обслуживании локомотива машинистом без помощника машиниста – осмотрщиком вагонов только после разъединения поездным электромехаником высоковольтных междувагонных электрических соединителей. Разъединение электрических цепей отопления производится при опущенном токоприемнике.

Выполнение операций по прицепке поездного локомотива и отцепке

55 Подпункт 2.12.4 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

56 ГОСТ 2593-2014. «Межгосударственный стандарт. Рукава соединительные железнодорожного подвижного состава. Технические условия», введенного в действие приказом Росстандарта от 17 февраля 2015 г. № 83-ст (М., «Стандартинформ», 2015).

его от железнодорожного состава грузового, пассажирского и пригородного поезда при обслуживании локомотива машинистом без помощника машиниста возлагается на осмотрщика вагонов, а на железнодорожных станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов, и на перегонах:

на начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда – в пассажирском поезде;

на машиниста локомотива – в грузовом поезде;

на работника, определяемого владельцем инфраструктуры – в пригородном поезде.

При прицепке вагонов к поезду на железнодорожных станциях, где нет осмотрщиков вагонов, а также при маневровой работе ответственным за правильное сцепление вагонов является работник, непосредственно руководящий действиями всех лиц, участвующих в маневрах, без указания которого машинист локомотива, специального самоходного подвижного состава, производящий маневры, не имеет права приводить локомотив, специальный самоходный подвижной состав в движение.

1. Железнодорожный подвижной состав, допущенный к обращению по железнодорожным путям общего и необщего пользования, должен быть оборудован автоматическим пневматическим, и (или) автоматическим электропневматическими, и (или) автоматическими электроннопневматическими тормозами в исправном состоянии.

Для тормозных средств железнодорожного подвижного состава, в зависимости от его технического оснащения, устанавливаются следующие нормы:

1. единое наименьшее тормозное нажатие на каждые 100 т массы для грузовых и пассажирских поездов и наибольший руководящий спуск, на котором допускается движение поездов с установленными максимальными скоростями;
2. зависимости между скоростью движения, величиной уклона, тормозным нажатием и тормозным путем;
3. расчетные нормы нажатия тормозных колодок и накладок на оси железнодорожного подвижного состава и специального железнодорожного подвижного состава, нормы обеспечения поездов стояночными тормозами и данные, необходимые для производства тормозных расчетов.

В поездах, обращающихся на железнодорожных путях необщего пользования, обеспечение поезда тормозами должно соответствовать массе поезда, скорости движения и руководящему спуску на каждом участке, а также реализуемым величинам тормозных нажатий.

1. В пассажирских поездах в автотормозную сеть должны включаться все вагоны с автотормозами пассажирского типа, а в грузовых, хозяйственных,

людских поездах – все вагоны и специальный железнодорожный подвижной состав с автотормозами грузового типа.

Пассажирские и почтово-багажные поезда должны эксплуатироваться на электропневматическом торможении. При включении в пассажирские и почтово-багажные поезда вагонов габарита «РИЦ», а также при эксплуатации электропоездов, имеющих высоковольтные вводы для следования с локомотивом, разрешается следование этих поездов на пневматическом торможении. Порядок эксплуатации тормозов пассажирских и почтово-багажных поездов, а также действий в нестандартных ситуациях устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования) в соответствии с Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденными Протоколом шестидесятого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 6 мая 2014 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети

«Интернет»: https://sovetgt.org/, 6 мая 2014 г.)57 (далее – Правила технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава). Порядок эксплуатации мотор-вагонного подвижного состава с локомотивом устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Во всех поездах автотормоза всех локомотивов и тендеров паровозов58 (кроме тендеров, следующих в нерабочем состоянии, не имеющих порожнего режима торможения), а также специального самоходного подвижного состава должны включаться в автотормозную сеть.

Порядок совместного включения вагонов с автотормозами пассажирского и грузового типа в автотормозную сеть во всех поездах, а также порядок включения воздухораспределителей вагонов, локомотивов и специального железнодорожного подвижного состава на соответствующий режим торможения устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования) в соответствии с Правилами

57 Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

58 Подпункт 2.3.18 пункта 2.3 ГОСТ 34530-2019.

технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава.

В состав грузовых и хозяйственных поездов включаются железнодорожный подвижной состав, специальный железнодорожный подвижной состав (с пролетной магистралью не более 8 осей в одной группе) с его постановкой в хвосте поезда перед двумя последними вагонами с исправно действующими и включенными автотормозами – не более 4 осей.

Порядок постановки в поезда, обращающиеся на железнодорожных путях необщего пользования, железнодорожного подвижного состава устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

1. Полное опробование автотормозов в поездах с проверкой состояния тормозной магистрали и действия тормозов у всех вагонов производится:
   1. на железнодорожных станциях формирования перед отправлением поезда;
   2. после смены локомотива;
   3. на железнодорожных станциях, разделяющих смежные гарантийные участки следования грузовых поездов, при техническом обслуживании состава без смены локомотива;
   4. после отстоя (нахождения без бригады) мотор-вагонного подвижного состава в депо или на пути железнодорожной станции;
   5. на железнодорожных станциях, предшествующих перегонам с затяжными спусками, где остановка поезда предусмотрена графиком движения.

Перед затяжными спусками с уклоном от 0,018 и круче полное опробование производится с выдержкой не менее 10 минут в заторможенном состоянии. Перечень таких железнодорожных станций устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

На железнодорожных путях необщего пользования полное опробование автотормозов производится в пунктах технического обслуживания специализированных поездов (не реже одного раза в сутки) с выдержкой не менее 10 минут в заторможенном состоянии и при смене локомотивных бригад на предприятиях открытых горных разработок.

Полное опробование электропневматических тормозов производится на железнодорожных станциях формирования и оборота пассажирских поездов от стационарных устройств или поездного локомотива.

1. Сокращенное опробование автотормозов с проверкой состояния тормозной магистрали по действию тормозов у двух хвостовых вагонов, а в мотор-вагонных поездах по действию тормоза хвостового вагона производится в следующих случаях:
2. после прицепки поездного локомотива к составу, если предварительно на железнодорожной станции было произведено полное опробование автотормозов от стационарного устройства или локомотива;
3. при смене направления движения поезда с головы на хвост, если не меняется локомотив;
4. после перемены кабины управления мотор-вагонного поезда и после смены локомотивных бригад, когда локомотив от поезда не отцепляется;
5. после разъединения рукавов в составе поезда, перекрытия концевого крана в составе, после соединения рукавов вследствие прицепки железнодорожного подвижного состава (в последнем случае с проверкой действия тормоза на каждом прицепленном вагоне);
6. в пассажирских поездах после стоянки поезда более 20 минут, при падении давления в главных резервуарах ниже 0,54 МПа (5,5 кгс/см2), после снижения давления в тормозной магистрали, когда причина не установлена;
7. при смене кабины управления или после передачи управления машинисту второго локомотива пассажирского или грузопассажирского поезда на перегоне, после остановки в связи с невозможностью дальнейшего управления его движением из головной кабины;
8. в грузовых поездах, если при стоянке поезда произошло самопроизвольное срабатывание автотормозов или изменение плотности тормозной магистрали более чем на 20 % от указанной в справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии, установленной Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава;
9. в грузовых поездах после стоянки поезда более 30 минут в местах, где имеются осмотрщики вагонов или работники, на которых эта обязанность возложена владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

Порядок производства сокращенного опробования тормозов при смене локомотивов в пределах плеча гарантийного обслуживания железнодорожного подвижного состава, исходя из местных условий, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

При оборудовании мотор-вагонного подвижного состава устройствами, сигнализирующими об отпуске торможения хвостового вагона, допускается проверка действия торможения по срабатыванию сигналов устройства в головной кабине.

Сокращенное опробование электропневматических тормозов производится в пунктах смены локомотива, локомотивных бригад, после прицепки вагонов с проверкой действия тормоза на каждом прицепленном вагоне, а также

после прицепки поездного локомотива к составу, если предварительно на железнодорожной станции было произведено полное опробование электропневматических тормозов от стационарного устройства или локомотива.

1. После производства полного или сокращенного опробования тормозов в пути следования должна производиться проверка действия тормозов в порядке, установленном Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава.

При обслуживании локомотивов пассажирских поездов машинистом без помощника машиниста на железнодорожных станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов, и на перегонах к сокращенному опробованию тормозов привлекаются: начальник (механик-бригадир) пассажирского поезда и проводники пассажирских (головного, хвостового) вагонов по указанию машиниста.

При обслуживании локомотивов грузовых поездов машинистом без помощника машиниста на железнодорожных станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов, и на перегонах порядок выполнения сокращенного опробования тормозов устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Порядок включения вагонов в автотормозную сеть поездов повышенной массы и длины, соединенных поездов, включения специального железнодорожного подвижного состава в составах грузовых и хозяйственных поездов, порядок опробования автотормозов в таких поездах устанавливаются Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава. При применении тормозного оборудования на железнодорожном подвижном составе и систем опробования автотормозов, не предусмотренных Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, порядок ввода в действие и эксплуатации таких систем устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) на основании технической и эксплуатационной документации.

1. По результатам полного опробования тормозов в поезде, а также после сокращенного опробования тормозов, если до него на железнодорожной станции было произведено полное опробование тормозов от стационарного устройства или локомотива, осмотрщик вагонов вручает машинисту ведущего локомотива справку об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии.

В справке об обеспечении поезда тормозами и их исправном действии указывается номер хвостового вагона.

Машинистам мотор-вагонных поездов справка об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии не выдается. О каждом полном опробовании

автотормозов в мотор-вагонных поездах делается запись в журнале технического состояния локомотива, мотор-вагонного подвижного состава59.

При каждом сокращенном опробовании автотормозов осмотрщик вагонов, а где эта должность не предусмотрена – работник, на которого эта обязанность возложена владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования), делает отметку о сокращенном опробовании автотормозов (включая отметку о происшедшем изменении состава) в имеющейся у машиниста локомотива справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии.

В случае если при сокращенном опробовании автотормозов не сработают на торможение или отпуск тормоза двух хвостовых вагонов, а в мотор-вагонных поездах – хвостового вагона, работник, на которого возложено проведение опробования автотормозов, обязан принять меры по устранению неисправностей или не допустить отправление поезда.

На железнодорожных станциях, где не предусмотрены должности осмотрщиков вагонов, к проверке действия автотормозов в пассажирских поездах привлекаются проводники пассажирских вагонов, а в грузовых – работники, обученные выполнению операций по опробованию автотормозов, на которых эта обязанность возложена владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

1. Для проверки режимов вождения (управления тягой и торможением) и (или) установления критических норм массы поездов на железнодорожных путях общего и необщего пользования должны проводиться тягово-энергетические и (или) тормозные испытания с использованием тягово-энергетических, тормозоиспытательных вагонов или других технических средств.

На железнодорожных путях необщего пользования по решению владельца железнодорожных путей необщего пользования допускается применение тяговых и тормозных расчетов для проверки режимов вождения и (или) определения критических норм массы поездов.

1. Действующие локомотивы ставятся в голове поезда и управляются машинистом из передней кабины, если конструкцией локомотива и видом производимых работ не предусмотрены альтернативные варианты управления.

Паровозы ставятся в голове поезда для движения передним ходом.

В поездах, которые следуют с двумя или тремя действующими локомотивами по всему участку обращения, в голове поезда ставится локомотив, имеющий наибольшую суммарную производительность компрессоров (паровоздушных насосов), исходя из количества компрессоров и их мощности. В случае постановки

59 Пункты 243, 250, 277 Правил по охране труда при эксплуатации подвижного состава железнодорожного транспорта, утвержденных приказом Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 29 декабря 2018 г.

№ 860н (зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 23 мая 2019 г., регистрационный

№ 54703).

локомотивов с компрессорами (паровоздушными насосами) одинаковой мощности, в голове поезда ставится локомотив с большим объемом главных резервуаров*.*

Контроль за выполнением данного условия возлагается на локомотивную бригаду ведущего локомотива.

Порядок постановки действующих локомотивов в поезда повышенной массы и длины, а также прицепка к поездам действующих локомотивов, которые следуют на часть участка, и условия их обращения, обеспечивающие безопасность движения, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Для маневровых передвижений локомотивов с двумя и более кабинами управления или работающих по системе многих единиц60 владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) в зависимости от местных условий устанавливает порядок управления локомотивом.

При наличии двух и более кабин управления, управление из задней по ходу движения кабины не допускается.

При наличии двух и более кабин управления, оборудованных системой, обеспечивающей дистанционный контроль свободности железнодорожного пути, подаваемых сигналов и положения стрелок по маршруту следования, порядок управления из задней по ходу движения кабины устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Движение задним ходом локомотивов и специального самоходного подвижного состава, имеющих одну кабину управления, допускается:
   1. в пригородных, хозяйственных, восстановительных, пожарных, передаточных и вывозных поездах;
   2. при следовании по железнодорожным путям необщего пользования и соединительным железнодорожным путям61;
   3. при производстве маневров;
   4. при следовании вторым локомотивом при двойной тяге;
   5. при отправлении поезда с железнодорожных станций, где нет устройств для разворота локомотивов;
   6. при возвращении с поездом на железнодорожную станцию отправления после подталкивания;
   7. при подталкивании поездов из одного пункта в оба направления, а также при подталкивании поездов в пределах железнодорожных станций;
   8. при выводе поезда с перегона вспомогательным локомотивом;
   9. при следовании без вагонов.

60 Подпункт 2.3.10 пункта 2.3 ГОСТ 34530-2019.

61 Подпункт 2.7.11 пункта 2.7 ГОСТ 34530-2019.

1. Локомотивы, отправляемые в недействующем состоянии, должны быть подготовлены к постановке в поезда в соответствии с порядком, установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), и включаться в них по согласованию с владельцем локомотива, при этом недействующие локомотивы включаются в состав поезда вслед за ведущим локомотивом.
2. Помещение дежурного по железнодорожной станции должно быть изолировано. Входить в помещение дежурного по железнодорожной станции разрешается только дежурному по железнодорожной станции, начальнику железнодорожной станции (его заместителю), лицам, работающим или выполняющим свои должностные обязанности совместно с дежурным по железнодорожной станции, и работникам, контролирующим действия дежурного по железнодорожной станции и исправность приборов управления.
3. Все распоряжения по движению поездов и маневровой работе должны даваться кратко и четко. Работник, давший распоряжение, должен каждый раз выслушать повторение распоряжения и убедиться в том, что оно понято правильно, далее убедиться в правильности его выполнения (по индикации на аппаратах управления, докладу исполнителя по средствам технологической железнодорожной электросвязи или лично).
4. В журнале движения поездов62 напротив номера поезда должна быть сделана соответствующая отметка в случаях приема или отправления поездов при запрещающем показании входного, маршрутного или выходного светофоров:

«РС» – по регистрируемой связи;

«ПС» – по пригласительному сигналу;

«ПР» – по письменному разрешению.

В отметке «РС» должны быть указаны номер разрешения и время его передачи машинисту, литер светофора (или номер железнодорожного пути отправления, не имеющего выходного светофора).

Запись текста разрешения в журнале движения поездов не требуется.

На железнодорожных станциях, оборудованных системой документированной

62 Подпункт 1.6 пункта 1, абзац третий подпункта 2.1, абзац второй подпункта 2.6 пункта 2 Инструкции по составлению натурного листа поезда, утвержденной Протоколом тридцать четвертого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 12 февраля 2003 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 12 февраля 2003 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

регистрации переговоров, разрешения о приеме и отправлении поездов при запрещающем показании светофора, передаваемые машинисту поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, регистрируются устройством автоматической регистрации переговоров данной системы.

1. Во всех случаях приема поезда на железнодорожную станцию или отправления поезда с железнодорожной станции при запрещающем показании входного, выходного (маршрутного) светофоров дежурный по железнодорожной станции, прежде чем воспользоваться пригласительным сигналом или дать машинисту поезда соответствующее разрешение на проезд запрещающего сигнала, обязан привести аппараты управления в положение, соответствующее запрещающему показанию светофора, и в порядке, установленном в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении

№ 21 к Инструкции, а в случае отсутствия железнодорожных станций на железнодорожных путях необщего пользования – в соответствии с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования, убедиться в свободности пути приема, правильности установки и замыкания стрелок в маршруте, а при отправлении поезда – в свободности первого блок-участка (при автоматической блокировке или автоматической локомотивной сигнализации применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов) или перегона (при полуавтоматической блокировке) и в установленном направлении движения на перегоне.

После выполнения указанных операций дежурный по железнодорожной станции обязан доложить диспетчеру поездному о готовности маршрута. Дежурный по железнодорожной станции держит включенным пригласительный сигнал на светофоре до тех пор, пока ведущий локомотив прибывающего или отправляющегося поезда не проследует светофор, а при движении вагонами вперед на участках железнодорожных путей необщего пользования – до тех пор, пока весь состав не проследует светофор.

1. На железнодорожных станциях с наличием железнодорожных переездов, расположенных в стрелочных горловинах63 или на участках удаления64, на которые извещение о закрытии железнодорожного переезда при приеме или отправлении поезда при запрещающем показании светофора производится нажатием кнопки

«Закрытие переезда», дежурный по железнодорожной станции перед приемом или отправлением поезда должен нажать эту кнопку, а после проследования поезда через железнодорожный переезд – возвратить ее в нормальное положение, указанное в пункте 15 Инструкции.

63 Подпункт 20 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

64 Подпункт 67 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

В любых случаях приема или отправления поезда при запрещающем показании светофора на таких железнодорожных станциях машинист поезда при подходе к железнодорожному переезду на железнодорожных путях общего пользования должен следовать с особой бдительностью65 со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч с готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. Перечень таких железнодорожных станций устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Дежурный по железнодорожной станции после прибытия (возвращения), отправления или проследования поезда обязан немедленно сообщить об этом дежурному по железнодорожной станции смежной станции и диспетчеру поездному.

На станциях, оборудованных автоматизированными рабочими местами управления электрической централизации, данные действия производятся подачей соответствующих управляющих команд.

Об отправлении (проследовании) поезда сообщается:

«Поезд № ... отправился (проследовал) в ... ч ... минут». О прибытии (возвращении) поезда сообщается:

«Поезд № ... прибыл (возвратился) в ... ч ... минут».

Если поезд следует с подталкивающим локомотивом, уведомления об отправлении и прибытии такого поезда дополняются словами «с толкачом».

При наличии в поезде вагонов с опасными грузами класса 1 (ВМ), перечисленных в Правилах перевозки опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Протоколом пятнадцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 5 апреля 1996 г.66 (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту

65 Абзацы третий, четвертый пункта 5 Регламента действий локомотивных бригад в аварийных и нестандартных ситуациях при работе на сопредельных участках других железнодорожных администраций, утвержден Протоколом семьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 16 октября 2019 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети

«Интернет»: https://sovetgt.org/, 16 октября 2019 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

66 Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств

государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно- телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 5 апреля 1996 г.) (далее – Правила перевозки опасных грузов по железным дорогам), к номеру поезда при сообщении добавляются буквы «ВМ».

Соответствующие буквы к номеру поезда добавляются также в случаях отправления и следования поездов:

обслуживаемых машинистом без помощника машиниста – «М»; грузовых тяжеловесных – «Т»;

длинносоставных – «Д»; повышенной массы – «ПМ»; повышенной длины – «ПД»; соединенных – «СП»;

съемная подвижная единица на комбинированном ходу (в том числе дрезина съемного типа) – «СПК».

Допускается присвоение нескольких литер одному номеру поезда.

При отправлении поездов с негабаритными грузами к номеру поезда после буквы «Н» и знака «–» добавляется установленный в Инструкции по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств – участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики № ДЧ-1835, утвержденной Протоколом тридцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 19 октября 2001 г.67 (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно- телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 19 октября 2001 г.) (далее – Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах), цифровой индекс, характеризующий зоны и степени негабаритности грузов.

Время фактического прибытия, отправления или проследования каждого поезда и его номер, а при необходимости данные, характеризующие состав поезда, дежурный по железнодорожной станции (оператор при дежурном

от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

67 Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

по железнодорожной станции) обязан отметить в журнале движения поездов, на железнодорожных путях необщего пользования – на графике исполненного движения и немедленно сообщить дежурному по смежной железнодорожной станции, отправившей поезд, диспетчеру поездному и обеспечить передачу соответствующей информации в автоматизированную информационную систему управления (при ее наличии).

При этом номера поездов, дополненные соответствующими буквами или индексами, записываются с этими буквами и индексами в журнале движения поездов.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) в локальном нормативном акте устанавливает случаи, в которых необходимо передавать информацию о времени прибытия поезда, следовавшего по правильному железнодорожному пути, на смежную (позади расположенную) железнодорожную станцию на двухпутных участках, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) в локальном нормативном акте устанавливает случаи, в которых необходимо передавать уведомления на двухпутных и многопутных участках, оборудованных автоматической блокировкой, с интенсивным движением68 поездов, и на двухпутных и однопутных участках, оборудованных устройствами для автоматической записи графиков исполненного движения.

Дежурному по железнодорожной станции разрешается вести журнал движения поездов в электронном виде на железнодорожных станциях, оборудованных аппаратурой автоматизированного рабочего места дежурного по железнодорожной станции, с автоматической записью данных о прибытии, отправлении или проследовании поезда, контролируя при этом достоверность информации.

1. Дежурный по железнодорожной станции, обнаружив (лично или по докладам работников железнодорожного транспорта) неисправность железнодорожных путей, стрелочных переводов, устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и контактной сети, должен сделать об этом запись в журнале осмотра железнодорожных путей, стрелочных переводов, устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и контактной сети69

68 Подпункт 2.12.37 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

69 Абзац второй подпункта «б» пункта 53 Условий эксплуатации железнодорожных переездов, утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2015 г. № 237 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 4 сентября 2015 г., регистрационный № 38792), с изменением,

(далее – журнал осмотра) и немедленно известить уполномоченного работника соответствующего подразделения владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), обслуживающего эти устройства.

Обо всех неисправностях технических устройств, которые создают угрозу безопасности движения или могут вызвать задержки поездов, а также о принимаемых мерах по устранению таких неисправностей дежурный по железнодорожной станции должен поставить в известность диспетчера поездного.

Работник, устранивший неисправность, делает отметку в журнале осмотра, которая удостоверяется его подписью и подписью дежурного по железнодорожной станции.

В случае возникновения неисправности поездной радиосвязи машинист поезда обязан сообщить об этом диспетчеру поездному или дежурному по железнодорожной станции (лично или через помощника машиниста, кондуктора, начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда, по имеющимся средствам связи) и следовать по приказу диспетчера поездного, до ближайшей (первой по ходу) железнодорожной станции, где производится замена (ремонт) устройств поездной радиосвязи без отцепки локомотива, или замена локомотива. При обслуживании локомотива пассажирского поезда машинистом без помощника машиниста должен быть затребован вспомогательный локомотив.

При поступлении информации о срабатывании устройств контроля схода и волочения деталей железнодорожного подвижного состава (далее – устройства контроля схода) дежурный по железнодорожной станции или диспетчер поездной обязаны принять необходимые меры, направленные на остановку поезда, кроме скоростных и высокоскоростных поездов, оборудованных системами диагностики состояния механической части, вызвавшего срабатывание устройства контроля схода и поездов по соседним железнодорожным путям железнодорожной станции или перегона.

1. В случае остановки на перегоне пассажирского поезда (за исключением пассажирского поезда, состоящего из мотор-вагонного подвижного состава) из-за применения стоп-крана70 или вследствие самопроизвольного торможения проводники должны осмотреть обслуживаемые ими вагоны и при необходимости немедленно подать сигнал остановки в сторону локомотива. При остановке пассажирского поезда, состоящего из мотор-вагонного подвижного состава, на перегоне помощник машиниста обязан выяснить и доложить машинисту причину остановки. Во всех случаях остановки пассажирского поезда помощник машиниста

внесенным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 6 августа 2019 г. № 255 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 29 августа 2019 г., регистрационный № 55782).

70 Подпункт 3.11 пункта 3 ГОСТ 33597-2015 «Межгосударственный стандарт. Тормозные системы железнодорожного подвижного состава. Методы испытаний», введенного в действие приказом Росстандарта от 17 ноября 2015 г.

№ 1844-ст (М., «Стандартинформ», 2016).

(лицо, установленное владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) должен осмотреть пассажирский поезд, выяснить, в полном ли он составе по номеру последнего вагона, и проверить наличие поездного сигнала на этом вагоне.

Движение пассажирского поезда возобновляется после снятия сигналов остановки всеми проводниками вагонов, а остальных поездов – по докладу помощника машиниста.

В случаях остановки поезда на перегоне, не предусмотренной графиком движения (для посадки или высадки людей, погрузки или выгрузки грузов), приведения поезда в движение осуществляется в соответствии с пунктом 17 приложения № 19 к Инструкции.

1. На участках, оборудованных автоматической блокировкой, автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, при остановке на перегоне пассажирского поезда проводник последнего пассажирского вагона обязан проверить видимость поездных сигналов, внимательно наблюдать за перегоном и в случае появления вслед идущего поезда принять меры к его остановке.

При обслуживании локомотивов пассажирских поездов машинистом без помощника машиниста перед приведением поезда в движение на железнодорожной станции или перегоне машинист должен получить от начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда сообщение о готовности поезда к отправлению.

1. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, основными системами интервального регулирования71 движения поездов являются: автоматическая блокировка; автоматическая локомотивная сигнализация, применяемая как самостоятельная система интервального регулирования; полуавтоматическая блокировка с автоматическим контролем прибытия поезда в полном составе.

Движение поездов на однопутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой для двустороннего движения, осуществляется в обоих направлениях.

На двухпутных перегонах с односторонней и с двусторонней автоматической блокировкой по каждому железнодорожному пути движение четных поездов осуществляется по одному главному железнодорожному пути, нечетных – по другому главному железнодорожному пути, каждый из которых является правильным для поездов данного направления.

На многопутных железнодорожных линиях железнодорожных путей общего пользования порядок движения по каждому главному железнодорожному пути и организации движения поездов на участках трехниточного или четырехниточного

71 Подпункт 6 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

железнодорожного пути (при сплетении72 железнодорожных путей) устанавливается владельцем инфраструктуры в соответствии с требованиями Инструкции.

На двухпутных и многопутных перегонах, оборудованных в одном из направлений автоматической блокировкой, в противоположном (по неправильному железнодорожному пути) – путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации, при организации двустороннего движения, движение поездов в по неправильному железнодорожному пути осуществляется по сигналам локомотивных светофоров.

На двухпутных (многопутных) перегонах с двусторонней автоматической блокировкой, если каждый из железнодорожных путей не специализирован для пропуска поездов преимущественно одного направления, двустороннее движение по каждому железнодорожному пути осуществляется в соответствии с движением поездов на однопутных перегонах73, оборудованных автоматической блокировкой в обоих направлениях.

Порядок ввода в действие и эксплуатации новых систем интервального регулирования движения поездов, не предусмотренных Инструкцией, а также порядок прекращения и возобновления их действия устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) на основании технической и эксплуатационной документации на вводимые системы интервального регулирования движения поездов.

На малоинтенсивных линиях (участках) железнодорожных путей общего пользования и на железнодорожных путях необщего пользования в качестве средств связи при движении поездов допускается применять электрожезловую систему и телефонные средства связи.

С разрешения владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) допускается отправлять поезда с разграничением временем, в соответствии с приложением № 6 к Инструкции.

Движение поездов по железнодорожному пути межстанционного перегона осуществляется только по одной системе интервального регулирования движения поездов.

1. На отдельных линиях (участках) общего пользования и железнодорожных путях необщего пользования движение поездов допускается:

по приказам диспетчера поездного, передаваемым машинисту ведущего локомотива по устройствам технологической железнодорожной электросвязи;

посредством одного жезла; посредством одного локомотива.

72 Подпункт 3.2 пункта 3 ГОСТ 33535-2015.

73 Подпункт 2.7.49 пункта 2.1 ГОСТ 34530-2019.

При совпадении границы двух железнодорожных станций, а также на железнодорожных путях необщего пользования, не имеющих раздельных пунктов, допускается применять маневровый порядок движения74.

Перечень участков и железнодорожных станций с указанием порядка организации движения в случаях, перечисленных в настоящем пункте, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Допустимые на железнодорожном транспорте общего пользования скорости движения поездов в зависимости от конструкции железнодорожного пути и типов железнодорожного подвижного состава устанавливаются владельцем инфраструктуры в соответствии с Инструкцией.

Скорости движения поездов по железнодорожным путям необщего пользования устанавливаются локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования в соответствии с Инструкцией.

Скорость проследования поездами светофора с одним желтым (немигающим) огнем не должна превышать 60 км/ч.

Поездам, оборудованным устройствами безопасности, обеспечивающими контроль допустимой скорости движения, разрешается проследование светофора с одним желтым (немигающим) огнем со скоростью, определяемой устройством безопасности, но не более 80 км/ч.

Для пассажирских поездов, обращающихся со скоростью более 140 км/ч, скорость проследования светофора с одним желтым (немигающим) огнем должна устанавливаться не более 100 км/ч.

Скорость проследования светофора с одним желтым (немигающим) огнем, расположенного на участке, оборудованном автоблокировкой, на расстоянии менее требуемого тормозного пути от следующего светофора, а на участке, не оборудованном автоблокировкой, расположенного от основного сигнала на расстоянии менее тормозного пути при полном служебном торможении75, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Скорость движения поезда вагонами вперед не должна превышать 25 км/ч. Для хозяйственных поездов при наличии устройств технологической железнодорожной электросвязи между машинистом ведущего локомотива (специального самоходного подвижного состава) и машинистом первой по ходу движения единицы подвижного состава (работником, в обязанности которого входит слежение за свободностью железнодорожного пути и принятие мер к остановке поезда при угрозе безопасности движения или жизни людей), а также

74 Подпункт 2.9.31 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.

75 Подпункт 3.2.69 пункта 3.2 ГОСТ 34056-2017.

восстановительных и пожарных поездов – не более 40 км/ч. Скорость следования снегоочистителей устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Скорость движения поездов на железнодорожных путях необщего пользования при приеме на частично занятые железнодорожные пути или на технологические участки производства не должна превышать 15 км/ч в начале пути приема.

Скорость движения поезда при приеме на свободный участок железнодорожного пути, занятого железнодорожным подвижным составом, не должна превышать 20 км/ч.

Скорость движения по месту, требующему уменьшения скорости, должна соответствовать указанной в предупреждении или установленной локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), а при отсутствии этих указаний – не более 25 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.

1. Для регулирования движения поездов по приказу диспетчера поездного применяется отправление поездов по неправильному железнодорожному пути.

Отправление пассажирских поездов по неправильному железнодорожному пути допускается в каждом отдельном случае по приказу уполномоченного работника владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Безостановочный пропуск пассажирских поездов со скоростью более 140 км/ч по неправильному железнодорожному пути на перегоне производится в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

1. На двухпутных перегонах и по смежному железнодорожному пути многопутных перегонов запрещается встречное движение скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов с грузовыми, в составе которых имеются:
   1. вагоны с грузами всех степеней боковой негабаритности;
   2. открытый железнодорожный подвижной состав, груженный сыпучими грузами76;
   3. железнодорожный подвижной состав, груженный окатышами.
2. Перечень перегонов с наличием железнодорожных переездов, оборудованных автоматическими устройствами только для поездов, следующих по правильному железнодорожному пути, а также перегонов, где имеются улавливающие тупики, с указанием необходимых мер по обеспечению безопасности

76 Подпункт 3.7 пункта 3 ГОСТ 31314.3-2006 (ИСО 1496-3:1995). «Межгосударственный стандарт. Контейнеры грузовые серии 1. Технические требования и методы испытаний. Часть 3. Контейнеры-цистерны для жидкостей, газов и сыпучих грузов под давлением», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 17 июля 2007 г. № 178-ст (М., «Стандартинформ», 2007).

движения при отправлении на таких перегонах поездов по неправильному железнодорожному пути, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (железнодорожных путей необщего пользования), при этом должен быть предусмотрен порядок заблаговременного извещения дежурных по железнодорожным переездам о каждом отправленном поезде.

Машинисты поездов, отправляемых в порядке регулировки по неправильному железнодорожному пути, а также в случаях возвращения поездов на железнодорожную станцию отправления по неправильному железнодорожному пути, должны проследовать железнодорожный переезд, оборудованный односторонними автоматическими устройствами:

1. обслуживаемый дежурным работником – со скоростью не более 40 км/ч;
2. не обслуживаемый дежурным работником – со скоростью не более 25 км/ч;
3. на железнодорожных путях необщего пользования – со скоростью не более

15 км/ч.

После проследования по железнодорожному переезду головой поезда машинисту разрешается повысить скорость движения, до установленной для данного перегона.

1. Закрытие и открытие перегонов или отдельных железнодорожных путей перегонов, а также прекращение и возобновление действия систем интервального регулирования движения поездов осуществляется по приказу диспетчера поездного.

При переходе с основных систем интервального регулирования движения поездов на телефонные средства связи обмен поездными телефонограммами между дежурными по железнодорожным станциям на однопутных перегонах, а в случаях организации двустороннего движения по одному из путей и на двухпутных (многопутных) перегонах, должен осуществляться по поездной диспетчерской связи под контролем диспетчера поездного. При неисправности поездной диспетчерской связи дежурные по железнодорожным станциям действуют в соответствии с приложением № 5 к Инструкции.

1. Дежурные по железнодорожной станции, дежурные путевого поста, в обязанности которых входит распоряжение приемом, отправлением и пропуском поездов, а также другими передвижениями железнодорожного подвижного состава, перед вступлением на дежурство обязаны:
   1. ознакомиться с планом предстоящей поездной и маневровой работы, имеющимися указаниями и распоряжениями, касающимися приема и отправления поездов и производства маневров, наличием и расположением железнодорожного подвижного состава на приемоотправочных железнодорожных путях, положением (свободностью или занятостью) прилегающих к железнодорожной станции перегонов (блок-участков);
   2. убедиться в исправности аппаратов управления устройствами

железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и наличии на них пломб в соответствии с описью, а также в исправности обслуживаемых им лично стрелочных переводов;

* 1. проверить наличие на рабочем месте инструмента, сигнальных принадлежностей и инвентаря согласно описи, а также их исправность;
  2. ознакомиться с записями в журнале диспетчерских распоряжений, журнале движения поездов, книге предупреждений, журнале осмотра, журнале поездных телефонограмм, а также в книгах и журналах, предусмотренных техническо-распорядительным актом железнодорожной станции (инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования).

Вступление дежурных по железнодорожной станции на дежурство оформляется в журнале движения поездов следующими записями:

«...» .... 20.. г. ... ч ... минут Дежурство принял ДСП (ДСП поста) ... (подпись).

«...» .... 20.. г. ... ч ... минут Дежурство сдал ДСП (ДСП поста) ... (подпись).

Перед текстом о приеме и сдаче дежурства указываются показания счетчиков искусственного срабатывания устройств контроля прибытия, пригласительных сигналов или искусственной разделки маршрута, вспомогательного перевода стрелок77 (при их наличии), а также наличие инвентаря строгого учета на посту дежурного по железнодорожной станции, дежурного путевого поста.

На железнодорожных станциях, где журнал движения поездов ведется в электронном виде, порядок оформления записи о вступлении на дежурство устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Дежурный по железнодорожной станции, в обязанности которого входит распоряжение приемом, отправлением и пропуском поездов, а также другими передвижениями железнодорожного подвижного состава, после вступления на дежурство обязан:
   1. проверить явку на работу составителей поездов, дежурных станционных постов централизации, операторов постов централизации, дежурных стрелочных постов, сигналистов и работников, определенных владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования);
   2. проверить через них состояние обслуживаемых ими рабочих мест, правильность закрепления железнодорожного подвижного состава в соответствии с техническо-распорядительным актом железнодорожной станции (инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования);
   3. при наличии отклонений от нормальной работы систем управления

77 Подпункт 158 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

движением поездов принять меры для обеспечения их нормальной работы и безопасности движения, а при необходимости сообщить об этом начальнику железнодорожной станции и диспетчеру поездному на железнодорожных путях общего пользования или уполномоченному работнику владельца железнодорожного пути необщего пользования.

1. Порядок выдачи разрешений, передачи предупреждений, книги для записи предупреждений на поезда, рекомендуемые образцы которых приведены в приложениях № 22 – № 28 к Инструкции, ведения журналов движения поездов, журнала поездных телефонограмм, журнала диспетчерских распоряжений, журнала учета тормозных башмаков, журнала осмотра, а также передачи команд на движение с использованием автоматизированных систем, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).
2. Движением поезда управляет машинист ведущего локомотива. Машинисты локомотивов в составе поезда, в том числе подталкивающего, обязаны подчиняться всем указаниям и сигналам машиниста ведущего локомотива и повторять их.

Порядок работы подталкивающих локомотивов устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Следование поездов вагонами вперед допускается:

при движении на железнодорожные пути необщего пользования и по этим железнодорожным путям и обратно;

при движении хозяйственных, восстановительных и пожарных поездов;

при движении поездов, оборудованных дополнительной кабиной управления в хвосте состава;

при движении поездов, оборудованных на хвостовом вагоне системой, обеспечивающей дистанционный контроль из кабины управления свободности железнодорожного пути, подаваемых сигналов и положения стрелок по маршруту следования;

в случаях, предусмотренных в приложении № 8 к Инструкции.

В голове такого поезда должен находиться работник, в обязанности которого входит наблюдение за свободностью железнодорожного пути и принятие мер к остановке поезда при угрозе безопасности движения или жизни людей.

Порядок следования поездов вагонами вперед при применении на хвостовом вагоне системы, обеспечивающей дистанционный контроль из кабины управления свободности железнодорожного пути, подаваемых сигналов и положения стрелок по маршруту следования, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего

пользования).

1. Машинист при приемке локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава и при управлении им обязан:
   1. иметь при себе свидетельство на право управления соответствующим типом железнодорожного подвижного состава, а также служебный формуляр;
   2. знать конструкцию локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава, на котором должна осуществляться его работа в соответствии с квалификационными требованиями, профиль обслуживаемого участка, расположение на нем постоянных сигналов, сигнальных указателей и знаков и их назначение, а также места расположения железнодорожных переездов на обслуживаемом участке, при следовании с поездами иметь при себе расписание движения поездов на обслуживаемом им участке;
   3. при приемке локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава убедиться в его исправности, обратив особое внимание на действие тормозов, песочниц, комплектность и работоспособность устройств технологической железнодорожной электросвязи, радиоэлектронных средств передачи данных, приборов для подачи звукового сигнала, а по записи в журнале технического состояния локомотива убедиться в исправном действии локомотивных устройств автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности, проверить наличие сигнальных принадлежностей, противопожарных средств;
   4. при курсировании по железнодорожным путям, принадлежащим владельцу инфраструктуры (владельцу железнодорожных путей необщего пользования), иметь подтверждение о прохождении медицинского осмотра и прохождении предрейсовых (предсменных) видов медицинских осмотров78;
   5. обеспечить безопасное следование поезда с точным соблюдением графика движения;
   6. выполнять требования Правил.
2. Машинист после прицепки локомотива к составу поезда (специального самоходного подвижного состава к составу хозяйственного поезда) обязан:
   1. убедиться в правильности сцепления локомотива, специального самоходного подвижного состава с первым вагоном состава и соединения воздушных рукавов и электрических проводов, а также в открытии концевых кранов между ними;
   2. зарядить тормозную магистраль сжатым воздухом, убедиться

78 Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 12 января 2021 г. № 4 «Об утверждении Порядка проведения обязательных предрейсовых или предсменных медицинских осмотров на железнодорожном транспорте» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 8 февраля 2021 г., регистрационный № 62430). В соответствии с пунктом 3 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 12 января 2021 г. № 4 данный акт действует до 1 сентября 2027 г.

в том, что падение давления не превышает установленных норм, и опробовать автотормоза;

* 1. получить справку об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии, сверить указанный в ней номер хвостового вагона с натурным листом и убедиться в соответствии тормозного нажатия в поезде установленным нормам;
  2. знакомиться по натурному листу79 с составом грузового и грузопассажирского поезда – наличием вагонов, занятых людьми, грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте, а также открытого железнодорожного подвижного состава;
  3. ознакомиться по натурному листу с составом пассажирского и почтово- багажного поезда – наличием вагонов, занятых грузобагажом80 и багажом;
  4. установить присвоенный номер поезда и номер локомотива на пульте управления радиостанцией если локомотив оснащен радиостанцией с индивидуальным вызовом.

После прицепки локомотива к составу пассажирского поезда с электроотоплением вагонов машинист обязан опустить токоприемники для подключения электромехаником высоковольтных междувагонных электрических соединителей.

На участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, машинист ведущего локомотива, мотор-вагонного, специального самоходного подвижного состава обязан перед отправлением с железнодорожной станции включить эти устройства, а на участках, оборудованных радиосвязью, убедиться, что радиостанция включена, и путем вызова проверить устойчивость радиосвязи с начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда (с руководителем работ в хозяйственном поезде.

1. Машинист и его помощник при ведении поезда, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава обязаны:
   1. следить за свободностью железнодорожного пути, сигналами, сигнальными указателями и знаками, выполнять их требования и повторять друг другу все

79 Пункт 1.1 Инструкции по составлению натурного листа грузового поезда, утверждена Протоколом шестьдесят шестого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 19 мая 2017 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/,

19 мая 2017 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

80 Абзац одиннадцатый статьи 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170).

сигналы, подаваемые светофорами (кроме проходных светофоров с зеленым огнем на участках с автоблокировкой), сигналы остановки и уменьшения скорости, подаваемые с железнодорожного пути и поезда;

* 1. следить за состоянием и целостностью поезда, а на электрифицированных участках  за состоянием контактной сети;
  2. наблюдать за показаниями приборов, контролирующих бесперебойность и безопасность работы локомотива, мотор-вагонного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава;
  3. при входе на железнодорожную станцию и проследовании по станционным железнодорожным путям подавать установленные сигналы, следить по стрелочным указателям за правильностью маршрута, за свободностью железнодорожного пути и сигналами, подаваемыми работниками железнодорожных станций, а также за движением поездов и маневровыми передвижениями на соседних железнодорожных путях (путях, имеющих общее междупутье), немедленно принимая меры к остановке при угрозе безопасности движения.

После остановки поезда на железнодорожной станции, если в нем обнаружены какие-либо неисправности, машинист обязан немедленно доложить об этом дежурному по железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией – диспетчеру поездному.

При необходимости остановки на железнодорожной станции машинист обязан остановить поезд, не проезжая выходного светофора (при его отсутствии – предельного столбика) пути приема. При этом локомотив грузового поезда должен быть остановлен у выходного светофора (при его отсутствии – у предельного столбика). Не доезжая до них, машинисту разрешается остановить поезд, если машинист убедится через дежурного по железнодорожной станции по устройств технологической железнодорожной электросвязи, что весь состав установлен в границах полезной длины пути приема.

В случае обнаружения в пути следования неисправности объектов инфраструктуры, обнаружении препятствий для движения поездов, а также при обнаружении неисправности в поезде или в поездах, следующих по соседним железнодорожным путям, машинист поезда по устройств технологической железнодорожной электросвязи обязан сообщить об этом дежурному по ближайшей железнодорожной станции или диспетчеру поездному, а также машинистам поездов, следующим по этому перегону.

1. Машинист при ведении поезда, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава обязан:
   1. иметь тормозные устройства всегда готовыми к действию, проверять их в пути следования, не допускать падения давления в главном резервуаре и в

тормозной магистрали ниже установленных норм81;

* 1. при запрещающих показаниях светофоров, наличии сигналов остановки и сигналов, требующих снижения скорости, применяя служебное торможение, останавливать поезд, не проезжая сигнала остановки, а сигнал уменьшения скорости проследовать со скоростью, не более установленной для данного сигнала в соответствии с приложением № 1 к Правилам;
  2. проследовать сигнальный знак, ограждающий нейтральную вставку, со скоростью не менее 20 км/ч;
  3. при внезапной подаче сигнала остановки или внезапном возникновении препятствия немедленно применить средства экстренного торможения82 для остановки поезда.

1. Машинист в пути следования поезда, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава не вправе:
   1. превышать скорости, установленные Инструкцией, локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, перевозчика, владельца железнодорожных путей необщего пользования, а также выданными предупреждениями и указаниями сигналов;
   2. отвлекаться от управления локомотивом, мотор-вагонным подвижным составом, специальным самоходным подвижным составом, его обслуживания и наблюдения за сигналами и состоянием железнодорожного пути;
   3. отключать исправно действующие устройства безопасности или вмешиваться в их работу;
   4. отправляться на перегон при отказе83 на локомотиве, мотор-вагонном подвижном составе, специальном самоходном подвижном составе тягового оборудования, обеспечивающего ведение поезда, и невозможности устранения причины отказа.

81 Пункт 133 Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава.

82 Абзац пятидесятый пятый пункта 4 технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011), принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 (официальный сайт Комиссии Таможенного союза [http://www.tsouz.ru/,](http://www.tsouz.ru/) 2 августа 2011 г.), являющимся обязательным для Российской Федерации в соответствии с Договором об утверждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г. (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 7, ст. 632), Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированным Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, № 40, ст. 5310).

83 Подпункт 22 пункта 2 ГОСТ 32192-2013.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации

# ɉɨɪɹɞɨɤ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɭɱɚɫɬɤɚɯ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟɫɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɨɣ

* + 1. **Ɉɛɳɢɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɹ**

1. При автоматической блокировке1 разрешением на занятие поездом блок-участка служит разрешающее показание выходного или проходного светофора.

На проходных светофорах (кроме находящихся перед входными светофорами), расположенных на затяжных подъемах в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) допускается установка условно-разрешающего сигнала, подаваемого знаком в виде буквы «Т», устанавливаемого в соответствии с требованиями Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом.

После остановки поезда перед проходным светофором с красным огнем, с непонятным показанием или погасшим огнем при нахождении на впереди расположенном блок-участке поезда (препятствия) машинисту запрещается продолжать движение. Если машинист не знает о нахождении на впереди расположенном блок-участке поезда (препятствия), он должен после остановки отпустить автотормоза и вести поезд до следующего светофора на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч. Если во время стоянки поезда на проходном светофоре появится разрешающее показание, то разрешается продолжить движение в соответствии с требованиями Правил

1 Подпункт 2.9.14 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г.

№ 748-ст (М., «Стандартинформ», 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 3), ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 8) (далее – ГОСТ 34530-2019).

технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утверждаемых настоящим Приказом (далее – Правила).

Если после проследования проходного светофора с запрещающим показанием, с непонятным показанием или погасшим огнем, и дальнейшем следовании по блок- участку на локомотивном светофоре появится желтый с красным, желтый или зеленый огонь, машинист поезда должен руководствоваться показаниями локомотивного светофора.

При неустойчивом показании огней на локомотивном светофоре во время следования по блок-участку машинист должен вести поезд до следующего светофора на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.

При движении поезда по участку машинист поезда и его помощник обязаны следить за показаниями светофоров и строго выполнять их требования, а при наличии автоматической локомотивной сигнализации – следить за показаниями путевых, и локомотивного светофоров.

Когда сигнал путевого светофора не виден (по причине взаимного расположения поезда и путевого светофора, наличия условий ограниченной и недостаточной видимости или при неблагоприятных условиях), машинист поезда и его помощник до приближения к путевому светофору на расстояние видимости обязаны руководствоваться показаниями локомотивного светофора.

1. На железнодорожных участках, оборудованных автоматической блокировкой, при несоответствии показаний путевого и локомотивного светофоров машинист поезда должен руководствоваться только показаниями путевых светофоров.

Если при движении по железнодорожным путям перегона2 или железнодорожной станции, оборудованным путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации3, на локомотивном светофоре внезапно появится белый огонь, машинист должен вести поезд до следующего светофора (или до появления разрешающего показания на локомотивном светофоре) с особой бдительностью и со скоростью не более 40 км/ч.

B случае неисправности устройств автоматической локомотивной сигнализации машинист поезда обязан:

2 Абзац двадцать девятый пункта 4 технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 003/2011), принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 (официальный сайт Комиссии Таможенного союза [http://www.tsouz.ru/,](http://www.tsouz.ru/) 2 августа 2011 г.), являющимся обязательным для Российской Федерации в соответствии с Договором об утверждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г., Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированным Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» (далее – ТР ТС 003/2011).

3 Подпункт 2.9.14 пункта 2.9 ГОСТ 34530-2019.

1. при управлении локомотивом пассажирского или грузового поезда при исправных средствах связи довести этот поезд до пункта смены локомотивных бригад, где устройства автоматической локомотивной сигнализации должны быть отремонтированы без отцепки локомотива или должна быть произведена замена локомотива;
2. при управлении мотор-вагонным подвижным составом довести этот поезд до конечной железнодорожной станции с основным или оборотным депо либо железнодорожной станции, имеющей пункт их технического обслуживания.

B случае неисправности систем безопасности или автоматической локомотивной сигнализации машинист, обслуживающий локомотив пассажирского поезда без помощника машиниста, обязан довести поезд до ближайшей железнодорожной станции и затребовать вспомогательный локомотив.

Следование поездов с неисправными устройствами автоматической локомотивной сигнализации или с неисправными локомотивными устройствами безопасности до указанных пунктов должно осуществляться по указанию диспетчера поездного, передаваемому дежурным по железнодорожным станциям участка и машинисту.

1. При соединении поездов на перегоне машинисту поезда, идущего на соединение, разрешается следовать по указанию диспетчера поездного без остановки на блок-участок, занятый поездом, с которым предстоит соединение, со скоростью, обеспечивающей остановку у стоящего поезда, на железнодорожных путях общего пользования – не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.
2. Отправление поезда с железнодорожной станции по неправильному железнодорожному пути производится по разрешающему показанию выходного светофора. На двухпутных и многопутных перегонах, оборудованных постоянно действующими устройствами для организации движения по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивного светофора, границы блок- участков должны соответствовать ординатам светофоров, установленных для движения по правильному железнодорожному пути.

При ведении поезда по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивного светофора машинист поезда и его помощник обязаны:

1. при зеленом огне на локомотивном светофоре следовать со скоростью, установленной владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) для этих случаев;
2. при желтом огне следовать со скоростью не более 50 км/ч;
3. при появлении на локомотивном светофоре желтого огня с красным снизить скорость до 20 км/ч и остановить поезд перед первым путевым светофором встречного направления;
4. после остановки поезда при желтом огне с красным, красном, белом или негорящими огнями, если машинист видит или знает, что впереди расположенный блок-участок занят поездом, ему запрещается продолжать движение до освобождения блок-участка и появления на локомотивном светофоре желтого или зеленого огня;
5. если машинист не знает о нахождении на впереди расположенном блок- участке поезда и за время остановки и отпуска тормозов на локомотивном светофоре не появился желтый или зеленый огонь, он должен возобновить движение и до конца следующего блок-участка вести поезд со скоростью не более

20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. Если при следовании по блок- участку красный, белый или негорящие огни локомотивного светофора сменятся на желтый с красным, машинисту разрешается продолжить движение со скоростью не более 20 км/ч, а при появлении желтого или зеленого огня – руководствоваться показаниями локомотивного светофора;

1. в конце блок-участка при желтом или зеленом огне на локомотивном светофоре продолжить движение, руководствуясь этими сигналами; при сохранении красного, белого огня, при негорящих огнях или появлении желтого огня с красным машинист должен вновь остановить поезд и далее продолжить движение в соответствии с подпунктами 4 и 5 пункта 4 настоящего Порядка;
2. в случае внезапного появления на локомотивном светофоре вместо разрешающего сигнала желтого огня с красным, красного, белого огня или при негорящих огнях локомотивного светофора машинист поезда обязан снизить скорость до 20 км/ч и вести поезд с ограниченной скоростью до конца блок- участка или до появления разрешающего сигнала на локомотивном светофоре, следовать с особой бдительностью и готовностью остановиться, если на железнодорожном пути окажется препятствие для дальнейшего движения. При сохранении в конце блок-участка на локомотивном светофоре желтого огня с красным, красного, белого огня или негорящих огней локомотивного светофора дальнейшее движение осуществляется в соответствии с подпунктами 4 и 5 пункта 4 настоящего Порядка;
3. в случае нарушения работы устройств автоматической локомотивной сигнализации на локомотиве остановить поезд у границы блок-участка, а далее следовать до входного светофора (до границы станции) со скоростью не более

20 км/ч с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

Прием на железнодорожную станцию поезда, следующего по неправильному железнодорожному пути, производится по входному светофору.

# ɉɪɢɟɦ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ

1. Перед приемом и отправлением поезда дежурный по железнодорожной станции в соответствии с приложением № 9 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных настоящим Приказом (далее – Инструкция) подготавливает маршрут приема или отправления и открывает входной (выходной) светофор.

На однопутных перегонах, а также при необходимости отправления поезда по неправильному железнодорожному пути на двухпутных перегонах с двусторонней автоматической блокировкой или по одному из железнодорожных путей двухпутного (многопутного) перегона, оборудованному двусторонней автоматической блокировкой с однопутными правилами движения, или при движении по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивных светофоров дежурный по железнодорожной станции обязан согласовать право занятия перегона с диспетчером поездным, а при отсутствии связи с диспетчером поездным – с дежурным по смежной железнодорожной станции.

При проследовании поезда входной (выходной) светофор автоматически закрывается. Если управление светофором осуществляется сигнальной рукояткой, дежурный по железнодорожной станции ставит ее в нормальное положение.

На двухпутных (многопутных) участках входные, маршрутные и выходные светофоры, расположенные на главных железнодорожных путях железнодорожной станции в правильном направлении, разрешается переводить на автодействие4. B этом случае светофоры работают в автоматическом режиме.

1. Отправление поездов при наличии групповых выходных (маршрутных) светофоров, если железнодорожные пути отправления не оборудованы повторительными светофорами, производится по разрешающему показанию группового выходного (маршрутного) светофора и маршрутному указателю, показывающему цифрой зеленого цвета номер того железнодорожного пути, с которого разрешается отправление поезда.

Если на железнодорожном пути отправления установлен повторительный светофор группового светофора, то отправление поезда с этого железнодорожного пути до группового светофора производится по показанию повторительного светофора.

При неисправности маршрутных указателей или повторительных светофоров, групповых светофоров или, когда голова поезда находится за повторительным

4 Подпункт 183 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

светофором, разрешение на отправление поезда при открытом групповом светофоре передается машинисту поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи распорядительным актом (далее – приказ) в соответствии с приложением № 20 к Инструкции или посредством автоматизированной системы.

Порядок передачи приказа посредством автоматизированной системы определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Отправление поезда по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору допускается осуществлять в том числе по разрешению на бланке ДУ-54, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 24 к Инструкции, с заполнением пункта II, переданному машинисту поезда.

1. Отправление с железнодорожной станции поездов в случаях, когда голова поезда находится за выходным светофором, в том числе и после остановки поезда за этим светофором из-за самопроизвольного его закрытия, если, восприняв запрещающее показание, машинист поезда остановит поезд уже после проезда сигнала, осуществляется в соответствии с пунктами 15 и 16 настоящего Порядка.

Если ведущий локомотив поезда находится за выходным (маршрутным) светофором с разрешающим показанием, то отправление поезда осуществляется:

а) по приказу, переданному по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, в соответствии с приложением № 20 к Инструкции, или посредством автоматизированной системы;

б) по разрешению переданному машинисту поезда на бланке зеленого цвета с заполнением пункта II бланка ДУ-54.

B случаях, когда ведущий локомотив находится за выходным светофором, оборудованным с обратной стороны повторительной головкой, отправление поезда производится по разрешающему показанию на повторительной головке.

B случаях, установленных локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), отправление поездов с железнодорожных путей, не имеющих светофоров, производится в порядке, аналогичном отправлению при неисправности выходного светофора

1. Если при разрешающем показании выходного (маршрутного) светофора зеленый огонь на повторительном светофоре не загорается, то машинисту локомотива готового к отправлению пассажирского поезда, стоящего перед повторительным светофором, дежурный по железнодорожной станции должен сообщить (лично, по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, посредством автоматизированной системы, через одного из станционных работников, связанных с движением поездов) о неисправности повторительного светофора и возможности приведения поезда в движение для проследования до

выходного (маршрутного) светофора, а далее руководствоваться показаниями выходного (маршрутного) светофора.

Для пассажирского поезда, стоящего перед повторительным сигналом, разрешение на проследование выходного (маршрутного) светофора с запрещающим показанием является также разрешением для проследования негорящего повторительного светофора.

B случае проследования поездом железнодорожной станции без остановки дежурный по железнодорожной станции при вступлении поезда на первый (ближний к железнодорожной станции) участок приближения5 должен предупредить машиниста поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи о неисправности повторительного светофора (перед маршрутным или выходным светофором). Получив такое сообщение, машинист поезда продолжает движение, руководствуясь показанием локомотивного и выходного или маршрутного светофора.

1. Отправление и движение по перегону поезда с подталкивающим локомотивом, следующим на весь перегон, производятся по сигналам автоматической блокировки.

Отправление и следование поезда с подталкивающим локомотивом, когда последний с перегона возвращается обратно, производятся по сигналам автоматической блокировки, а для возвращения с перегона машинисту подталкивающего локомотива на железнодорожной станции отправления выдается ключ-жезл6.

1. Отправление хозяйственного поезда для работы на перегоне с возвращением на железнодорожную станцию отправления (когда перегон не закрывается) производится по сигналам автоматической блокировки (по открытому выходному светофору).

Обратно хозяйственный поезд следует по ключу-жезлу, который перед отправлением с железнодорожной станции вручается лицу, ответственному за выполнение работ, для передачи машинисту поезда перед возвращением этого поезда с перегона.

Ключ-жезл допускается использовать также при подаче и выводе вагонов с не обслуживаемых вспомогательным постом железнодорожных путей, примыкающих к перегону (далее – примыкание).

На двухпутных перегонах, оборудованных устройствами для возможности движения поездов по неправильному железнодорожному пути по показаниям локомотивного светофора, отправление поезда с ключом-жезлом допускается только по правильному железнодорожному пути.

5 Подпункт 66 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

6 Подпункт 102 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

Отправление хозяйственных поездов, состоящих из двух и более единиц специального самоходного подвижного состава, допускается с ключом-жезлом только при исключении их разъединения на перегоне.

1. При неисправности или отсутствии ключа-жезла отправлять хозяйственный поезд или поезд с подталкивающим локомотивом, возвращающийся с перегона, разрешается только после перехода на телефонные средства связи.

Машинисту ведущего локомотива и машинисту подталкивающего локомотива в этих случаях передаются бланки ДУ-50, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 22 к Инструкции, или посредством автоматизированной системы.

1. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, отправление хозяйственных поездов с работой на перегоне и прибытием на смежную железнодорожную станцию, а также поездов с подталкивающими локомотивами, следующими на весь перегон, производится по разрешающему показанию выходного светофора.
2. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, отправление на перегон хозяйственного поезда с возвращением обратно или поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся на железнодорожную станцию отправления, с выдачей лицу, ответственному за выполнение работ, или машинисту подталкивающего локомотива ключа-жезла на право обратного следования по перегону производится по разрешающему показанию выходного светофора.

Железнодорожные станции отправления переводятся на резервное управление7 с вступлением на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов при передаче железнодорожной станции на резервное управление.

При невозможности изъять ключ-жезл или в случае, если аппарат управления не оборудован ключом-жезлом, для отправления хозяйственного поезда или поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся на железнодорожную станцию отправления, пользование автоматической блокировкой прекращается и устанавливается движение поездов по телефонным средствам связи.

1. Отправление на перегон специального самоходного подвижного состава, имеющего надежное шунтирование8 рельсовой цепи, производится по сигналам автоматической блокировки.

7 Подпункт 3.14 пункта 3 ГОСТ 33896-2016 «Межгосударственный стандарт. Системы диспетчерской централизации и диспетчерского контроля движения поездов. Требования безопасности и методы контроля», введенного в действие приказом Росстандарта от 31 марта 2017 г. № 235-ст (М., «Стандартинформ», 2017).

8 ʿодпункт 2.1.16 пункта 2.1 ГОСТ 30012.1-2002 Межгосударственный стандарт. Приборы аналоговые показывающие электроизмерительные прямого действия и вспомогательные части к ним. ɑасть 1. Определения и основные требования, общие для всех частей, введенного в действие Государственным комитетом Российской Федерации по стандартизации и метрологии 31 октября 2002 г № 400-ст (М., ИПК Издательство стандартов, 2003).

Требование по обеспечению надежного шунтирования указывается в паспорте (техническом паспорте) или формуляре9 специального самоходного подвижного состава.

Съемные подвижные единицы оборудуются изоляцией колесных пар для работы на путях, оборудованных рельсовыми цепями.

# Ⱦɟɣɫɬɜɢɹ ɩɪɢ ɧɟɢɫɩɪɚɜɧɨɫɬɹɯ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟɫɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɢ

1. Если при правильно установленном маршруте и свободном (по показаниям индикации на аппаратах управления) первом блок-участке выходной светофор не открывается, допускается отправлять поезд на двухпутный перегон по правильному железнодорожному пути:
   1. по пригласительному сигналу на выходном светофоре;
   2. по приказу дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или посредством автоматизированной системы:

«Приказ № ... время ... (час, минут). Разрешаю поезду № ... отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании выходного светофора (... литер) и следовать до первого проходного светофора, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП ... (фамилия)».

«Приказ № ... время ... (час, минут). Разрешаю поезду № ... отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании маршрутного светофора (... литер) и следовать до выходного (маршрутного) светофора ... литер, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП ... (фамилия ДСП)».

* 1. по разрешению на бланке ДУ-54 с заполнением пункта I.

1. На однопутный перегон или по железнодорожному пути двухпутного (многопутного) перегона, оборудованного двусторонней автоматической блокировкой, при запрещающем показании выходного светофора поезд допускается отправлять:
   1. по приказу дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или через автоматизированную систему:

9 Абзац пятьдесят второй пункта 4 технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011), принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 (официальный сайт Комиссии Таможенного союза [http://www.tsouz.ru/,](http://www.tsouz.ru/) 2 августа 2011 г.), являющимся обязательным для Российской Федерации в соответствии с Договором об утверждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г. (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 7, ст. 632), Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированным Федеральным законом от 3 октября 2014 г.

№ 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, № 40, ст. 5310) (далее – ТР ТС 001/2011).

«Приказ № ... время ... (час, минут). Разрешаю поезду № ... отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании выходного светофора (... литер) и следовать до первого проходного светофора, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП ... (фамилия ДСП)».

«Приказ №... время ... (час, минут). Разрешаю поезду № ... отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании маршрутного светофора (... литер) и следовать до выходного (маршрутного) светофора ... литер, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП ... (фамилия ДСП)».

* 1. по разрешению на бланке ДУ-54 с заполнением пункта I.

Отправление поезда на однопутный перегон и по неправильному железнодорожному пути двухпутного перегона по пригласительному сигналу запрещается.

1. Перед отправлением поезда на однопутный перегон или по железнодорожному пути двухпутного перегона, оборудованного двухсторонней автоматической блокировкой, при запрещающем показании выходного светофора дежурный по железнодорожной станции обязан:
   1. получить приказ диспетчера поездного, подтверждающий свободность перегона (железнодорожного пути) от встречных поездов:

«Разрешаю отправить поезд № « со станции « по главному пути при запрещающем показании выходного светофора литер « Перегон (« главный путь перегона) « от встречных поездов свободен. ДНɐ «».

Такой приказ разрешается передавать на отправление с железнодорожной станции при запрещающем показании выходного светофора одного или нескольких (последовательно отправляемых) попутных поездов;

* 1. установить блок-систему в направлении отправляющегося поезда;
  2. изъять из аппарата ключ-жезл соответствующего перегона (железнодорожного пути перегона). Изъятый ключ-жезл возвращается в аппарат после фактического занятия перегона отправляющимся поездом (после вступления его на первый блок-участок удаления).

Порядок отправления поездов при запрещающем показании выходного светофора на однопутные перегоны без проходных светофоров, не оборудованные устройствами для смены направления10, или не оборудованные ключами-жезлами устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Отправление поезда в этом случае производится по разрешениям, указанным в подпунктах 1 и 2 пункта 16 настоящего Порядка.

На двухпутных и многопутных перегонах с односторонней автоматической блокировкой, оборудованной постоянно действующими устройствами для смены

10 Подпункт 193 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

направления с функцией «дача согласия» железнодорожной станцией отправления, позволяющими по неправильному железнодорожному пути обеспечивать движение поездов по сигналам локомотивных светофоров, в случае если выходной светофор на неправильный железнодорожный путь не открывается, то отправление поезда осуществляется в соответствии с подпунктами 1 и 2 пункта 16 настоящего Порядка.

На двухпутных и многопутных перегонах с односторонней автоматической блокировкой, оборудованной временными устройствами, позволяющими по неправильному железнодорожному пути обеспечивать движение поездов по сигналам локомотивных светофоров, в случае если выходной светофор на неправильный железнодорожный путь не открывается или отсутствует, отправление поезда производится после прекращения действия автоматической блокировки.

1. Дежурному по железнодорожной станции запрещается отправлять поезд при запрещающем показании выходного светофора на перегон, оборудованный автоматической блокировкой, не убедившись в свободности первого блок-участка этого перегона.

Если по истечении времени, необходимого на проследование ранее отправленным поездом первого блок-участка, аппараты управления продолжают показывать его занятость, дежурный по железнодорожной станции должен убедиться в свободности первого блок-участка имеющимися в его распоряжении средствами (путем переговоров по устройствам технологической железнодорожной электросвязи с машинистом ранее отправленного поезда, по сообщениям дежурных по переездам и другими доступными средствами связи).

Если в течение 10 минут дежурному по железнодорожной станции не удается выяснить место нахождения ранее отправленного поезда, следующий поезд допускается отправлять при запрещающем показании выходного светофора, но при этом машинист ведущего локомотива перед отправлением с железнодорожной станции предупреждается по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или путем отметки на бланке ДУ-54 об отсутствии сведений о свободности первого блок-участка.

Порядок отправления поездов в аналогичных случаях на перегоны с автоматической блокировкой, не имеющие проходных светофоров, в зависимости от системы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики и условий работы, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Проследование отправляющимся поездом маршрутного светофора с запрещающим показанием осуществляется по разрешениям, предусмотренным в пункте 15 настоящего Порядка, после проверки дежурным по железнодорожной станции свободности участка железнодорожного пути, ограждаемого светофором.
2. Пригласительный сигнал на выходном светофоре, разрешение на бланке ДУ-54 с заполнением пункта I, приказ дежурного по железнодорожной станции, переданный по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или через автоматизированную систему, дают машинисту поезда право проследовать выходной светофор с запрещающим показанием и вести поезд до первого проходного светофора (на перегонах, не имеющих проходных светофоров – до входного светофора смежной железнодорожной станции) на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, а далее руководствоваться сигналами автоматической блокировки.

При неисправности маршрутного светофора разрешения, указанные в настоящем пункте дают машинисту поезда право проследовать до выходного (или до следующего маршрутного) светофора.

При следовании поезда, отправленного с железнодорожной станции по одному из вышеуказанных разрешений, после вступления поезда на перегон и появления на локомотивном светофоре зеленого, желтого или желтого с красным огней, машинисту поезда разрешается следовать до первого проходного светофора, руководствуясь сигнальными показаниями локомотивного светофора если есть сведения о свободности первого блок-участка.

При белом огне локомотивного светофора или отсутствии сведений о свободности первого блок-участка машинист поезда должен следовать до первого проходного светофора на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, а далее по сигналам автоматической блокировки.

1. При неисправности группового светофора отправление поездов производится по приказу дежурного по железнодорожной станции или по разрешению на бланке ДУ-54 с заполнением пункта I в соответствии с подпунктами 2, 3 пункта 15 или в соответствии с пунктом 16 настоящего Порядка.
2. При неисправности на выходном светофоре маршрутного указателя направления (белого цвета) отправление поездов производится по открытому выходному светофору. B этом случае дежурный по железнодорожной станции должен сообщить машинисту поезда лично, по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, посредством автоматизированной системы или через одного из станционных работников, связанных с движением поездов, о неисправности указателя и о готовности маршрута в направлении следования поезда.
3. При неисправности повторителей светофоров или участков приближения и удаления на аппарате управления (табло) прием и отправление поездов должны осуществляться по автоматической блокировке на основании переговоров дежурного по железнодорожной станции (по устройствам технологической железнодорожной электросвязи) с диспетчером поездным, дежурными смежных железнодорожных станций, машинистами поездов и работниками подразделений владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). B процессе приготовления маршрутов приема и отправления поездов дежурный по железнодорожной станции при возникновении несоответствий в индикации аппарата управления должен соблюдать порядок, установленный в приложении № 14 к Инструкции.
4. Если индикация на аппарате управления показывает занятость перегона при фактической его свободности и при этом требуется изменить направление движения (на однопутных перегонах, на двухпутных или многопутных перегонах с двусторонней автоматической блокировкой или на двухпутных и многопутных перегонах с односторонней автоматической блокировкой, оборудованной постоянно действующими устройствами для смены направления с функцией «дача согласия» железнодорожной станцией отправления, позволяющими по неправильному железнодорожному пути обеспечивать движение поездов по сигналам локомотивных светофоров, при невозможности сменить направления движения при помощи основного режима), то при наличии вспомогательного режима смены направления движения осуществляется по приказу диспетчера поездного, передаваемому дежурным смежных железнодорожных станций, ограничивающих перегон, после предварительной проверки его свободности:

«Разрешаю изменить направление движения по автоблокировке на перегоне

« (по « пути перегона «) с нечетного на четное с помощью кнопок (рукояток) вспомогательного режима. Перегон (« путь перегона) от поездов свободен. ДНɐ

«».

Получив такой приказ, дежурные смежных железнодорожных станций выполняют смену направления движения на перегоне ответственными командами вспомогательного режима смены направления движения. Изменив направление движения, дежурные смежных железнодорожных станций должны по индикации на аппарате управления убедиться в том, что установлено требуемое направление движения на перегоне. О снятии пломб с кнопок вспомогательного режима или изменения показаний счетчиков нажатий делается запись в журнале осмотра железнодорожных путей, стрелочных переводов, устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и контактной сети (далее – журнал осмотра).

После изменения направления движения отправление поездов производится по открытому выходному светофору, а в случаях, если соответствующий сигнал не открывается – в соответствии с пунктами 15 и 16 настоящего Порядка.

1. На станциях с диспетчерским управлением при неисправности выходного светофора, отправление поезда производится только при свободном от встречных поездов перегоне и при установленном для отправляемого поезда направлении движения по приказу диспетчера поездного, передаваемому машинисту поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи:

«Разрешаю поезду № ... отправиться со станции ... с ... пути при запрещающем показании выходного светофора. ДНɐ (фамилия ДНɐ)».

При наличии такого приказа машинисту разрешается отправиться с железнодорожной станции и вести поезд на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, до первого проходного светофора, а далее по сигналам автоматической блокировки.

На двухпутных и многопутных перегонах с односторонней автоматической блокировкой, оборудованной временными устройствами, позволяющими в неправильном направлении (по неправильному железнодорожному пути) обеспечивать движение поездов по сигналам локомотивных светофоров, в случае, если выходной светофор на неправильный железнодорожный путь не открывается или отсутствует, отправление поезда производится после прекращения действия автоматической блокировки.

На участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, после вступления поезда на перегон машинист поезда действует в соответствии с требованиями пункта 20 настоящего Порядка.

Если железнодорожная станция находится на резервном управлении, отправление поезда при неисправном выходном светофоре производится в соответствии с требованиями пунктов 15 и 16 настоящего Порядка.

1. На однопутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой на двухпутных и многопутных перегонах, оборудованных постоянно действующими устройствами для организации движения по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивного светофора, если диспетчеру поездному не удается изменить направление движения и открыть выходной светофор вследствие показания занятости перегона при фактической его свободности, закрывать действие автоматической блокировки не требуется. B этом случае диспетчер поездной, установив свободность перегона, и при наличии в системе диспетчерской централизации режима ответственных команд вспомогательной смены направления движения, изменяет направление автоматической блокировки. Диспетчер поездной,

убедившись по индикации на аппарате управления в том, что изменение направления произошло, производит отправление поездов в соответствии с настоящим Порядком.

Если диспетчеру поездному не удается изменить направление автоматической блокировки при помощи ответственной команды, железнодорожные станции, ограничивающие перегон, переводятся на резервное управление со вступлением на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, и вспомогательная смена направления автоматической блокировки производится в соответствии с пунктом 24 настоящего Порядка.

Если при использовании вспомогательного режима невозможно произвести смену направления движения, действие автоматической блокировки прекращается, и движение на данном перегоне осуществляется по телефонным средствам связи.

1. Диспетчер поездной при поступлении информации о срабатывании устройств контроля схода железнодорожного подвижного состава и о переключении входного или проходного светофора с разрешающего на запрещающее показание, обязан:
   1. вызвать по устройствам технологической железнодорожной электросвязи машиниста поезда, при проследовании которого сработало устройство контроля схода железнодорожного подвижного состава, и сообщить ему приказ:

«Bнимание! Машинист поезда № .... Немедленно остановитесь! Сработало устройства контроля схода подвижного состава! ДНɐ (фамилия ДНɐ)».

* 1. исключить отправление на соседний железнодорожный путь поездов встречного или попутного направления на двухпутных и многопутных участках.

B случае если такой поезд был ранее отправлен на перегон, диспетчер поездной (дежурный по железнодорожной станции) сообщает машинисту отправленного поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи о месте срабатывания устройства контроля схода железнодорожного подвижного состава.

Машинист поезда встречного направления, получив по устройствам связи от диспетчера поездного (дежурного по железнодорожной станции) сообщение об остановке поезда на соседнем железнодорожном пути, должен снизить скорость до 20 км/ч и проследовать состав стоящего поезда с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. После проследования, стоящего на соседнем железнодорожном пути поезда и отсутствия препятствия для движения, машинист сообщает об этом диспетчеру поездному (дежурному по железнодорожной станции) и ведет далее поезд по показаниям светофоров.

Машинист поезда, при проследовании которого сработало устройство контроля схода железнодорожного подвижного состава, после остановки поезда обязан направить помощника машиниста для осмотра поезда с обеих сторон, с целью обнаружения волочения деталей и (или) сошедших с рельсов колесных пар железнодорожного подвижного состава. О результатах осмотра и принятых мерах машинист докладывает диспетчеру поездному.

При управлении поездом машинистом без помощника машиниста порядок осмотра поезда при срабатывании устройства контроля схода подвижного состава устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

B случае устранения причины срабатывания или при ложном срабатывании устройства контроля схода подвижного состава диспетчер поездной при участии ответственного лица диспетчерского центра управления перевозками посылает ответственную команду на открытие входного светофора.

B дальнейшем, до восстановления устройства контроля схода железнодорожного подвижного состава, открытие входного светофора диспетчер поездной осуществляет с помощью ответственной команды11. Если входной светофор не открывается, поезд вводится на железнодорожную станцию в соответствии с требованиями приложения № 19 к Инструкции или посредством автоматизированной системы. B случае невозможности передачи диспетчером поездным ответственной команды на открытие входного светофора, железнодорожная станция передается на резервное управление и открытие входного светофора осуществляется работником железнодорожной станции, на которого возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов.

Проезд переключенного при срабатывании устройства контроля схода железнодорожного подвижного состава проходного светофора с запрещающим показанием осуществляется в соответствии с требованиями приложения № 9 к Инструкции или посредством автоматизированной системы.

1. При перерыве действия всех видов связи, но при исправном действии автоматической блокировки (на аппарате управления свободность участков удаления) движение поездов на двухпутных перегонах производится по сигналам автоматической блокировки только по правильному железнодорожному пути. B этих случаях на однопутных перегонах использовать автоматическую блокировку для отправления поездов разрешается только железнодорожной станции, отправляющей поезда в преимущественном (нечетном) направлении при условии, что направление автоматической блокировки на этой железнодорожной станции на момент перерыва связи соответствует движению поездов в нечетном направлении.

11 Подпункт 3.9 пункта 3 ГОСТ 33896-2016.

B случае если на момент перерыва действия всех видов связи автоматическая блокировка была установлена в четном направлении, первый поезд допускается отправить железнодорожной станции преимущественного направления (нечетного) лишь по истечении времени, необходимого для проследования перегона четным поездом с прибавлением 10 минут с момента перерыва действия всех видов связи, при условии, что в течение всего этого времени на аппарате управления присутствовала индикация свободности перегона. При наличии на железнодорожной станции преимущественного направления (нечетного) одиночного локомотива он отправляется первым. Для отправления первого поезда (локомотива, специального самоходного подвижного состава) дежурный по железнодорожной станции должен сменить направление автоматической блокировки на нечетное, изъять ключ-жезл и открыть выходной светофор. С первым поездом (локомотивом, специальным самоходным подвижным составом) пересылается письменное извещение, и с этого момента до восстановления действия связи движение поездов должно осуществляться согласно правилам для однопутных перегонов, установленным в главе II приложения № 7 к Инструкции.

1. Действие автоматической блокировки прекращается при следующих неисправностях:
   1. наличие разрешающего огня на выходном или проходном светофоре при занятом блок-участке;
   2. невозможность смены направления, в том числе с помощью вспомогательного режима на однопутном перегоне или при отправлении поезда по неправильному железнодорожному12 пути на двухпутном перегоне с двусторонней автоматической блокировкой, а также на многопутных перегонах по железнодорожному пути с двусторонней автоматической блокировкой с однопутными правилами движения. Пользование автоматической блокировкой в установленном направлении при этом допускается;
   3. невозможность открытия выходного светофора при свободном перегоне, не имеющем проходных светофоров и не оборудованном ключом-жезлом.

B случаях появления запрещающего показания (погасших огней) на двух и более расположенных подряд проходных светофорах на перегоне при фактически свободных блок-участках диспетчер поездной вправе прекратить действие автоматической блокировки и установить движение на перегоне по телефонным средствам связи.

Машинист поезда при обнаружении неисправности автоматической блокировки обязан сообщить об этом дежурному ближайшей железнодорожной станции (диспетчеру поездному) и машинистам сзади идущих поездов, а при

12 Подпункт 2.7.51 пункта 2.7 ГОСТ 34530-2019.

неисправности, указанной в подпункте 1 пункта 29 настоящего Порядка, кроме того, немедленно остановить поезд.

При наличии разрешающего огня на локомотивном светофоре, поезду разрешается проследовать безостановочно проходной светофор с погасшим огнем, руководствуясь показаниями локомотивного светофора.

После остановки поезда перед выходным или проходным светофором с разрешающим показанием (или после их проезда) при занятом блок-участке машинист поезда возобновляет движение после освобождения блок-участка поездом: на железнодорожной станции – по указанию дежурного по железнодорожной станции (диспетчера поездного), на перегоне – следует на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч с особой бдительностью и готовностью остановиться, далее руководствуясь показаниями светофоров.

Дежурный по железнодорожной станции, получив сообщение о неисправности автоматической блокировки на перегоне или обнаружив ее неисправность по индикации на аппаратах управления, обязан:

а) прекратить отправление поездов на данный перегон (по данному железнодорожному пути), закрыть выходные светофоры;

б) сообщить по устройствам технологической железнодорожной электросвязи машинистам поездов, находящихся на перегоне, и предупредить их о неисправностях;

в) сообщить о неисправности автоматической блокировки диспетчеру поездному;

г) сделать соответствующую запись в журнале осмотра и сообщить уполномоченному работнику владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

На участках с диспетчерской централизацией указанные действия выполняет диспетчер поездной.

Действие автоматической блокировки прекращается приказом диспетчера поездного, и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи.

Перед передачей приказа о переходе на телефонные средства связи при движении поездов, а также о возобновлении движения поездов по автоматической блокировке диспетчер поездной должен убедиться через дежурных смежных железнодорожных станций в свободности межстанционного перегона.

На двухпутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой, приказ о восстановлении действия автоматической блокировки передается

до освобождения межстанционного перегона от поездов, отправленных по правильному железнодорожному пути.

1. После прекращения пользования автоматической блокировкой и перехода на телефонные средства связи машинистам поездов передаются бланки ДУ-50 или приказ в соответствии с пунктом 31 настоящего Порядка, которые являются разрешением на проследование выходного светофора с запрещающим показанием в порядке, предусмотренном приложением № 9 к Инструкции.

Проследование маршрутных светофоров с запрещающим показанием после прекращения пользования автоматической блокировкой производится в соответствии с пунктом 17 настоящего Порядка.

1. На железнодорожных станциях с диспетчерским управлением, при неисправности автоматической блокировки по указанию диспетчера поездного на железнодорожных станциях, ограничивающих перегон, вступают на дежурство работники железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов.

Если раздельные пункты, ограничивающие перегон с неисправной автоматической блокировкой, не обслуживаются дежурным по железнодорожной станции, то после прекращения действия автоматической блокировки отправление поездов на свободный перегон с таких раздельных пунктов при наличии у диспетчера поездного контроля положения железнодорожных путей и стрелочных переводов до вступления на работу дежурных по железнодорожной станции производится по приказу диспетчера поездного, передаваемому машинисту поезда:

«Автоблокировка на перегоне « не действует. Поезду № « разрешаю отправиться со станции « и следовать до входного светофора станции «, а далее руководствоваться его показанием. ДНɐ «».

Приказ диспетчера поездного о закрытии автоматической блокировки в этих случаях передается только на железнодорожную станцию, где есть дежурный по железнодорожной станции. Отправление поездов с этой железнодорожной станции после закрытия автоматической блокировки осуществляется по бланкам ДУ-50, при этом в случаях отправления поезда на однопутный перегон или по неправильному железнодорожному пути двухпутного перегона с двусторонней автоматической блокировкой бланк ДУ-50 разрешается передавать лишь по получении дежурным по железнодорожной станции приказа диспетчера поездного следующего содержания:

«Перегон « (« главный путь перегона «) от поездов свободен. Разрешаю отправить поезд № « ДНɐ «».

Указанный приказ записывается в журнале поездных телефонограмм.

1. Если поезд следует с несколькими действующими локомотивами или с подталкивающим локомотивом, идущим на весь перегон, письменные

разрешения на отправление вручаются только машинисту ведущего локомотива. Машинисты остальных локомотивов должны руководствоваться сигналами машиниста ведущего локомотива.

# ɉɪɟɤɪɚɳɟɧɢɟ ɢ ɜɨɫɫɬɚɧɨɜɥɟɧɢɟ ɞɟɣɫɬɜɢɹ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟɫɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɢ

1. Прекращение действия автоматической блокировки вследствие ее неисправности с переходом на телефонные средства связи при перерыве действия поездной диспетчерской связи производится в следующем порядке:
   1. на однопутных перегонах:

Дежурный по железнодорожной станции, обнаруживший неисправность автоматической блокировки, убедившись путем переговоров с дежурным смежной железнодорожной станции и по записям в журнале движения поездов в свободности перегона, подает на смежную железнодорожную станцию поездную телефонограмму следующего содержания:

«Автоблокировка между станциями « не действует. Последним прибыл от Bас поезд № « Последним отправлен к Bам поезд № « Прошу перейти на телефонную связь. ДСП«».

Дежурный смежной железнодорожной станции, также убедившись в свободности перегона, отвечает:

«Последним прибыл от Bас поезд № « Последним отправлен к Bам поезд

№ « Перегон свободен. Устанавливаю телефонную связь. ДСП «».

Аналогичными поездными телефонограммами обмениваются дежурные смежных железнодорожных станций на многопутных перегонах при движении по железнодорожному пути с однопутными правилами.

* 1. на двухпутных перегонах:

Обнаружив неисправность автоматической блокировки, дежурный по железнодорожной станции, для которой железнодорожный путь данного направления является правильным, требует от дежурного смежной железнодорожной станции подачи поездной телефонограммой извещения о прибытии последнего отправленного по автоматической блокировке поезда и, получив извещение, подает на эту железнодорожную станцию телефонограмму следующего содержания:

«Автоблокировка на перегоне «« по « пути не действует. Движение поездов по этому пути устанавливаю по телефонной связи. ДСП «».

1. Bосстановление движения по автоматической блокировке при перерыве действия поездной диспетчерской связи производится в следующем порядке:
   1. на однопутных перегонах:

После устранения неисправности автоматической блокировки и при наличии записи об этом в журнале осмотра дежурный по железнодорожной станции подает дежурному смежной железнодорожной станции телефонограмму следующего содержания:

«Неисправность автоблокировки между станциями « устранена. Последним прибыл от Bас поезд № « Последним отправлен к Bам поезд № « Прошу восстановить движение поездов по автоблокировке. ДСП «(фамилия) ».

Дежурный смежной железнодорожной станции, проверив свободность перегона, отвечает:

«Последним прибыл от Bас поезд № « Последним отправлен к Bам поезд

№ « Перегон свободен. Движение поездов восстанавливаю по автоблокировке. ДСП «(фамилия) ».

Аналогичными поездными телефонограммами обмениваются дежурные смежных железнодорожных станций на многопутных перегонах при движении по железнодорожному пути с однопутными правилами.

* 1. на двухпутных перегонах:

Дежурный по железнодорожной станции, для которой железнодорожный путь данного направления является правильным, на основании записи в журнале осмотра об устранении неисправности автоматической блокировки или соответствующего извещения, полученного от дежурного смежной железнодорожной станции, при отсутствии на железнодорожном пути поездов встречного направления подает телефонограмму следующего содержания:

«Неисправность автоблокировки на перегоне « по « пути устранена.

Движение поездов восстанавливаю по автоблокировке. ДСП «».

1. Если двухпутный перегон не оборудован автоматической блокировкой для двустороннего движения по каждому железнодорожному пути, в том числе по сигналам локомотивных светофоров в неправильном направлении, то перед отправлением поезда по неправильному железнодорожному пути действие автоматической блокировки по этому железнодорожному пути прекращается и устанавливается движение по телефонным средствам связи с передачей машинистам бланков ДУ-50 или приказа диспетчера поездного в соответствии с пунктом 31 настоящего Порядка.

ПРИɅɈɀЕНИЕ № 2

к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации

# ɉɨɪɹɞɨɤ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɭɱɚɫɬɤɚɯ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟɫɤɨɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ ɫɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɟɣ, ɩɪɢɦɟɧɹɟɦɨɣ ɤɚɤ ɫɚɦɨɫɬɨɹɬɟɥɶɧɚɹ ɫɢɫɬɟɦɚ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ1

1. **Ɉɛɳɢɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɹ**
2. На участках железнодорожных путей, оборудованных устройствами автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, по сигналам локомотивного светофора (устройствам индикации локомотива) устанавливается двустороннее движение поездов (в том числе по каждому железнодорожному пути двухпутного или многопутного перегона).

Порядок движения поездов по каждому главному железнодорожному пути устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Разрешением на занятие поездом первого блок-участка служит разрешающее показание выходного светофора при наличии соответствующего показания на локомотивном светофоре, а последующих блок-участков – разрешающее показание локомотивного светофора.

В случае оборудования выходных светофоров железнодорожной станции сигнализацией отправления на свободный от поездов перегон (один зеленый огонь) поезд с неисправными устройствами автоматической локомотивной сигнализации, а также с железнодорожного пути, не оборудованного устройствами автоматической локомотивной сигнализации, разрешается отправить на перегон по такому показанию выходного светофора до входного светофора следующей железнодорожной станции.

Ɉтправление с путей, не имеющих выходных светофоров или кодирования железнодорожного пути, производится с передачей локомотивной бригаде бланка

1 Подпункт 2.9.16 пункта 2.9 ГɈСɌ 34530-2019 «Ɇежгосударственный стандарт. Ɍранспорт железнодорожный. Ɉсновные понятия. Ɍермины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г.,

№ 748-ст (Ɇ., «Стандартинформ», 2019), с изменениями ГɈСɌ 34530-2019 «Ɍранспорт железнодорожный. Ɉсновные понятия. Ɍермины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 3), ГɈСɌ 34530-2019 «Ɍранспорт железнодорожный. Ɉсновные понятия. Ɍермины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 8) (далее – ГɈСɌ 34530-2019).

ДУ-50, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 22 к Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция).

1. При ведении поезда локомотивная бригада обязана на участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов:
   1. при зеленом огне на локомотивном светофоре следовать со скоростью, установленной владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) для этих случаев;
   2. при желтом огне на локомотивном светофоре следовать со скоростью, не превышающей 60 км/ч, кроме поездов, оборудованных устройствами безопасности, обеспечивающими контроль допустимой скорости движения, для которых разрешается следовать со скоростью, определяемой устройством безопасности, но не более 80 км/ч. Для пассажирских поездов, обращающихся со скоростью более 140 км/ч, скорость следования светофора должна устанавливаться не более 100 км/ч.
   3. при появлении на локомотивном светофоре желтого огня с красным снизить скорость до 20 км/ч и остановить поезд перед сигнальным знаком

«Граница блок-участка» или контрольной точкой при «подвижном» блок-участке;

* 1. после остановки поезда при желтом огне с красным, красном, белом или при негорящих огнях, если локомотивная бригада видит или знает, что впереди расположенный блок-участок занят поездом, ожидать освобождения блок-участка – появления на локомотивном светофоре желтого или зеленого огня, после чего продолжить движение по сигналам локомотивного светофора;
  2. если локомотивная бригада не знает о нахождении на впереди расположенном блок-участке поезда и за время остановки и отпуска тормозов на локомотивном светофоре не появился желтый или зеленый огонь, возобновить движение и до конца следующего блок-участка вести поезд со скоростью не более 20 км/ч с особой2 бдительностью и готовностью немедленно остановиться,

2 Абзацы третий, четвертый пункта 5 Протокола семьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 16 октября 2019 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 16 октября 2019 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

если встретится препятствие для дальнейшего движения. Если при следовании по блок-участку красный, белый или негорящие огни локомотивного светофора сменятся на желтый с красным, продолжить движение со скоростью не более 20 км/ч, а при появлении желтого или зеленого огня – по показаниям локомотивного светофора;

* 1. в конце блок-участка при желтом или зеленом огне на локомотивном светофоре продолжить движение, руководствуясь этими сигналами; при сохранении красного, белого огня, при негорящих огнях или появлении желтого огня с красным вновь остановить поезд и далее продолжить движение в соответствии с подпунктами 4 и 5 пункта 3 настоящего Порядка;
  2. в случае внезапного появления на локомотивном светофоре вместо разрешающего сигнала желтого огня с красным, красного, белого огня или при потухании огней локомотивного светофора снизить скорость до 20 км/ч и вести поезд с ограниченной скоростью до конца блок-участка или до появления разрешающего сигнала на локомотивном светофоре с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если на железнодорожном пути окажется препятствие для дальнейшего движения. При сохранении в конце блок-участка на локомотивном светофоре желтого огня с красным, красного, белого огня или негорящих огней локомотивного светофора дальнейшее движение осуществляется в соответствии с подпунктами 4 и 5 пункта 3 настоящего Порядка;
  3. в случае нарушения работы устройств автоматической локомотивной сигнализации на локомотиве остановить поезд у границы блок-участка, а далее следовать до входного светофора (до границы станции) со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

Прием на железнодорожную станцию поезда, производится по входному светофору.

При наличии на перегоне предупредительного (предвходного) светофора с погасшими огнями разрешается проследовать светофор без остановки, руководствуясь показаниями локомотивного светофора.

# ɉɪɢɟɦ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ

1. Прием, отправление и пропуск поездов по железнодорожным станциям осуществляются в соответствии с порядком, установленным приложением № 1 к Инструкции. При этом должны выполняться следующие условия:
   1. смена направления движения на однопутном перегоне и по каждому железнодорожному пути двухпутного (многопутного) перегона в основном режиме производится по устному указанию диспетчера поездного, а при вспомогательном

режиме – по локальному акту (далее – приказу) диспетчера поездного, переданному дежурным по железнодорожным станциям;

* 1. при неисправности маршрутных указателей или повторителей выходных групповых светофоров или когда голова поезда находится за повторительным светофором, разрешение на отправление поезда при открытом выходном групповом светофоре передается локомотивной бригаде, по устройствам технологической железнодорожной электросвязи приказом или через автоматизированную систему;

«Приказ № ... время ... (час, минут). Ɇашинист поезда № ... на ... пути. Групповой светофор ... литер открыт Вам. Разрешаю отправиться. ДСП ... (фамилия дежурного по железнодорожной станции)».

* 1. для отправления поезда при запрещающем показании выходного светофора разрешение на отправление поезда передается локомотивной бригаде по устройствам технологической железнодорожной электросвязи указание или через автоматизированную систему.

«Приказ № ... время ... (час, минут). Разрешаю поезду № ... отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании выходного светофора (... литер) и следовать до первого проходного светофора, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП ... (фамилия дежурного по железнодорожной станции)».

Порядок передачи разрешения через автоматизированную систему определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. На однопутных, двухпутных и многопутных перегонах, если диспетчеру поездному не удается изменить направление движения и открыть выходной светофор вследствие показания занятости перегона при фактической его свободности, закрывать действие блокировки не требуется. В этом случае диспетчер поездной, установив свободность перегона, и при наличии в системе диспетчерской централизации ответственных команд вспомогательного режима смены направления, изменяет направление движения на соответствующем пути перегона. Диспетчер поездной, убедившись по индикации на аппарате управления в том, что изменение направления произошло, производит отправление поездов в соответствии с требованиями настоящего приложения.

Если диспетчеру поездному не удается изменить направление движения на пути перегона при помощи ответственной команды, железнодорожные станции, ограничивающие перегон, переводятся на резервное управление со вступлением на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, и вспомогательная смена направления блокировки производится в соответствии с приложением № 1 к Инструкции.

Если при использовании вспомогательного режима невозможно произвести смену направления движения, действие автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, прекращается, и движение на данном перегоне осуществляется по телефонным средствам связи.

1. Ʉ неисправностям, при которых необходимо прекращать действие автоматической локомотивной сигнализации как самостоятельной системы интервального регулирования движения поездов, относятся:
   1. невозможность смены направления, в том числе с помощью вспомогательного режима на однопутном перегоне или при отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути на двухпутном перегоне, а также на многопутных перегонах по железнодорожному пути с однопутными правилами движения. Пользование автоматической локомотивной сигнализации в установленном направлении при этом допускается;
   2. наличие контроля свободности блок-участка (разрешающего показания локомотивного светофора) при фактической занятости его поездом.

В случаях появления на перегоне ложной занятости трех и более блок- участков подряд при фактической их свободности диспетчер поездной вправе прекратить действие автоматической локомотивной сигнализации как самостоятельной системы интервального регулирования и установить движение на перегоне по телефонным средствам связи.

В указанных случаях, а также в случае обнаружения неисправности локомотивных устройств автоматической локомотивной сигнализации перед отправлением поезда с железнодорожной станции движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи.

В случае оборудования выходных светофоров сигнализацией отправления на свободный от поездов перегон (один зеленый огонь) поезд с неисправными устройствами автоматической локомотивной сигнализации, а также с железнодорожного пути, не оборудованного устройствами автоматической локомотивной сигнализации, допускается отправить на перегон по такому показанию выходного светофора без закрытия действия автоматической локомотивной сигнализации как самостоятельной системы интервального регулирования движения поездов. В данном случае отправление следующего поезда с исправными устройствами автоматической локомотивной сигнализации осуществляется в соответствии с пунктом 2 настоящего Порядка.

1. Порядок перехода на телефонные средства связи и восстановления действия автоматической локомотивной сигнализации производится аналогично порядку, указанному в приложении № 1 к Инструкции.

При этом в текстах диспетчерских приказов и поездных телефонограмм слово

«автоблокировка» заменяется на «АɅС».

1. Порядок организации движения на участках, оборудованных устройствами автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, в том числе устройствами с изменяемыми в зависимости от скорости движения поезда («подвижными»)3 границами блок-участков или систем интервального регулирования устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

3 Подпункт 2.9.8 пункта 2.9 ГɈСɌ 34530-2019.

ɉɊɂɅɈɀȿɇɂȿ ʋ 3

ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɩɨ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɟ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ

# ɉɨɪɹɞɨɤ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɭɱɚɫɬɤɚɯ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɩɨɥɭɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟɫɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɨɣ

1. **ɉɪɢɟɦ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ**
2. ɉɪɢ ɩɨɥɭɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɟ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟɦ ɧɚ ɡɚɧɹɬɢɟ ɩɨɟɡɞɨɦ ɩɟɪɟɝɨɧɚ сɥɭɠɢɬ ɪɚɡɪɟɲɚɸɳɟɟ ɩɨɤɚɡɚɧɢɟ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ ɢɥɢ ɩɪɨɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ.

ɇɚ ɨɞɧɨɩɭɬɧɵɯ ɭɱɚсɬɤɚɯ ɞɥɹ ɨɬɤɪɵɬɢɹ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨ ɩɨɥɭɱɢɬɶ с ɚɩɩɚɪɚɬɚ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɧɚ ɤɨɬɨɪɭɸ ɨɬɩɪɚɜɥɹɟɬсɹ ɩɨɟɡɞ, ɛɥɨɤɢɪɨɜɨɱɧɵɣ сɢɝɧɚɥ сɨɝɥɚсɢɹ ɧɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚ.

ɉɟɪɟɞ ɩɪɢɟɦɨɦ ɩɨɟɡɞɚ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɪɢɝɨɬɚɜɥɢɜɚɟɬ ɦɚɪɲɪɭɬ ɩɪɢɟɦɚ ɢ ɨɬɤɪɵɜɚɟɬ ɜɯɨɞɧɨɣ сɜɟɬɨɮɨɪ ɢɥɢ ɞɚɟɬ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɟ ɨ ɟɝɨ ɨɬɤɪɵɬɢɢ ɧɚ ɢсɩɨɥɧɢɬɟɥɶɧɵɣ ɩɨсɬ.

ɉɨсɥɟ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɜɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɩɪɢɛɵɜɚɸɳɢɦ ɩɨɟɡɞɨɦ, сɜɟɬɨɮɨɪ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɢ ɡɚɤɪɵɜɚɟɬсɹ. ɇɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ, ɧɟ ɢɦɟɸɳɢɯ ɷɥɟɤɬɪɢɱɟсɤɨɣ ɢɡɨɥɹɰɢɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɢ сɬɪɟɥɨɤ, ɩɨсɥɟ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɦ ɜɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬ сɢɝɧɚɥɶɧɭɸ ɤɧɨɩɤɭ (ɪɭɤɨɹɬɤɭ) ɜ ɩɨɥɨɠɟɧɢɟ ɡɚɤɪɵɬɢɹ сɢɝɧɚɥɚ.

ɍɛɟɞɢɜɲɢсɶ ɜ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɜ ɩɨɥɧɨɦ сɨсɬɚɜɟ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨɞɚɟɬ с ɚɩɩɚɪɚɬɚ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɛɥɨɤɢɪɨɜɨɱɧɵɣ сɢɝɧɚɥ ɩɪɢɛɵɬɢɹ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ ɢɡɜɟɳɚɟɬ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɨ ɜɪɟɦɟɧɢ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɩɨɟɡɞɚ. ȿсɥɢ ɩɨɟɡɞ сɥɟɞɨɜɚɥ с ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɢɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɦ, ɬɨ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɟ ɨ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɢ ɛɥɨɤɢɪɨɜɨɱɧɵɣ сɢɝɧɚɥ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨɞɚɟɬ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨсɥɟ ɬɨɝɨ, ɤɚɤ ɭɛɟɞɢɬсɹ ɜ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ.

1. Ⱦɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɡɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ ɩɟɪɟɞɚɜɚɬɶ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɟ ɨ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɢ ɛɥɨɤɢɪɨɜɨɱɧɵɣ сɢɝɧɚɥ ɩɪɢɛɵɬɢɹ, ɟсɥɢ ɨɧ ɧɟ ɭɛɟɞɢɬсɹ ɜ ɬɨɦ, ɱɬɨ ɩɨɟɡɞ с ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɩɪɢɛɵɥ ɜ ɩɨɥɧɨɦ сɨсɬɚɜɟ.

ɉɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ ɭсɬɪɨɣсɬɜ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɝɨ ɤɨɧɬɪɨɥɹ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɩɨɟɡɞɚ

ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɜ ɩɨɥɧɨɦ сɨсɬɚɜɟ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨсɥɟ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɭɛɟɠɞɚɟɬсɹ ɜ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɩɨ ɢɧɞɢɤɚɰɢɢ ɧɚ ɚɩɩɚɪɚɬɚɯ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɷɬɢɯ ɭсɬɪɨɣсɬɜ, ɛɥɨɤɢɪɨɜɨɱɧɵɣ сɢɝɧɚɥ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɜ ɷɬɨɦ сɥɭɱɚɟ ɩɨɞɚɟɬсɹ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɢ.

ɉɪɢ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ɭсɬɪɨɣсɬɜ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɝɨ ɤɨɧɬɪɨɥɹ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɜ ɩɨɥɧɨɦ сɨсɬɚɜɟ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɭɛɟɠɞɚɟɬсɹ ɩɨ ɧɚɥɢɱɢɸ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ сɢɝɧɚɥɚ ɧɚ ɯɜɨсɬɨɜɨɦ ɜɚɝɨɧɟ ɩɨɟɡɞɚ ± ɥɢɱɧɨ ɢɥɢ ɩɨ ɞɨɤɥɚɞɭ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ сɬɪɟɥɨɱɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ, ɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ с ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɟɣ сɬɪɟɥɨɤ, ɝɞɟ ɧɟɬ ɞɟɠɭɪɧɵɯ сɬɪɟɥɨɱɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ ± ɩɨ ɞɨɤɥɚɞɚɦ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, сɜɹɡɚɧɧɵɯ с ɞɜɢɠɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɢɥɢ ɞɟɠɭɪɧɵɯ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɟɪɟɟɡɞɚɦ ɜ ɩɨɪɹɞɤɟ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɦ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ), ɪɟɤɨɦɟɧɞɭɟɦɵɣ ɨɛɪɚɡɟɰ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɩɪɢɜɟɞɟɧ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 21 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɩɨ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɟ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ, сɨɞɟɪɠɚɳɟɣсɹ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 2 ɉɪɚɜɢɥɚɦ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɣ ɷɤсɩɥɭɚɬɚɰɢɢ ɠɟɥɟɡɧɵɯ ɞɨɪɨɝ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ, ɭɬɜɟɪɠɞɟɧɧɵɦ ɧɚсɬɨɹɳɢɦ ɉɪɢɤɚɡɨɦ (ɞɚɥɟɟ ± ɂɧсɬɪɭɤɰɢɹ), ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ.

ȿсɥɢ ɩɪɢɛɵɜɚɸɳɢɣ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɩɨɟɡɞ ɢɦɟɥ ɧɟɩɪɟɞɜɢɞɟɧɧɭɸ ɨсɬɚɧɨɜɤɭ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ɢɡ-ɡɚ сɚɦɨɬɨɪɦɨɠɟɧɢɹ ɢ (ɢɥɢ) сɪɚɛɚɬɵɜɚɧɢɹ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɢ ɪɚɡɪɵɜɚ ɬɨɪɦɨɡɧɨɣ ɦɚɝɢсɬɪɚɥɢ, ɦɚɲɢɧɢсɬ ɩɨɟɡɞɚ, ɩɨɦɢɦɨ сɨɛɥɸɞɟɧɢɹ ɬɪɟɛɨɜɚɧɢɣ, ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɧɵɯ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 9 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ, ɞɨɥɠɟɧ сɨɨɛɳɢɬɶ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨ ɬɚɤɨɣ ɨсɬɚɧɨɜɤɟ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ, ɚ ɩɪɢ ɧɟɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɢ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɬɚɤɨɝɨ сɨɨɛɳɟɧɢɹ с ɩɟɪɟɝɨɧɚ ± ɨсɬɚɧɨɜɢɬɶсɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɞɥɹ ɥɢɱɧɨɣ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɷɬɨɝɨ сɨɨɛɳɟɧɢɹ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ. Ʉɨɧɬɪɨɥɶ ɡɚ сɥɟɞɨɜɚɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɚ ɜ ɩɨɥɧɨɦ сɨсɬɚɜɟ ɜ ɷɬɢɯ сɥɭɱɚɹɯ ɜɨɡɥɚɝɚɟɬсɹ ɧɚ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢ ɧɚ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɭɸ ɛɪɢɝɚɞɭ.

1. ȿсɥɢ ɩɨсɥɟ ɩɪɢɟɦɚ ɩɨɟɡɞɚ ɧɟ сɪɚɛɨɬɚɸɬ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɝɨ ɤɨɧɬɪɨɥɹ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɜ ɩɨɥɧɨɦ сɨсɬɚɜɟ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɭɛɟɞɢɜɲɢсɶ, ɱɬɨ ɩɨɟɡɞ ɩɪɢɛɵɥ ɜ ɩɨɥɧɨɦ сɨсɬɚɜɟ, ɞɨɤɥɚɞɵɜɚɟɬ ɨɛ ɷɬɨɦ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ. Ⱦɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ, ɭɛɟɞɢɜɲɢсɶ ɩɭɬɟɦ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɨɜ с ɞɟɠɭɪɧɵɦɢ сɦɟɠɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɯ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɜ ɟɝɨ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ, ɞɚɟɬ ɨɞɧɨɜɪɟɦɟɧɧɨ ɧɚ ɨɛɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ сɬɚɧɰɢɢ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɧɚ ɩɨɞɚɱɭ ɛɥɨɤ-сɢɝɧɚɥɚ ɩɪɢɛɵɬɢɹ сɥɟɞɭɸɳɟɝɨ сɨɞɟɪɠɚɧɢɹ:

©Ⱦɋɉ сɬɚɧɰɢɢ ... ɪɚɡɪɟɲɚɸ ɩɨɞɚɬɶ ɧɚ сɬɚɧɰɢɸ ... ɛɥɨɤɢɪɨɜɨɱɧɵɣ сɢɝɧɚɥ

ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɩɨɟɡɞɭ ʋ ... ɩɨсɪɟɞсɬɜɨɦ ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɨɣ ɤɧɨɩɤɢ (ɢсɤɭссɬɜɟɧɧɨɝɨ сɪɚɛɚɬɵɜɚɧɢɹ ɩɟɞɚɥɶɧɨɣ ɡɚɦɵɱɤɢ). Ⱦɇɐ (ɮɚɦɢɥɢɹ)ª.

Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɩɨɥɭɱɢɜ ɬɚɤɨɟ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ, ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬ ɩɨɞɚɱɭ ɛɥɨɤ-сɢɝɧɚɥɚ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɩɨсɪɟɞсɬɜɨɦ ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɨɝɨ ɪɟɠɢɦɚ, ɚ ɩɪɢ ɷɥɟɤɬɪɨɦɟɯɚɧɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɟ ± ɩɭɬɟɦ ɢсɤɭссɬɜɟɧɧɨɝɨ сɪɚɛɚɬɵɜɚɧɢɹ ɩɟɞɚɥɶɧɨɣ ɡɚɦɵɱɤɢ. Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɞɟɥɚɟɬ ɡɚɩɢсɶ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɨсɦɨɬɪɚ ɨɛ ɢсɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɢ ɨɬɜɟɬсɬɜɟɧɧɨɣ ɤɨɦɚɧɞɵ ɢсɤɭссɬɜɟɧɧɨɝɨ ɩɪɢɛɵɬɢɹ, ɨ сɪɵɜɟ ɩɥɨɦɛɵ с ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɨɣ ɤɧɨɩɤɢ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɢɥɢ с ɩɟɞɚɥɶɧɨɣ ɡɚɦɵɱɤɢ.

ɉɪɢ ɩɪɢɟɦɟ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɩɪɢ ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɟɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɢ ɜɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɩɪɢɦɟɧɹɟɬсɹ ɩɨɪɹɞɨɤ ɞɟɣсɬɜɢɣ, ɭɤɚɡɚɧɧɵɣ ɜ ɚɛɡɚɰɚɯ ɩɟɪɜɨɦ ± ɬɪɟɬɶɟɦ ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɩɭɧɤɬɚ.

ȿсɥɢ ɚɩɩɚɪɚɬɵ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦɢ ɩɭɬɟɜɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɢ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɵ сɱɟɬɱɢɤɚɦɢ, ɮɢɤсɢɪɭɸɳɢɦɢ ɧɚɠɚɬɢɟ ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɵɯ ɤɧɨɩɨɤ ɩɪɢɛɵɬɢɹ, ɬɨ ɭɤɚɡɚɧɧɵɟ ɤɧɨɩɤɢ ɧɟ ɩɥɨɦɛɢɪɭɸɬсɹ. ȼ ɷɬɢɯ сɥɭɱɚɹɯ ɩɪɢ ɢсɤɭссɬɜɟɧɧɨɣ ɩɨɞɚɱɟ ɛɥɨɤɢɪɨɜɨɱɧɨɝɨ сɢɝɧɚɥɚ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ1 ɩɪɨɬɢɜ ɧɨɦɟɪɚ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɟɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɡɚɩɢсɵɜɚɟɬсɹ ɩɨɤɚɡɚɧɢɟ сɱɟɬɱɢɤɚ.

ȿсɥɢ ɢсɤɭссɬɜɟɧɧɨɟ сɪɚɛɚɬɵɜɚɧɢɟ ɜɵɡɜɚɧɨ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɶɸ ɭсɬɪɨɣсɬɜ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɤɢ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɢ, ɬɨ ɨɛ ɷɬɨɣ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɞɟɥɚɟɬ ɡɚɩɢсɶ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɨсɦɨɬɪɚ.

1. ɇɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɟɣ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɩɨɥɭɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɨɣ с ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɢɦ ɤɨɧɬɪɨɥɟɦ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɜ ɩɨɥɧɨɦ сɨсɬɚɜɟ, ɜ сɥɭɱɚɹɯ, ɤɨɝɞɚ ɩɪɢɛɨɪɵ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɝɨ ɤɨɧɬɪɨɥɹ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɧɚ ɩɭɥɶɬɟ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɧɟ ɡɚɮɢɤсɢɪɨɜɚɥɢ ɨсɜɨɛɨɠɞɟɧɢɟ ɩɟɪɟɝɨɧɚ, ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ ɞɨɥɠɟɧ ɜɵɡɜɚɬɶ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɩɨɟɡɞɚ ɢ ɩɟɪɟɞɚɬɶ ɤɨɦɚɧɞɭ ɧɚ ɨсɬɚɧɨɜɤɭ:

©ȼɧɢɦɚɧɢɟ! Ɇɚɲɢɧɢсɬ ɩɨɟɡɞɚ ʋ.... ɇɟɦɟɞɥɟɧɧɨ ɨсɬɚɧɨɜɢɬɟсɶ! ɇɟɬ ɤɨɧɬɪɨɥɹ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɜ ɩɨɥɧɨɦ сɨсɬɚɜɟ. Ⱦɇɐ (ɮɚɦɢɥɢɹ)ª.

1 ɉɨɞɩɭɧɤɬ 1.6 ɩɭɧɤɬɚ 1, ɚɛɡɚɰ ɬɪɟɬɢɣ ɩɨɞɩɭɧɤɬɚ 2.1, ɚɛɡɚɰ ɜɬɨɪɨɣ ɩɨɞɩɭɧɤɬɚ 2.6 ɩɭɧɤɬɚ 2 ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɩɨ сɨсɬɚɜɥɟɧɢɸ ɧɚɬɭɪɧɨɝɨ ɥɢсɬɚ ɩɨɟɡɞɚ, ɭɬɜɟɪɠɞɟɧɧɨɣ ɉɪɨɬɨɤɨɥɨɦ ɬɪɢɞɰɚɬɶ ɱɟɬɜɟɪɬɨɝɨ ɡɚсɟɞɚɧɢɹ ɋɨɜɟɬɚ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɭ ɝɨсɭɞɚɪсɬɜ ± ɭɱɚсɬɧɢɤɨɜ ɋɨɞɪɭɠɟсɬɜɚ ɇɟɡɚɜɢсɢɦɵɯ Ƚɨсɭɞɚɪсɬɜ ɨɬ 12 ɮɟɜɪɚɥɹ 2003 ɝ. (ɨɮɢɰɢɚɥɶɧɵɣ сɚɣɬ ɋɨɜɟɬɚ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɭ ɝɨсɭɞɚɪсɬɜ ± ɭɱɚсɬɧɢɤɨɜ ɋɨɞɪɭɠɟсɬɜɚ ɇɟɡɚɜɢсɢɦɵɯ Ƚɨсɭɞɚɪсɬɜ ɜ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɨɧɧɨ-ɬɟɥɟɤɨɦɦɭɧɢɤɚɰɢɨɧɧɨɣ сɟɬɢ ©ɂɧɬɟɪɧɟɬª: https://sovetgt.org/, 12 ɮɟɜɪɚɥɹ 2003 ɝ.). əɜɥɹɟɬсɹ ɨɛɹɡɚɬɟɥɶɧɵɦ ɞɥɹ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɉɨɥɨɠɟɧɢɟɦ ɨ ɋɨɜɟɬɟ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɭ ɝɨсɭɞɚɪсɬɜ ± ɭɱɚсɬɧɢɤɨɜ ɋɨɞɪɭɠɟсɬɜɚ ɇɟɡɚɜɢсɢɦɵɯ Ƚɨсɭɞɚɪсɬɜ, ɭɬɜɟɪɠɞɟɧɧɵɦ ɉɪɨɬɨɤɨɥɨɦ ɡɚсɟɞɚɧɢɹ ɋɨɜɟɬɚ ɝɥɚɜ ɩɪɚɜɢɬɟɥɶсɬɜ ± ɭɱɚсɬɧɢɤɨɜ ɋɨɞɪɭɠɟсɬɜɚ ɇɟɡɚɜɢсɢɦɵɯ Ƚɨсɭɞɚɪсɬɜ ɨɬ 20 ɦɚɪɬɚ 1992 ɝ. (ȿɞɢɧɵɣ ɪɟɟсɬɪ ɩɪɚɜɨɜɵɯ ɚɤɬɨɜ ɢ ɞɪɭɝɢɯ ɞɨɤɭɦɟɧɬɨɜ ɋɨɞɪɭɠɟсɬɜɚ ɇɟɡɚɜɢсɢɦɵɯ Ƚɨсɭɞɚɪсɬɜ, https://cis.minsk.by, 20 ɦɚɪɬɚ 1992 ɝ.), ɋɨɝɥɚɲɟɧɢɟɦ ɨ ɤɨɨɪɞɢɧɚɰɢɨɧɧɵɯ ɨɪɝɚɧɚɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɚ ɋɨɞɪɭɠɟсɬɜɚ ɇɟɡɚɜɢсɢɦɵɯ Ƚɨсɭɞɚɪсɬɜ ɨɬ 14 ɮɟɜɪɚɥɹ 1992 ɝ. (Ȼɸɥɥɟɬɟɧɶ ɦɟɠɞɭɧɚɪɨɞɧɵɯ ɞɨɝɨɜɨɪɨɜ, 1993), ɋɨɝɥɚɲɟɧɢɟɦ ɨ сɨɡɞɚɧɢɢ ɋɨɞɪɭɠɟсɬɜɚ ɇɟɡɚɜɢсɢɦɵɯ Ƚɨсɭɞɚɪсɬɜ ɨɬ 8 ɞɟɤɚɛɪɹ 1991 ɝ. (ȼɟɞɨɦɨсɬɢ ɋɴɟɡɞɚ ɧɚɪɨɞɧɵɯ ɞɟɩɭɬɚɬɨɜ ɊɋɎɋɊ ɢ ȼɟɪɯɨɜɧɨɝɨ ɋɨɜɟɬɚ ɊɋɎɋɊ, 1991, ʋ 51, сɬ. 1798).

ɉɨɥɭɱɢɜ ɬɚɤɭɸ ɤɨɦɚɧɞɭ, ɦɚɲɢɧɢсɬ ɞɨɥɠɟɧ ɧɟɦɟɞɥɟɧɧɨ ɨсɬɚɧɨɜɢɬɶ ɩɨɟɡɞ, ɩɪɨɜɟɪɢɬɶ ɩɨɤɚɡɚɧɢɹ ɩɪɢɛɨɪɨɜ, ɯɚɪɚɤɬɟɪɢɡɭɸɳɢɯ ɰɟɥɨсɬɧɨсɬɶ ɬɨɪɦɨɡɧɨɣ ɦɚɝɢсɬɪɚɥɢ, ɢ ɧɚɩɪɚɜɢɬɶ ɩɨɦɨɳɧɢɤɚ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɞɥɹ ɩɪɨɜɟɪɤɢ ɧɨɦɟɪɚ ɯɜɨсɬɨɜɨɝɨ ɜɚɝɨɧɚ ɢ ɧɚɥɢɱɢɟ ɧɚ ɧɟɦ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ сɢɝɧɚɥɚ.

ɉɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɤ ɩɪɨɜɟɪɤɟ ɰɟɥɨсɬɧɨсɬɢ сɨсɬɚɜɚ ɩɨɟɡɞɚ ɩɪɢɜɥɟɤɚɸɬсɹ ɪɚɛɨɬɧɢɤɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɚ, сɜɹɡɚɧɧɵɟ с ɞɜɢɠɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ. ɉɨɪɹɞɨɤ ɩɪɨɜɟɪɤɢ ɰɟɥɨсɬɧɨсɬɢ сɨсɬɚɜɚ ɩɪɢ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɦ ɦɚɲɢɧɢсɬɨɦ ɛɟɡ ɩɨɦɨɳɧɢɤɚ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

Ɉ ɪɟɡɭɥɶɬɚɬɚɯ ɨсɦɨɬɪɚ ɦɚɲɢɧɢсɬ сɨɨɛɳɚɟɬ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ.

ɉɪɢ сɨɨɛɳɟɧɢɢ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ, ɱɬɨ ɩɨɟɡɞ ɩɪɢɛɵɥ ɜ ɩɨɥɧɨɦ сɨсɬɚɜɟ, ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬ ɞɚɥɶɧɟɣɲɟɟ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚ. ɍɛɟɞɢɜɲɢсɶ ɜ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɜ ɩɨɥɧɨɦ сɨсɬɚɜɟ, ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ с ɩɭɥɶɬɚ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɟɪɟɞɚɟɬ ɨɬɜɟɬсɬɜɟɧɧɭɸ ɤɨɦɚɧɞɭ ©ɢсɤɭссɬɜɟɧɧɨɟ ɩɪɢɛɵɬɢɟª. ȼ сɥɭɱɚɟ ɧɟɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɢ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɬɚɤɨɣ ɤɨɦɚɧɞɵ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɦ ɩɨɟɡɞɧɵɦ, сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɚɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɚɹ сɬɚɧɰɢɹ ɩɟɪɟɜɨɞɢɬсɹ ɧɚ ɪɟɡɟɪɜɧɨɟ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟ сɨ ɜсɬɭɩɥɟɧɢɟɦ ɧɚ ɞɟɠɭɪсɬɜɨ ɪɚɛɨɬɧɢɤɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɧɚ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɜɨɡɥɨɠɟɧɨ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɟ ɨɩɟɪɚɰɢɣ ɩɨ ɩɪɢɟɦɭ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɸ ɩɨɟɡɞɨɜ. ɉɨɞɚɱɚ ɛɥɨɤɢɪɨɜɨɱɧɨɝɨ сɢɝɧɚɥɚ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɨɝɨ ɪɟɠɢɦɚ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɭɧɤɬɨɦ 3 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ. ȿсɥɢ ɩɪɢ ɨсɦɨɬɪɟ сɨсɬɚɜɚ ɨɛɧɚɪɭɠɟɧɚ ɨɬɰɟɩɤɚ ɜɚɝɨɧɨɜ ɨɬ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ, ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨ ɩɟɪɟɝɨɧɭ ɡɚɤɪɵɜɚɟɬсɹ ɞɨ ɜɵɜɨɞɚ ɜɚɝɨɧɨɜ с ɩɟɪɟɝɨɧɚ.

1. ɉɟɪɟɞ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɚ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɩɨɞɝɨɬɨɜɢɜ ɦɚɪɲɪɭɬ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, ɨɬɤɪɵɜɚɟɬ ɜɵɯɨɞɧɨɣ сɜɟɬɨɮɨɪ.

Ɉɞɧɨɜɪɟɦɟɧɧɨ с ɨɬɤɪɵɬɢɟɦ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɧɚ сɦɟɠɧɭɸ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɢ ɩɨɞɚɟɬсɹ ɛɥɨɤɢɪɨɜɨɱɧɵɣ сɢɝɧɚɥ ɨɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ (ɩɪɢ ɷɥɟɤɬɪɨɦɟɯɚɧɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɟ ɛɟɡ ɢсɩɨɥɧɢɬɟɥɶɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ ɛɥɨɤɢɪɨɜɨɱɧɵɣ сɢɝɧɚɥ ɨɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨɞɚɟɬсɹ ɧɚ сɦɟɠɧɭɸ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɨɬɞɟɥɶɧɨ ɩɨсɥɟ ɡɚɤɪɵɬɢɹ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ).

ɉɨсɥɟ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɦ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɟɬ ɡɚɤɪɵɬɢɟ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɢ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ ɢɡɜɟɳɚɟɬ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨ ɜɪɟɦɟɧɢ ɮɚɤɬɢɱɟсɤɨɝɨ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ. ɇɟɡɚɜɢсɢɦɨ ɨɬ ɧɚɥɢɱɢɹ ɛɥɨɤɢɪɨɜɨɱɧɨɝɨ сɢɝɧɚɥɚ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɨɬɤɪɵɬɶ ɜɵɯɨɞɧɨɣ сɜɟɬɨɮɨɪ ɢ ɨɬɩɪɚɜɢɬɶ ɩɨɟɡɞ ɬɨɥɶɤɨ ɩɨсɥɟ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɨɬ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ

сɬɚɧɰɢɢ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɹ ɨ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɪɚɧɟɟ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ.

ɇɟ ɩɨɥɭɱɢɜ ɨɬ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɹ ɩɨ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɦ сɪɟɞсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ ɨ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɪɚɧɟɟ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ, ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɧɚ ɨɞɧɨɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ ɡɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ ɞɚɜɚɬɶ ɛɥɨɤɢɪɨɜɨɱɧɵɣ сɢɝɧɚɥ сɨɝɥɚсɢɹ ɧɚ ɩɪɢɟɦ ɩɨɟɡɞɚ ɜсɬɪɟɱɧɨɝɨ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɹ.

1. ȿсɥɢ ɩɪɢ сɜɨɛɨɞɧɨɦ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ɢ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɦ ɦɚɪɲɪɭɬɟ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɜɵɯɨɞɧɨɣ сɜɟɬɨɮɨɪ ɧɟ ɨɬɤɪɵɜɚɟɬсɹ ɢɡ-ɡɚ ɥɨɠɧɨɣ ɡɚɧɹɬɨсɬɢ ɢɡɨɥɢɪɨɜɚɧɧɨɝɨ сɬɪɟɥɨɱɧɨɝɨ ɭɱɚсɬɤɚ, ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨсɥɟ ɩɪɨɜɟɪɤɢ ɮɚɤɬɢɱɟсɤɨɣ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ ɷɬɨɝɨ ɭɱɚсɬɤɚ с сɨɝɥɚсɢɹ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɨɬɤɪɵɬɶ ɜɵɯɨɞɧɨɣ сɜɟɬɨɮɨɪ ɩɨсɥɟ ɩɪɟɞɜɚɪɢɬɟɥɶɧɨɝɨ ɧɚɠɚɬɢɹ ɤɧɨɩɤɢ ©ȼɵɤɥɸɱɟɧɢɟ ɤɨɧɬɪɨɥɹ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɢɡɨɥɢɪɨɜɚɧɧɵɯ ɭɱɚсɬɤɨɜ ɜ ɦɚɪɲɪɭɬɚɯ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹª (ɩɪɢ ɟɟ ɧɚɥɢɱɢɢ).
2. ȿсɥɢ ɩɨсɥɟ ɨɬɤɪɵɬɢɹ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɩɨɟɡɞ ɧɟ ɛɭɞɟɬ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɛɹɡɚɧ ɡɚɤɪɵɬɶ ɜɵɯɨɞɧɨɣ сɜɟɬɨɮɨɪ, сɞɟɥɚɬɶ ɨɛ ɷɬɨɦ ɡɚɩɢсɶ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ сɨɨɛɳɢɬɶ ɨ ɡɚɞɟɪɠɤɟ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ сɦɟɠɧɵɣ ɪɚɡɞɟɥɶɧɵɣ ɩɭɧɤɬ ɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ.

Ɉɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɡɚɞɟɪɠɚɧɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɢɥɢ ɩɨɟɡɞɚ ɬɨɝɨ ɠɟ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɪɢ ɡɚɤɪɵɬɨɦ ɜɵɯɨɞɧɨɦ сɜɟɬɨɮɨɪɟ ɩɨ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɸ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɧɚ ɛɥɚɧɤɟ Ⱦɍ-52, ɪɟɤɨɦɟɧɞɭɟɦɵɣ ɨɛɪɚɡɟɰ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɩɪɢɜɟɞɟɧ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 23 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ. ɋɦɟɠɧɵɣ ɪɚɡɞɟɥɶɧɵɣ ɩɭɧɤɬ ɨ ɜɪɟɦɟɧɢ ɮɚɤɬɢɱɟсɤɨɝɨ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɭɜɟɞɨɦɥɹɟɬсɹ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ. ɉɪɢ ɷɥɟɤɬɪɨɦɟɯɚɧɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɟ ɛɟɡ ɢсɩɨɥɧɢɬɟɥɶɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ ɩɨсɥɟ ɮɚɤɬɢɱɟсɤɨɝɨ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɡɚɞɟɪɠɚɧɧɨɝɨ ɢɥɢ ɩɨɟɡɞɚ ɬɨɝɨ ɠɟ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, ɧɚ сɦɟɠɧɵɣ ɪɚɡɞɟɥɶɧɵɣ ɩɭɧɤɬ ɩɨɞɚɟɬсɹ ɛɥɨɤɢɪɨɜɨɱɧɵɣ сɢɝɧɚɥ. ɋɥɟɞɭɸɳɢɟ ɩɨɟɡɞɚ ɨɬɩɪɚɜɥɹɸɬсɹ ɩɨ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɟ ɜ ɩɨɪɹɞɤɟ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɦ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 3 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ.

Ɋɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɧɚ ɛɥɚɧɤɟ Ⱦɍ-52 ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɜɟɞɭɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ɬɚɤɠɟ ɜ сɥɭɱɚɹɯ сɚɦɨɩɪɨɢɡɜɨɥɶɧɨɝɨ ɡɚɤɪɵɬɢɹ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ (ɜсɥɟɞсɬɜɢɟ ɥɨɠɧɨɣ ɡɚɧɹɬɨсɬɢ ɢɡɨɥɢɪɨɜɚɧɧɨɣ сɟɤɰɢɢ, ɩɟɪɟɝɨɪɚɧɢɹ сɜɟɬɨɮɨɪɧɨɣ ɥɚɦɩɵ ɢɥɢ ɨɲɢɛɨɱɧɨɝɨ ɡɚɤɪɵɬɢɹ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ) ɩɪɢ ɢсɩɪɚɜɧɨɦ ɞɟɣсɬɜɢɢ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɢ.

ɇɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ, ɝɞɟ сɪɟɞсɬɜɚ сɜɹɡɢ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɵ сɢсɬɟɦɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɪɟɝɢсɬɪɚɰɢɢ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɨɜ, ɜɦɟсɬɨ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ ɧɚ ɛɥɚɧɤɟ Ⱦɍ-52, ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨɟɡɞɚ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɩɟɪɟɞɚɱɚ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ ɮɢɤсɢɪɭɟɦɵɣ ɧɚ ɪɟɝɢсɬɪɚɬɨɪɟ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɨɜ ɥɨɤɚɥɶɧɵɣ ɚɤɬ (ɞɚɥɟɟ ± ɩɪɢɤɚɡ) ɨɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɟɦ ʋ 20 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ.

ɇɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ, ɢɦɟɸɳɢɯ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚ, ɤɨɬɨɪɵɟ ɩɪɢ сɜɨɛɨɞɧɨɦ

ɩɟɪɟɝɨɧɟ ɩɨɡɜɨɥɹɸɬ ɩɨɜɬɨɪɧɨ ɨɬɤɪɵɬɶ2 ɜɵɯɨɞɧɨɣ сɜɟɬɨɮɨɪ, ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɨ ɜɧɨɜɶ ɨɬɤɪɵɬɨɦɭ ɜɵɯɨɞɧɨɦɭ сɜɟɬɨɮɨɪɭ. ȼɨсɩɨɥɶɡɨɜɚɬɶсɹ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦɢ ɞɥɹ ɩɨɜɬɨɪɧɨɝɨ ɨɬɤɪɵɬɢɹ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ с ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ.

1. ȿсɥɢ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɟɣ ɨɞɧɨɩɭɬɧɵɣ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɩɨсɥɟ ɨɬɤɪɵɬɢɹ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɩɨɹɜɢɬсɹ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɶ ɡɚɞɟɪɠɚɬɶ ɩɨɟɡɞ ɢ ɨɬɩɪɚɜɢɬɶ ɧɚ ɷɬɨɬ ɩɟɪɟɝɨɧ сɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨɟɡɞ ɜсɬɪɟɱɧɨɝɨ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, ɜɵɯɨɞɧɨɣ сɜɟɬɨɮɨɪ ɡɚɤɪɵɜɚɟɬсɹ, ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɟ ɩɨɥɭɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɨɣ ɩɪɟɤɪɚɳɚɟɬсɹ ɢ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɩɨ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɦ сɪɟɞсɬɜɚɦ сɜɹɡɢ. ȼ ɷɬɨɦ сɥɭɱɚɟ ɦɚɲɢɧɢсɬɚɦ ɩɨɟɡɞɨɜ, сɥɟɞɭɸɳɢɦ ɜɨ ɜсɬɪɟɱɧɨɦ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɢ, ɧɚ ɩɪɚɜɨ ɡɚɧɹɬɢɹ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɩɟɪɟɞɚɸɬсɹ ɛɥɚɧɤɢ Ⱦɍ-50, ɪɟɤɨɦɟɧɞɭɟɦɵɣ ɨɛɪɚɡɟɰ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɩɪɢɜɟɞɟɧ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 22 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ.

Ⱦɟɣсɬɜɢɟ ɩɨɥɭɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɢ ɜɨɡɨɛɧɨɜɥɹɟɬсɹ ɩɪɢ ɩɨсɥɟɞɭɸɳɟɦ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧ ɪɚɧɟɟ ɡɚɞɟɪɠɚɧɧɨɝɨ ɢɥɢ ɩɨɟɡɞɚ, сɥɟɞɭɸɳɟɝɨ ɜ ɬɨɦ ɠɟ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɢ, ɩɪɢɱɟɦ ɷɬɨɬ ɩɨɟɡɞ ɨɬɩɪɚɜɥɹɟɬсɹ ɩɨ ɨɞɧɨɦɭ ɢɡ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɣ, ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɧɵɯ ɜ ɩɭɧɤɬɟ 7 ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɹ ʋ 3 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ.

1. ɇɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɟɣ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɩɨɥɭɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɨɣ, ɜ сɥɭɱɚɟ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ ɡɚɞɟɪɠɤɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɜсɬɪɟɱɧɨɝɨ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ сɬɚɧɰɢɢ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɟ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɩɟɪɟɜɨɞɹɬсɹ ɧɚ ɪɟɡɟɪɜɧɨɟ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟ с ɜсɬɭɩɥɟɧɢɟɦ ɧɚ ɞɟɠɭɪсɬɜɨ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɧɚ ɤɨɬɨɪɵɯ ɜɨɡɥɨɠɟɧɨ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɟ ɨɩɟɪɚɰɢɣ ɩɨ ɩɪɢɟɦɭ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɸ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɢ ɩɟɪɟɞɚɱɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɧɚ ɪɟɡɟɪɜɧɨɟ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟ. ȼ ɬɚɤɢɯ сɥɭɱɚɹɯ ɨɩɟɪɚɰɢɢ ɩɨ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɸ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɨɢɡɜɨɞɹɬсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɭɧɤɬɚɦɢ 7 ɢ 8 ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɹ ʋ 3 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ.
2. Ɉɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ ɝɪɭɩɩɨɜɵɯ ɜɵɯɨɞɧɵɯ сɜɟɬɨɮɨɪɨɜ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɨ ɪɚɡɪɟɲɚɸɳɟɦɭ ɩɨɤɚɡɚɧɢɸ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɢ ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɦɭ ɭɤɚɡɚɬɟɥɸ ɧɚ ɧɟɦ с ɰɢɮɪɨɣ ɡɟɥɟɧɨɝɨ ɰɜɟɬɚ, сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɟɣ ɧɨɦɟɪɭ ɬɨɝɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ, с ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚ.

ȼ сɥɭɱɚɹɯ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɦɚɪɲɪɭɬɧɵɯ ɭɤɚɡɚɬɟɥɟɣ ɝɪɭɩɩɨɜɵɯ ɜɵɯɨɞɧɵɯ сɜɟɬɨɮɨɪɨɜ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɪɢ ɨɬɤɪɵɬɨɦ ɝɪɭɩɩɨɜɨɦ ɜɵɯɨɞɧɨɦ сɜɟɬɨɮɨɪɟ с ɩɟɪɟɞɚɱɟɣ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨɟɡɞɚ ɩɪɢɤɚɡɚ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɟɦ ʋ 20 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɢɥɢ с ɜɪɭɱɟɧɢɟɦ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨɟɡɞɚ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ ɧɚ ɛɥɚɧɤɟ Ⱦɍ-52 с ɡɚɩɨɥɧɟɧɢɟɦ ɩɭɧɤɬɚ II ɞɚɧɧɨɝɨ ɛɥɚɧɤɚ.

2 ɉɨɞɩɭɧɤɬ 186 ɩɭɧɤɬɚ 3 ȽɈɋɌ Ɋ 53431-2009 ©ɇɚɰɢɨɧɚɥɶɧɵɣ сɬɚɧɞɚɪɬ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ. Ⱥɜɬɨɦɚɬɢɤɚ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɚɹ. Ɍɟɪɦɢɧɵ ɢ ɨɩɪɟɞɟɥɟɧɢɹª, ɜɜɟɞɟɧɧɨɝɨ ɜ ɞɟɣсɬɜɢɟ ɩɪɢɤɚɡɨɦ Ɋɨсɬɟɯɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɨɬ 27 ɧɨɹɛɪɹ 2009 ɝ. ʋ 523-сɬ (Ɇ., ©ɋɬɚɧɞɚɪɬɢɧɮɨɪɦª, 2010), с ɢɡɦɟɧɟɧɢɟɦ ȽɈɋɌ Ɋ 53431-2009 ©Ⱥɜɬɨɦɚɬɢɤɚ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɚɹ. Ɍɟɪɦɢɧɵ ɢ ɨɩɪɟɞɟɥɟɧɢɹª (Ɇ., ©ɋɬɚɧɞɚɪɬɢɧɮɨɪɦª, 2012).

ɉɪɢ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɧɚ ɝɪɭɩɩɨɜɨɦ ɜɵɯɨɞɧɨɦ сɜɟɬɨɮɨɪɟ ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ ɭɤɚɡɚɬɟɥɹ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɹ (ɛɟɥɨɝɨ ɰɜɟɬɚ) ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɟɦ ʋ 1 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ.

1. ȿсɥɢ ɜɟɞɭɳɢɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜ ɝɨɬɨɜɨɝɨ ɤ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɸ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚɯɨɞɢɬсɹ ɡɚ ɜɵɯɨɞɧɵɦ сɜɟɬɨɮɨɪɨɦ с ɪɚɡɪɟɲɚɸɳɢɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɟɦ ɢ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɧɟ ɜɢɞɧɨ ɟɝɨ ɩɨɤɚɡɚɧɢɹ, ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɨ ɩɪɢɤɚɡɭ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɩɟɪɟɞɚɜɚɟɦɨɦɭ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ ɢɥɢ ɩɨ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɸ ɧɚ ɛɥɚɧɤɟ Ⱦɍ-52 с ɡɚɩɨɥɧɟɧɢɟɦ ɩɭɧɤɬɚ II ɞɚɧɧɨɝɨ ɛɥɚɧɤɚ:

©ɉɪɢɤɚɡ ʋ ... ɜɪɟɦɹ ... (ɱɚс, ɦɢɧɭɬɵ). Ɇɚɲɢɧɢсɬ ɩɨɟɡɞɚ ʋ ... ɧɚ ... ɩɭɬɢ сɬɚɧɰɢɢ.... ȼɵɯɨɞɧɨɣ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɵɣ) сɜɟɬɨɮɨɪ ... ɥɢɬɟɪ ȼɚɦ ɨɬɤɪɵɬ. Ɋɚɡɪɟɲɚɸ ɨɬɩɪɚɜɢɬɶсɹ. Ⱦɋɉ ... (ɮɚɦɢɥɢɹ)ª.

ȼ сɥɭɱɚɹɯ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɢɡɨɥɢɪɨɜɚɧɧɨɝɨ сɬɪɟɥɨɱɧɨɝɨ ɭɱɚсɬɤɚ ɢɥɢ ɟɝɨ ɡɚɧɹɬɨсɬɢ ɝɨɥɨɜɨɣ ɨɬɩɪɚɜɥɹɸɳɟɝɨсɹ ɩɨɟɡɞɚ ɞɥɹ ɨɬɤɪɵɬɢɹ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɢсɩɨɥɶɡɨɜɚɬɶ ɤɧɨɩɤɭ ©ȼɵɤɥɸɱɟɧɢɟ ɤɨɧɬɪɨɥɹ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɢɡɨɥɢɪɨɜɚɧɧɵɯ ɭɱɚсɬɤɨɜ ɜ ɦɚɪɲɪɭɬɚɯ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹª (ɩɪɢ ɟɟ ɧɚɥɢɱɢɢ).

ȿсɥɢ ɝɨɥɨɜɚ ɨɬɩɪɚɜɥɹɟɦɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚɯɨɞɢɬсɹ ɡɚ ɜɵɯɨɞɧɵɦ сɜɟɬɨɮɨɪɨɦ ɢ ɩɨсɥɟɞɧɢɣ ɨɬɤɪɵɬɶ ɧɟɜɨɡɦɨɠɧɨ, ɞɟɣсɬɜɢɟ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɢ ɩɪɟɤɪɚɳɚɟɬсɹ; ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɨ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɦ сɪɟɞсɬɜɚɦ сɜɹɡɢ с ɩɟɪɟɞɚɱɟɣ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɛɥɚɧɤɚ Ⱦɍ-50.

Ɉɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ, ɧɟ ɢɦɟɸɳɢɯ ɜɵɯɨɞɧɵɯ сɜɟɬɨɮɨɪɨɜ ɜɵɩɨɥɧɹɟɬсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɬɪɟɛɨɜɚɧɢɹɦɢ ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɩɭɧɤɬɚ.

1. Ɉɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɨɞɧɨɩɭɬɧɵɯ ɢ ɞɜɭɯɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ (ɩɨ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ) с ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɟɦ с ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɪɢ ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɟɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɢ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ с ɜɵɞɚɱɟɣ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɤɥɸɱɚ-ɠɟɡɥɚ ɧɚ ɩɪɚɜɨ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ с ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɢɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɟɦ ɢ ɨɛɪɚɬɧɨɝɨ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɩɨ ɩɟɪɟɝɨɧɭ ɞɨ ɝɪɚɧɢɰɵ сɬɚɧɰɢɢ.

ɉɪɢ ɷɬɨɦ ɧɚ ɨɞɧɨɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ ɩɟɪɟɞ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧ с ɩɨсɥɟɞɭɸɳɢɦ ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɟɦ ɞɨɥɠɧɨ ɛɵɬɶ ɩɨɥɭɱɟɧɨ ɨɬ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨ ɛɥɨɤ-ɚɩɩɚɪɚɬɭ сɨɝɥɚсɢɟ ɧɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚ ɢɥɢ ɛɥɨɤ-сɢсɬɟɦɚ ɩɟɪɟɤɥɸɱɟɧɚ ɧɚ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɟɟ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɞɜɢɠɟɧɢɹ.

Ɉɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɞɜɭɯ ɢ ɛɨɥɟɟ ɟɞɢɧɢɰ сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ сɚɦɨɯɨɞɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɜ сɰɟɩɟ ɜ сɥɭɱɚɟ, ɤɨɝɞɚ ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɨ ɢɯ ɪɚɡɴɟɞɢɧɟɧɢɟ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ, ɩɨ ɤɥɸɱɭ-ɠɟɡɥɭ ɡɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ.

1. ɇɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɟɣ, ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ с ɪɚɛɨɬɨɣ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ɢ ɩɪɢɛɵɬɢɟɦ ɧɚ сɦɟɠɧɭɸ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɩɨɟɡɞɨɜ с ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɢɦɢ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚɦɢ,

сɥɟɞɭɸɳɢɦɢ ɧɚ ɜɟсɶ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɨ ɪɚɡɪɟɲɚɸɳɟɦɭ ɩɨɤɚɡɚɧɢɸ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ.

1. ɇɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɟɣ, ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ с ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɟɦ ɨɛɪɚɬɧɨ ɢɥɢ ɩɨɟɡɞɚ с ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɢɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɦ, ɜɨɡɜɪɚɳɚɸɳɢɦсɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ с ɜɵɞɚɱɟɣ ɥɢɰɭ, ɨɬɜɟɬсɬɜɟɧɧɨɦɭ ɡɚ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɟ ɪɚɛɨɬ, ɢɥɢ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ɤɥɸɱɚ-ɠɟɡɥɚ ɧɚ ɩɪɚɜɨ ɨɛɪɚɬɧɨɝɨ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɩɨ ɩɟɪɟɝɨɧɭ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɭɧɤɬɨɦ 12 ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɹ ʋ 3 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ.

ɀɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ сɬɚɧɰɢɢ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɟ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɧɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ с ɩɨɥɭɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɨɣ, ɩɟɪɟɜɨɞɹɬсɹ ɧɚ ɪɟɡɟɪɜɧɨɟ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟ с ɜсɬɭɩɥɟɧɢɟɦ ɧɚ ɞɟɠɭɪсɬɜɨ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɧɚ ɤɨɬɨɪɵɯ ɜɨɡɥɨɠɟɧɨ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɟ ɨɩɟɪɚɰɢɣ ɩɨ ɩɪɢɟɦɭ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɸ ɩɨɟɡɞɨɜ.

1. ɉɪɢ ɧɟɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɢ ɢɡɴɹɬɶ ɤɥɸɱ-ɠɟɡɥ ɢɥɢ ɜ сɥɭɱɚɟ, ɟсɥɢ ɚɩɩɚɪɚɬ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɧɟ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧ ɤɥɸɱɨɦ-ɠɟɡɥɨɦ, ɞɥɹ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɢɥɢ ɩɨɟɡɞɚ с ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɢɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɦ, ɜɨɡɜɪɚɳɚɸɳɢɦсɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɟ ɩɨɥɭɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɨɣ ɩɪɟɤɪɚɳɚɟɬсɹ ɢ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɦ сɪɟɞсɬɜɚɦ сɜɹɡɢ.

ȼ ɷɬɢɯ сɥɭɱɚɹɯ ɞɨ ɩɟɪɟɯɨɞɚ ɧɚ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɟ сɪɟɞсɬɜɚ сɜɹɡɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ сɬɚɧɰɢɢ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɟ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɧɚ ɤɨɬɨɪɵɣ ɨɬɩɪɚɜɥɹɟɬсɹ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɣ ɩɨɟɡɞ, ɩɟɪɟɜɨɞɹɬсɹ ɧɚ ɪɟɡɟɪɜɧɨɟ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟ.

1. ɉɨ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɤɥɸɱ-ɠɟɡɥ ɜɨɡɜɪɚɳɚɟɬсɹ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɤɨɬɨɪɵɣ ɜɤɥɚɞɵɜɚɟɬ ɟɝɨ ɜ ɚɩɩɚɪɚɬ ɢ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ ɭɜɟɞɨɦɥɹɟɬ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ сɦɟɠɧɨɦɭ ɪɚɡɞɟɥɶɧɨɦɭ ɩɭɧɤɬɭ ɨ ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ.
2. Ɉɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚ с ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɢɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɦ, сɥɟɞɭɸɳɢɦ ɞɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɨ ɩɭɬɟɜɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɟ с ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɟɦ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɷɬɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ ɨɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ с ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɢɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɦ.

Ɉɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚ с ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɢɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɦ, ɤɨɝɞɚ ɩɨсɥɟɞɧɢɣ ɜɨɡɜɪɚɳɚɟɬсɹ с ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɨ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɟ (ɩɪɢ ɪɚɡɪɟɲɚɸɳɟɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɢ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ). Ɇɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɜɪɭɱɚɟɬсɹ ɤɥɸɱ-ɠɟɡɥ ɧɚ ɩɪɚɜɨ ɨɛɪɚɬɧɨɝɨ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ.

1. ɉɪɢ ɧɟɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɢ ɢɡɴɹɬɢɹ ɤɥɸɱɚ-ɠɟɡɥɚ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɜ сɥɭɱɚɹɯ, ɤɨɝɞɚ ɛɥɨɤ-ɚɩɩɚɪɚɬ ɧɟ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧ ɤɥɸɱɨɦ-ɠɟɡɥɨɦ ɞɥɹ ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ, ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚ с ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɢɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɦ, ɜɨɡɜɪɚɳɚɸɳɢɦсɹ

ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɨ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɦ сɪɟɞсɬɜɚɦ сɜɹɡɢ с ɩɪɟɤɪɚɳɟɧɢɟɦ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɢ. Ɇɚɲɢɧɢсɬɚɦ ɜɟɞɭɳɟɝɨ ɢ ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ ɜ ɷɬɨɦ сɥɭɱɚɟ ɩɟɪɟɞɚɸɬсɹ ɛɥɚɧɤɢ Ⱦɍ-50.

19 ɉɨɪɹɞɨɤ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɩɟɪɟɝɨɧɚɦ, ɢɦɟɸɳɢɦ ɩɭɬɟɜɵɟ ɩɨсɬɵ (ɛɥɨɤ-ɩɨсɬɵ), ɜ ɬɨɦ ɱɢсɥɟ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɢɟ ɢ ɛɟɡ ɩɪɨɯɨɞɧɵɯ сɜɟɬɨɮɨɪɨɜ, ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

# Ⱦɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɢ ɧɟɢɫɩɪɚɜɧɨɫɬɢ ɩɨɥɭɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟɫɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɢ

1. Ʉ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɹɦ, ɩɪɢ ɤɨɬɨɪɵɯ ɞɟɣсɬɜɢɟ ɩɨɥɭɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɢ ɩɪɟɤɪɚɳɚɟɬсɹ, ɨɬɧɨсɹɬсɹ:
   1. ɧɟɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɶ ɡɚɤɪɵɬɢɹ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ ɢɥɢ ɩɪɨɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ;
   2. ɧɟɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɶ ɨɬɤɪɵɬɢɹ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ ɢɥɢ ɩɪɨɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɩɪɢ сɜɨɛɨɞɧɨɦ ɩɟɪɟɝɨɧɟ (ɜ ɬɨɦ ɱɢсɥɟ с ɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɶɸ ɜɵɤɥɸɱɟɧɢɹ ɤɨɧɬɪɨɥɹ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ ɢɡɨɥɢɪɨɜɚɧɧɵɯ ɭɱɚсɬɤɨɜ);
   3. ɩɪɨɢɡɜɨɥɶɧɨɟ ɩɨɥɭɱɟɧɢɟ ɛɥɨɤɢɪɨɜɨɱɧɵɯ сɢɝɧɚɥɨɜ;
   4. ɧɟɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɶ ɩɨɞɚɱɢ ɢɥɢ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɛɥɨɤɢɪɨɜɨɱɧɵɯ сɢɝɧɚɥɨɜ;
   5. ɨɬсɭɬсɬɜɢɟ ɩɥɨɦɛ ɧɚ ɚɩɩɚɪɚɬɟ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɷɥɟɤɬɪɨɦɟɯɚɧɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɢ (ɡɚ ɢсɤɥɸɱɟɧɢɟɦ ɩɥɨɦɛ ɧɚ ɩɟɞɚɥɶɧɨɣ ɡɚɦɵɱɤɟ ɢɥɢ ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɨɣ ɤɧɨɩɤɟ).

ȼɨ ɜсɟɯ ɭɤɚɡɚɧɧɵɯ сɥɭɱɚɹɯ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɩɪɢ ɪɚɛɨɬɚɯ ɩɨ ɩɟɪɟɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɢɸ, ɩɟɪɟɧɨсɭ, ɪɟɦɨɧɬɭ, ɢсɩɵɬɚɧɢɸ ɢ ɡɚɦɟɧɟ ɛɥɨɤɢɪɨɜɨɱɧɵɯ ɭсɬɪɨɣсɬɜ ɢ ɪɚɛɨɬɚɯ, ɜɵɡɵɜɚɸɳɢɯ ɜɪɟɦɟɧɧɨɟ ɩɪɟɤɪɚɳɟɧɢɟ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɭсɬɪɨɣсɬɜ, ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɟ ɩɪɟɤɪɚɳɚɟɬсɹ ɢ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɩɨ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɦ сɪɟɞсɬɜɚɦ сɜɹɡɢ.

1. ȼɨ ɜɪɟɦɹ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɝɨ ɨɛсɥɭɠɢɜɚɧɢɹ ɚɩɩɚɪɚɬɭɪɵ ɩɨɥɭɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɢ ɞɟɣсɬɜɢɟ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɢ ɧɟ ɩɪɟɤɪɚɳɚɟɬсɹ, ɩɪɢ ɷɬɨɦ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢ ɪɚɛɨɬɧɢɤ, ɩɪɨɜɨɞɹɳɢɣ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɟ ɨɛсɥɭɠɢɜɚɧɢɟ, ɨɛɹɡɚɧɵ ɭɞɟɥɢɬɶ ɜɧɢɦɚɧɢɟ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨɣ ɪɚɛɨɬɟ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɢ.

ɉɟɪɟɞ ɨɩɥɨɦɛɢɪɨɜɚɧɢɟɦ, ɩɨсɥɟ ɨɤɨɧɱɚɧɢɹ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɝɨ ɨɛсɥɭɠɢɜɚɧɢɹ ɚɩɩɚɪɚɬɭɪɵ ɩɨɥɭɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɢ ɪɚɛɨɬɧɢɤ, ɩɪɨɜɨɞɹɳɢɣ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɟ ɨɛсɥɭɠɢɜɚɧɢɟ, сɨɜɦɟсɬɧɨ с ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨ ɢɧɞɢɤɚɰɢɢ ɧɚ ɚɩɩɚɪɚɬɚɯ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɪɨɜɟɪɹɸɬ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɟ ɩɨɤɚɡɚɧɢɣ ɧɚ ɛɥɨɤ-ɚɩɩɚɪɚɬɟ сɨсɬɨɹɧɢɸ ɩɟɪɟɝɨɧɨɜ (ɩɨ ɡɚɩɢсɹɦ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɩɭɬɟɦ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɨɜ с ɞɟɠɭɪɧɵɦɢ ɩɨ сɦɟɠɧɵɦ ɪɚɡɞɟɥɶɧɵɦ ɩɭɧɤɬɚɦ).

Ɉ ɤɚɠɞɨɦ сɥɭɱɚɟ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɝɨ ɨɛсɥɭɠɢɜɚɧɢɹ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɨɛ ɨɤɨɧɱɚɧɢɢ ɷɬɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɦ, ɩɪɨɜɨɞɹɳɢɦ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɟ ɨɛсɥɭɠɢɜɚɧɢɟ, ɞɟɥɚɟɬсɹ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɚɹ ɡɚɩɢсɶ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɨсɦɨɬɪɚ.

1. ɉɟɪɟɯɨɞ ɧɚ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɟ сɪɟɞсɬɜɚ сɜɹɡɢ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɜɨɡɨɛɧɨɜɥɟɧɢɟ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɩɨɥɭɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɟ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɸɬсɹ ɩɪɢɤɚɡɨɦ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ

ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɩɨсɥɟ ɩɪɨɜɟɪɤɢ ɱɟɪɟɡ ɞɟɠɭɪɧɵɯ сɦɟɠɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ.

ɉɪɢ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ сɜɹɡɢ ɩɟɪɟɯɨɞ ɧɚ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɟ сɪɟɞсɬɜɚ сɜɹɡɢ ɩɪɢ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɜɨссɬɚɧɨɜɥɟɧɢɟ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɩɨɥɭɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɢ ɩɪɨɢɡɜɨɞɹɬсɹ ɜ ɩɨɪɹɞɤɟ, ɭɤɚɡɚɧɧɨɦ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 1 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ, с ɡɚɦɟɧɨɣ ɜ ɬɟɤсɬɟ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦ сɥɨɜɚ ©ɚɜɬɨɛɥɨɤɢɪɨɜɤɚª ɧɚ сɥɨɜɨ

©ɩɨɥɭɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɚɹ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɚª.

1. ɉɨсɥɟ ɩɪɟɤɪɚɳɟɧɢɹ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɩɨɥɭɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɢ ɢ ɩɟɪɟɯɨɞɚ ɧɚ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɟ сɪɟɞсɬɜɚ сɜɹɡɢ ɦɚɲɢɧɢсɬɚɦ ɩɨɟɡɞɨɜ ɞɥɹ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɞɨ сɦɟɠɧɨɝɨ ɪɚɡɞɟɥɶɧɨɝɨ ɩɭɧɤɬɚ ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɛɥɚɧɤ Ⱦɍ-50.
2. ɉɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚɦɢ ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ с ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɢɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɟɦ (ɞɨ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ) ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɟɬсɹ:
   1. ɩɨ ɩɪɢɝɥɚсɢɬɟɥɶɧɨɦɭ сɢɝɧɚɥɭ;
   2. ɩɨ ɩɪɢɤɚɡɭ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɩɟɪɟɞɚɜɚɟɦɨɦɭ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɨɬɩɪɚɜɥɹɸɳɟɝɨсɹ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ;
   3. ɩɨ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɸ ɧɚ ɛɥɚɧɤɟ Ⱦɍ-52 с ɡɚɩɨɥɧɟɧɢɟɦ ɩɭɧɤɬɚ I ɞɚɧɧɨɝɨ ɛɥɚɧɤɚ ɩɪɢ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɟɦ ɢɡɦɟɧɟɧɢɢ ɬɟɤсɬɚ ɨɬ ɪɭɤɢ.
3. ɉɪɢ сɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ с ɢсɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɟɦ ɞɜɨɣɧɨɣ ɬɹɝɢ ɢɥɢ с ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɢɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɦ ɧɚ ɜɟсɶ ɩɟɪɟɝɨɧ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɧɚ ɩɪɚɜɨ ɡɚɧɹɬɢɹ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɜɪɭɱɚɟɬсɹ ɬɨɥɶɤɨ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɜɟɞɭɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ. Ɇɚɲɢɧɢсɬɵ ɜɬɨɪɨɝɨ (ɩɪɢ ɞɜɨɣɧɨɣ ɬɹɝɟ) ɢ ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ ɞɨɥɠɧɵ ɪɭɤɨɜɨɞсɬɜɨɜɚɬɶсɹ сɢɝɧɚɥɚɦɢ ɢɥɢ ɩɟɪɟɞɚɜɚɟɦɵɦɢ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ сɨɨɛɳɟɧɢɹɦɢ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɜɟɞɭɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ.
4. ɉɪɢ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɢ ɦɟɠсɬɚɧɰɢɨɧɧɨɣ ɬɟɥɟɮɨɧɧɨɣ сɜɹɡɢ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɛɹɡɚɧ ɜɧɢɦɚɬɟɥɶɧɨ сɥɟɞɢɬɶ ɡɚ ɢɡɦɟɧɟɧɢɟɦ ɢɧɞɢɤɚɰɢɢ ɧɚ ɚɩɩɚɪɚɬɚɯ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ.

ɍɜɟɞɨɦɥɟɧɢɹ ɨ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ ɜ ɷɬɨɦ сɥɭɱɚɟ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɸɬсɹ ɱɟɪɟɡ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɢɥɢ ɩɨ сɪɟɞсɬɜɚɦ сɜɹɡɢ, ɧɚɯɨɞɹɳɢɦсɹ ɜ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɢ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ.

1. ɇɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɵɯ (ɦɧɨɝɨɩɭɬɧɵɯ) ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɩɨɥɭɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɨɣ ɞɥɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɜ ɨɞɧɨɦ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɢ, ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ (ɜ ɩɨɪɹɞɤɟ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɤɢ) ɩɨ ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɨ ɩɪɢɤɚɡɭ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ с ɩɟɪɟɯɨɞɨɦ ɧɚ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɟ сɪɟɞсɬɜɚ сɜɹɡɢ ɩɨ ɩɪɚɜɢɥɚɦ ɨɞɧɨɩɭɬɧɨɝɨ ɞɜɢɠɟɧɢɹ.
2. ȼ ɡɚɜɢсɢɦɨсɬɢ ɨɬ сɢсɬɟɦɵ ɩɨɥɭɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɢ ɢ ɤɨɧɤɪɟɬɧɵɯ ɭсɥɨɜɢɣ ɪɚɛɨɬɵ ɧɚ ɭɱɚсɬɤɟ, ɩɨɪɹɞɨɤ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦɢ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɩɨɪɹɞɨɤ ɞɟɣсɬɜɢɣ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ ɩɪɢ ɩɪɢɟɦɟ, ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɢ ɩɪɨɩɭсɤɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɸɬсɹ

ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

ɉɊɂɅɈɀȿɇɂȿ ʋ 4

ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɩɨ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɟ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ

# ɉɨɪɹɞɨɤ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɭɱɚɫɬɤɚɯ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɷɥɟɤɬɪɨɠɟɡɥɨɜɨɣ ɫɢɫɬɟɦɨɣ

1. **Ɉɛɳɢɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɹ**
2. ɉɪɢ ɷɥɟɤɬɪɨɠɟɡɥɨɜɨɣ сɢсɬɟɦɟ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟɦ ɧɚ ɡɚɧɹɬɢɟ ɩɨɟɡɞɨɦ ɩɟɪɟɝɨɧɚ сɥɭɠɢɬ ɠɟɡɥ ɞɚɧɧɨɝɨ ɩɟɪɟɝɨɧɚ, ɜɪɭɱɚɟɦɵɣ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨɟɡɞɚ.
3. Ʉɨɧсɬɪɭɤɰɢɹ ɭсɬɪɨɣсɬɜ ɷɥɟɤɬɪɨɠɟɡɥɨɜɨɣ сɢсɬɟɦɵ ɧɟ ɞɨɥɠɧɚ ɞɨɩɭсɤɚɬɶ ɢɡɴɹɬɢɹ ɢɡ ɠɟɡɥɨɜɵɯ ɚɩɩɚɪɚɬɨɜ ɨɞɧɨɜɪɟɦɟɧɧɨ ɛɨɥɟɟ ɨɞɧɨɝɨ ɠɟɡɥɚ. Ʉɨɧсɬɪɭɤɰɢɹ ɠɟɡɥɨɜɵɯ ɚɩɩɚɪɚɬɨɜ, ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɦɵɯ ɜ ɩɨɦɟɳɟɧɢɹɯ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ, ɧɟ ɞɨɥɠɧɚ ɞɨɩɭсɤɚɬɶ ɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɶ ɢɡɴɹɬɢɹ ɠɟɡɥɚ ɢɡ ɚɩɩɚɪɚɬɚ ɛɟɡ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ.
4. Ʉɚɠɞɨɦɭ ɠɟɡɥɭ ɩɪɢсɜɚɢɜɚɟɬсɹ ɧɨɦɟɪ ɢ сɟɪɢɹ, ɧɚɧɨсɢɬсɹ ɧɚɢɦɟɧɨɜɚɧɢɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɯ ɩɟɪɟɝɨɧ.

Ʉɚɠɞɨɦɭ ɩɟɪɟɝɨɧɭ ɞɨɥɠɧɚ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɨɜɚɬɶ сɜɨɹ сɟɪɢɹ ɠɟɡɥɨɜ. ɍсɬɚɧɨɜɤɚ ɠɟɡɥɨɜɵɯ ɚɩɩɚɪɚɬɨɜ ɨɞɧɨɣ сɟɪɢɢ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɧɟ ɱɚɳɟ ɱɟɦ ɱɟɪɟɡ ɬɪɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ, ɚ ɧɚ ɩɨɞɯɨɞɚɯ ɤ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɭɡɥɚɦ ± ɱɟɪɟɡ ɞɜɚ ɩɟɪɟɝɨɧɚ. ȼ ɠɟɡɥɨɜɵɯ ɚɩɩɚɪɚɬɚɯ ɨɛɟɢɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɯ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɩɪɢ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ɧɚ ɧɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ ɞɨɥɠɧɨ ɛɵɬɶ ɜ сɭɦɦɟ ɱɟɬɧɨɟ ɱɢсɥɨ ɠɟɡɥɨɜ.

1. ɀɟɡɥɨɜɵɟ ɚɩɩɚɪɚɬɵ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ, с ɤɨɬɨɪɵɯ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ с ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɢɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɦ, ɜɨɡɜɪɚɳɚɸɳɢɦсɹ с ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ, ɞɨɥɠɧɵ ɞɨɩɨɥɧɹɬɶсɹ ɩɪɢɛɨɪɚɦɢ с ɤɥɸɱɨɦ-ɠɟɡɥɨɦ.

Ʉɨɧсɬɪɭɤɰɢɹ ɠɟɡɥɨɜɨɝɨ ɚɩɩɚɪɚɬɚ, ɞɨɩɨɥɧɟɧɧɨɝɨ ɩɪɢɛɨɪɨɦ с ɤɥɸɱɨɦ-ɠɟɡɥɨɦ, ɧɟ ɞɨɥɠɧɚ ɞɨɩɭсɤɚɬɶ ɢɡɜɥɟɱɟɧɢɹ ɢɡ ɚɩɩɚɪɚɬɚ ɤɥɸɱɚ-ɠɟɡɥɚ ɞɨ ɢɡɜɥɟɱɟɧɢɹ ɨсɧɨɜɧɨɝɨ ɠɟɡɥɚ ɢɥɢ ɢɡɜɥɟɱɟɧɢɹ ɨсɧɨɜɧɨɝɨ ɠɟɡɥɚ ɩɪɢ ɢɡɴɹɬɨɦ ɤɥɸɱɟ-ɠɟɡɥɟ.

1. ɀɟɡɥɨɜɵɟ ɚɩɩɚɪɚɬɵ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ, с ɤɨɬɨɪɵɯ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ с ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɢɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɦ, сɥɟɞɭɸɳɢɦ ɞɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɨɛɨɪɭɞɭɸɬсɹ ɪɚɡɜɢɧɱɢɜɚɸɳɢɦɢсɹ ɠɟɡɥɚɦɢ. Ʉɚɠɞɵɣ ɪɚɡɜɢɧɱɢɜɚɸɳɢɣсɹ ɠɟɡɥ сɨсɬɨɢɬ ɢɡ ɞɜɭɯ ɱɚсɬɟɣ: ɱɚсɬɢ с ɧɚɞɩɢсɶɸ ©ɀɟɡɥª ɢ ɱɚсɬɢ с ɧɚɞɩɢсɶɸ ©Ȼɢɥɟɬª. ɀɟɡɥɨɜɵɟ ɚɩɩɚɪɚɬɵ с ɪɚɡɜɢɧɱɢɜɚɸɳɢɦɢсɹ ɠɟɡɥɚɦɢ ɩɪɢɦɟɧɹɸɬсɹ ɜ ɭсɥɨɜɢɹɯ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ с ɪɚɡɝɪɚɧɢɱɟɧɢɟɦ ɜɪɟɦɟɧɟɦ.
2. Ⱦɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɩɟɪɟɞɚɜɚɬɶ ɛɟɡ ɩɪɨɩɭсɤɚ ɱɟɪɟɡ ɠɟɡɥɨɜɵɣ ɚɩɩɚɪɚɬ ɠɟɡɥ, ɩɨɥɭɱɟɧɧɵɣ с ɩɪɢɛɵɜɲɟɝɨ ɩɨɟɡɞɚ, ɧɚ ɨɬɩɪɚɜɥɹɟɦɵɣ ɧɚ ɬɨɬ ɠɟ ɩɟɪɟɝɨɧ ɩɨɟɡɞ ɩɨсɥɟ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ сɨɝɥɚсɢɹ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɧɚ ɤɨɬɨɪɭɸ ɨɬɩɪɚɜɥɹɟɬсɹ ɩɨɟɡɞ. ɇɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ, ɝɞɟ ɠɟɡɥɨɜɵɟ ɚɩɩɚɪɚɬɵ ɢɦɟɸɬ ɤɥɸɱɢ-ɠɟɡɥɵ, ɩɟɪɟɞɚɜɚɬɶ ɠɟɡɥ ɛɟɡ ɩɪɨɩɭсɤɚ ɱɟɪɟɡ ɠɟɡɥɨɜɨɣ ɚɩɩɚɪɚɬ ɡɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ.
3. Ɉɛɦɟɧ ɠɟɡɥɨɜ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɪɢ ɩɨсɪɟɞсɬɜɟ ɦɟɯɚɧɢɱɟсɤɢɯ ɠɟɡɥɨɨɛɦɟɧɢɜɚɬɟɥɟɣ ɢɥɢ ɜɪɭɱɧɭɸ. ɉɪɢ ɨɛɦɟɧɟ ɠɟɡɥɨɜ ɜɪɭɱɧɭɸ ɠɟɡɥɵ ɞɨɥɠɧɵ ɛɵɬɶ ɜɥɨɠɟɧɵ ɜ ɠɟɡɥɨɩɨɞɚɜɚɬɟɥɢ. ɉɪɢ ɛɟɡɨсɬɚɧɨɜɨɱɧɨɦ ɩɪɨɩɭсɤɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɡɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬɶ ɨɛɦɟɧ ɠɟɡɥɨɜ ɧɚ ɜɵɯɨɞɧɵɯ ɝɨɪɥɨɜɢɧɚɯ.
4. ɇɟ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ:
   1. ɡɚɩɪɚɲɢɜɚɬɶ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɧɚ ɢɡɜɥɟɱɟɧɢɟ ɠɟɡɥɚ ɪɚɧɟɟ ɝɨɬɨɜɧɨсɬɢ ɩɨɟɡɞɚ ɤ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɸ, ɡɚ ɢсɤɥɸɱɟɧɢɟɦ сɥɭɱɚɟɜ ɛɟɡɨсɬɚɧɨɜɨɱɧɨɝɨ ɩɪɨɩɭсɤɚ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢɥɢ сɬɨɹɧɤɢ ɢɯ ɩɨ ɪɚсɩɢсɚɧɢɸ ɧɟ ɛɨɥɟɟ 5 ɦɢɧɭɬ;
   2. ɯɪɚɧɢɬɶ ɞɟɣсɬɜɭɸɳɢɟ ɠɟɡɥɵ, ɧɟ ɜɥɨɠɟɧɧɵɟ ɜ ɚɩɩɚɪɚɬ;
   3. ɩɪɨɜɨɡɢɬɶ ɠɟɡɥɵ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɧɟ ɩɪɢɧɚɞɥɟɠɚɳɢɣ ɞɚɧɧɨɦɭ ɠɟɡɥɭ.

# ɉɪɢɟɦ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ

1. ɉɟɪɟɞ ɩɪɢɛɵɬɢɟɦ ɩɨɟɡɞɚ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɝɨɬɨɜɢɬ ɦɚɪɲɪɭɬ ɞɥɹ ɟɝɨ ɩɪɢɟɦɚ ɢ ɨɬɤɪɵɜɚɟɬ ɜɯɨɞɧɨɣ сɢɝɧɚɥ. ɉɨ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɠɟɡɥ сɞɚɟɬсɹ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɤɨɬɨɪɵɣ, ɭɛɟɞɢɜɲɢсɶ ɜ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɜ ɩɨɥɧɨɦ сɨсɬɚɜɟ ɢ ɩɪɨɜɟɪɢɜ ɩɪɢɧɚɞɥɟɠɧɨсɬɶ ɠɟɡɥɚ ɩɟɪɟɝɨɧɭ, с ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɨɧ ɩɪɢɛɵɥ, ɡɚɩɢсɵɜɚɟɬ ɧɨɦɟɪ ɠɟɡɥɚ ɜ ɠɭɪɧɚɥ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɜɤɥɚɞɵɜɚɟɬ ɠɟɡɥ ɜ ɠɟɡɥɨɜɨɣ ɚɩɩɚɪɚɬ ɢ ɭɜɟɞɨɦɥɹɟɬ ɩɨ сɪɟɞсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɨ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɩɨɟɡɞɚ.

ɇɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ, ɝɞɟ ɠɟɡɥɨɜɵɟ ɚɩɩɚɪɚɬɵ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɵ ɜ ɩɨɦɟɳɟɧɢɹɯ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ, ɠɟɡɥ с ɩɪɢɛɵɜɚɸɳɟɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ сɬɪɟɥɨɱɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ, ɤɨɬɨɪɵɣ, ɭɛɟɞɢɜɲɢсɶ ɜ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɜ ɩɨɥɧɨɦ сɨсɬɚɜɟ ɢ ɩɪɨɜɟɪɢɜ ɩɪɢɧɚɞɥɟɠɧɨсɬɶ ɠɟɡɥɚ ɞɚɧɧɨɦɭ ɩɟɪɟɝɨɧɭ, ɜɤɥɚɞɵɜɚɟɬ ɟɝɨ ɜ ɚɩɩɚɪɚɬ ɢ сɨɨɛɳɚɟɬ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɧɨɦɟɪ ɠɟɡɥɚ ɞɥɹ ɡɚɩɢсɢ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ.

1. ɉɨ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɩɨɟɡɞɚ с ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɢɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɦ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɩɨɥɭɱɢɜ ɩɟɪɜɭɸ ɱɚсɬɶ ɠɟɡɥɚ ɨɬ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɩɨɟɡɞɚ ɢ ɜɬɨɪɭɸ ɱɚсɬɶ ɨɬ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ, ɨɛɹɡɚɧ сɨɟɞɢɧɢɬɶ ɨɛɟ ɩɨɥɭɱɟɧɧɵɟ ɱɚсɬɢ, ɩɨсɥɟ ɷɬɨɝɨ ɜɥɨɠɢɬɶ ɠɟɡɥ ɜ ɠɟɡɥɨɜɵɣ ɚɩɩɚɪɚɬ.
2. Ⱦɥɹ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɡɚɩɪɚɲɢɜɚɟɬ ɩɨ сɪɟɞсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ

ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ сɨɝɥɚсɢɟ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɧɚ ɤɨɬɨɪɭɸ ɨɬɩɪɚɜɥɹɟɬсɹ ɩɨɟɡɞ:

©Ɇɨɝɭ ɥɢ ɨɬɩɪɚɜɢɬɶ ɩɨɟɡɞ ʋ ...ª.

Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɟсɥɢ ɧɟɬ ɩɪɟɩɹɬсɬɜɢɣ ɞɥɹ ɩɪɢɟɦɚ ɩɨɟɡɞɚ, ɞɚɟɬ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ сɨɝɥɚсɢɟ:

©Ɉɠɢɞɚɸ ɩɨɟɡɞ ʋ ...ª, ɢ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬ ɢɡɴɹɬɶ ɠɟɡɥ.

ɂɡɴɹɜ ɢɡ ɚɩɩɚɪɚɬɚ ɠɟɡɥ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɨɛɹɡɚɧ ɡɚɩɢсɚɬɶ ɟɝɨ ɧɨɦɟɪ ɜ ɠɭɪɧɚɥ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɜɪɭɱɢɬɶ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɨɬɩɪɚɜɥɹɟɦɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ.

ɇɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ, ɝɞɟ ɠɟɡɥɨɜɵɟ ɚɩɩɚɪɚɬɵ ɜɵɧɟсɟɧɵ ɧɚ сɬɪɟɥɨɱɧɵɟ ɩɨсɬɵ, ɧɨɦɟɪ ɢɡɴɹɬɨɝɨ ɠɟɡɥɚ сɨɨɛɳɚɟɬсɹ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɞɟɠɭɪɧɵɦ сɬɪɟɥɨɱɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ.

ȿсɥɢ ɞɟɠɭɪɧɵɟ сɦɟɠɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ сɨɝɥɚсɨɜɚɥɢ ɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɶ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɜсɬɪɟɱɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ с ɠɟɡɥɨɦ ɨɬ ɩɪɢɛɵɜɚɸɳɟɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɛɟɡ ɩɪɨɩɭсɤɚ ɠɟɡɥɚ ɱɟɪɟɡ ɚɩɩɚɪɚɬ, ɬɨ ɜ ɠɭɪɧɚɥɚɯ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ (ɨɛɟɢɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ) ɧɚɩɪɨɬɢɜ ɧɨɦɟɪɚ ɷɬɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɞɨɥɠɧɚ ɛɵɬɶ сɞɟɥɚɧɚ ɨɬɦɟɬɤɚ:

©ɋɨɝɥɚсɨɜɚɧɨ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨ ɠɟɡɥɭ ɨɬ ɩɨɟɡɞɚ ʋ .... Ⱦɋɉ (ɮɚɦɢɥɢɹ, ɩɨɞɩɢсɶ)ª.

1. ɉɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɣ ɷɥɟɤɬɪɨɠɟɡɥɨɜɨɣ сɢсɬɟɦɨɣ, с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ, ɧɚ ɤɨɬɨɪɨɦ ɟсɬɶ ɜɵɯɨɞɧɨɣ сɜɟɬɨɮɨɪ, ɩɪɨɟɡɞ ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɟɝɨ ɩɨɤɚɡɚɧɢɹ ɷɬɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɩɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ ɠɟɡɥɚ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɩɨ ɥɭɧɧɨ-ɛɟɥɨɦɭ ɨɝɧɸ ɧɚ сɜɟɬɨɮɨɪɟ ɩɪɢ ɩɨɝɚɲɟɧɧɨɦ ɤɪɚсɧɨɦ.

ȿсɥɢ ɜɤɥɸɱɢɬɶ ɥɭɧɧɨ-ɛɟɥɵɣ ɨɝɨɧɶ ɧɟɜɨɡɦɨɠɧɨ, ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɨ ɠɟɡɥɭ. Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɜ ɷɬɨɦ сɥɭɱɚɟ ɞɨɥɠɟɧ ɢɡɜɟсɬɢɬɶ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ (ɥɢɱɧɨ, ɱɟɪɟɡ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ сɬɪɟɥɨɱɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɢɥɢ сɢɝɧɚɥɢсɬɚ), ɱɬɨ ɜɤɥɸɱɟɧɢɟ ɥɭɧɧɨ-ɛɟɥɨɝɨ ɨɝɧɹ ɧɟɜɨɡɦɨɠɧɨ ɢ ɦɚɪɲɪɭɬ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɝɨɬɨɜ.

ɉɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɨɝɨ ɜɵɯɨɞɧɵɦ сɟɦɚɮɨɪɨɦ, ɠɟɡɥ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɟ ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɟɝɨ ɩɨɤɚɡɚɧɢɹ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɟɦɚɮɨɪɚ.

1. ȿсɥɢ ɩɨсɥɟ ɢɡɴɹɬɢɹ ɠɟɡɥɚ ɞɥɹ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨсɥɟɞɧɢɣ ɩɨɱɟɦɭ-ɥɢɛɨ ɧɟ ɛɭɞɟɬ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɛɹɡɚɧ ɜɥɨɠɢɬɶ ɠɟɡɥ ɜ ɚɩɩɚɪɚɬ, ɭɜɟɞɨɦɢɬɶ ɨɛ ɷɬɨɦ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢ сɞɟɥɚɬɶ ɨɬɦɟɬɤɭ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ:

©ɉɨɟɡɞ ʋ ... ɡɚɞɟɪɠɚɧª.

1. ɉɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ с ɩɨсɥɟɞɭɸɳɢɦ ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɟɦ ɟɝɨ с ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, ɠɟɡɥ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨɟɡɞɚ ɜɵɞɚɟɬсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɭɧɤɬɚɦɢ 11, 12 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ. Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɭɜɟɞɨɦɥɹɟɬсɹ ɨɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɢ ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ с ɩɟɪɟɝɨɧɚ.
2. ɉɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ с ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɢɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɦ, сɥɟɞɭɸɳɢɦ ɩɨ ɜсɟɦɭ ɩɟɪɟɝɨɧɭ, ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɜɟɞɭɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ɜɪɭɱɚɟɬсɹ ɱɚсɬɶ ɠɟɡɥɚ с ɧɚɞɩɢсɶɸ ©Ȼɢɥɟɬª, ɚ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ± ɜɬɨɪɚɹ ɱɚсɬɶ ɠɟɡɥɚ с ɧɚɞɩɢсɶɸ ©ɀɟɡɥª.

Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɪɢ ɡɚɩɪɨсɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ сɬɚɜɢɬ ɜ ɢɡɜɟсɬɧɨсɬɶ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨ сɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɤ ɧɟɦɭ ɩɨɟɡɞɚ с ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɢɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɦ.

ȼ ɬɟɯ сɥɭɱɚɹɯ, ɤɨɝɞɚ ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɢɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜ сɥɟɞɭɟɬ ɜ ɧɟɪɚɛɨɱɟɦ ɪɟɠɢɦɟ ɩɨ ɜсɟɦɭ ɩɟɪɟɝɨɧɭ ɩɪɢɰɟɩɥɟɧɧɵɦ ɤ сɨсɬɚɜɭ ɩɨɟɡɞɚ, ɠɟɡɥ ɜɪɭɱɚɟɬсɹ ɬɨɥɶɤɨ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɜɟɞɭɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ.

1. ȿсɥɢ ɠɟɡɥɨɜɵɟ ɚɩɩɚɪɚɬɵ ɧɟ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɵ ɪɚɡɜɢɧɱɢɜɚɸɳɢɦɢсɹ ɠɟɡɥɚɦɢ, ɬɨ ɩɪɢ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ с ɧɟ ɩɪɢɰɟɩɥɟɧɧɵɦ ɤ сɨсɬɚɜɭ ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɢɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɦ, сɥɟɞɭɸɳɢɦ ɧɚ ɜɟсɶ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɞɟɣсɬɜɢɟ ɠɟɡɥɨɜɨɣ сɢсɬɟɦɵ ɩɪɟɤɪɚɳɚɟɬсɹ ɢ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɟɬсɹ ɩɨ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɦ сɪɟɞсɬɜɚɦ сɜɹɡɢ.
2. ɉɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ с ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɢɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɦ, ɜɨɡɜɪɚɳɚɸɳɢɦсɹ с ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɜɟɞɭɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ɜɵɞɚɟɬсɹ ɠɟɡɥ, ɚ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɟɝɨ ± ɤɥɸɱ-ɠɟɡɥ.

Ʉɥɸɱɢ-ɠɟɡɥɵ ɢсɩɨɥɶɡɭɸɬсɹ ɬɚɤɠɟ ɞɥɹ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɩɨɞɚɱɢ (ɭɛɨɪɤɢ) ɜɚɝɨɧɨɜ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ ɩɭɬɢ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ, ɩɪɢɦɵɤɚɸɳɢɟ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ, ɢ ɩɪɢ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɡɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɧɵɦ ɩɨɟɡɞɨɦ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ с ɩɨсɥɟɞɭɸɳɢɦ ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɟɦ ɢɯ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɜ ɩɨɪɹɞɤɟ, ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɦɨɦ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

1. ȿсɥɢ ɠɟɡɥɨɜɵɟ ɚɩɩɚɪɚɬɵ ɧɟ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɵ ɤɥɸɱɚɦɢ-ɠɟɡɥɚɦɢ, ɬɨ ɩɪɢ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ с ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɢɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɦ, ɜɨɡɜɪɚɳɚɸɳɢɦсɹ с ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, ɞɟɣсɬɜɢɟ ɠɟɡɥɨɜɨɣ сɢсɬɟɦɵ ɩɪɟɤɪɚɳɚɟɬсɹ ɢ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɟɬсɹ ɩɨ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɦ сɪɟɞсɬɜɚɦ сɜɹɡɢ.

# Ⱦɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɣ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ

1. ɉɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɹ, ɧɟ ɨɛсɥɭɠɢɜɚɟɦɨɝɨ ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɵɦ ɩɨсɬɨɦ, ɤɨɧɬɪɨɥɶ ɩɨɥɨɠɟɧɢɹ сɬɪɟɥɤɢ1 ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɹ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɟɬсɹ с ɩɨɦɨɳɶɸ ɤɥɸɱɚ ɨɬ ɤɨɧɬɪɨɥɶɧɨɝɨ ɡɚɦɤɚ сɬɪɟɥɤɢ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɹ, ɧɚɝɥɭɯɨ сɨɟɞɢɧɹɟɦɨɝɨ с ɠɟɡɥɨɦ ɢɥɢ с ɤɥɸɱɨɦ-ɠɟɡɥɨɦ.
2. ɉɪɢ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ ɩɨɞɚɱɢ (ɭɛɨɪɤɢ) ɜɚɝɨɧɨɜ ɧɚ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɟ, ɤɨɬɨɪɨɟ ɧɟ ɨɛсɥɭɠɢɜɚɟɬсɹ ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɵɦ ɩɨсɬɨɦ, с ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɟɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɢɥɢ ɞɚɥɶɧɟɣɲɢɦ сɥɟɞɨɜɚɧɢɟɦ ɞɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɜɵɞɚɟɬсɹ ɠɟɡɥ с ɤɥɸɱɨɦ ɨɬ ɤɨɧɬɪɨɥɶɧɨɝɨ ɡɚɦɤɚ сɬɪɟɥɤɢ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɹ. Ɉɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ɞɥɹ ɩɨɞɚɱɢ (ɭɛɨɪɤɢ) ɜɚɝɨɧɨɜ ɢ ɨ ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɢ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɢɡɜɟɳɚɟɬсɹ ɞɟɠɭɪɧɵɣ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ.
3. ɉɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɹ, ɨɛсɥɭɠɢɜɚɟɦɨɝɨ ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɵɦ ɩɨсɬɨɦ, ɷɬɨɬ ɩɨсɬ сɨɟɞɢɧɹɟɬсɹ с ɨɞɧɨɣ ɢɡ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɞɨɩɨɥɧɢɬɟɥɶɧɨɣ ɠɟɡɥɨɜɨɣ сɢсɬɟɦɨɣ.

Ⱥɩɩɚɪɚɬɚɦ ɢ ɠɟɡɥɚɦ ɞɨɩɨɥɧɢɬɟɥɶɧɨɣ сɢсɬɟɦɵ ɩɪɢсɜɚɢɜɚɟɬсɹ ɨɞɢɧɚɤɨɜɚɹ сɟɪɢɹ ɢ ɧɚɧɨсɹɬсɹ ɬɟ ɠɟ ɧɚɞɩɢсɢ, ɱɬɨ ɢ ɧɚ ɚɩɩɚɪɚɬɵ ɩɟɪɟɝɨɧɚ.

ȼ ɩɚɪɟ ɚɩɩɚɪɚɬɨɜ, сɜɹɡɵɜɚɸɳɢɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ сɬɚɧɰɢɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ, ɩɪɢ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ɧɚ ɧɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚɯɨɞɢɬсɹ ɱɟɬɧɨɟ ɱɢсɥɨ ɠɟɡɥɨɜ, ɚ ɜ ɚɩɩɚɪɚɬɚɯ, сɜɹɡɵɜɚɸɳɢɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ с ɩɨсɬɨɦ ± ɧɟɱɟɬɧɨɟ.

ȼсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɵɣ ɩɨсɬ ɜ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ, сɥɟɞɭɸɳɢɯ ɦɟɠɞɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦɢ сɬɚɧɰɢɹɦɢ, ɭɱɚсɬɢɹ ɧɟ ɩɪɢɧɢɦɚɟɬ. ɋɬɪɟɥɤɢ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɹ ɨɛɨɪɭɞɭɸɬсɹ ɡɚɜɢсɢɦɨсɬɶɸ, ɢсɤɥɸɱɚɸɳɟɣ ɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɶ:

1. ɩɟɪɟɜɨɞɚ сɬɪɟɥɨɤ ɩɪɢ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ɭ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɛɥɨɤ-ɩɨсɬɭ) ɢɡɴɹɬɨɝɨ ɠɟɡɥɚ;
2. ɜɥɨɠɟɧɢɹ ɠɟɡɥɚ ɜ ɚɩɩɚɪɚɬ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɣ ɧɚ ɩɨсɬɭ, ɞɨ ɭсɬɚɧɨɜɤɢ сɬɪɟɥɤɢ ɩɨ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɹ± ɩɨ ɝɥɚɜɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ (ɧɨɪɦɚɥɶɧɨɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɟ).
3. ɉɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɟ, ɤɨɬɨɪɨɟ ɨɛсɥɭɠɢɜɚɟɬсɹ ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɵɦ ɩɨсɬɨɦ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, сɨɝɥɚсɨɜɚɜ с ɷɬɢɦ ɩɨсɬɨɦ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɤ ɧɟɦɭ ɩɨɟɡɞɚ, ɞɨɥɠɟɧ ɡɚɩɪɨсɢɬɶ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, с сɨɝɥɚсɢɹ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢɡɴɹɬɶ ɠɟɡɥ, ɤɨɬɨɪɵɣ ɜɵɞɚɟɬсɹ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨɟɡɞɚ, ɨɬɩɪɚɜɥɹɟɦɨɝɨ ɧɚ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɟ. Ɉɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ сɨɨɛɳɚɟɬсɹ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ

1 ɉɨɞɩɭɧɤɬ 161 ɩɭɧɤɬɚ 3 ȽɈɋɌ Ɋ 53431-2009 ©ɇɚɰɢɨɧɚɥɶɧɵɣ сɬɚɧɞɚɪɬ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ. Ⱥɜɬɨɦɚɬɢɤɚ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɚɹ. Ɍɟɪɦɢɧɵ ɢ ɨɩɪɟɞɟɥɟɧɢɹª, ɜɜɟɞɟɧɧɨɝɨ ɜ ɞɟɣсɬɜɢɟ ɩɪɢɤɚɡɨɦ Ɋɨсɬɟɯɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɨɬ 27 ɧɨɹɛɪɹ 2009 ɝ. ʋ 523-сɬ (Ɇ., ©ɋɬɚɧɞɚɪɬɢɧɮɨɪɦª, 2020), с ɢɡɦɟɧɟɧɢɟɦ ȽɈɋɌ Ɋ 53431-2009 ©Ⱥɜɬɨɦɚɬɢɤɚ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɚɹ. Ɍɟɪɦɢɧɵ ɢ ɨɩɪɟɞɟɥɟɧɢɹª (©ɂɍɋ ©ɇɚɰɢɨɧɚɥɶɧɵɟ сɬɚɧɞɚɪɬɵª, 2011, ʋ 11).

сɬɚɧɰɢɢ

(ɛɥɨɤ-ɩɨсɬɚ) ɢ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ.

1. ɉɨ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɵɣ ɩɨсɬ ɢ ɩɨсɥɟ ɩɨɞɚɱɢ ɟɝɨ ɧɚ ɨɞɢɧ ɢɡ ɩɭɬɟɣ, ɩɪɢɦɵɤɚɸɳɢɯ ɤ ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɨɦɭ ɩɨсɬɭ, сɬɪɟɥɤɚ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɹ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɜ ɧɨɪɦɚɥɶɧɨɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɟ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɛɥɨɤ-ɩɨсɬɚ) ɜɤɥɚɞɵɜɚɟɬ ɜ ɚɩɩɚɪɚɬ ɠɟɡɥ ɩɪɢɛɵɜɲɟɝɨ ɧɚ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚ

ɢ сɨɨɛɳɚɟɬ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɨɛɟɢɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɜɪɟɦɹ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɢ ɨсɜɨɛɨɠɞɟɧɢɹ ɝɥɚɜɧɨɝɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ. Ɂɚɬɟɦ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, с ɤɨɬɨɪɨɣ ɩɨсɬ сɨɟɞɢɧɟɧ ɠɟɡɥɨɜɨɣ сɢсɬɟɦɨɣ, ɢɡɴɹɬɶ ɠɟɡɥ ɞɥɹ ɩɟɪɟɤɥɚɞɤɢ ɟɝɨ ɢɡ ɞɨɩɨɥɧɢɬɟɥɶɧɨɝɨ ɚɩɩɚɪɚɬɚ ɜ ɨсɧɨɜɧɨɣ.

1. Ɉɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚ с ɩɨсɬɚ ɧɚ ɨɞɧɭ ɢɡ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɨ ɠɟɡɥɭ, ɩɨɥɭɱɟɧɧɨɦɭ с ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, с ɤɨɬɨɪɨɣ ɩɨсɬ сɨɟɞɢɧɟɧ ɠɟɡɥɨɜɨɣ сɢсɬɟɦɨɣ.

Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ ɷɬɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢɡɜɥɟɤɚɟɬ ɠɟɡɥ ɢ ɩɟɪɟɤɥɚɞɵɜɚɟɬ ɟɝɨ ɢɡ ɨсɧɨɜɧɨɝɨ ɜ ɞɨɩɨɥɧɢɬɟɥɶɧɵɣ ɚɩɩɚɪɚɬ ɩɨсɥɟ сɨɝɥɚсɨɜɚɧɢɹ ɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ с ɞɟɠɭɪɧɵɦ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ.

1. Ⱦɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɢ ɠɟɡɥɨɜɨɣ сɢсɬɟɦɟ ɩɨ ɩɟɪɟɝɨɧɚɦ, ɧɚ ɤɨɬɨɪɵɯ ɞɥɹ ɭɜɟɥɢɱɟɧɢɹ ɩɪɨɩɭсɤɧɨɣ сɩɨсɨɛɧɨсɬɢ ɨɬɤɪɵɜɚɸɬсɹ ɩɭɬɟɜɵɟ ɩɨсɬɵ, ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɟɬсɹ ɜ ɩɨɪɹɞɤɟ, ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɦɨɦ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

# Ⱦɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɢ ɧɟɢɫɩɪɚɜɧɨɫɬɢ ɷɥɟɤɬɪɨɠɟɡɥɨɜɨɣ ɫɢɫɬɟɦɵ ɢ ɩɨɪɹɞɨɤ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɤɢ ɤɨɥɢɱɟɫɬɜɚ ɠɟɡɥɨɜ ɜ ɠɟɡɥɨɜɵɯ ɚɩɩɚɪɚɬɚɯ

1. ɗɥɟɤɬɪɨɠɟɡɥɨɜɚɹ сɢсɬɟɦɚ сɱɢɬɚɟɬсɹ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨɣ ɜ сɥɟɞɭɸɳɢɯ сɥɭɱɚɹɯ:
   1. ɧɟɜɨɡɦɨɠɧɨ ɜɥɨɠɢɬɶ ɠɟɡɥ ɜ ɚɩɩɚɪɚɬ ɢɥɢ ɢɡɴɹɬɶ ɠɟɡɥ ɢɡ ɚɩɩɚɪɚɬɚ ɩɪɢ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ;
   2. ɨɬсɭɬсɬɜɭɟɬ ɠɟɡɥ, ɨɬɧɨсɹɳɢɣсɹ (ɩɪɢɧɚɞɥɟɠɚɳɢɣ) ɩɟɪɟɝɨɧɭ;
   3. ɧɚ ɠɟɡɥɨɜɨɦ ɚɩɩɚɪɚɬɟ ɢɥɢ ɧɚ ɟɝɨ ɢɧɞɭɤɬɨɪɟ ɨɬсɭɬсɬɜɭɸɬ ɩɥɨɦɛɵ;
   4. ɜɨɡɦɨɠɧɨ ɜɪɚɳɟɧɢɟ ɪɭɤɨɹɬɤɢ ɢɧɞɭɤɬɨɪɚ ɠɟɡɥɚ ɜ ɨɛɪɚɬɧɭɸ сɬɨɪɨɧɭ (ɜɦɟсɬɟ с ɹɤɨɪɟɦ);
   5. ɨɬɤɥɨɧɹɟɬсɹ сɬɪɟɥɤɚ ɚɦɩɟɪɦɟɬɪɚ ɠɟɡɥɨɜɨɝɨ ɚɩɩɚɪɚɬɚ ɢɥɢ ɡɜɭɱɢɬ ɡɜɨɧɨɤ ɜ ɬɨ ɜɪɟɦɹ, ɤɨɝɞɚ сɦɟɠɧɚɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɚɹ сɬɚɧɰɢɹ ɧɟ ɩɨɞɚɟɬ сɢɝɧɚɥ.
2. ȼɨ ɜсɟɯ ɭɤɚɡɚɧɧɵɯ сɥɭɱɚɹɯ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɩɪɢ ɪɟɦɨɧɬɟ, ɩɟɪɟɧɨсɟ ɢ ɡɚɦɟɧɟ ɠɟɡɥɨɜɵɯ ɚɩɩɚɪɚɬɨɜ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɟ ɷɥɟɤɬɪɨɠɟɡɥɨɜɨɣ сɢсɬɟɦɨɣ ɩɪɟɤɪɚɳɚɟɬсɹ ɢ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɨɪɝɚɧɢɡɭɟɬсɹ с ɢсɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɟɦ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɯ сɪɟɞсɬɜ сɜɹɡɢ.

ȼɨссɬɚɧɨɜɥɟɧɢɟ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ сɪɟɞсɬɜɚɦ ɷɥɟɤɬɪɨɠɟɡɥɨɜɨɣ сɢсɬɟɦɵ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɸɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɚɤɬɨɦ (ɞɚɥɟɟ ± ɩɪɢɤɚɡ) ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɩɨсɥɟ ɩɪɟɞɜɚɪɢɬɟɥɶɧɨɣ ɩɪɨɜɟɪɤɢ ɱɟɪɟɡ ɞɟɠɭɪɧɵɯ сɦɟɠɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɢ ɧɚɥɢɱɢɹ ɠɟɡɥɨɜ ɜ ɚɩɩɚɪɚɬɚɯ.

ɉɪɢ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɯ сɪɟɞсɬɜ сɜɹɡɢ, ɧɨ ɢсɩɪɚɜɧɨɦ ɞɟɣсɬɜɢɢ ɠɟɡɥɨɜɵɯ ɚɩɩɚɪɚɬɨɜ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɨ ɷɥɟɤɬɪɨɠɟɡɥɨɜɨɣ сɢсɬɟɦɟ, ɚ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɵ ɜɟɞɭɬсɹ ɩɨ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ сɜɹɡɢ.

ɉɪɢ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɦ ɨɛсɥɭɠɢɜɚɧɢɢ ɠɟɡɥɨɜɵɯ ɚɩɩɚɪɚɬɨɜ ɩɪɟɤɪɚɳɚɬɶ ɞɟɣсɬɜɢɟ ɷɥɟɤɬɪɨɠɟɡɥɨɜɨɣ сɢсɬɟɦɵ ɧɟ ɬɪɟɛɭɟɬсɹ.

1. ɉɪɢ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ сɜɹɡɢ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɨɛɧɚɪɭɠɢɜ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɶ ɷɥɟɤɬɪɨɠɟɡɥɨɜɨɣ сɢсɬɟɦɵ, ɞɟɥɚɟɬ ɨɛ ɷɬɨɦ ɡɚɩɢсɶ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɨсɦɨɬɪɚ ɢ ɩɨɞɚɟɬ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨɟɡɞɧɭɸ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɭ:

©ɀɟɡɥɨɜɚɹ сɢсɬɟɦɚ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɚ. ɉɨсɥɟɞɧɢɦ ɩɪɢɛɵɥ ɨɬ ȼɚс ɩɨɟɡɞ ʋ .... ɉɨсɥɟɞɧɢɦ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧ ɤ ȼɚɦ ɩɨɟɡɞ ʋ .... ɀɟɡɥɨɜ ɢɦɟɸ ... ɲɬɭɤ. ɉɪɨɲɭ ɩɟɪɟɣɬɢ ɧɚ ɬɟɥɟɮɨɧɧɭɸ сɜɹɡɶ. Ⱦɋɉ (ɮɚɦɢɥɢɹ, ɩɨɞɩɢсɶ)ª.

Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɪɨɜɟɪɹɟɬ ɩɨ сɨɨɛɳɟɧɧɵɦ ɢ сɜɨɢɦ ɞɚɧɧɵɦ ɱɢсɥɨ ɠɟɡɥɨɜ ɢ, ɟсɥɢ ɨɧɨ ɜ ɨɛɨɢɯ ɚɩɩɚɪɚɬɚɯ ɜ сɭɦɦɟ ɱɟɬɧɨɟ, ɨɬɜɟɱɚɟɬ:

©ɉɨсɥɟɞɧɢɦ ɩɪɢɛɵɥ ɨɬ ȼɚс ɩɨɟɡɞ ʋ .... ɉɨсɥɟɞɧɢɦ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧ ɤ ȼɚɦ ɩɨɟɡɞ ʋ .... ɀɟɡɥɨɜ ɢɦɟɸ ... ɲɬɭɤ. ɉɟɪɟɝɨɧ сɜɨɛɨɞɟɧ. ɉɟɪɟɯɨɠɭ ɧɚ ɬɟɥɟɮɨɧɧɭɸ сɜɹɡɶ. Ⱦɋɉ (ɮɚɦɢɥɢɹ, ɩɨɞɩɢсɶ)ª.

1. ɉɨсɥɟ ɢсɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɷɥɟɤɬɪɨɠɟɡɥɨɜɨɣ сɢсɬɟɦɵ ɢ ɡɚɩɢсɢ ɨɛ ɷɬɨɦ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɨсɦɨɬɪɚ, ɧɨ ɩɪɢ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ сɜɹɡɢ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨɞɚɟɬ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨɟɡɞɧɭɸ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɭ:

©Ⱦɟɣсɬɜɢɟ ɷɥɟɤɬɪɨɠɟɡɥɨɜɨɣ сɢсɬɟɦɵ ɜɨссɬɚɧɨɜɥɟɧɨ ɜ ... ɱ ... ɦɢɧɭɬ. ɉɨсɥɟɞɧɢɦ ɩɪɢɛɵɥ ɨɬ ȼɚс ɩɨɟɡɞ ʋ .... ɉɨсɥɟɞɧɢɦ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧ ɤ ȼɚɦ ɩɨɟɡɞ ʋ .... ɉɪɨɲɭ ɩɟɪɟɣɬɢ ɧɚ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨ ɠɟɡɥɚɦ. Ⱦɋɉ (ɮɚɦɢɥɢɹ, ɩɨɞɩɢсɶ)ª.

Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɭɛɟɞɢɜɲɢсɶ ɜ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ, ɨɬɜɟɱɚɟɬ:

©ɉɨсɥɟɞɧɢɦ ɩɪɢɛɵɥ ɨɬ ȼɚс ɩɨɟɡɞ ʋ .... ɉɨсɥɟɞɧɢɦ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧ ɤ ȼɚɦ ɩɨɟɡɞ ʋ .... ɉɟɪɟɝɨɧ сɜɨɛɨɞɟɧ. ɉɟɪɟɯɨɠɭ ɧɚ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨ ɠɟɡɥɚɦ. Ⱦɋɉ (ɮɚɦɢɥɢɹ, ɩɨɞɩɢсɶ)ª.

1. ɉɪɢ ɭɬɟɪɟ ɠɟɡɥɚ, ɜ ɬɨɦ ɱɢсɥɟ ɜ сɥɭɱɚɟ ɧɟɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɠɟɡɥɚ с ɩɪɢɛɵɜɲɟɝɨ ɢɥɢ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɜɲɟɝɨ ɩɨɟɡɞɚ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɞɟɥɚɟɬ ɡɚɩɢсɶ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɨсɦɨɬɪɚ ɢ ɞɨɤɥɚɞɵɜɚɟɬ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ. ɉɪɨɜɟɪɢɜ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɶ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɢ ɮɚɤɬɢɱɟсɤɨɟ ɧɚɥɢɱɢɟ ɠɟɡɥɨɜ ɜ ɚɩɩɚɪɚɬɚɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ,

ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɯ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɞɚɟɬ ɩɪɢɤɚɡ ɨ ɩɟɪɟɯɨɞɟ ɧɚ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɟ сɪɟɞсɬɜɚ сɜɹɡɢ.

Ⱦɥɹ ɜɨссɬɚɧɨɜɥɟɧɢɹ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɷɥɟɤɬɪɨɠɟɡɥɨɜɨɣ сɢсɬɟɦɵ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɛɹɡɚɧ ɩɨɬɪɟɛɨɜɚɬɶ ɨɬ ɪɚɛɨɬɧɢɤɚ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɤɢ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɢ ɢɡɴɹɬɢɹ ɢɡ ɚɩɩɚɪɚɬɚ ɟɳɟ ɨɞɧɨɝɨ ɠɟɡɥɚ. ɂɡɴɹɬɵɣ ɢɡ ɚɩɩɚɪɚɬɚ ɠɟɡɥ ɞɨɥɠɟɧ ɯɪɚɧɢɬɶсɹ ɭ ɪɚɛɨɬɧɢɤɚ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɤɢ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɢ.

Ɉɛ ɢɡɴɹɬɢɢ ɠɟɡɥɚ ɪɚɛɨɬɧɢɤ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɤɢ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɢ ɢ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɛɹɡɚɧɵ сɞɟɥɚɬɶ ɡɚɩɢсɶ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɨсɦɨɬɪɚ ɢ ɞɨɥɨɠɢɬɶ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ, ɩɨсɥɟ ɱɟɝɨ ɞɟɣсɬɜɢɟ ɷɥɟɤɬɪɨɠɟɡɥɨɜɨɣ сɢсɬɟɦɵ ɜɨссɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ.

ȿсɥɢ ɭɬɟɪɹɧɧɵɣ ɠɟɡɥ ɛɭɞɟɬ ɧɚɣɞɟɧ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢɡɜɟɳɚɟɬ ɪɚɛɨɬɧɢɤɚ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɤɢ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɢ, ɚ ɠɟɡɥ ɯɪɚɧɢɬ ɭ сɟɛɹ ɞɨ ɬɟɯ ɩɨɪ, ɩɨɤɚ ɪɚɛɨɬɧɢɤ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɤɢ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɢ ɧɟ ɜɥɨɠɢɬ ɟɝɨ ɜ ɠɟɡɥɨɜɨɣ ɚɩɩɚɪɚɬ ɜɦɟсɬɟ с ɠɟɡɥɨɦ, ɢɡɴɹɬɵɦ ɪɚɧɟɟ, ɨ ɱɟɦ ɞɟɥɚɟɬсɹ ɡɚɩɢсɶ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɨсɦɨɬɪɚ.

1. ȿсɥɢ ɱɢсɥɨ ɠɟɡɥɨɜ ɜ ɚɩɩɚɪɚɬɟ ɨɞɧɨɣ ɢɡ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɨɤɚɠɟɬсɹ ɦɟɧɟɟ ɱɟɬɜɟɪɬɢ ɨɛɳɟɝɨ ɤɨɥɢɱɟсɬɜɚ ɢɯ ɜ ɨɛɨɢɯ ɚɩɩɚɪɚɬɚɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ

ɷɬɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɭɜɟɞɨɦɥɹɟɬ ɪɚɛɨɬɧɢɤɚ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɤɢ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɢ ɨ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɤɢ ɱɢсɥɚ ɠɟɡɥɨɜ.

Ɋɚɛɨɬɧɢɤ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɤɢ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɢ ɨɛɹɡɚɧ ɹɜɢɬɶсɹ ɤ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɟɣ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɜ ɟɝɨ ɩɪɢсɭɬсɬɜɢɢ ɜсɤɪɵɬɶ ɠɟɡɥɨɜɨɣ ɚɩɩɚɪɚɬ ɢ ɢɡɴɹɬɶ ɱɟɬɧɨɟ ɤɨɥɢɱɟсɬɜɨ ɠɟɡɥɨɜ, сɞɟɥɚɜ ɨɛ ɷɬɨɦ сɨɜɦɟсɬɧɨ с ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɡɚɩɢсɶ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɨсɦɨɬɪɚ с ɭɤɚɡɚɧɢɟɦ ɱɢсɥɚ ɢɡɴɹɬɵɯ ɠɟɡɥɨɜ.

ɂɡɴɹɬɵɟ ɠɟɡɥɵ ɞɨсɬɚɜɥɹɸɬсɹ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɦ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɤɢ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɢ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, сɞɟɥɚɜɲɟɦɭ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɟ ɨ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɤɢ ɤɨɥɢɱɟсɬɜɚ ɠɟɡɥɨɜ. ȼ ɩɪɢсɭɬсɬɜɢɢ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɠɟɡɥɵ ɞɨɥɠɧɵ ɛɵɬɶ ɜɥɨɠɟɧɵ ɜ ɠɟɡɥɨɜɨɣ ɚɩɩɚɪɚɬ, ɨ ɱɟɦ ɪɚɛɨɬɧɢɤ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɤɢ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɢ ɞɟɥɚɟɬ ɡɚɩɢсɶ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɨсɦɨɬɪɚ с ɭɤɚɡɚɧɢɟɦ ɱɢсɥɚ ɜɥɨɠɟɧɧɵɯ ɜ ɚɩɩɚɪɚɬ ɠɟɡɥɨɜ.

Ɂɚɩɢсɢ ɪɚɛɨɬɧɢɤɚ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɤɢ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɢ ɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɤɟ ɠɟɡɥɨɜ ɩɨɞɬɜɟɪɠɞɚɸɬсɹ ɩɨɞɩɢсɶɸ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ.

1. ɇɚ ɨɬɞɟɥɶɧɵɯ ɨɞɧɨɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɩɭɬɟɜɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɨɣ, ɜ ɩɟɪɢɨɞ ɩɪɟɤɪɚɳɟɧɢɹ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ɟɸ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɬɶ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɷɥɟɤɬɪɨɠɟɡɥɨɜɨɣ сɢсɬɟɦɟ.

Ɍɚɤɢɟ ɩɟɪɟɝɨɧɵ ɩɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ) ɨɛɨɪɭɞɭɸɬсɹ ɷɥɟɤɬɪɨɠɟɡɥɨɜɨɣ сɢсɬɟɦɨɣ ɤɚɤ ɪɟɡɟɪɜɧɨɣ. ɉɟɪɟɯɨɞ с ɨсɧɨɜɧɵɯ сɪɟɞсɬɜ сɜɹɡɢ ɧɚ ɪɟɡɟɪɜɧɵɟ ɢ ɨɛɪɚɬɧɨ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɪɢɤɚɡɨɦ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ.

ɉɊɂɅɈɀȿɇɂȿ ʋ 5

ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɩɨ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɟ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ

# ɉɨɪɹɞɨɤ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɢ ɢɫɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɢ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɯ ɫɪɟɞɫɬɜ ɫɜɹɡɢ

1. **Ɉɛɳɢɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɹ**
2. ɉɟɪɟɞ ɩɟɪɟɯɨɞɨɦ ɧɚ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɟ сɪɟɞсɬɜɚ сɜɹɡɢ, ɞɟɠɭɪɧɵɟ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɦ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɞɨɥɠɧɵ ɩɪɢɜɟсɬɢ ɚɩɩɚɪɚɬɵ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ сɬɪɟɥɤɚɦɢ ɢ сɜɟɬɨɮɨɪɚɦɢ ɜ ɩɨɥɨɠɟɧɢɟ, сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɟɟ ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɟɦɭ ɩɨɤɚɡɚɧɢɸ ɜɵɯɨɞɧɵɯ сɜɟɬɨɮɨɪɨɜ, ɨɝɪɚɠɞɚɸɳɢɯ ɜɵɯɨɞ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧ.
3. ɉɪɢ ɢсɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɢ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɯ сɪɟɞсɬɜ сɜɹɡɢ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟɦ ɧɚ ɡɚɧɹɬɢɟ ɩɨɟɡɞɨɦ ɩɟɪɟɝɨɧɚ сɥɭɠɢɬ ɛɥɚɧɤ Ⱦɍ-50, ɪɟɤɨɦɟɧɞɭɟɦɵɣ ɨɛɪɚɡɟɰ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɩɪɢɜɟɞɟɧ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 22 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɩɨ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɟ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɟ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ, сɨɞɟɪɠɚɳɟɣсɹ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 2 ɤ ɉɪɚɜɢɥɚɦ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɣ ɷɤсɩɥɭɚɬɚɰɢɢ ɠɟɥɟɡɧɵɯ ɞɨɪɨɝ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ, ɭɬɜɟɪɠɞɟɧɧɵɦ ɧɚсɬɨɹɳɢɦ ɉɪɢɤɚɡɨɦ (ɞɚɥɟɟ ± ɂɧсɬɪɭɤɰɢɹ), ɩɟɪɟɞɚɜɚɟɦɵɣ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨɟɡɞɚ.

ɉɟɪɟɞ ɩɟɪɟɞɚɱɟɣ ɛɥɚɧɤɚ Ⱦɍ-50 ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɞɨɥɠɟɧ:

1. ɩɨɥɭɱɢɬɶ ɨɬ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨɟɡɞɧɭɸ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɭ ɨ сɨɝɥɚсɢɢ ɧɚ ɩɪɢɟɦ ɩɨɟɡɞɚ ± ɧɚ ɨɞɧɨɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ;
2. ɩɨɟɡɞɧɭɸ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɭ ɨ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɧɚ сɦɟɠɧɭɸ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɪɚɧɟɟ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ± ɧɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ.
3. ɉɨɟɡɞɧɵɦɢ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɚɦɢ ɦɟɠɞɭ сɦɟɠɧɵɦɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦɢ сɬɚɧɰɢɹɦɢ ɨɛɦɟɧɢɜɚɸɬсɹ ɥɢɱɧɨ ɞɟɠɭɪɧɵɟ ɷɬɢɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɢɥɢ ɩɨ ɢɯ ɭɤɚɡɚɧɢɹɦ ɨɩɟɪɚɬɨɪɵ ɩɪɢ ɞɟɠɭɪɧɵɯ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ.
4. Ɉɛɦɟɧ ɩɨɟɡɞɧɵɦɢ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɚɦɢ ɨ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ ɞɨɥɠɟɧ ɜɟсɬɢсɶ ɩɨ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ сɜɹɡɢ ɢɥɢ ɦɟɠсɬɚɧɰɢɨɧɧɨɣ сɜɹɡɢ.

ɉɪɢ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɦɟɠсɬɚɧɰɢɨɧɧɨɣ сɜɹɡɢ ɢ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ сɜɹɡɢ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɵ ɨ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɸɬсɹ ɩɨ ɢɦɟɸɳɢɦсɹ ɜ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɢ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɜɢɞɚɦ сɜɹɡɢ с ɞɟɠɭɪɧɵɦ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ. ɉɨɪɹɞɨɤ ɢсɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ɢɦɟɸɳɢɯсɹ ɜ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɢ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɜɢɞɨɜ сɜɹɡɢ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ

ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

1. Ȼɥɚɧɤɢ Ⱦɍ-50 ɡɚɩɨɥɧɹɸɬсɹ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢɥɢ ɨɩɟɪɚɬɨɪɨɦ ɩɪɢ ɞɟɠɭɪɧɨɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ.

Ȼɥɚɧɤ Ⱦɍ-50 ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢɥɢ ɨɩɟɪɚɬɨɪ ɩɪɢ ɞɟɠɭɪɧɨɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɡɚɩɨɥɧɹɸɬ ɩɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ ɩɨɟɡɞɧɵɯ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦ ɨɬ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ с ɮɢɤсɢɪɨɜɚɧɢɟɦ ɢɯ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ, ɩɪɟɞɧɚɡɧɚɱɟɧɧɨɦ ɞɥɹ ɩɨɟɡɞɧɵɯ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦ (ɞɚɥɟɟ ± ɠɭɪɧɚɥ ɩɨɟɡɞɧɵɯ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦ), ɩɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ:

1. ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɵ ɨ сɨɝɥɚсɢɢ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɧɚ ɩɪɢɟɦ ɩɨɟɡɞɚ ± ɧɚ ɨɞɧɨɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ;
2. ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɵ ɨ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɧɚ сɦɟɠɧɭɸ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɪɚɧɟɟ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ± ɧɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ.

ɇɚ ɛɥɚɧɤɟ Ⱦɍ-50 ɭɤɚɡɵɜɚɟɬсɹ ɜɪɟɦɹ ɟɝɨ ɡɚɩɨɥɧɟɧɢɹ.

Ȼɥɚɧɤ Ⱦɍ-50, ɡɚɩɨɥɧɟɧɧɵɣ ɨɩɟɪɚɬɨɪɨɦ ɩɪɢ ɞɟɠɭɪɧɨɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɛɹɡɚɧ ɩɪɨɜɟɪɢɬɶ ɩɨ ɡɚɩɢсɹɦ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɩɨɟɡɞɧɵɯ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦ ɢ ɡɚɜɟɪɢɬɶ ɲɬɟɦɩɟɥɟɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢ сɜɨɟɣ ɩɨɞɩɢсɶɸ.

Ⱦɥɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ, ɝɞɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ ɩɭɬɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɭɞɚɥɟɧɵ ɨɬ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɚ сɥɭɠɟɛɧɵɟ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɵ ɮɢɤсɢɪɭɸɬсɹ сɢсɬɟɦɨɣ ɞɨɤɭɦɟɧɬɢɪɨɜɚɧɧɨɣ ɪɟɝɢсɬɪɚɰɢɢ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɨɜ1, ɩɪɚɜɨ ɩɨɞɩɢсɢ ɢ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɛɥɚɧɤɚ Ⱦɍ-50 ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨɟɡɞɚ ɩɪɟɞɨсɬɚɜɥɹɟɬсɹ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɩɚɪɤɭ, ɪɚɛɨɬɧɢɤɭ, ɭɤɚɡɚɧɧɨɦɭ ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ), ɪɟɤɨɦɟɧɞɭɟɦɵɣ ɨɛɪɚɡɟɰ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɩɪɢɜɟɞɟɧ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 21 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ɧɚ ɨсɧɨɜɚɧɢɢ ɥɨɤɚɥɶɧɨɝɨ ɚɤɬɚ (ɞɚɥɟɟ ± ɩɪɢɤɚɡ) ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɪɟɝɢсɬɪɢɪɭɟɦɨɝɨ ɜ ɠɭɪɧɚɥɚɯ ɭ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɩɚɪɤɭ.

1. ɇɟ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ:
   1. ɞɟɥɚɬɶ ɡɚɩɪɨс ɨɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɜ ɬɨ ɜɪɟɦɹ, ɤɨɝɞɚ ɩɟɪɟɝɨɧ ɟɳɟ ɡɚɧɹɬ ɩɨɟɡɞɨɦ;
   2. ɡɚɩɨɥɧɹɬɶ ɛɥɚɧɤ Ⱦɍ-50 ɞɨ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ сɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɵ ɨ сɨɝɥɚсɢɢ ɧɚ ɩɪɢɟɦ ɩɨɟɡɞɚ (ɧɚ ɨɞɧɨɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ) ɢɥɢ ɨ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɪɚɧɟɟ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ (ɧɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ);

1 ɉɭɧɤɬ 6.1.14 ȽɈɋɌ 34014-2016 ©ɇɚɰɢɨɧɚɥɶɧɵɣ сɬɚɧɞɚɪɬ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ. ɗɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɶ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɚɹ. ɋɟɬɶ ɨɩɟɪɚɬɢɜɧɨ-ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ сɜɹɡɢ. Ɍɟɯɧɢɱɟсɤɢɟ ɬɪɟɛɨɜɚɧɢɹ ɢ ɦɟɬɨɞɵ ɤɨɧɬɪɨɥɹª, ɜɜɟɞɟɧɧɨɝɨ ɜ ɞɟɣсɬɜɢɟ ɩɪɢɤɚɡɨɦ Ɏɟɞɟɪɚɥɶɧɨɝɨ ɚɝɟɧɬсɬɜɚ ɩɨ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɦɭ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɸ ɢ ɦɟɬɪɨɥɨɝɢɢ ɨɬ 13 ɢɸɧɹ 2017 ɝ. ʋ 538-сɬ (Ɇ., ©ɋɬɚɧɞɚɪɬɢɧɮɨɪɦª, 2019).

* 1. ɩɟɪɟɞɚɜɚɬɶ ɢсɯɨɞɹɳɢɟ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɵ ɪɚɧɟɟ ɡɚɩɢсɢ ɢɯ ɜ ɠɭɪɧɚɥ ɩɨɟɡɞɧɵɯ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦ ɢ ɛɟɡ ɩɨɞɩɢсɢ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ.

1. Ȼɥɚɧɤ Ⱦɍ-50 ɞɚɟɬ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɪɚɜɨ сɥɟɞɨɜɚɬɶ с ɩɨɟɡɞɨɦ ɞɨ ɜɯɨɞɧɨɝɨ сɢɝɧɚɥɚ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɚ ɩɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨ ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɢ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ɜɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ± ɞɨ сɢɝɧɚɥɶɧɨɝɨ ɡɧɚɤɚ ©Ƚɪɚɧɢɰɚ сɬɚɧɰɢɢª.

ɉɪɢ ɛɟɡɨсɬɚɧɨɜɨɱɧɨɦ сɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ ɛɥɚɧɤɢ Ⱦɍ-50 ɩɨɞɚɸɬсɹ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨɟɡɞɚ ɜɥɨɠɟɧɧɵɦɢ ɜ ɪɭɱɧɨɣ ɩɨɞɚɜɚɬɟɥɶ.

1. ɉɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɨɝɨ ɜɵɯɨɞɧɵɦ сɜɟɬɨɮɨɪɨɦ, ɜɵɞɚɜɚɬɶ ɩɢсɶɦɟɧɧɨɟ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɧɚ ɩɪɨɟɡɞ ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɟɝɨ ɩɨɤɚɡɚɧɢɹ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɩɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ ɛɥɚɧɤɚ ɛɟɥɨɝɨ ɰɜɟɬɚ ɮɨɪɦɵ Ⱦɍ-50 ɧɟ ɬɪɟɛɭɟɬсɹ.

Ɉɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɜ ɷɬɨɦ сɥɭɱɚɟ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɜ ɩɨɪɹɞɤɟ, ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɧɨɦ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 9 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ.

1. ɉɪɢ сɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ с ɢсɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɟɦ ɞɜɨɣɧɨɣ ɬɹɝɢ ɢɥɢ с ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɢɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɦ ɧɚ ɩɪɨɬɹɠɟɧɢɢ ɜсɟɝɨ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɛɥɚɧɤ Ⱦɍ-50 ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɜɟɞɭɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ.

ɉɪɢ сɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ с ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɢɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɦ ɧɚ ɱɚсɬɶ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɛɥɚɧɤ Ⱦɍ-50 ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɬɚɤɠɟ ɢ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ.

# ȼɟɞɟɧɢɟ ɠɭɪɧɚɥɚ ɩɨɟɡɞɧɵɯ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦ

1. ɉɪɢ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ с ɢсɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɟɦ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɯ сɪɟɞсɬɜ сɜɹɡɢ ɧɚ ɤɚɠɞɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɜɟɞɟɬсɹ ɠɭɪɧɚɥ ɩɨɟɡɞɧɵɯ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦ.

ɂɡ ɠɭɪɧɚɥɚ ɩɨɟɡɞɧɵɯ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦ ɧɚ ɤɚɠɞɵɣ ɦɨɦɟɧɬ ɜɪɟɦɟɧɢ ɞɨɥɠɧɨ ɛɵɬɶ ɩɨɧɹɬɧɨ, сɜɨɛɨɞɟɧ ɢɥɢ ɡɚɧɹɬ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɢɣ ɩɟɪɟɝɨɧ (ɢɥɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɩɟɪɟɝɨɧɚ).

1. ɇɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɯ ɨɞɧɨɩɭɬɧɵɟ ɩɟɪɟɝɨɧɵ, ɜɟɞɟɬсɹ ɨɞɢɧ ɠɭɪɧɚɥ. ɇɚ ɥɟɜɵɯ сɬɪɚɧɢɰɚɯ ɠɭɪɧɚɥɚ ɡɚɩɢсɵɜɚɸɬсɹ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɵ, ɨɬɧɨсɹɳɢɟсɹ ɤ ɨɞɧɨɦɭ ɩɟɪɟɝɨɧɭ, ɚ ɧɚ ɩɪɚɜɵɯ ± ɨɬɧɨсɹɳɢɟсɹ ɤ ɞɪɭɝɨɦɭ ɩɟɪɟɝɨɧɭ.

ɇɚ ɬɭɩɢɤɨɜɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɯ ɨɞɧɨɩɭɬɧɵɟ ɩɟɪɟɝɨɧɵ, ɩɨɟɡɞɧɵɟ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɵ ɡɚɩɢсɵɜɚɸɬсɹ ɜ ɩɨсɥɟɞɨɜɚɬɟɥɶɧɨɦ ɩɨɪɹɞɤɟ ɛɟɡ ɪɚɡɞɟɥɟɧɢɹ сɬɪɚɧɢɰ.

1. ɇɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɯ ɞɜɭɯɩɭɬɧɵɟ ɩɟɪɟɝɨɧɵ, ɜɟɞɭɬсɹ ɞɜɚ ɠɭɪɧɚɥɚ ɩɨɟɡɞɧɵɯ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦ ɨɬɞɟɥɶɧɨ ɞɥɹ ɤɚɠɞɨɝɨ ɩɟɪɟɝɨɧɚ: ɧɚ ɥɟɜɵɯ сɬɪɚɧɢɰɚɯ ɤɚɠɞɨɝɨ ɠɭɪɧɚɥɚ ɡɚɩɢсɵɜɚɸɬсɹ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɵ ɞɥɹ ɧɟɱɟɬɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɧɚ ɩɪɚɜɵɯ ± ɞɥɹ ɱɟɬɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ.

ɉɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɨɦ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ɩɨ ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɵ ɞɥɹ ɧɟɱɟɬɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɡɚɩɢсɵɜɚɸɬсɹ ɧɚ ɩɪɚɜɵɯ сɬɪɚɧɢɰɚɯ ɠɭɪɧɚɥɚ, ɚ ɞɥɹ ɱɟɬɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ± ɧɚ ɥɟɜɵɯ сɬɪɚɧɢɰɚɯ ɠɭɪɧɚɥɚ.

ȼсɟ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɵ ɨ ɩɨɟɡɞɚɯ, сɥɟɞɭɸɳɢɯ ɩɨ ɨɞɧɨɦɭ ɢɡ ɝɥɚɜɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɞɜɭɯɩɭɬɧɨɝɨ ɩɟɪɟɝɨɧɚ, ɜɨ ɜсɟɯ сɥɭɱɚɹɯ ɡɚɩɢсɵɜɚɸɬсɹ ɧɚ сɬɪɚɧɢɰɟ ɠɭɪɧɚɥɚ, ɨɬɧɨсɹɳɟɣсɹ ɤ ɞɚɧɧɨɦɭ ɝɥɚɜɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ.

ȿсɥɢ ɤ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɪɢɦɵɤɚɸɬ ɬɪɢ ɢ ɛɨɥɟɟ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, ɬɨ ɞɥɹ ɤɚɠɞɨɝɨ ɩɪɢɦɵɤɚɸɳɟɝɨ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɷɬɢɯ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɣ ɜɟɞɟɬсɹ ɨɬɞɟɥɶɧɵɣ ɠɭɪɧɚɥ ɩɨɟɡɞɧɵɯ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦ.

1. ȼсɟ ɩɨɟɡɞɧɵɟ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɵ ɮɢɤсɢɪɭɸɬсɹ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢɥɢ ɨɩɟɪɚɬɨɪɨɦ ɩɪɢ ɞɟɠɭɪɧɨɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ.

ɂсɯɨɞɹɳɢɟ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɵ ɩɨɞɩɢсɵɜɚɸɬсɹ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ.

Ɉɩɟɪɚɬɨɪ ɩɪɢ ɞɟɠɭɪɧɨɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨсɥɟ ɡɚɩɢсɢ ɜɯɨɞɹɳɟɣ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɵ ɨɛɹɡɚɧ ɧɟɦɟɞɥɟɧɧɨ ɩɪɟɞɴɹɜɢɬɶ ɟɟ ɞɥɹ ɩɪɨɱɬɟɧɢɹ ɢ ɩɨɞɩɢсɢ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ.

Ⱦɥɹ сɨɤɪɚɳɟɧɢɹ ɜɪɟɦɟɧɢ ɧɚ ɡɚɩɢсɶ ɜ ɠɭɪɧɚɥ ɩɨɟɡɞɧɵɯ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦ ɩɨ ɪɟɲɟɧɢɸ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ) ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɩɪɢɦɟɧɹɬɶ сɩɟɰɢɚɥɶɧɵɟ ɲɬɚɦɩɵ с ɬɟɤсɬɨɦ ɩɨɟɡɞɧɵɯ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦ.

1. ɇɭɦɟɪɚɰɢɹ ɢсɯɨɞɹɳɢɯ ɩɨɟɡɞɧɵɯ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦ ɜɟɞɟɬсɹ ɩɨсɭɬɨɱɧɨ (с ɩɟɪɜɨɝɨ ɧɨɦɟɪɚ), ɧɚɱɢɧɚɹ с 00:00 ɱɚсɨɜ ɩɨ ɦɨсɤɨɜсɤɨɦɭ ɜɪɟɦɟɧɢ, ɨɬɞɟɥɶɧɨ ɩɨ ɤɚɠɞɨɦɭ ɩɟɪɟɝɨɧɭ. ɉɪɢ ɩɟɪɟɯɨɞɟ ɧɚ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɟ сɪɟɞсɬɜɚ сɜɹɡɢ ɢɡ-ɡɚ ɩɟɪɟɪɵɜɚ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɨсɧɨɜɧɵɯ сɢсɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɭɦɟɪɚɰɢɹ ɢсɯɨɞɹɳɢɯ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦ ɧɚɱɢɧɚɟɬсɹ с ɩɟɪɜɨɝɨ ɧɨɦɟɪɚ ɜ ɦɨɦɟɧɬ ɩɟɪɟɯɨɞɚ ɧɚ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɟ сɪɟɞсɬɜɚ сɜɹɡɢ. ɉɪɢ ɩɨɜɬɨɪɧɵɯ ɜ ɬɟɱɟɧɢɟ сɭɬɨɤ ɩɟɪɟɪɵɜɚɯ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɨсɧɨɜɧɵɯ сɢсɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɩɟɪɟɯɨɞɟ ɧɚ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɟ сɪɟɞсɬɜɚ сɜɹɡɢ сɨɯɪɚɧɹɟɬсɹ ɩɨсɥɟɞɨɜɚɬɟɥɶɧɚɹ ɧɭɦɟɪɚɰɢɹ ɢсɯɨɞɹɳɢɯ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦ, ɧɚɱɚɬɚɹ ɜɨ ɜɪɟɦɹ ɩɟɪɜɨɝɨ ɩɟɪɟɯɨɞɚ.

ȼɯɨɞɹɳɢɟ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɵ ɡɚɩɢсɵɜɚɸɬсɹ ɜ ɠɭɪɧɚɥ ɩɨɞ ɧɨɦɟɪɨɦ, ɩɟɪɟɞɚɧɧɵɦ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢɯ ɩɨɞɚɱɢ.

1. ȼ ɩɨɟɡɞɧɵɯ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɚɯ ɧɟ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɢсɩɪɚɜɥɟɧɢɣ, ɞɨɛɚɜɥɟɧɢɣ ɢɥɢ ɩɨɦɚɪɨɤ. ɇɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨ ɧɚɩɢсɚɧɧɚɹ ɢсɯɨɞɹɳɚɹ ɩɨɟɡɞɧɚɹ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɚ ɩɟɪɟɱɟɪɤɢɜɚɟɬсɹ ɧɚɤɪɟсɬ, ɩɨɞ ɧɟɣ ɞɟɥɚɟɬсɹ ɧɚɞɩɢсɶ: ©ɇɟɞɟɣсɬɜɢɬɟɥɶɧɚª. ɗɬɚ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɚ ɧɟ ɧɭɦɟɪɭɟɬсɹ ɢ ɧɚ сɦɟɠɧɭɸ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɧɟ ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ.
2. ɉɪɢ ɩɪɢɟɦɟ ɢ сɞɚɱɟ ɞɟɠɭɪсɬɜ ɞɟɠɭɪɧɵɟ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢ ɨɩɟɪɚɬɨɪɵ ɩɪɢ ɞɟɠɭɪɧɨɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɞɟɥɚɸɬ сɥɟɞɭɸɳɭɸ ɡɚɩɢсɶ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɩɨɟɡɞɧɵɯ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦ:

©ɑɢсɥɨ, ɦɟсɹɰ, ɱɚсɵ, ɦɢɧɭɬɵ. Ⱦɟɠɭɪсɬɜɨ ɩɪɢɧɹɥ Ⱦɋɉ (ɩɨɞɩɢсɶ)

Ɉɩɟɪɚɬɨɪ (ɩɨɞɩɢсɶ)

Ⱦɟɠɭɪсɬɜɨ сɞɚɥ Ⱦɋɉ (ɩɨɞɩɢсɶ)

Ɉɩɟɪɚɬɨɪ (ɩɨɞɩɢсɶ)ª.

ɉɪɢ ɩɟɪɟɯɨɞɟ ɧɚ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɟ сɪɟɞсɬɜɚ сɜɹɡɢ ɜ сɥɭɱɚɹɯ ɧɚɪɭɲɟɧɢɹ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɨсɧɨɜɧɵɯ сɢсɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɩɪɢ ɢɯ ɜɨссɬɚɧɨɜɥɟɧɢɢ ɡɚɩɢсɢ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɨ ɩɪɢɟɦɟ ɢ сɞɚɱɟ ɞɟɠɭɪсɬɜɚ ɨɮɨɪɦɥɹɸɬсɹ ɩɨсɥɟ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɨɛ ɷɬɨɦ ɩɪɢɤɚɡɚ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ:

©ɑɢсɥɨ, ɦɟсɹɰ, ɱɚсɵ, ɦɢɧɭɬɵ.

Ⱦɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɦ ɩɪɢɤɚɡɨɦ ʋ ... ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ... ɩɨ ɩɭɬɢ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɨ ɞɜɢɠɟɧɢɟ

ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɬɟɥɟɮɨɧɧɨɣ сɜɹɡɢ.

Ⱦɟɠɭɪсɬɜɨ ɩɨ ɬɟɥɟɮɨɧɧɨɣ сɜɹɡɢ ɩɪɢɧɹɥ:

Ⱦɋɉ (ɩɨɞɩɢсɶ)

Ɉɩɟɪɚɬɨɪ (ɩɨɞɩɢсɶ)ª.

©ɑɢсɥɨ, ɦɟсɹɰ, ɱɚсɵ, ɦɢɧɭɬɵ.

Ⱦɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɦ ɩɪɢɤɚɡɨɦ ʋ ... ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ... ɩɨ ... ɩɭɬɢ ɜɨссɬɚɧɨɜɥɟɧɨ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ... (ɭɤɚɡɵɜɚɟɬсɹ сɢсɬɟɦɚ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ). Ⱦɟɠɭɪсɬɜɨ ɩɨ ɬɟɥɟɮɨɧɧɨɣ сɜɹɡɢ сɞɚɥ:

Ⱦɋɉ (ɩɨɞɩɢсɶ)

Ɉɩɟɪɚɬɨɪ (ɩɨɞɩɢсɶ)ª.

Ɏɚɦɢɥɢɢ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢ ɨɩɟɪɚɬɨɪɚ ɩɪɢ ɞɟɠɭɪɧɨɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɜсɬɭɩɢɜɲɢɯ ɧɚ ɞɟɠɭɪсɬɜɨ, сɨɨɛɳɚɸɬсɹ ɧɚ сɦɟɠɧɭɸ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ, ɝɞɟ ɢɯ ɡɚɩɢсɵɜɚɸɬ ɜ ɠɭɪɧɚɥ ɩɨɟɡɞɧɵɯ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦ ɧɢɠɟ ɡɚɩɢсɢ ɨ ɩɪɢɟɦɟ ɢ сɞɚɱɟ ɞɟɠɭɪсɬɜ.

1. ȿсɥɢ ɩɟɪɟɯɨɞ ɧɚ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɟ сɪɟɞсɬɜɚ сɜɹɡɢ ɨсɭɳɟсɬɜɥɟɧ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ, ɨɞɧɚ сɬɨɪɨɧɚ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɨɝɪɚɧɢɱɟɧɚ ɪɚɡɞɟɥɶɧɵɦ ɩɭɧɤɬɨɦ, ɧɚ ɤɨɬɨɪɨɦ ɧɟɬ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɬɨ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɩɨɟɡɞɧɵɯ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɝɞɟ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɟсɬɶ, ɪɟɝɢсɬɪɢɪɭɸɬсɹ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɵ ɨ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɦ ɩɨɟɡɞɧɵɦ, ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɟɦɵɟ ɩɨ ɨɛɪɚɡɰɚɦ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɦ ɞɥɹ ɩɨɟɡɞɧɵɯ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɭɧɤɬɨɦ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ, ɡɚ ɢсɤɥɸɱɟɧɢɟɦ ɨɛɪɚɡɰɚ ʋ 2, ɤɨɬɨɪɵɣ ɡɚɦɟɧɹɟɬсɹ ɩɪɢɤɚɡɨɦ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ ɩɭɧɤɬɨɦ 31 ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɹ ʋ 1 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ: ©ɉɟɪɟɝɨɧ « (« ɝɥɚɜɧɵɣ ɩɭɬɶ ɩɟɪɟɝɨɧɚ «) ɨɬ ɩɨɟɡɞɨɜ сɜɨɛɨɞɟɧ. Ɋɚɡɪɟɲɚɸ ɨɬɩɪɚɜɢɬɶ ɩɨɟɡɞ ʋ « Ⱦɇɐ « (ɮɚɦɢɥɢɹ, ɩɨɞɩɢсɶ)ª.
2. ɉɟɪɟɞ ɩɟɪɟɞɚɱɟɣ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɵ ɞɟɠɭɪɧɵɟ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ ɢɥɢ ɨɩɟɪɚɬɨɪɵ ɩɪɢ ɞɟɠɭɪɧɵɯ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ ɨɛɹɡɚɧɵ сɨɨɛɳɢɬɶ сɜɨɸ ɞɨɥɠɧɨсɬɶ ɢ ɮɚɦɢɥɢɸ ɪɚɛɨɬɧɢɤɭ, ɤɨɬɨɪɨɦɭ ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɚ.

ɉɟɪɟɞɚɱɭ ɢ ɩɪɢɟɦ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬɶ ɬɨɥɶɤɨ ɩɪɢ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ ɮɚɦɢɥɢɣ, ɪɚɧɟɟ ɡɚɩɢсɚɧɧɵɯ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɩɨɟɡɞɧɵɯ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦ ɩɪɢ ɜсɬɭɩɥɟɧɢɢ ɧɚ ɞɟɠɭɪсɬɜɨ, ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɭɧɤɬɨɦ 16 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ.

1. ɉɨсɥɟ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɵ ɞɨɥɠɧɚ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬɶсɹ ɟɟ ɩɪɨɜɟɪɤɚ ɩɭɬɟɦ ɞɨсɥɨɜɧɨɝɨ ɩɨɜɬɨɪɟɧɢɹ ɬɟɤсɬɚ ɩɪɢɧɹɜɲɢɦ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɭ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɦ. ȿсɥɢ ɩɪɢ ɩɨɜɬɨɪɟɧɢɢ ɬɟɤсɬ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɟɬ ɩɟɪɟɞɚɧɧɨɣ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɟ, ɬɨ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢɥɢ ɨɩɟɪɚɬɨɪ ɩɪɢ ɞɟɠɭɪɧɨɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɩɟɪɟɞɚɜɲɢɣ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɭ, ɩɨɞɬɜɟɪɠɞɚɟɬ ɷɬɨ сɥɨɜɨɦ ©ȼɟɪɧɨª, ɩɨсɥɟ ɱɟɝɨ ɜ ɠɭɪɧɚɥɚɯ ɩɨɟɡɞɧɵɯ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦ ɨɛɟɢɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɨɬɦɟɱɚɟɬсɹ ɜɪɟɦɹ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɢ ɩɪɢɟɦɚ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɵ ɢ ɡɚɜɟɪɹɟɬсɹ ɩɨɞɩɢсɶɸ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢɥɢ ɨɩɟɪɚɬɨɪɚ ɩɪɢ ɞɟɠɭɪɧɨɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ.

# Ɍɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɵ ɩɪɢ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɨɞɧɨɩɭɬɧɵɯ ɭɱɚɫɬɤɚɯ

1. ɉɪɢ ɩɪɢɟɦɟ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɨɞɧɨɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ ɞɟɠɭɪɧɵɦɢ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ ɩɪɢɦɟɧɹɸɬсɹ сɥɟɞɭɸɳɢɟ ɩɨɟɡɞɧɵɟ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɵ:
   1. ©Ɇɨɝɭ ɥɢ ɨɬɩɪɚɜɢɬɶ ɩɨɟɡɞ ʋ « Ⱦɋɉ (ɩɨɞɩɢсɶ)ª;
   2. ©Ɉɠɢɞɚɸ ɩɨɟɡɞ ʋ Ⱦɋɉ (ɩɨɞɩɢсɶ)ª;
   3. ©ɉɨɟɡɞ ʋ ... ɨɬɩɪɚɜɢɥсɹ ɜ ... ɱ ɦɢɧɭɬ Ⱦɋɉ (ɩɨɞɩɢсɶ)ª;
   4. ©ɉɨɟɡɞ ʋ ... ɩɪɢɛɵɥ ɜ ... ɱ ɦɢɧɭɬ Ⱦɋɉ (ɩɨɞɩɢсɶ)ª.
2. ɉɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɜɨɡɜɪɚɳɚɸɳɢɯсɹ с ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɞɨɥɠɧɚ сɨɛɥɸɞɚɬɶсɹ ɩɨсɥɟɞɨɜɚɬɟɥɶɧɨсɬɶ ɩɨɞɚɱɢ ɩɨɟɡɞɧɵɯ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦ, ɩɪɢɜɟɞɟɧɧɚɹ ɜ ɩɭɧɤɬɟ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ, с сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɢɦ ɢɡɦɟɧɟɧɢɟɦ ɢɯ ɬɟɤсɬɚ ɩɪɢ ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ с ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɨɛɪɚɬɧɨ:
   1. ©Ɇɨɝɭ ɥɢ ɨɬɩɪɚɜɢɬɶ ɩɨɟɡɞ ʋ ɞɨ « ɤɦ ɢ ɨɛɪɚɬɧɨ Ⱦɋɉ (ɩɨɞɩɢсɶ)ª;
   2. ©Ɇɨɠɟɬɟ ɨɬɩɪɚɜɢɬɶ ɩɨɟɡɞ ʋ ... ɞɨ « ɤɦ с ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɟɦ ɨɛɪɚɬɧɨ ɤ ȼɚɦ Ⱦɋɉ (ɩɨɞɩɢсɶ)ª;
   3. ©ɉɨɟɡɞ ʋ ... ɜɨɡɜɪɚɬɢɥсɹ ɜ ... ɱ ɦɢɧɭɬ Ⱦɋɉ (ɩɨɞɩɢсɶ)ª.

ɍɜɟɞɨɦɥɟɧɢɟ ɨɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɞɩɭɧɤɬɨɦ 3 ɩɭɧɤɬɚ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ, ɚ ɨ ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɢ ɟɝɨ ɨɛɪɚɬɧɨ ± ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɞɩɭɧɤɬɨɦ 3 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɩɭɧɤɬɚ.

1. ɉɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ с ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɢɦɢ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚɦɢ ɞɨɥɠɧɚ сɨɛɥɸɞɚɬɶсɹ ɩɨсɥɟɞɨɜɚɬɟɥɶɧɨсɬɶ ɩɨɞɚɱɢ ɩɨɟɡɞɧɵɯ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦ, ɩɪɢɜɟɞɟɧɧɚɹ ɜ ɩɭɧɤɬɟ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ, с сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɢɦ ɢɡɦɟɧɟɧɢɟɦ ɢɯ ɬɟɤсɬɚ ɩɪɢ ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ с ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɨɛɪɚɬɧɨ:
   1. ©Ɇɨɝɭ ɥɢ ɨɬɩɪɚɜɢɬɶ ɩɨɟɡɞ ʋ ... с ɬɨɥɤɚɱɨɦ, ɜɨɡɜɪɚɳɚɸɳɢɦсɹ с ... ɤɦ ɨɛɪɚɬɧɨ Ⱦɋɉ (ɩɨɞɩɢсɶ)ª;
   2. ©Ɉɠɢɞɚɸ ɩɨɟɡɞ ʋ ... с ɬɨɥɤɚɱɨɦ, ɜɨɡɜɪɚɳɚɸɳɢɦсɹ с ... ɤɦ ɨɛɪɚɬɧɨ ɤ ȼɚɦ Ⱦɋɉ (ɩɨɞɩɢсɶ)ª;
   3. ©Ɍɨɥɤɚɱ ɩɨɟɡɞɚ ʋ ... ɜɨɡɜɪɚɬɢɥсɹ ɜ ... ɱ ... ɦɢɧɭɬ Ⱦɋɉ (ɩɨɞɩɢсɶ)ª. ɍɜɟɞɨɦɥɟɧɢɟ ɨɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с

ɩɨɞɩɭɧɤɬɨɦ 3 ɩɭɧɤɬɚ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ с ɞɨɛɚɜɥɟɧɢɟɦ сɥɨɜ ©с ɬɨɥɤɚɱɨɦ, ɜɨɡɜɪɚɳɚɸɳɢɦсɹ с ... ɤɦ ɨɛɪɚɬɧɨª.

ɍɜɟɞɨɦɥɟɧɢɟ ɨ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɞɩɭɧɤɬɨɦ 4 ɩɭɧɤɬɚ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ, ɚ ɨ ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɢ ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ± ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɞɩɭɧɤɬɨɦ 3 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɩɭɧɤɬɚ 20:

ɉɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ с ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɢɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɦ, сɥɟɞɭɸɳɢɦ ɞɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɵ ɩɟɪɟɞɚɸɬсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɞɩɭɧɤɬɚɦɢ 1 ± 3 ɩɭɧɤɬɚ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ с ɞɨɛɚɜɥɟɧɢɟɦ сɥɨɜ ©с ɬɨɥɤɚɱɨɦª.

ɉɨ ɨɛɪɚɡɰɚɦ, ɩɪɢɜɟɞɟɧɧɵɦ ɜ ɩɭɧɤɬɚɯ 21 ɢ 22 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ, ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧ ɞɥɹ ɩɨɞɚɱɢ ɜɚɝɨɧɨɜ ɧɚ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɟ, ɧɟ ɨɛсɥɭɠɢɜɚɟɦɨɟ ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɵɦ ɩɨсɬɨɦ;

1. Ɉɛɦɟɧ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɚɦɢ ɨ ɩɨɟɡɞɚɯ, ɩɪɨсɥɟɞɭɸɳɢɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɛɟɡ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ, ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɞɩɭɧɤɬɚɦɢ 1 ɢ 2 ɩɭɧɤɬɚ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ, ɚ ɨ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ (ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ) ɧɚ сɦɟɠɧɵɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ сɬɚɧɰɢɢ ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɟ: ©ɉɨɟɡɞ ʋ ... ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɥ ɜ ... ɱ ... ɦɢɧɭɬ Ⱦɋɉ (ɩɨɞɩɢсɶ)ª.
2. ɉɪɢ сɤɪɟɳɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ2 ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɢɦɟɹ ɤ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɸ ɩɨɟɡɞ ɜсɬɪɟɱɧɨɝɨ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, ɭɜɟɞɨɦɥɹɟɬ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɢ ɨɞɧɨɜɪɟɦɟɧɧɨ ɞɟɥɚɟɬ ɡɚɩɪɨс ɧɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɜсɬɪɟɱɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ, сɨɜɦɟɳɚɹ ɬɟɤсɬ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɣ, ɭɤɚɡɚɧɧɵɯ ɜ ɩɨɞɩɭɧɤɬɚɯ 4 ɢ 1 ɩɭɧɤɬɚ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ ɢɥɢ ɜ ɩɭɧɤɬɟ 23 ɢ ɜ ɩɨɞɩɭɧɤɬɟ 1 ɩɭɧɤɬɚ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ.
3. ɉɪɢ ɨɬɤɪɵɬɢɢ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɞɥɹ ɨɛсɥɭɠɢɜɚɧɢɹ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɹ ɷɬɨɬ ɩɨсɬ ɭɱɚсɬɜɭɟɬ ɜ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɚɯ ɨ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɬɨɥɶɤɨ ɬɟɯ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɤɨɬɨɪɵɟ сɥɟɞɭɸɬ ɩɨ ɧɚɡɧɚɱɟɧɢɸ ɧɚ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɟ ɢɥɢ ɨɛɪɚɬɧɨ с ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɹ.

2 ɉɨɞɩɭɧɤɬ 3.1.10 ɩɭɧɤɬɚ 3 ȽɈɋɌ 34093-2017 ©Ɇɟɠɝɨсɭɞɚɪсɬɜɟɧɧɵɣ сɬɚɧɞɚɪɬ. ȼɚɝɨɧɵ ɩɚссɚɠɢɪсɤɢɟ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ ɬɹɝɢ. Ɍɪɟɛɨɜɚɧɢɹ ɤ ɩɪɨɱɧɨсɬɢ ɢ ɞɢɧɚɦɢɱɟсɤɢɦ ɤɚɱɟсɬɜɚɦª, ɜɜɟɞɟɧɧɨɝɨ ɜ ɞɟɣсɬɜɢɟ ɩɪɢɤɚɡɨɦ Ɋɨссɬɚɧɞɚɪɬɚ ɨɬ 13 ɢɸɧɹ 2017 ɝ. ʋ 537-сɬ (Ɇ., ©ɋɬɚɧɞɚɪɬɢɧɮɨɪɦª, 2017).

1. ɉɟɪɟɞ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɟ, ɨɛсɥɭɠɢɜɚɟɦɨɟ ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɵɦ ɩɨсɬɨɦ, с ɨɞɧɨɣ ɢɡ сɦɟɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɡɚɩɪɚɲɢɜɚɟɬ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɨɬ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɩɭɬɟɜɨɦɭ ɩɨсɬɭ ɢ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɜɩɟɪɟɞɢ ɪɚсɩɨɥɨɠɟɧɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ: ©Ɇɨɝɭ ɥɢ ɨɬɩɪɚɜɢɬɶ ɩɨɟɡɞ ʋ ... ɧɚ ɩɨсɬ ... ɤɦ Ⱦɋɉ (ɩɨɞɩɢсɶ)ª.

Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ ɜɩɟɪɟɞɢ ɪɚсɩɨɥɨɠɟɧɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɬɜɟɱɚɟɬ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɢ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɩɭɬɟɜɨɦɭ ɩɨсɬɭ:

©Ɇɨɠɟɬɟ ɨɬɩɪɚɜɢɬɶ ɩɨɟɡɞ ʋ ... ɧɚ ɩɨсɬ ... ɤɦ Ⱦɋɉ (ɩɨɞɩɢсɶ)ª.

ɉɨɥɭɱɢɜ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɭɬɟɜɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɞɚɟɬ сɨɝɥɚсɢɟ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɞɩɭɧɤɬɨɦ 2 ɩɭɧɤɬɚ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ. Ɉɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɩɨсɬ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɭɜɟɞɨɦɥɹɟɬ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɞɩɭɧɤɬɨɦ 3 ɩɭɧɤɬɚ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɭɬɟɜɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɢ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ. ɉɨсɥɟ ɭɛɵɬɢɹ ɩɨɟɡɞɚ с ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɧɚ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɟ ɢ ɭсɬɚɧɨɜɤɢ сɬɪɟɥɤɢ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɹ ɜ ɧɨɪɦɚɥɶɧɨɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɟ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɭɬɟɜɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɭɜɟɞɨɦɥɹɟɬ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɞɩɭɧɤɬɨɦ 4 ɩɭɧɤɬɚ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ ɞɟɠɭɪɧɵɯ сɦɟɠɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ.

1. ɉɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ с ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɹ ɧɚ ɨɞɧɭ ɢɡ сɦɟɠɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɭɬɟɜɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɡɚɩɪɚɲɢɜɚɟɬ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɨɬ ɞɟɠɭɪɧɵɯ сɦɟɠɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ: ©Ɇɨɝɭ ɥɢ ɨɬɩɪɚɜɢɬɶ ɩɨɟɡɞ ʋ ... ɧɚ сɬɚɧɰɢɸ Ⱦɋɉ ɩɨсɬɚ (ɩɨɞɩɢсɶ)ª.

Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨɡɚɞɢ ɪɚсɩɨɥɨɠɟɧɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɬɜɟɱɚɟɬ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɭɬɟɜɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɢ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɜɩɟɪɟɞɢ ɪɚсɩɨɥɨɠɟɧɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ: ©Ɇɨɠɟɬɟ ɨɬɩɪɚɜɢɬɶ ɩɨɟɡɞ ʋ ... ɧɚ сɬɚɧɰɢɸ Ⱦɋɉ (ɩɨɞɩɢсɶ)ª.

ɉɨɥɭɱɢɜ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɜɩɟɪɟɞɢ ɪɚсɩɨɥɨɠɟɧɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɞɚɟɬ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɭɬɟɜɨɝɨ ɩɨсɬɚ сɨɝɥɚсɢɟ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɞɩɭɧɤɬɨɦ 2 ɩɭɧɤɬɚ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ ɧɚ ɩɪɢɟɦ ɩɨɟɡɞɚ. ɉɨɥɭɱɢɜ сɨɝɥɚсɢɟ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɭɬɟɜɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɨɬɩɪɚɜɥɹɟɬ ɩɨɟɡɞ, ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬ сɬɪɟɥɤɭ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɹ ɜ ɧɨɪɦɚɥɶɧɨɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɟ ɢ ɭɜɟɞɨɦɥɹɟɬ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɞɩɭɧɤɬɨɦ 3 ɩɭɧɤɬɚ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ ɨɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɞɟɠɭɪɧɵɯ ɨɛɟɢɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ.

Ɉ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɪɢɟɦɚ ɭɜɟɞɨɦɥɹɟɬ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɭɬɟɜɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɢ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ сɦɟɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɞɩɭɧɤɬɨɦ 4 ɩɭɧɤɬɚ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ.

1. ɉɪɢ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ ɜɵɯɨɞɚ ɩɨɟɡɞɚ с ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɹ ɧɚ ɝɥɚɜɧɵɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɩɟɪɟɝɨɧɚ с ɩɨсɥɟɞɭɸɳɢɦ ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɟɦ ɧɚ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɟ, ɩɟɪɟɝɨɧ ɡɚɤɪɵɜɚɟɬсɹ ɞɥɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɜсɟɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɢɤɚɡɨɦ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ.

ɉɨсɥɟ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɩɪɢɤɚɡɚ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɨ ɡɚɤɪɵɬɢɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ, ɜɵɟɡɞ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɝɥɚɜɧɵɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɭɬɟɜɨɝɨ ɩɨсɬɚ.

ɉɟɪɟɝɨɧ ɨɬɤɪɵɜɚɟɬсɹ ɞɥɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨсɥɟ ɟɝɨ ɨсɜɨɛɨɠɞɟɧɢɹ ɢ ɭсɬɚɧɨɜɤɢ сɬɪɟɥɤɢ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɹ ɜ ɧɨɪɦɚɥɶɧɨɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɟ.

# Ɍɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɵ ɩɪɢ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɵɯ ɭɱɚɫɬɤɚɯ

1. ɉɪɢ ɩɪɢɟɦɟ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ ɩɟɪɟɞɚɱɚ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɟɬсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɞɩɭɧɤɬɚɦɢ 3 ɢ 4 ɩɭɧɤɬɚ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ, ɩɪɢɱɟɦ ɩɨɥɭɱɟɧɧɨɟ ɨɬ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɪɢɟɦɚ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɟ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɞɩɭɧɤɬɨɦ 4 ɩɭɧɤɬɚ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ ɞɚɟɬ ɩɪɚɜɨ ɧɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ сɥɟɞɭɸɳɟɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɬɨɝɨ ɠɟ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɹ. ɉɪɢ сɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ с ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɢɦɢ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚɦɢ ɤ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɹɦ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɞɩɭɧɤɬɚɦɢ 3 ɢ 4 ɩɭɧɤɬɚ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ ɞɨɛɚɜɥɹɟɬсɹ ɬɟɤсɬ, ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɭɧɤɬɨɦ 22 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ.
2. ɉɪɢ ɛɟɡɨсɬɚɧɨɜɨɱɧɨɦ ɩɪɨɩɭсɤɟ ɩɨɟɡɞɚ ɱɟɪɟɡ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ, ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɹ ɨ ɟɝɨ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɞɚɸɬсɹ сɦɟɠɧɵɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɭɧɤɬɨɦ 23 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ.
3. ɉɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ ɧɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ ɩɭɬɟɜɵɯ ɩɨсɬɨɜ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɭɜɟɞɨɦɥɹɟɬ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɞɩɭɧɤɬɨɦ 3 ɩɭɧɤɬɚ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɭɬɟɜɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɨɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ.

Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ ɩɭɬɟɜɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɩɪɢ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ ɨɬ ɩɨɟɡɞɚ сɥɟɞɭɸɳɟɝɨ ɦɟɠɩɨсɬɨɜɨɝɨ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɨɬɤɪɵɜɚɟɬ ɩɪɨɯɨɞɧɨɣ сɢɝɧɚɥ ɢ ɩɪɨɩɭсɤɚɟɬ ɩɨɟɡɞ ɛɟɡ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ, ɜɪɭɱɚɹ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɛɥɚɧɤ Ⱦɍ-50 ɧɚ ɯɨɞɭ.

ɉɨсɥɟ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɭɬɟɜɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɡɚɤɪɵɜɚɟɬ ɩɪɨɯɨɞɧɨɣ сɢɝɧɚɥ ɢ ɭɜɟɞɨɦɥɹɟɬ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɭɧɤɬɨɦ 23 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɩɨɪɹɞɤɚ ɞɟɠɭɪɧɵɯ сɦɟɠɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɨ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ.

ȿсɥɢ ɜɩɟɪɟɞɢ ɪɚсɩɨɥɨɠɟɧɧɵɣ ɦɟɠɩɨсɬɨɜɨɣ ɩɟɪɟɝɨɧ ɡɚɧɹɬ, ɬɨ ɩɪɢɛɵɜɚɸɳɢɣ ɩɨɟɡɞ ɡɚɞɟɪɠɢɜɚɟɬсɹ ɭ ɩɪɨɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ с ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɢɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɟɦ ɞɨ ɨсɜɨɛɨɠɞɟɧɢɹ ɩɟɪɟɝɨɧɚ. Ɍɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɚ ɧɚ ɩɨɡɚɞɢ ɪɚсɩɨɥɨɠɟɧɧɭɸ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɨɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɷɬɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ с ɩɨсɬɚ ɩɨɞɚɟɬсɹ ɩɨсɥɟ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɟɝɨ с ɩɨсɬɚ.

Ɉ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɭɜɟɞɨɦɥɹɟɬ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɭɬɟɜɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɞɩɭɧɤɬɨɦ 4 ɩɭɧɤɬɚ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ.

ɉɪɢ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɩɪɨɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɧɚ ɩɭɬɟɜɨɦ ɩɨсɬɭ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɭɬɟɜɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɩɪɢ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ ɜɩɟɪɟɞɢ ɪɚсɩɨɥɨɠɟɧɧɨɝɨ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɜсɬɪɟɱɚɟɬ ɩɨɟɡɞ ɭ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɢ ɩɟɪɟɞɚɟɬ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɛɥɚɧɤ Ⱦɍ-50 ɧɚ ɩɪɚɜɨ ɞɚɥɶɧɟɣɲɟɝɨ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ. ȼɜɟɪɯɭ ɛɥɚɧɤɚ Ⱦɍ-50 ɞɟɥɚɟɬсɹ ɨɬɦɟɬɤɚ ©ɋɜɟɬɨɮɨɪ ɧɚ ɩɨсɬɭ ɧɟɢсɩɪɚɜɟɧª.

1. Ɉɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ с ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɟɦ ɨɛɪɚɬɧɨ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɢɡɜɟɳɚɟɬ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɭɬɟɜɨɝɨ ɩɨсɬɚ) ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɨɣ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɞɩɭɧɤɬɨɦ 3 ɩɭɧɤɬɚ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ с ɞɨɛɚɜɥɟɧɢɟɦ сɥɨɜ ©ɞɨ ... ɤɦ с ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɟɦ ɨɛɪɚɬɧɨª, ɚ ɨ ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɨɛɪɚɬɧɨ ɭɜɟɞɨɦɥɹɟɬ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɭɬɟɜɨɝɨ ɩɨсɬɚ) ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɞɩɭɧɤɬɨɦ 3 ɩɭɧɤɬɚ 21 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ.

Ɇɚɲɢɧɢсɬɭ ɨɬɩɪɚɜɥɹɟɦɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɛɥɚɧɤ Ⱦɍ-50 с ɞɨɛɚɜɥɟɧɢɟɦ ɜ ɟɝɨ ɬɟɤсɬɟ сɥɨɜ ©ɞɨ ... ɤɦ с ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɟɦ ɨɛɪɚɬɧɨª.

ɉɨɟɡɞɚ, ɜɨɡɜɪɚɳɚɸɳɢɟсɹ ɨɛɪɚɬɧɨ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, ɩɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ɩɭɬɟɜɵɯ ɩɨсɬɨɜ ɩɪɨсɥɟɞɭɸɬ ɷɬɢ ɩɨсɬɵ ɛɟɡɨсɬɚɧɨɜɨɱɧɨ. Ɉ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɜɨɡɜɪɚɳɚɸɳɟɝɨсɹ ɩɨɟɡɞɚ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɭɬɟɜɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɭɜɟɞɨɦɥɹɟɬ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɜɩɟɪɟɞɢ ɪɚсɩɨɥɨɠɟɧɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɢɥɢ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɞɩɭɧɤɬɨɦ 3 ɩɭɧɤɬɚ 21 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ 7.

1. ɉɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɹ ɧɚ ɩɨсɬɭ, ɹɜɥɹɸɳɟɦсɹ ɪɚɡɞɟɥɶɧɵɦ ɩɭɧɤɬɨɦ ɦɟɠсɬɚɧɰɢɨɧɧɨɝɨ ɩɟɪɟɝɨɧɚ, ɩɨɟɡɞɚ ɩɨ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɧɚ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɟ ɢ с ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɨɬɩɪɚɜɥɹɸɬсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɧɚсɬɨɹɳɢɦ ɉɨɪɹɞɤɨɦ. Ɉɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢɥɢ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɭɬɟɜɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɩɨɞɚɟɬ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɭ ɩɨ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɞɩɭɧɤɬɨɦ 3 ɩɭɧɤɬɚ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ, ɨ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ± ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɞɩɭɧɤɬɨɦ 4 ɩɭɧɤɬɚ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ.

ȿсɥɢ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɟ ɨɛсɥɭɠɢɜɚɟɬсɹ ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɵɦ ɩɨсɬɨɦ, ɬɨ ɨɧ ɭɱɚсɬɜɭɟɬ ɜ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɚɯ ɨ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɬɨɥɶɤɨ ɬɟɯ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɤɨɬɨɪɵɟ сɥɟɞɭɸɬ ɧɚ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɟ ɢɥɢ с ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɹ. Ɉɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɟ ɞɟɠɭɪɧɵɣ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɭɬɟɜɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɭɜɟɞɨɦɥɹɸɬсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɞɩɭɧɤɬɨɦ 3 ɩɭɧɤɬɚ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ с ɞɨɛɚɜɥɟɧɢɟɦ сɥɨɜ ©ɧɚ ɩɨсɬ ... ɤɦª.

Ɉ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨсɥɟ ɭсɬɚɧɨɜɤɢ сɬɪɟɥɤɢ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɹ ɜ ɧɨɪɦɚɥɶɧɨɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɟ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɭɬɟɜɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɭɜɟɞɨɦɥɹɟɬ ɞɟɠɭɪɧɵɯ сɦɟɠɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɞɩɭɧɤɬɨɦ 4 ɩɭɧɤɬɚ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ. Ɉɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚ с ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɹ, ɨɛсɥɭɠɢɜɚɟɦɨɝɨ ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɵɦ ɩɨсɬɨɦ, ɧɚ ɨɞɧɭ ɢɡ сɦɟɠɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɭɧɤɬɨɦ 27 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ.

1. ɉɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɜ ɩɨɪɹɞɤɟ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɤɢ ɩɨ ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ (ɩɨсɥɟ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɩɪɢɤɚɡɚ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ) ɨɛɦɟɧ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɚɦɢ ɦɟɠɞɭ ɞɟɠɭɪɧɵɦɢ сɦɟɠɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ:
2. ©Ɇɨɝɭ ɥɢ ɨɬɩɪɚɜɢɬɶ ɩɨɟɡɞ ʋ ... ɩɨ ... ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɩɭɬɢ Ⱦɋɉ (ɩɨɞɩɢсɶ)ª;
3. ©Ɉɠɢɞɚɸ ɩɨɟɡɞ ʋ ... ɩɨ ... ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɩɭɬɢ Ⱦɋɉ (ɩɨɞɩɢсɶ)ª.

ɍɜɟɞɨɦɥɟɧɢɟ ɨɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨɞɚɟɬсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɞɩɭɧɤɬɨɦ 3 ɩɭɧɤɬɚ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ, ɚ ɨ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ± ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɞɩɭɧɤɬɨɦ 4 ɩɭɧɤɬɚ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ с ɞɨɛɚɜɥɟɧɢɟɦ ɜ ɨɛɨɢɯ сɥɭɱɚɹɯ сɥɨɜ ©ɩɨ ... ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɩɭɬɢª.

ɉɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨ ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ с ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɟɦ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɤ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɚɦ ɭɤɚɡɚɧɧɵɦ ɜ ɩɨɞɩɭɧɤɬɚɯ 1 ɢ 2 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɩɭɧɤɬɚ ɞɨɛɚɜɥɹɸɬсɹ сɥɨɜɚ ©ɞɨ ... ɤɦ ɢ ɨɛɪɚɬɧɨª, ɚ ɜ ɭɤɚɡɚɧɧɨɦ ɜ ɩɨɞɩɭɧɤɬɟ 2 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɩɭɧɤɬɚ, сɥɨɜɨ ©ɨɠɢɞɚɸª ɡɚɦɟɧɹɟɬсɹ сɥɨɜɚɦɢ ©ɦɨɠɟɬɟ ɨɬɩɪɚɜɢɬɶª.

ȼɜɟɪɯɭ ɛɥɚɧɤɚ Ⱦɍ-50, ɩɟɪɟɞɚɜɚɟɦɨɝɨ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ, ɞɟɥɚɟɬсɹ ɨɬɦɟɬɤɚ: ©ɉɨ ...

ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɩɭɬɢª.

1. ɉɪɢ ɡɚɤɪɵɬɢɢ ɧɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɨɦ ɭɱɚсɬɤɟ ɨɞɧɨɝɨ ɢɡ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ с ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɢɟɦ ɨɞɧɨɩɭɬɧɨɝɨ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨ ɧɟɡɚɤɪɵɬɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ, ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɵ ɨɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɢ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɟɪɟɞɚɸɬсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɭɧɤɬɨɦ 20 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ. ȼɜɟɪɯɭ ɛɥɚɧɤɚ Ⱦɍ-50 ɜ ɷɬɢɯ сɥɭɱɚɹɯ ɞɟɥɚɟɬсɹ ɨɬɦɟɬɤɚ: ©... ɩɭɬɶ ɞɥɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɡɚɤɪɵɬª.

ПРИɅОЖЕНИЕ № 6

к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации

# ɉɨɪɹɞɨɤ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɫ ɪɚɡɝɪɚɧɢɱɟɧɢɟɦ ɜɪɟɦɟɧɟɦ

1. Ⱦвижение поездов с разграничением временем (вслед) при резком увеличении размеров движения поездов осуществляется с разрешения владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).
2. Отправление поездов с разграничением временем применяется только на лимитирующих пропускную способность перегонах с планом и профилем железнодорожного пути, обеспечивающим видимость на расстоянии не менее тормозного пути, не оборудованных автоматической блокировкой, а также на перегонах, оборудованных автоматической блокировкой, в случаях повреждения устройств блокировки, после установления движения поездов по телефонным средствам связи.
3. Перечень перегонов, на которых разрешается отправлять поезда с разграничением временем, а также максимальные скорости движения поездов, отправляемых вслед, и минимальные промежутки времени между отправляемыми поездами на таких перегонах устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).
4. Порядок движения с разграничением временем в случаях подачи вагонов на железнодорожные пути необщего пользования, примыкающие на перегоне, а также при движении за отправленным поездом хозяйственных поездов с последующим их возвращением на железнодорожную станцию отправления устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).
5. Ⱦвижение поездов с разграничением временем устанавливается распорядительным актом (далее – приказ) диспетчера поездного, передаваемым дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим соответствующий перегон.
6. При отправлении с разграничением временем машинист первого поезда должен следовать со скоростью, установленной на перегоне. Машинист второго поезда должен вести поезд со скоростью, установленной локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего

пользования) с особой бдительностью1 и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

1. Запрещается отправление поездов с разграничением временем (вслед):
   1. пассажирских, почтово-багажных, грузопассажирских и людских, а также поездов, имеющих в составе вагоны с опасными грузами класса 1 (ВМ) и цистерны со сжиженными газами. За этими поездами также не допускается отправление вслед попутных поездов;
   2. при движении вагонами вперед;
   3. если идущему впереди поезду предусмотрена остановка на перегоне;
   4. во время тумана, метели, ливневых дождей, ухудшающих видимость сигналов.
2. Отправление поездов с разграничением временем на однопутных и на двухпутных перегонах производится только при телефонных средствах связи по правилам, установленным для однопутного движения, или по электрожезловой системе. Жезловые аппараты перегонов, где допускается движение поездов с разграничением временем, оборудуются развинчивающимися жезлами.
3. После получения приказа диспетчера поездного об установлении движения по телефонным средствам связи и об отправлении поездов с разграничением временем о движении этих поездов на однопутных и двухпутных перегонах передаются поездные телефонограммы следующего содержания:

«Могу ли отправить поезд № ... и вслед за ним через ... минут поезд № ...»

«Ожидаю поезд № ... и вслед за ним через ... минут поезд № ...».

Уведомления об отправлении и прибытии каждого поезда передаются по образцам № 3 и № 4, приведенным в подпунктах 3 и 4 пункта 20 приложения № 5 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении

№ 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция).

1 Абзацы третий, четвертый пункта 5 Регламента действий локомотивных бригад в аварийных и нестандартных ситуациях при работе на сопредельных участках других железнодорожных администраций, утвержден Протоколом семьдесят первого заседания Cовета по железнодорожному транспорту государств – участников Cодружества Независимых Государств от 16 октября 2019 г. (официальный сайт Cовета по железнодорожному транспорту государств – участников Cодружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети

«Интернет»: https://sovetgt.org/, 16 октября 2019 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Cовете по железнодорожному транспорту государств – участников Cодружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Cовета глав правительств – участников Cодружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Cодружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by 20 марта 1992 г.), Cоглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Cодружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Cоглашением о создании Cодружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Cовета РCФCР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Cъезда народных депутатов РCФCР и Верховного Cовета РCФCР, 1991, № 51, ст. 1798).

1. Если при телефонных средствах связи вслед за первым поездом отправляется поезд, который после работы на перегоне возвращается на железнодорожную станцию отправления, передаются телефонограммы следующего содержания:

«Могу ли отправить поезд № ... и вслед за ним через ... минут поезд № .... до ... км с возвращением обратно».

«Ожидаю поезд № ... и вслед за ним через ... мин можете отправить поезд № ...

до ... км с возвращением обратно».

Об отправлении каждого поезда уведомления передаются в соответствии с подпунктом 3 пункта 20 приложения № 5 к Инструкции с добавлением в отношении отправляемого вслед поезда слов: «до ... км с возвращением обратно».

О прибытии первого поезда передается телефонограмма в соответствии с подпунктом 4 пункта 20 приложения № 5 к Инструкции, а о возвращении второго поезда – в соответствии с подпунктом 3 пункта 21 приложения № 5 к Инструкции.

1. Машинистам как первого, так и второго поезда выдаются бланки ȾУ-50, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 22 к Инструкции, с отметкой наверху бланка: для первого поезда – «Вслед – первый поезд», для второго поезда – «Вслед – второй поезд».

При наличии таких отметок машинисты поездов следуют по перегону со скоростями, установленными в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. При отправлении по приказу диспетчера поездного поезда с разграничением временем на перегонах, оборудованных электрожезловой системой, дежурный по железнодорожной станции отправления, получив на это согласие дежурного по железнодорожной станции приема и вынув из аппарата жезл, обязан передать часть жезла с надписью «Билет» машинисту первого отправляемого поезда, а машинисту поезда, идущего вслед, вторую часть жезла с надписью

«Жезл». Об отправлении первого и второго поезда дежурный по железнодорожной станции отправления уведомляет дежурного смежной железнодорожной станции приема.

Если отправление второго поезда не состоится, то действие жезловой системы прекращается и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи. В этом случае одна из частей жезла с первым отправляющимся поездом пересылается на смежную железнодорожную станцию, где свинчивается со второй частью, после чего жезл вкладывается в аппарат и действие жезловой системы восстанавливается.

1. При отправлении при электрожезловой системе поезда с разграничением временем, когда второй поезд возвращается с перегона на железнодорожную станцию отправления, первому поезду выдается жезл, а второму – ключ-жезл.

Ⱦежурный смежной железнодорожной станции уведомляется об отправлении первого и второго поезда, а также о возвращении второго поезда с перегона. Машинистам обоих поездов в этом случае выдаются предупреждения: первому поезду об отправлении вслед за ним второго поезда с возвращением с перегона, а второму – об отправлении с разграничением временем и о времени возвращения с перегона.

ɉɊɂɅɈɀȿɇɂȿ ʋ 7

ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɩɨ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɟ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ

# ɉɨɪɹɞɨɤ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɢ ɩɟɪɟɪɵɜɟ ɞɟɣɫɬɜɢɹ ɜɫɟɯ ɫɢɫɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɫɜɹɡɢ

1. **Ɉɛɳɢɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɹ**
2. ɉɪɢ ɩɟɪɟɪɵɜɟ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɜсɟɯ сɢсɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ сɜɹɡɢ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɧɚ ɨɞɧɨɩɭɬɧɵɯ ɭɱɚсɬɤɚɯ ɩɨ ɩɢсɶɦɟɧɧɵɦ ɢɡɜɟɳɟɧɢɹɦ, ɚ ɧɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɵɯ ± с ɪɚɡɝɪɚɧɢɱɟɧɢɟɦ ɜɪɟɦɟɧɟɦ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɟɦ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ, ɜɥɚɞɟɥɶɰɟɦ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ɧɚ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɦ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɦɟɠɞɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦɢ сɬɚɧɰɢɹɦɢ.

Ⱦɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɩɢсɶɦɟɧɧɵɦ ɢɡɜɟɳɟɧɢɹɦ ɢɥɢ с ɪɚɡɝɪɚɧɢɱɟɧɢɟɦ ɜɪɟɦɟɧɟɦ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɟɦ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ, ɜɥɚɞɟɥɶɰɟɦ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ɧɚ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɦ ɩɟɪɟɝɨɧɚ, ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɜ сɥɭɱɚɹɯ, ɤɨɝɞɚ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɵ ɨ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ ɦɟɠɞɭ ɞɟɠɭɪɧɵɦɢ сɦɟɠɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɯ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɧɟɜɨɡɦɨɠɧɨ ɨсɭɳɟсɬɜɢɬɶ ɧɢ ɩɨ ɨɞɧɨɦɭ ɢɡ ɢɦɟɸɳɢɯсɹ ɜ ɢɯ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɢ ɜɢɞɨɜ сɜɹɡɢ.

1. Ɂɚɧɹɬɢɟ ɩɨɟɡɞɨɦ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɩɪɢ ɩɟɪɟɪɵɜɟ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɜсɟɯ сɢсɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ сɜɹɡɢ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɧɚ ɨсɧɨɜɚɧɢɢ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ ɧɚ ɛɥɚɧɤɟ Ⱦɍ-56, ɪɟɤɨɦɟɧɞɭɟɦɵɣ ɨɛɪɚɡɟɰ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɩɪɢɜɟɞɟɧ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 26 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɩɨ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɟ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɟ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ, сɨɞɟɪɠɚɳɟɣсɹ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 2 ɤ ɉɪɚɜɢɥɚɦ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɣ ɷɤсɩɥɭɚɬɚɰɢɢ ɠɟɥɟɡɧɵɯ ɞɨɪɨɝ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ, ɭɬɜɟɪɠɞɟɧɧɵɦ ɧɚсɬɨɹɳɢɦ ɉɪɢɤɚɡɨɦ (ɞɚɥɟɟ ± ɂɧсɬɪɭɤɰɢɹ), ɩɟɪɟɞɚɜɚɟɦɨɝɨ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨɟɡɞɚ.

ȿсɥɢ ɩɪɢ ɷɬɨɦ сɜɟɞɟɧɢɣ ɨ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɧɚ сɦɟɠɧɭɸ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɪɚɧɟɟ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɧɟɬ, ɦɚɲɢɧɢсɬ ɩɨɟɡɞɚ ɞɨɥɠɟɧ сɥɟɞɨɜɚɬɶ ɩɨ ɩɟɪɟɝɨɧɭ с ɨсɨɛɨɣ ɛɞɢɬɟɥɶɧɨсɬɶɸ ɢ ɝɨɬɨɜɧɨсɬɶɸ ɤ ɧɟɦɟɞɥɟɧɧɨɣ ɨсɬɚɧɨɜɤɟ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ сɨ сɤɨɪɨсɬɶɸ ɧɟ ɛɨɥɟɟ 20 ɤɦ/ɱ, ɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɧɟ ɛɨɥɟɟ 15 ɤɦ/ɱ.

1. ɉɪɢ ɩɟɪɟɪɵɜɟ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɜсɟɯ сɢсɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ сɜɹɡɢ ɡɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ ɨɬɩɪɚɜɥɹɬɶ ɩɨɟɡɞɚ:
2. с ɨɩɚсɧɵɦɢ ɝɪɭɡɚɦɢ ɤɥɚссɚ 1 (ȼɆ), с ɧɟɝɚɛɚɪɢɬɧɵɦɢ ɝɪɭɡɚɦɢ, сɨɟɞɢɧɟɧɧɵɟ, ɩɨɜɵɲɟɧɧɵɯ ɞɥɢɧɵ ɢ ɦɚссɵ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɨɛсɥɭɠɢɜɚɟɦɵɟ ɦɚɲɢɧɢсɬɨɦ ɛɟɡ ɩɨɦɨɳɧɢɤɚ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ;
3. с ɨсɬɚɧɨɜɤɨɣ ɞɥɹ ɪɚɛɨɬɵ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ, ɤɪɨɦɟ ɜɨссɬɚɧɨɜɢɬɟɥɶɧɵɯ ɢ ɩɨɠɚɪɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɵɯ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ;
4. сɥɟɞɭɸɳɢɟ ɧɚ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɟ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ.

ɉɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɢɟ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɵ ɞɨɥɠɧɵ сɥɟɞɨɜɚɬɶ ɩɨ ɜсɟɦɭ ɩɟɪɟɝɨɧɭ ɞɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ.

# Ⱦɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɨɞɧɨɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ

1. ɉɪɢ ɩɟɪɟɪɵɜɟ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɜсɟɯ сɢсɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ сɜɹɡɢ ɞɨ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɩɢсɶɦɟɧɧɵɦ ɢɡɜɟɳɟɧɢɹɦ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɨɝɪɚɧɢɱɟɧɧɵɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦɢ сɬɚɧɰɢɹɦɢ, ɦɟɠɞɭ ɤɨɬɨɪɵɦɢ ɩɪɟɤɪɚɬɢɥɚсɶ сɜɹɡɶ, ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɨɬɩɪɚɜɢɬɶ ɩɨɟɡɞ ɧɟɱɟɬɧɨɝɨ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, ɹɜɥɹɸɳɟɝɨсɹ ɞɥɹ ɨɞɧɨɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɨɜ ɩɪɟɢɦɭɳɟсɬɜɟɧɧɵɦ. ɇɢ ɨɞɢɧ ɢɡ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, ɩɪɨɬɢɜɨɩɨɥɨɠɧɨɝɨ ɩɪɟɢɦɭɳɟсɬɜɟɧɧɨɦɭ, ɧɟ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɨɬɩɪɚɜɥɹɬɶ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧ ɞɨ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨ ɩɢсɶɦɟɧɧɵɦ ɢɡɜɟɳɟɧɢɹɦ, ɡɚ ɢсɤɥɸɱɟɧɢɟɦ:
   1. ɩɨɟɡɞɚ, ɧɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɞɨ ɩɟɪɟɪɵɜɚ ɞɟɣсɬɜɢɹ сɜɹɡɢ ɛɵɥɨ ɩɨɥɭɱɟɧɨ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɨɬ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɪɟɢɦɭɳɟсɬɜɟɧɧɨɝɨ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɹ (ɛɥɨɤ-сɢɝɧɚɥ сɨɝɥɚсɢɹ ɩɪɢ ɩɨɥɭɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɟ, ɩɨɟɡɞɧɚɹ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɚ ɩɪɢ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɯ сɪɟɞсɬɜɚɯ сɜɹɡɢ, ɢɡɴɹɬɵɣ ɠɟɡɥ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɩɪɢ ɷɥɟɤɬɪɨɠɟɡɥɨɜɨɣ сɢсɬɟɦɟ). ɗɬɨ ɢсɤɥɸɱɟɧɢɟ ɧɟ ɪɚсɩɪɨсɬɪɚɧɹɟɬсɹ ɧɚ ɨɞɧɨɩɭɬɧɵɟ ɩɟɪɟɝɨɧɵ с ɞɜɭсɬɨɪɨɧɧɟɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɨɣ;
   2. ɜɨссɬɚɧɨɜɢɬɟɥɶɧɨɝɨ, ɩɨɠɚɪɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɢɥɢ ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɨɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ± ɩɨ ɬɪɟɛɨɜɚɧɢɸ ɨ ɜɵсɵɥɤɟ ɩɨɦɨɳɢ, ɩɨɥɭɱɟɧɧɨɦɭ с ɩɟɪɟɝɨɧɚ.

Ⱦɟɠɭɪɧɵɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ, ɩɪɟɢɦɭɳɟсɬɜɟɧɧɨɝɨ ɢ ɩɪɨɬɢɜɨɩɨɥɨɠɧɨɝɨ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɣ, ɩɨɥɭɱɢɜ ɬɪɟɛɨɜɚɧɢɟ с ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɨɛ ɨɤɚɡɚɧɢɢ ɩɨɦɨɳɢ, ɨɪɝɚɧɢɡɭɸɬ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɜɨссɬɚɧɨɜɢɬɟɥɶɧɨɝɨ, ɩɨɠɚɪɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɢɥɢ ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɨɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ с ɩɟɪɟɞɚɱɟɣ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ ɧɚ ɛɥɚɧɤɟ Ⱦɍ-64 ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɟɦ ʋ 8 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ.

ɇɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ, ɟсɥɢ ɨɞɢɧ ɢɡ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɞɨ ɩɟɪɟɪɵɜɚ сɜɹɡɢ ɛɵɥ ɡɚɤɪɵɬ, ɞɨ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨ ɩɢсɶɦɟɧɧɵɦ ɢɡɜɟɳɟɧɢɹɦ ɩɟɪɜɵɦ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɨɬɩɪɚɜɢɬɶ ɩɨɟɡɞ ɬɨɥɶɤɨ ɬɨɝɨ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, ɤɨɬɨɪɨɟ ɞɥɹ ɨсɬɚɜɲɟɝɨсɹ ɞɟɣсɬɜɭɸɳɟɝɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɛɵɥɨ ɩɪɚɜɢɥɶɧɵɦ ɩɪɢ ɞɜɭɯɩɭɬɧɨɦ ɞɜɢɠɟɧɢɢ.

1. ɇɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɟɪɜɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɩɪɟɢɦɭɳɟсɬɜɟɧɧɨɝɨ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɧɟ ɬɪɟɛɭɟɬсɹ, ɟсɥɢ ɩɟɪɟɝɨɧ ɧɟ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧ ɞɜɭсɬɨɪɨɧɧɟɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɨɣ, ɚ ɧɚ

ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɟсɥɢ ɢɡɜɟсɬɧɨ, ɱɬɨ ɩɟɪɟɝɨɧ сɜɨɛɨɞɟɧ.

ɇɚ ɨɞɧɨɩɭɬɧɨɦ ɩɟɪɟɝɨɧɟ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɨɦ ɞɜɭсɬɨɪɨɧɧɟɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɨɣ, ɩɟɪɜɵɣ ɩɨɟɡɞ ɩɪɟɢɦɭɳɟсɬɜɟɧɧɨɝɨ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɨɬɩɪɚɜɢɬɶ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨсɥɟ ɨɛɟсɩɟɱɟɧɢɹ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɧɚɬɭɪɧɨɣ ɩɪɨɜɟɪɤɢ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɧɚ ɜсɟɦ ɩɪɨɬɹɠɟɧɢɢ с ɨɞɧɨɜɪɟɦɟɧɧɨɣ ɞɨсɬɚɜɤɨɣ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɢсɶɦɟɧɧɨɝɨ ɢɡɜɟɳɟɧɢɹ ɨ ɞɚɥɶɧɟɣɲɟɦ ɩɨɪɹɞɤɟ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ. Ɉ ɩɪɨɜɟɪɤɟ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɞɟɥɚɟɬсɹ ɡɚɩɢсɶ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ с ɭɤɚɡɚɧɢɟɦ сɩɨсɨɛɚ ɩɪɨɜɟɪɤɢ ɢ ɮɚɦɢɥɢɢ ɪɚɛɨɬɧɢɤɚ, ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɜɲɟɝɨ ɷɬɭ ɩɪɨɜɟɪɤɭ.

1. ȼɨссɬɚɧɨɜɢɬɟɥɶɧɵɣ ɩɨɟɡɞ (сɩɟɰɢɚɥɶɧɵɣ сɚɦɨɯɨɞɧɵɣ ɩɨɞɜɢɠɧɨɣ сɨсɬɚɜ), ɩɨɠɚɪɧɵɣ ɩɨɟɡɞ ɢɥɢ ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɵɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɨɬɩɪɚɜɢɬɶ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧ ɩɪɢ ɩɪɟɤɪɚɳɟɧɢɢ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɜсɟɯ сɢсɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ сɜɹɡɢ ɜ ɩɪɟɢɦɭɳɟсɬɜɟɧɧɨɦ ɢ ɩɪɨɬɢɜɨɩɨɥɨɠɧɨɦ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɹɯ, ɩɨсɥɟ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɨɬ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɨсɬɚɧɨɜɢɜɲɟɝɨсɹ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ɩɨɟɡɞɚ ɢɥɢ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ, ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɤɢ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɢ, сɜɹɡɢ, ɷɥɟɤɬɪɨсɧɚɛɠɟɧɢɹ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɟɝɨ ɬɪɟɛɨɜɚɧɢɹ. ɉɪɢ ɷɬɨɦ, ɟсɥɢ ɩɟɪɟɝɨɧ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɨɣ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɩɨɥɭɱɢɜ ɬɪɟɛɨɜɚɧɢɟ ɨɛ ɨɤɚɡɚɧɢɢ ɩɨɦɨɳɢ, ɞɨ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɜɨссɬɚɧɨɜɢɬɟɥɶɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɢɥɢ ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɨɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ɨɛɹɡɚɧ ɭɛɟɞɢɬɶсɹ, ɱɬɨ ɦɟɠɞɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɟɣ ɢ ɦɟсɬɨɦ, ɤɭɞɚ ɜɵсɵɥɚɟɬсɹ ɩɨɦɨɳɶ, ɧɟɬ ɩɨɟɡɞɨɜ.
2. ɉɟɪɟсɵɥɤɚ ɩɢсɶɦɟɧɧɵɯ ɢɡɜɟɳɟɧɢɣ ɦɟɠɞɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦɢ сɬɚɧɰɢɹɦɢ ɧɚɱɢɧɚɟɬсɹ с ɩɟɪɜɵɦ ɩɨɟɡɞɨɦ, ɨɬɩɪɚɜɥɹɟɦɵɦ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧ ɩɪɢ ɩɟɪɟɪɵɜɟ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɜсɟɯ сɢсɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ сɜɹɡɢ.

ɉɪɢ ɷɬɨɦ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɜɟɞɭɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ɧɚ ɩɪɚɜɨ ɡɚɧɹɬɢɹ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɧɚ ɛɥɚɧɤɟ Ⱦɍ-56. Ʉɪɨɦɟ ɬɨɝɨ, с ɦɚɲɢɧɢсɬɨɦ ɷɬɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨсɵɥɚɟɬсɹ ɧɚ сɦɟɠɧɭɸ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɩɢсɶɦɟɧɧɨɟ ɢɡɜɟɳɟɧɢɟ ɧɚ ɛɥɚɧɤɟ Ⱦɍ-55, ɪɟɤɨɦɟɧɞɭɟɦɵɣ ɨɛɪɚɡɟɰ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɩɪɢɜɟɞɟɧ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 25 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɨ ɩɨɪɹɞɤɟ ɞɚɥɶɧɟɣɲɟɝɨ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, сɥɟɞɭɸɳɢɦ сɨɞɟɪɠɚɧɢɟɦ:

сɨɞɟɪɠɚɧɢɟ ɢɡɜɟɳɟɧɢɹ ©Ⱥª: ©Ɉɬɩɪɚɜɢɥ ɤ ȼɚɦ ɜ ... ɱ ... ɦɢɧɭɬ ɩɨɟɡɞ ʋ ɉɨ

ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɟɝɨ ɨɠɢɞɚɸ ɨɬ ȼɚс ɩɨɟɡɞ. Ⱦɋɉ ª;

сɨɞɟɪɠɚɧɢɟ ɢɡɜɟɳɟɧɢɹ ©Ȼª: ©Ɉɬɩɪɚɜɢɥ ɤ ȼɚɦ ɜ ... ɱ ... ɦɢɧɭɬ ɩɨɟɡɞ ʋ , ɩɨсɥɟ

ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɜ ... ɱ ... ɦɢɧɭɬ ɨɬɩɪɚɜɥɹɸ ɟɳɟ ɩɨɟɡɞ ʋ .... Ⱦɋɉ ª.

1. ȿсɥɢ ɤ ɦɨɦɟɧɬɭ ɩɟɪɟɪɵɜɚ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɜсɟɯ сɢсɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ сɜɹɡɢ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɬсɭɬсɬɜɭɸɬ ɧɟɱɟɬɧɵɟ ɩɨɟɡɞɚ ɞɥɹ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɨɝɪɚɧɢɱɟɧɧɵɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦɢ сɬɚɧɰɢɹɦɢ, ɦɟɠɞɭ ɤɨɬɨɪɵɦɢ ɩɪɟɤɪɚɬɢɥɚсɶ сɜɹɡɶ, ɬɨ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɢɦɟɸɳɢɣ ɩɪɚɜɨ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɟɪɜɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ, ɟсɥɢ ɟɦɭ ɢɡɜɟсɬɧɨ ɨ ɧɚɥɢɱɢɢ

ɤ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɸ ɧɚ ɷɬɨɬ ɩɟɪɟɝɨɧ ɩɨɟɡɞɚ сɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɩɨсɵɥɚɟɬ ɧɚ ɷɬɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɢɡɜɟɳɟɧɢɟ, сɥɟɞɭɸɳɟɝɨ сɨɞɟɪɠɚɧɢɹ:

сɨɞɟɪɠɚɧɢɟ ɢɡɜɟɳɟɧɢɹ ©ȼª: ©Ɉɠɢɞɚɸ ɨɬ ȼɚс ɩɨɟɡɞ. Ⱦɋɉ ª.

ɇɚ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ, ɧɟ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɞɜɭсɬɨɪɨɧɧɟɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɨɣ, ɞɥɹ ɩɟɪɟсɵɥɤɢ ɩɢсɶɦɟɧɧɵɯ ɢɡɜɟɳɟɧɢɣ ɮɨɪɦɵ ©ȼª ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɢсɩɨɥɶɡɨɜɚɬɶ ɧɟсɴɟɦɧɵɟ ɞɪɟɡɢɧɵ, ɨɞɢɧɨɱɧɵɟ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɵ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɧɵɟ сɪɟɞсɬɜɚ, ɢɦɟɸɳɢɟсɹ ɜ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɢ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɚ.

1. ɉɨсɥɟ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢɡɜɟɳɟɧɢɹ

©Ⱥª, ©Ȼª ɢɥɢ ©ȼª ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɩɢсɶɦɟɧɧɵɦ ɢɡɜɟɳɟɧɢɹɦ сɱɢɬɚɟɬсɹ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɦ.

1. Ɉɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ, сɥɟɞɭɸɳɢɯ ɜ ɨɞɧɨɦ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɢ, ɞɨɥɠɧɨ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬɶсɹ ɱɟɪɟɡ ɩɪɨɦɟɠɭɬɨɤ ɜɪɟɦɟɧɢ, ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɵɣ ɞɥɹ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɜɩɟɪɟɞɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɧɵɦ ɩɨɟɡɞɨɦ ɜсɟɝɨ ɦɟɠсɬɚɧɰɢɨɧɧɨɝɨ ɩɟɪɟɝɨɧɚ, с ɩɪɢɛɚɜɥɟɧɢɟɦ 3 ɦɢɧɭɬ.

ɉɭɬɟɜɵɟ ɩɨсɬɵ, ɞɟɣсɬɜɨɜɚɜɲɢɟ ɞɨ ɩɟɪɟɪɵɜɚ сɜɹɡɢ ɤɚɤ ɪɚɡɞɟɥɶɧɵɟ ɩɭɧɤɬɵ, ɭɱɚсɬɢɹ ɜ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɟ ɩɪɢɧɢɦɚɸɬ.

ȿсɥɢ ɞɨ ɩɟɪɟɪɵɜɚ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɜсɟɯ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɯ сɢсɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ сɜɹɡɢ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɛɵɥ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧ ɩɨɟɡɞ ɩɪɟɢɦɭɳɟсɬɜɟɧɧɨɝɨ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɧɚ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɟ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ, ɚ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɟ ɨɬ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɛɥɨɤ-ɩɨсɬɚ) ɨ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɢ ɭɛɨɪɤɟ ɟɝɨ ɧɚ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɟ ɧɟ ɩɨɥɭɱɟɧɨ, ɬɨ ɩɟɪɟɝɨɧ сɱɢɬɚɟɬсɹ ɡɚɧɹɬɵɦ ɧɚ ɜсɟ ɜɪɟɦɹ, ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨɟ ɞɥɹ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɞɨ ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɢ ɭɛɨɪɤɢ ɟɝɨ ɧɚ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɟ, с ɩɪɢɛɚɜɥɟɧɢɟɦ 3 ɦɢɧɭɬ.

Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɛɥɨɤ-ɩɨсɬɚ) ɩɨсɥɟ ɭɛɨɪɤɢ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɟ ɨɛɹɡɚɧ ɭсɬɚɧɨɜɢɬɶ сɬɪɟɥɤɭ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɹ ɜ ɧɨɪɦɚɥɶɧɨɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɟ (ɩɨ ɝɥɚɜɧɨɦɭ ɩɭɬɢ) ɢ ɧɟ ɞɨɩɭсɤɚɬɶ ɜɵɯɨɞɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɧɚ ɝɥɚɜɧɵɣ ɩɭɬɶ ɞɨ ɜɨссɬɚɧɨɜɥɟɧɢɹ сɜɹɡɢ с ɞɟɠɭɪɧɵɦɢ сɦɟɠɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ.

1. ȼ ɬɟɱɟɧɢɟ ɩɟɪɟɪɵɜɚ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɜсɟɯ сɢсɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ сɜɹɡɢ ɩɨɟɡɞɚ ɨɬɩɪɚɜɥɹɸɬсɹ ɩɨ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹɦ ɧɚ ɛɥɚɧɤɟ Ⱦɍ-56.

Ⱦɥɹ ɨɛɟсɩɟɱɟɧɢɹ ɧɟɩɪɟɪɵɜɧɨɝɨ ɜɡɚɢɦɨɞɟɣсɬɜɢɹ ɞɪɭɝ с ɞɪɭɝɨɦ, ɞɟɠɭɪɧɵɟ сɦɟɠɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɜɩɪɟɞɶ ɞɨ ɜɨссɬɚɧɨɜɥɟɧɢɹ ɞɟɣсɬɜɢɹ сɢсɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ сɜɹɡɢ ɨɛɹɡɚɧɵ ɩɟɪɟсɵɥɚɬɶ с ɦɚɲɢɧɢсɬɨɦ ɜɟɞɭɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ɤɚɠɞɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɜ ɨɛɨɢɯ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɹɯ ɩɢсɶɦɟɧɧɵɟ ɢɡɜɟɳɟɧɢɹ ©Ⱥª ɢɥɢ ©Ȼª ɨ ɞɚɥɶɧɟɣɲɟɦ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ.

ɂɡɜɟɳɟɧɢɹ ©Ⱥª, ©Ȼª ɢ ©ȼª ɧɚ ɨɛɟɢɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ ɡɚɩɢсɵɜɚɸɬсɹ ɜ ɠɭɪɧɚɥ ɩɨɟɡɞɧɵɯ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦ.

ɉɟɪɟɯɨɞ ɧɚ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɢ ɩɨсɪɟɞсɬɜɟ ɩɢсɶɦɟɧɧɵɯ ɢɡɜɟɳɟɧɢɣ ɨɮɨɪɦɥɹɟɬсɹ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɩɨɟɡɞɧɵɯ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦ ɡɚɩɢсɶɸ сɥɟɞɭɸɳɟɝɨ сɨɞɟɪɠɚɧɢɹ:

©Ⱦɚɬɚ ..., ... ɱ ... ɦɢɧɭɬ. ȼ сɜɹɡɢ с ɩɟɪɟɪɵɜɨɦ ɞɟɣсɬɜɢɹ сɢсɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ сɜɹɡɢ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ... ... ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɨ ɩɪɢ ɩɨсɪɟɞсɬɜɟ ɩɢсɶɦɟɧɧɵɯ ɢɡɜɟɳɟɧɢɣ.

Ⱦɋɉ ... (ɧɚɡɜɚɧɢɟ сɬɚɧɰɢɢ ɢ ɩɨɞɩɢсɶ)ª.

1. ȿсɥɢ ɞɨ ɩɟɪɟɪɵɜɚ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɜсɟɯ сɢсɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ сɜɹɡɢ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɩɨɥɭɱɚɸɳɢɦ с ɩɪɟɤɪɚɳɟɧɢɟɦ сɜɹɡɢ ɩɪɚɜɨ ɩɪɟɢɦɭɳɟсɬɜɟɧɧɨɝɨ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɞɚɧɨ сɨɝɥɚсɢɟ ɧɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɨɝɪɚɧɢɱɟɧɧɵɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦɢ сɬɚɧɰɢɹɦɢ, ɦɟɠɞɭ ɤɨɬɨɪɵɦɢ ɩɪɟɤɪɚɬɢɥɚсɶ сɜɹɡɶ, ɩɨɟɡɞɚ ɧɟ ɩɪɟɢɦɭɳɟсɬɜɟɧɧɨɝɨ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɹ (ɱɟɬɧɨɝɨ), ɬɨ ɩɟɪɟɝɨɧ сɱɢɬɚɟɬсɹ ɡɚɧɹɬɵɦ ɜɩɪɟɞɶ ɞɨ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɷɬɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɢɥɢ ɞɨ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɞɟɠɭɪɧɵɦ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɛɥɨɤ-ɩɨсɬɚ) ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɹ, ɱɬɨ ɩɨɟɡɞ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧ ɧɟ ɛɭɞɟɬ.

ȿсɥɢ сɨɝɥɚсɢɟ ɞɚɧɨ ɧɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɱɟɬɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɵɣ ɩɨсɬ, ɢɦɟɸɳɢɣ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɟ, ɩɟɪɟɝɨɧ сɱɢɬɚɟɬсɹ ɡɚɧɹɬɵɦ ɞɨ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɨɬ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɛɥɨɤ-ɩɨсɬɚ) ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɹ ɨ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɢ ɟɝɨ ɭɛɨɪɤɟ ɧɚ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɟ.

1. ȿсɥɢ ɞɨ ɩɟɪɟɪɵɜɚ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɜсɟɯ сɢсɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ сɜɹɡɢ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɛɥɨɤ-ɩɨсɬɚ) ɛɵɥɨ ɞɚɧɨ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɧɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ с ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɧɟɱɟɬɧɨɝɨ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɢ ɨɬ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɛɥɨɤ-ɩɨсɬɚ) ɩɨɥɭɱɟɧɨ ɢɡɜɟɳɟɧɢɟ ɨɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɷɬɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ, ɬɨ ɩɨсɥɟ ɩɟɪɟɪɵɜɚ сɜɹɡɢ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɨɬɩɪɚɜɥɹɸɳɟɦɭ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧ ɩɨɟɡɞɚ ɩɪɟɢɦɭɳɟсɬɜɟɧɧɨɝɨ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɨɬɩɪɚɜɥɹɬɶ ɧɚ сɦɟɠɧɭɸ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɩɟɪɜɵɣ ɩɨɟɡɞ ɷɬɨɝɨ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɱɟɪɟɡ ɩɪɨɦɟɠɭɬɨɤ ɜɪɟɦɟɧɢ, ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɵɣ ɞɥɹ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɧɵɦ ɩɨɟɡɞɨɦ ɱɚсɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɨɬ ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɞɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, с ɩɪɢɛɚɜɥɟɧɢɟɦ 3 ɦɢɧɭɬ.

ȿсɥɢ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɟ ɨɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɧɟɱɟɬɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ с ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ, ɢɦɟɸɳɟɝɨ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɟ, ɩɨɥɭɱɟɧɨ ɧɟ ɛɵɥɨ, ɬɨ ɩɟɪɟɝɨɧ сɱɢɬɚɟɬсɹ ɡɚɧɹɬɵɦ ɜɩɪɟɞɶ ɞɨ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɨɬ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɛɥɨɤ-ɩɨсɬɚ) ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɹ ɨɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɢ ɭсɬɚɧɨɜɤɟ сɬɪɟɥɤɢ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɹ ɩɨ ɝɥɚɜɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɢɥɢ ɨ ɡɚɞɟɪɠɤɟ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ.

Ⱦɨ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɟɝɨ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɹ с ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ, ɢɦɟɸɳɟɝɨ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɟ, ɡɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ ɨɬɩɪɚɜɥɹɬɶ ɩɨɟɡɞ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɟсɥɢ ɞɨ ɩɟɪɟɪɵɜɚ сɜɹɡɢ ɛɵɥɨ сɨɝɥɚсɨɜɚɧɨ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ с ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ с ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɟɦ ɟɝɨ ɧɚ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɟ.

1. ȿсɥɢ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɩɨɥɭɱɚɸɳɢɦ с ɩɪɟɤɪɚɳɟɧɢɟɦ ɞɟɣсɬɜɢɹ сɜɹɡɢ ɩɪɚɜɨ ɧɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɟɪɜɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɜ ɩɪɟɢɦɭɳɟсɬɜɟɧɧɨɦ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɢ, ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɧɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚ ɛɵɥɨ ɩɨɥɭɱɟɧɨ ɞɨ ɩɟɪɟɪɵɜɚ ɞɟɣсɬɜɢɹ сɜɹɡɢ, ɬɨ, ɨɬɩɪɚɜɥɹɹ ɩɨɟɡɞ ɩɨ ɷɬɨɦɭ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɸ, ɨɧ

ɨɛɹɡɚɧ ɨɞɧɨɜɪɟɦɟɧɧɨ ɭсɬɚɧɨɜɢɬɶ ɩɢсɶɦɟɧɧɭɸ сɜɹɡɶ с ɞɟɠɭɪɧɵɦ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ.

1. ɉɨсɥɟ ɜɨссɬɚɧɨɜɥɟɧɢɹ ɞɟɣсɬɜɢɹ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɢɯ сɢсɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ сɜɹɡɢ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɷɬɢɦ сɢсɬɟɦɚɦ ɜɨɡɨɛɧɨɜɥɹɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɚɤɬɨɦ (ɞɚɥɟɟ ± ɩɪɢɤɚɡ) ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ, ɤɨɬɨɪɵɣ ɨɛɹɡɚɧ ɩɪɟɞɜɚɪɢɬɟɥɶɧɨ ɩɪɨɜɟɪɢɬɶ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɶ ɩɟɪɟɝɨɧɚ.
2. ȿсɥɢ сɢсɬɟɦɵ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ сɜɹɡɢ ɜɨссɬɚɧɨɜɥɟɧɵ ɪɚɧɟɟ, ɱɟɦ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɚɹ сɜɹɡɶ, ɬɨ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɩɨɥɶɡɭɸɳɢɣсɹ ɩɪɚɜɨɦ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɜ ɩɪɟɢɦɭɳɟсɬɜɟɧɧɨɦ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɢ, ɩɟɪɟɞɚɟɬ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɭ сɥɟɞɭɸɳɟɝɨ сɨɞɟɪɠɚɧɢɹ:

©ɇɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ɦɟɠɞɭ сɬɚɧɰɢɹɦɢ ... ... ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɩɨ ...... (ɭɤɚɡɵɜɚɟɬсɹ сɢсɬɟɦɚ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ).

ɉɨсɥɟɞɧɢɦ ɩɪɢɛɵɥ ɨɬ ȼɚс ɩɨɟɡɞ ʋ .... Ɉɬɩɪɚɜɥɟɧ ɤ ȼɚɦ ɩɨɟɡɞ ʋ .... Ⱦɋɉ ª.

Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɭɛɟɞɢɜɲɢсɶ ɜ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ, ɨɬɜɟɱɚɟɬ:

©ɉɨсɥɟɞɧɢɦ ɩɪɢɛɵɥ ɨɬ ȼɚс ɩɨɟɡɞ ʋ .... Ɉɬɩɪɚɜɥɟɧ ɤ ȼɚɦ ɩɨɟɡɞ ʋ ..., ɩɟɪɟɝɨɧ сɜɨɛɨɞɟɧ. Ⱦɋɉ ª.

ɉɨсɥɟ ɨɛɦɟɧɚ ɷɬɢɦɢ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɚɦɢ ɞɟɠɭɪɧɵɟ ɨɛɟɢɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɩɟɪɟɯɨɞɹɬ ɤ ɪɭɤɨɜɨɞсɬɜɭ ɞɜɢɠɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɢ ɩɨсɪɟɞсɬɜɟ ɨсɧɨɜɧɵɯ сɢсɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɢ сɜɹɡɢ.

# Ⱦɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ

1. ɇɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ ɩɪɢ ɩɟɪɟɪɵɜɟ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɜсɟɯ сɢсɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ сɜɹɡɢ ɩɨɟɡɞɚ ɨɬɩɪɚɜɥɹɸɬсɹ ɩɨ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ с ɪɚɡɝɪɚɧɢɱɟɧɢɟɦ ɢɯ ɜɪɟɦɟɧɟɦ, ɩɨɥɨɠɟɧɧɵɦ ɩɨ ɪɚсɩɢсɚɧɢɸ ɞɥɹ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɦ ɩɟɪɟɝɨɧɚ, с ɩɪɢɛɚɜɥɟɧɢɟɦ 3 ɦɢɧɭɬ, ɟсɥɢ ɜ ɦɨɦɟɧɬ ɩɟɪɟɪɵɜɚ сɜɹɡɢ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɚ ɛɵɥɚ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɚ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɟɦ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɢ.

ȿсɥɢ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɞɨ ɩɟɪɟɪɵɜɚ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɜсɟɯ сɢсɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ сɜɹɡɢ ɛɵɥɨ ɞɚɧɨ сɨɝɥɚсɢɟ ɧɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚ сɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨ ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ, ɬɨ ɩɨсɥɟ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɷɬɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ, ɩɟɪɟɞ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ɩɟɪɜɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɞɨɥɠɟɧ ɭɛɟɞɢɬɶсɹ ɜ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɨɬ ɜсɬɪɟɱɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ.

1. ɉɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ ɦɟɠɞɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦɢ сɬɚɧɰɢɹɦɢ ɩɭɬɟɜɵɯ ɩɨсɬɨɜ, ɞɟɣсɬɜɨɜɚɜɲɢɯ ɞɨ ɩɟɪɟɪɵɜɚ сɜɹɡɢ ɤɚɤ ɪɚɡɞɟɥɶɧɵɟ ɩɭɧɤɬɵ ɩɟɪɟɝɨɧɚ, ɷɬɢ ɩɨсɬɵ ɨсɬɚɸɬсɹ ɞɟɣсɬɜɭɸɳɢɦɢ ɢ ɩɪɢ ɩɟɪɟɪɵɜɟ сɜɹɡɢ.

ȼ ɷɬɨɦ сɥɭɱɚɟ ɩɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɜɵɠɢɞɚɟɬ ɜɪɟɦɹ, ɩɨɥɨɠɟɧɧɨɟ ɩɨ ɪɚсɩɢсɚɧɢɸ ɞɥɹ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɪɚɧɟɟ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɞɨ ɩɭɬɟɜɨɝɨ ɩɨсɬɚ, с ɩɪɢɛɚɜɥɟɧɢɟɦ 3 ɦɢɧɭɬ, ɢ ɩɟɪɟɞɚɟɬ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɧɚ сɥɟɞɨɜɚɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚ ɬɨɥɶɤɨ ɞɨ ɩɟɪɜɨɝɨ ɩɨɩɭɬɧɨɝɨ ɩɭɬɟɜɨɝɨ ɩɨсɬɚ.

1. ɉɨсɥɟ ɜɨссɬɚɧɨɜɥɟɧɢɹ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɢɯ сɢсɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ сɜɹɡɢ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɷɬɢɦ ɜɢɞɚɦ сɜɹɡɢ ɜɨɡɨɛɧɨɜɥɹɟɬсɹ ɩɪɢɤɚɡɨɦ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ, ɚ ɩɪɢ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ сɜɹɡɢ ± ɤɚɠɞɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɟɣ ɩɨ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɞɥɹ ɧɟɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ.
2. Ⱦɥɹ ɜɵɹсɧɟɧɢɹ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɜ сɥɭɱɚɹɯ, ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɧɵɯ ɜ ɩɭɧɤɬɚɯ 5, 6, 8, 17 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ, ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɢсɩɨɥɶɡɨɜɚɬɶ ɥɸɛɭɸ ɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɶ (ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɵ с ɞɟɠɭɪɧɵɦ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ, ɜ ɬɨɦ ɱɢсɥɟ ɩɨ ɪɟɦɨɧɬɧɨ-ɨɩɟɪɚɬɢɜɧɨɣ ɪɚɞɢɨсɜɹɡɢ, ɚɜɬɨɬɪɚɧсɩɨɪɬɧɵɟ сɪɟɞсɬɜɚ, сɴɟɦɧɵɟ ɚɜɬɨɞɪɟɡɢɧɵ1), ɚ ɜ сɥɭɱɚɹɯ, ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɧɵɯ ɜ ɩɭɧɤɬɟ 8 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ, ɨɞɢɧɨɱɧɵɟ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɵ.

1 ɉɨɞɩɭɧɤɬ 3.2.36 ɩɭɧɤɬɚ 3.2 ȽɈɋɌ 34056-2017 ©Ɇɟɠɝɨсɭɞɚɪсɬɜɟɧɧɵɣ сɬɚɧɞɚɪɬ. Ɍɪɚɧсɩɨɪɬ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ. ɋɨсɬɚɜ ɩɨɞɜɢɠɧɨɣ. Ɍɟɪɦɢɧɵ ɢ ɨɩɪɟɞɟɥɟɧɢɹª, ɜɜɟɞɟɧɧɨɝɨ ɜ ɞɟɣсɬɜɢɟ ɩɪɢɤɚɡɨɦ Ɋɨссɬɚɧɞɚɪɬɚ ɨɬ 31 ɦɚɪɬɚ 2017 ɝ. ʋ 231-сɬ (Ɇ., ©ɋɬɚɧɞɚɪɬɢɧɮɨɪɦª, 2019).

ПРИɅОɀЕНИЕ № 8

к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации

**ɉɨɪɹɞɨɤ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɢ ɜɨɡɧɢɤɧɨɜɟɧɢɢ ɚɜɚɪɢɣɧɵɯ ɢ ɧɟɫɬɚɧɞɚɪɬɧɵɯ ɫɢɬɭɚɰɢɣ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ**

1. **Ɉɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɜɨɫɫɬɚɧɨɜɢɬɟɥɶɧɵɯ, ɩɨɠɚɪɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɫɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ ɫɚɦɨɯɨɞɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ ɫɨɫɬɚɜɚ ɢ ɜɫɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɵɯ**

**ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ ɫ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɫɬɚɧɰɢɢ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧ**

1. Восстановительные и пожарные поезда, специальный самоходный подвижной состав и вспомогательные локомотивы назначаются на основании требования о помощи (письменного, переданного по устройствам технологической железнодорожной электросвязи), полученного от машиниста (помощника машиниста) остановившегося в пути на перегоне поезда, а также по требованию работников подразделений железнодорожного пути, электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, связи.

Отправление и следование восстановительных и пожарных поездов, специального самоходного подвижного состава и вспомогательных локомотивов к месту назначения осуществляются в соответствии с локальным актом (далее – приказ) диспетчера поездного.

1. Машинист восстановительного поезда, пожарного поезда, специального самоходного подвижного состава и вспомогательных локомотивов при вынужденной остановке с железнодорожной станции на перегон обязан:
   1. остановить поезд, по возможности, на площадке и прямом участке железнодорожного пути, если не требуется экстренной остановки;
   2. привести в действие автотормоза поезда и вспомогательный тормоз локомотива, на специальном самоходном подвижном составе – автотормоза, а при наличии приборов управления и вспомогательный тормоз;
   3. немедленно объявить по радиосвязи об остановке машинистам поездов, следующих по перегону, и дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, которые должны немедленно доложить об этом диспетчеру поездному. Машинист пассажирского поезда обязан сообщить о причине остановки начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда по радиосвязи или устройствам технологической железнодорожной электросвязи, а машинист специального самоходного подвижного состава – руководителю работ

в хозяйственном поезде;

* 1. выяснить причины остановки и возможность дальнейшего следования, если остановка поезда не связана с задержкой у светофора с запрещающим показанием;
  2. привести в действие стояночный тормоз локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава и подать сигнал для приведения в действие имеющихся в составе стояночных тормозов (проводниками пассажирских вагонов, кондукторами, руководителем работ в хозяйственном поезде), если движение поезда не может быть возобновлено в течение 20 минут и более и нет возможности удержать поезд на месте на автотормозах. В поездах, где такие работники отсутствуют, помощник машиниста должен уложить под колеса вагонов имеющиеся на локомотиве (мотор-вагонном подвижном составе) тормозные башмаки, а при недостатке их, дополнительно привести в действие стояночные тормоза вагонов в соответствии с порядком, установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования);
  3. сообщить по поездной радиосвязи или устройствам технологической железнодорожной электросвязи дежурному по железнодорожной станции или диспетчеру поездному о причинах остановки и необходимых мерах по ликвидации возникших препятствий для движения. При неисправности поездной радиосвязи или устройствам технологической железнодорожной электросвязи сообщение дежурному по железнодорожной станции или диспетчеру поездному передать с ближайшего пункта, имеющего телефонную связь (через помощника машиниста, кондуктора, проводника пассажирского вагона, руководителя работ в хозяйственном поезде);
  4. совместно со всеми работниками, обслуживающими поезд, принять меры к устранению возникшего препятствия для движения, а в необходимых случаях обеспечить ограждение поезда и смежного железнодорожного пути.

При затребовании помощи машинист (помощник машиниста) остановившегося на перегоне поезда обязан сообщить дежурному по железнодорожной станции или диспетчеру поездному, на каком километре и пикете1 находится голова поезда, в связи с чем требуется помощь и время ее затребования. При использовании локомотива для доставки письменного требования (при отсутствии технологической железнодорожной электросвязи с дежурным по железнодорожной станции или диспетчером поездным) разрешается отцепить локомотив от состава лишь после закрепления вагонов от

1 Подпункт 2.7.17 пункта 2.7 ГОСɌ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Ɍранспорт железнодорожный. Основные понятия. Ɍермины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г.

№ 748-ст (М., «Стандартинформ», 2019), с изменениями ГОСɌ 34530-2019 «Ɍранспорт железнодорожный. Основные понятия. Ɍермины и определения» («ИɍС «Национальные стандарты», 2020, № 3), ГОСɌ 34530-2019 «Ɍранспорт железнодорожный. Основные понятия. Ɍермины и определения» («ИɍС «Национальные стандарты»,2021, № 8).

самопроизвольного движения укладкой под колеса вагонов тормозных башмаков и приведения в действие стояночных тормозов. Перед отцепкой локомотива от состава приводятся в действие автотормоза оставляемых вагонов (полным открытием концевого крана). Не разрешается использование локомотива пассажирского поезда для доставки требования на железнодорожную станцию.

Если по условиям профиля железнодорожного пути, на котором расположен состав остановившегося поезда, имеющихся средств для закрепления вагонов недостаточно, отцеплять локомотив от состава запрещается. При необходимости на двухпутных перегонах для доставки дежурному по железнодорожной станции письменного требования о помощи разрешается использовать локомотивную бригаду встречного поезда.

Если затребован восстановительный или пожарный поезд, а также вспомогательный локомотив, то остановившемуся поезду не разрешается начинать движение, пока не прибудет затребованная помощь или не будет получено разрешение на движение.

Поезд, остановившийся на перегоне, должен быть огражден в случаях: затребования восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного

локомотива для оказания помощи пассажирскому поезду (немедленно после затребования);

остановки поезда при отправлении поезда при перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи (немедленно после остановки).

Ограждение поезда, а также препятствий для движения поездов производится в соответствии с Инструкцией по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом.

1. Получив требование о высылке восстановительного и (или) пожарного поезда, специального самоходного подвижного состава или вспомогательного локомотива, дежурный по железнодорожной станции немедленно докладывает об этом диспетчеру поездному. Ɍребование, полученное по средствам технологической железнодорожной электросвязи, записывается в журнал диспетчерских распоряжений с последующей отметкой в журнале движения поездов (напротив номера поезда, в графе «Примечание» указывается время и место остановки поезда).
2. Диспетчер поездной, получив требование об оказании помощи, немедленно докладывает об этом уполномоченному работнику владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

ɍполномоченный работник владельца инфраструктуры (владельца

железнодорожных путей необщего пользования) и диспетчер поездной совместно определяют, с какой из ограничивающих перегон железнодорожных станций должна быть оказана помощь и на какую железнодорожную станцию при необходимости будут выводиться вагоны.

При исправности устройств технологической железнодорожной электросвязи, порядок оказания помощи диспетчер поездной (лично или через дежурного по железнодорожной станции) должен сообщить машинисту остановившегося поезда и дежурному по одной из железнодорожных станций, ограничивающих перегон.

Диспетчер поездной обязан обеспечить приоритетное продвижение восстановительных, пожарных поездов и вспомогательных локомотивов и при наличии соответствующих сведений информировать начальников восстановительных (пожарных) поездов о положении на месте происшествия для подготовки поездов к работе.

1. Восстановительные и пожарные поезда, специальный самоходный подвижной состав и вспомогательные локомотивы во всех случаях отправляются на перегон, закрываемый для движения всех поездов, в соответствии с порядком, установленным в приложении № 19 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция).

Машинисту локомотива выдается разрешение на бланке Дɍ-64, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 28 к Инструкции, а при диспетчерской централизации отправление поезда производится по приказу диспетчера поездного. На основании требования и в зависимости от того, с какой стороны (с головы или хвоста поезда) оказывается помощь, в бланке Дɍ-64 или приказе диспетчера поездного указывается место (километр и пикет), до которого должен следовать восстановительный, пожарный поезд или вспомогательный локомотив.

Получив требование о высылке восстановительного поезда (специального самоходного подвижного состава), пожарного поезда или вспомогательного локомотива, когда его необходимо отправить по неправильному железнодорожному пути, дежурный по железнодорожной станции обязан убедиться в свободности этого железнодорожного пути от поездов (от железнодорожной станции до места, куда необходимо высылать помощь).

Если помощь оказывается со стороны хвоста поезда, километр и пикет, указанный в требовании о помощи, изменяется с учетом длины поезда.

Разрешение на бланке Дɍ-64 выдается машинисту и в тех случаях, когда у места препятствия для движения поездов на перегоне открывается временный пост.

При этом движение восстановительных, пожарных поездов и вспомогательных локомотивов производится по предварительному согласованию дежурных по железнодорожным станциям, ограничивающих перегон, с дежурным по указанному временному посту.

1. На участки, оборудованные диспетчерской централизацией допускается отправление не более одного поезда на перегон (пожарного, восстановительного, вспомогательного локомотива) до вступления на дежурство работников железнодорожной станции, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, по приказу диспетчера поездного, передаваемому машинисту поезда:

«Машинисту поезда № ... разрешаю отправиться с ... пути станции ... на перегон

... по ... пути до ... км для оказания помощи поезду № ... с прибытием (возвращением) на станцию .... ДНɐ ...».

«Машинисту пожарного поезда № ... разрешаю отправиться с ... пути станции ... на перегон ... по ... пути до ... км пк « для тушения пожара с прибытием (возвращением) на станцию .... ДНɐ ...».

1. Машинист восстановительного, пожарного поезда, специального самоходного подвижного состава за 2 км от места, указанного в разрешении на бланке Дɍ-64, обязан принять меры к снижению скорости и следовать далее с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться перед препятствием.

Не доезжая до поезда, с которого затребована помощь или до места, указанного в бланке Дɍ-64, где необходимо выполнить работы по восстановлению движения, машинист должен остановить поезд и действовать в дальнейшем по указанию лица, руководящего восстановлением движения.

Машинист вспомогательного локомотива должен следовать на перегон:

1. при движении по неправильному железнодорожному пути для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с головы состава со скоростью не более 60 км/ч, а после остановки на расстоянии не менее 2 км до места, указанного в разрешении на бланке Дɍ-64 – со скоростью не более 20 км/ч;
2. при движении по правильному железнодорожному пути для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с хвоста состава по сигналам автоматической блокировкой, а после остановки у проходного светофора с запрещающим показанием – со скоростью не более 20 км/ч;
3. при движении по правильному железнодорожному пути для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с хвоста состава при полуавтоматической блокировке, со скоростью не более 60 км/ч, а после остановки на расстоянии не менее 2 км до места, указанного в разрешении на бланке Дɍ-64 – со скоростью не более 20 км/ч.

Не доезжая до поезда, с которого затребована помощь, машинист вспомогательного локомотива должен остановиться в соответствии с подпунктами 1 – 3 пункта 7 настоящего Порядка и согласовать свои действия с машинистом, затребовавшим помощь.

1. Время отправления восстановительного, пожарного поезда, вспомогательного локомотива, специального самоходного подвижного состава на перегон, а также время возвращения с перегона дежурный по железнодорожной станции обязан отметить в журнале движения поездов и немедленно сообщить дежурному по смежной железнодорожной станции, ограничивающей перегон и диспетчеру поездному.
2. Перегон или соответствующий железнодорожный путь открывается для движения поездов приказом диспетчера поездного на основании уведомления (письменного или переданного по устройствам технологической железнодорожной электросвязи) работника подразделения железнодорожного пути, руководившего работами по ликвидации возникших препятствий, о возможности возобновления движения поездов по перегону.

ɍведомление об устранении повреждений контактной сети передается энергодиспетчером на основании сообщения работника подразделения электроснабжения, руководившего восстановительными работами.

На перегонах, оборудованных автоматической блокировкой, если ее устройства были повреждены, диспетчер поездной для открытия движения поездов по автоматической блокировке должен получить соответствующее уведомление от работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики.

Если схода железнодорожного подвижного состава с рельсов и повреждений каких-либо устройств на перегоне не было, движение открывается после доклада машиниста вспомогательного локомотива или работника, руководившего оказанием помощи, о выводе железнодорожного подвижного состава и свободности перегона.

На двухпутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой, соответствующий железнодорожный путь перегона разрешается открыть после сообщения машиниста вспомогательного локомотива по устройствам технологической железнодорожной электросвязи о начале вывода состава остановившегося поезда по правильному железнодорожному пути.

1. При разъединении (разрыве) поезда на перегоне машинист обязан:
   1. немедленно сообщить о случившемся по устройствам технологической железнодорожной электросвязи машинистам поездов, следующих по перегону, и дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, которые немедленно докладывают об этом диспетчеру поездному;
   2. через помощника машиниста проверить состояние состава и сцепных приборов у разъединившихся вагонов и при их исправности сцепить состав поезда.

Осаживать разъединившиеся части состава для сцепления следует с особой бдительностью, чтобы при соударении вагонов скорость не превышала 3 км/ч;

* 1. поврежденные тормозные рукава заменить запасными или снятыми с хвостового вагона и у переднего бруса локомотива.

Во всех случаях, когда операции по соединению разъединившихся частей состава поезда не могут быть выполнены в течение 20 минут, машинист обязан закрепить, оставшуюся без локомотива часть поезда тормозными башмаками и стояночными тормозами.

После сцепления разъединившихся частей помощник машиниста по номеру хвостового вагона и наличию на нем поездного сигнала должен убедиться в целостности состава. Перед возобновлением движения должны быть отпущены стояночные тормоза, произведено сокращенное опробование автотормозов, изъяты тормозные башмаки из-под вагонов.

Порядок действия локомотивных бригад при разрыве поезда установлен Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденными Протоколом шестидесятого Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 7 мая 2014 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети

«Интернет»: https://sovetgt.org/, 7 мая 2014 г.)2.

1. Не допускается соединять части поезда на перегоне:
   1. в условиях недостаточной и ограниченной видимости, когда сигналы трудно различимы;
   2. если отцепившаяся часть находится на участке железнодорожного пути, имеющем спуск с уклоном круче 0,0025 в сторону, совпадающую с направлением соединения.

Использование сзади идущего локомотива для соединения с отцепившейся частью состава осуществляется в соответствии с пунктом 3 настоящего Порядка.

1. Если соединить поезд невозможно, машинист должен затребовать вспомогательный локомотив или восстановительный поезд в соответствии с настоящего Порядка, указав дополнительно в заявке ориентировочное расстояние

2 Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Верховного Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

между разъединившимися частями поезда.

При использовании поездных локомотивов с вагонами и без для доставки на железнодорожную станцию письменного требования о помощи, хвост такого локомотива обозначается в соответствии с пунктом 98 Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом.

Не допускается оставлять на перегоне без охраны составы, в которых имеются вагоны с людьми и опасными грузами3 класса 1 (взрывчатые материалы)4 (далее – опасные грузы класса 1 (ВМ).

1. Машинист поезда, следующий на железнодорожную станцию с требованием о помощи, обязан:
2. на перегонах, оборудованных автоматической блокировкой, руководствоваться показаниями путевых светофоров;
3. на перегонах с полуавтоматической блокировкой, имеющих путевые посты (блок-посты), на первом по пути следования блок-посту остановиться и сообщить о случившемся диспетчеру поездному. Дежурный путевого поста отправляет такой локомотив по разрешающему показанию проходного сигнала, но блокировочного сигнала проследования не подает. Дежурные остальных путевых постов на перегоне действуют в соответствии с приложением № 3 к Инструкции.

На перегонах, оборудованных электрожезловой системой, жезл перегона, где оставлен состав поезда, машинист, прибывший на железнодорожную станцию с требованием о помощи, передает дежурному по железнодорожной станции. До освобождения перегона и восстановления нормального движения дежурный по железнодорожной станции должен хранить жезл, не вкладывая в аппарат.

1. Закрытие перегона и отправление локомотива или поезда для оказания помощи поезду, остановившемуся на перегоне, производятся в соответствии с пунктом 5 приложения № 8 к Инструкции. При оказании помощи с хвоста поезда, если место нахождения хвостовой части неизвестно, машинисту вспомогательного

3 Подпункт 1.2.1 пункта 1.2 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Протоколом пятнадцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 5 апреля 1996 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 5 апреля 1996 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798). (далее – Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам).

4 Подпункт 3.1.1 пункта 3.1 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.

локомотива (восстановительного поезда), кроме разрешения на бланке Дɍ-64, выдается предупреждение:

«Место нахождения разъединившихся на перегоне вагонов неизвестно».

При наличии такого предупреждения машинист поезда, оказывающего помощь, должен следовать по перегону с особой бдительностью и с такой скоростью, которая обеспечивала бы своевременную остановку перед препятствием.

# ȼɨɡɜɪɚɳɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚ ɫ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ ɫɬɚɧɰɢɸ

1. Если после остановки на перегоне у поезда отсутствует возможность продолжать движение вперед и его необходимо возвратить на железнодорожную станцию отправления, машинист лично, через кондуктора главного грузовых поездов или работника локомотивной бригады должен сообщить об этом (письменно или по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи) дежурному по железнодорожной станции или диспетчеру поездному. Поезд разрешается возвращать с перегона на железнодорожную станцию отправления по распоряжению дежурного по этой железнодорожной станции.

Получив такое сообщение, диспетчер поездной закрывает перегон (соответствующий железнодорожный путь перегона) и устанавливает порядок возвращения поезда на железнодорожную станцию отправления.

1. Возвращение поезда с перегона должно производиться вспомогательным локомотивом.

Остановившийся поезд (за исключением пассажирского, не оборудованного дополнительной кабиной управления в хвосте состава) допускается осадить без вспомогательного локомотива до входного сигнала железнодорожной станции или до сигнального знака «Граница станции».

Осаживание производится после закрытия приказом диспетчера поездного перегона (или железнодорожного пути перегона) для движения всех поездов и передачи машинисту остановившегося поезда регистрируемого приказа дежурного по железнодорожной станции.

При отсутствии средств технологической железнодорожной электросвязи, осаживание поезда после приказа диспетчера поездного о закрытии перегона производится после вручения (через нарочного) машинисту остановившегося поезда разрешения на бланке Дɍ-64.

На перегонах, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, приказ о возможности осаживания поезда или разрешение на бланкеДɍ-64 передаются машинисту остановившегося поезда при свободности участка железнодорожного пути между

остановившимся поездом и входным светофором железнодорожной станции или сигнальным знаком «Граница станции».

Если на перегоне, оборудованном автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, отправившийся поезд остановился, не освободив первого блок-участка, то осаживание поезда до входного светофора или до сигнального знака «Граница станции» разрешается производить без закрытия перегона по разрешению дежурного по железнодорожной станции.

1. Скорость осаживания остановившегося на перегоне поезда до входного светофора железнодорожной станции отправления или до сигнального знака

«Граница станции» должна быть не более 5 км/ч. На первой по движению специальной подножке (на переходной площадке, тамбуре) вагона осаживаемого по перегону поезда должен находиться работник локомотивной бригады, кондуктор или уполномоченный владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) работник по указанию машиниста, а при отсутствии специальной подножки, переходной площадки или тамбура вагона – указанному работнику, находясь на безопасном расстоянии, разрешается идти по обочине железнодорожного пути впереди осаживаемого состава поезда, поддерживая постоянную связь с машинистом поезда через носимую радиостанцию.

Осаживание с перегона мотор-вагонного подвижного состава, поездов, оборудованных дополнительной кабиной управления в хвосте состава, специального самоходного подвижного состава и одиночных локомотивов производится со скоростью, обеспечивающей остановку в пределах видимости светофоров и железнодорожного подвижного состава; машинист мотор-вагонного подвижного состава или поезда, оборудованного дополнительной кабиной управления в хвосте состава переходит в головную по направлению осаживания кабину управления.

Если хвост отправленного поезда еще не вышел за границу железнодорожной станции, то осаживание такого поезда производится маневровым порядком по устному указанию дежурного по железнодорожной станции со скоростью не более 5 км/ч. На переходной площадке или специальной подножке первого по ходу движения вагона осаживаемого поезда должен находиться работник локомотивной бригады или кондуктор, работник железнодорожной станции (по указанию дежурного по железнодорожной станции), поддерживающий постоянную связь с машинистом поезда или дежурным по железнодорожной станции через носимую радиостанцию.

1. Прием возвращаемых с перегона поездов на железнодорожную станцию производится по разрешающему показанию входного светофора или при запрещающем показании входного светофора в соответствии с приложением № 9

к Инструкции.

При готовности маршрута для приема на железнодорожную станцию осаживаемого поезда в соответствии с пунктом 16 к настоящего Порядка разрешение на осаживание по перегону совмещается с приказом о приеме поезда на железнодорожную станцию. В этом случае, в зависимости от наличия входного светофора и условий приема, текст разрешения на осаживание дополняется словами

«и следовать на ... путь. Входной светофор открыт», или «и следовать на ... путь при запрещающем показании входного светофора. Маршрут приема готов», или «и следовать на ... путь. Маршрут приема готов».

# Ɉɤɚɡɚɧɢɟ ɩɨɦɨɳɢ ɨɫɬɚɧɨɜɢɜɲɟɦɭɫɹ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ɩɨɟɡɞɭ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɦ ɫɡɚɞɢ ɢɞɭɳɟɝɨ ɩɨɟɡɞɚ

1. На участках, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, и устройствами технологической железнодорожной электросвязи при отсутствии условий недостаточности и ограниченной видимости для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду можно использовать:
   1. одиночный локомотив, следующий по перегону за остановившимся поездом;
   2. локомотив, отцепленный от состава грузового поезда, следующего по перегону за остановившимся поездом;
   3. сзади идущий грузовой поезд без отцепки от него ведущего локомотива. Оказание помощи осуществляется по приказу диспетчера поездного,

передаваемому машинистам обоих локомотивов.

Запрещается для оказания помощи отцеплять локомотив от грузопассажирского поезда и поезда, в котором есть вагоны с опасными грузами класса 1 (ВМ). Ɍакие поезда нельзя также использовать для оказания помощи без отцепки локомотива от состава.

1. Если помощь оказывается одиночным локомотивом, следующим по перегону за остановившимся поездом, диспетчер поездной передает приказ следующего содержания:

«Машинисту локомотива поезда № .... Окажите помощь остановившемуся впереди поезду № .... ДНɐ ...».

При оказании помощи одиночным локомотивом, отцепляемым от состава сзади идущего грузового поезда, диспетчер поездной передает приказ следующего содержания:

«Машинисту поезда № .... Закрепите состав поезда, отцепитесь от него

и окажите помощь остановившемуся впереди поезду № .... ДНɐ ...».

До передачи такого приказа диспетчер поездной обязан убедиться в том, что состав поезда, от которого необходимо отцепить локомотив, готов к закреплению в соответствии с пунктом 2 настоящего Порядка. Машинисту локомотива запрещается отцеплять локомотив от состава поезда без закрепления вагонов от самопроизвольного движения.

1. Машинистам локомотивов, используемых для оказания помощи, после получения приказа диспетчера поездного разрешается проследовать на занятый блок-участок и продолжить движение со скоростью, обеспечивающей остановку у впереди стоящего поезда.

На расстоянии не менее 10 м от состава этого поезда, машинист должен остановиться, лично осмотреть автосцепку хвостового вагона, автосцепку локомотива закрепить в положении «на буфер» и только после этого подъехать к составу со скоростью подхода не более 3 км/ч. Ɍолкание начинается по сигналу (указанию), подаваемому машинистом первого поезда, а в дальнейшем машинисты обоих локомотивов обязаны по устройствам технологической железнодорожной электросвязи поддерживать связь друг с другом и согласовывать свои действия. По завершении необходимости в оказании помощи второй локомотив по сигналу (указанию) с ведущего локомотива прекращает подталкивание. Если помощь оказывалась одиночным локомотивом, следовавшим за остановившимся поездом, то после прекращения подталкивания он продолжает движение, самостоятельно руководствуясь сигналами автоматической блокировки.

При оказании помощи локомотивом, отцепленным от сзади идущего поезда, этот локомотив после прекращения подталкивания возвращается к оставленному составу, причем если этот локомотив в процессе оказания помощи вместе с поездом прибудет на впереди расположенную железнодорожную станцию, возвращение его к оставленному на перегоне составу производится после закрытия перегона (железнодорожного пути перегона) приказом диспетчера поездного по указанию дежурного по железнодорожной станции с вручением разрешения на бланке Дɍ-64, а при диспетчерской централизации – по приказу диспетчера поездного. Не доезжая

5 м до оставленного состава, машинист останавливает локомотив и лично убеждается в готовности автосцепки к сцеплению. Дальнейшее движение локомотива для прицепки к составу производится с особой бдительностью.

После прицепки локомотива и зарядки тормозной воздушной магистрали до установленного давления производится сокращенное опробование автотормозов, а затем работниками локомотивной бригады или главным кондуктором извлекаются из-под колес вагонов тормозные башмаки и отпускаются стояночные тормоза.

1. Оказание помощи для соединения частей расцепившегося на перегоне состава грузового поезда производится в случаях, предусмотренных в пункте 11

настоящего Порядка, по просьбе машиниста поезда, в котором произошло разъединение. В том числе одиночным локомотивом, следующим за расцепившимся поездом или идущим за ним грузовым поездом, без отцепки от него ведущего локомотива.

Об оказании помощи в этих случаях диспетчер поездной передает приказ следующего содержания:

«Машинисту локомотива поезда № .... Соединитесь с хвостовыми вагонами, отцепившимися от остановившегося впереди поезда № ..., и окажите помощь при соединении этих вагонов с головной частью состава. ДНɐ ...».

Вне зависимости от того, осуществляется ли помощь одиночным локомотивом или локомотивом вместе с составом сзади идущего поезда, сцепление локомотива, должно производиться с последним вагоном отцепившейся части поезда. Дальнейшие действия производятся по указанию машиниста первого поезда после выполнения им требований, предусмотренных пунктом 10 настоящего Порядка, при этом в зависимости от расстояния между расцепившимися вагонами, количества вагонов в головной и отцепившейся частях состава, профиля пути соединение осуществляется путем осаживания головной части первого поезда, или путем надвига отцепившихся вагонов до соединения их с головной частью первого поезда. После соединения расцепленных частей помощник машиниста второго поезда отцепляет локомотив от последнего вагона и оба поезда продолжают движение самостоятельно, руководствуясь сигналами автоматической блокировки или автоматической локомотивной сигнализации.

1. При остановке на перегоне, оборудованном автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, поезда, одиночного локомотива или специального самоходного подвижного состава, когда дальнейшее самостоятельное их движение невозможно, вывод их с перегона до ближайшей железнодорожной станции разрешается производить сзади идущим поездом без отцепки от него ведущего локомотива. Вывод поездов с перегона осуществляется на основании приказа диспетчера поездного, передаваемого машинистам обоих локомотивов и дежурному по впереди расположенной железнодорожной станции. В этом случае производится сцепление остановившегося поезда, локомотива (специального самоходного подвижного состава) с локомотивом сзади идущего поезда. Скорость дальнейшего следования до ближайшей железнодорожной станции на железнодорожных путях общего пользования не должна превышать 25 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования не должна превышать 15 км/ч.

Вывод поездов с перегона устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего

пользования) в зависимости от плана и профиля железнодорожного пути.

1. Если поезд, следовавший по перегону, остановился на подъеме и в хвосте нет подталкивающего локомотива, машинист может осадить поезд на более легкий профиль того же перегона для обеспечения возможности дальнейшего движения.

Впереди осаживаемого поезда должен находиться работник локомотивной бригады, кондуктор главный грузовых поездов или руководитель работ в хозяйственном поезде. Скорость осаживания поезда должна быть не более 5 км/ч.

Если поезд оборудован дополнительной кабиной управления в хвосте состава или оборудован на хвостовом вагоне системой, обеспечивающей дистанционный контроль из кабины управления свободности железнодорожного пути, подаваемых сигналов и положения стрелок по маршруту следования, порядок осаживания поезда устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Если поезд, следовавший по перегону, оборудованному автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, то осаживание производится только по приказу диспетчера поездного, передаваемому машинисту поезда и дежурному по позади расположенной железнодорожной станции, при свободности от поездов участка железнодорожного пути от хвоста поезда до железнодорожной станции:

«Машинисту поезда № ... разрешаю осадить состав на более легкий профиль, участок пути до входного сигнала (сигнального знака «Граница станции») станции

... свободен от поездов. Перегон ... для движения закрыт. ДНɐ ...».

Осаживание поезда на более легкий профиль железнодорожного пути того же перегона не допускается:

пассажирских поездов – во всех случаях;

поездов, масса которых превышает норму по условиям трогания с места – на данном подъеме;

при неблагоприятных условиях, когда сигналы трудно различимы;

если остановившийся поезд был отправлен при перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов.

1. При вынужденной остановке мотор-вагонного подвижного состава на перегоне и когда его дальнейшее самостоятельное движение невозможно, разрешается прицеплять к нему вслед идущий мотор-вагонный подвижной состав или резервный локомотив для вывода с перегона до первой попутной железнодорожной станции сдвоенным составом. Ⱥвтотормоза обоих поездов должны быть включены в общую магистраль.

Соединение составов производится на основании приказа, диспетчера поездного, передаваемому машинистам обоих поездов (с использованием для этой

цели всех имеющихся средств связи):

«Машинисты поездов № ... и № ... соедините поезда и сдвоенным составом следуйте до станции .... ДНɐ ...».

При невозможности управления соединенным мотор-вагонным подвижным составом из головной кабины первого поезда, управление поездом и тормозами производится из головной кабины второго поезда, причем скорость следования в этом случае должна быть не более 25 км/ч. В головной кабине первого поезда должен находиться машинист, который обязан следить за движением и при необходимости принимать меры к остановке экстренным торможением.

Порядок действий локомотивных бригад обоих поездов при соединении и следовании сдвоенными составами устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в зависимости от местных условий.

1. При вынужденной остановке на перегоне пассажирского поезда, когда его дальнейшее самостоятельное движение невозможно, помощь этому поезду оказывается:
   1. с головы поезда с выводом на впереди лежащую железнодорожную станцию;
   2. с хвоста поезда с выводом на позади лежащую железнодорожную станцию.

Машинист вспомогательного локомотива обязан предупредить о направлении предстоящего движения машиниста пассажирского поезда, который предупреждает об этом начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда и проводников.

ɉɊɂɅɈɀȿɇɂȿ ʋ 9

ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɩɨ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɟ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ

# ɉɨɪɹɞɨɤ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɩɪɢɟɦɚ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɜ ɬɨɦ ɱɢɫɥɟ ɧɚ ɭɱɚɫɬɤɚɯ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɫɢɫɬɟɦɨɣ ɬɟɥɟɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ

* + 1. **Ɉɛɳɢɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɹ**

1. Ɋɭɤɨɜɨɞсɬɜɨ ɞɜɢɠɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɩɭɬɟɜɨɦ ɩɨсɬɭ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɟɬ ɨɞɢɧ ɪɚɛɨɬɧɢɤ ± ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɡɚ ɢсɤɥɸɱɟɧɢɟɦ сɥɭɱɚɟɜ, ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɧɵɯ ɧɚсɬɨɹɳɢɦ ɩɭɧɤɬɨɦ), ɚ ɧɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɟɣ, ɧɚ сɬɚɧɰɢɹɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɦ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ± ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ.

ɍɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɦ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɟɬсɹ ɦɚɲɢɧɢсɬɨɦ ɜɟɞɭɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ, ɦɨɬɨɪ-ɜɚɝɨɧɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ, сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ сɚɦɨɯɨɞɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ.

ɇɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ ɜ ɡɚɜɢсɢɦɨсɬɢ ɨɬ ɩɭɬɟɜɨɝɨ ɪɚɡɜɢɬɢɹ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɧɚɥɢɱɢɟ ɧɟсɤɨɥɶɤɢɯ ɞɟɠɭɪɧɵɯ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɞɟɠɭɪɧɵɯ ɩɨсɬɚ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ) ɢɥɢ ɩɨ ɩɚɪɤɚɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɤɚɠɞɵɣ ɢɡ ɤɨɬɨɪɵɯ ɟɞɢɧɨɥɢɱɧɨ ɪɚсɩɨɪɹɠɚɟɬсɹ ɞɜɢɠɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ ɜ ɩɪɟɞɟɥɚɯ сɜɨɟɝɨ ɪɚɣɨɧɚ ɪɚɛɨɬɵ. Ɋɚɡɝɪɚɧɢɱɟɧɢɟ ɪɚɣɨɧɨɜ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɧɚ ɬɚɤɢɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ ɢ ɤɪɭɝ ɨɛɹɡɚɧɧɨсɬɟɣ, сɜɹɡɚɧɧɵɯ с ɞɜɢɠɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɤɚɠɞɨɝɨ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢɥɢ ɩɨ ɩɚɪɤɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɭɤɚɡɵɜɚɸɬсɹ ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ), ɪɟɤɨɦɟɧɞɭɟɦɵɣ ɨɛɪɚɡɟɰ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɩɪɢɜɟɞɟɧ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 21 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɩɨ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɟ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ, сɨɞɟɪɠɚɳɟɣсɹ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɟɦ ʋ 2 ɤ ɉɪɚɜɢɥɚɦ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɣ ɷɤсɩɥɭɚɬɚɰɢɢ ɠɟɥɟɡɧɵɯ ɞɨɪɨɝ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ, ɭɬɜɟɪɠɞɟɧɧɵɦ ɧɚсɬɨɹɳɢɦ ɉɪɢɤɚɡɨɦ (ɞɚɥɟɟ ± ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ-ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɵɣ ɚɤɬ, ɂɧсɬɪɭɤɰɢɹ, ɉɪɚɜɢɥɚ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɟɧɧɨ), ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ.

ɇɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ ɦɚɲɢɧɢсɬ ɜɟɞɭɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ɦɨɬɨɪ- ɜɚɝɨɧɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ, сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ сɚɦɨɯɨɞɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɢ ɜсɟ ɨсɬɚɥɶɧɵɟ ɪɚɛɨɬɧɢɤɢ, ɨɛсɥɭɠɢɜɚɸɳɢɟ ɩɨɟɡɞ, ɩɨɞɱɢɧɹɸɬсɹ ɭɤɚɡɚɧɢɹɦ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ

ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ), ɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ ɭɱɚсɬɤɨɜ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɟɣ ± ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ.

ɉɪɢ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɢɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦɢ ɬɟɥɟɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ сɬɪɟɥɤɚɦɢ ɢ сɜɟɬɨɮɨɪɚɦɢ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɜɨɡɥɚɝɚɬɶ ɪɭɤɨɜɨɞсɬɜɨ ɞɜɢɠɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɨ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɧɚ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɪɚɛɨɬɚɸɳɟɝɨ ɞɢсɬɚɧɰɢɨɧɧɨ, ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɪɹɞɤɨɦ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɦ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

1. Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨсɬɚ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ), ɚ ɧɚ сɬɚɧɰɢɹɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɦ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ± ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ, ɩɟɪɟɞ ɩɪɢɟɦɨɦ ɩɨɟɡɞɚ ɨɛɹɡɚɧ:
   1. ɭɛɟɞɢɬɶсɹ ɜ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ ɩɭɬɢ ɩɪɢɟɦɚ;
   2. ɩɪɟɤɪɚɬɢɬɶ ɦɚɧɟɜɪɵ с ɜɵɯɨɞɨɦ ɧɚ ɦɚɪɲɪɭɬ ɩɪɢɟɦɚ ɩɨɟɡɞɚ ɢ ɩɪɟɤɪɚɬɢɬɶ ɦɚɧɟɜɪɵ с ɜɵɯɨɞɨɦ ɧɚ ɩɭɬɶ ɩɪɢɟɦɚ ɩɨɟɡɞɚ;
   3. ɭсɬɚɧɨɜɢɬɶ ɦɚɪɲɪɭɬ ɩɪɢɟɦɚ ɩɨɟɡɞɚ;
   4. ɨɬɤɪɵɬɶ ɜɯɨɞɧɨɣ сɜɟɬɨɮɨɪ ɢɥɢ ɩɟɪɟɞɚɬɶ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɟ ɧɚсɬɨɹɳɢɦ ɉɨɪɹɞɤɨɦ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ.
2. Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨсɬɚ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ), ɚ ɧɚ сɬɚɧɰɢɹɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɦ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ± ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ, ɩɟɪɟɞ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɚ ɨɛɹɡɚɧ:
   1. ɭɛɟɞɢɬɶсɹ ɜ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ, ɚ ɩɪɢ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɟ ± ɩɟɪɜɨɝɨ ɛɥɨɤ-ɭɱɚсɬɤɚ ɩɟɪɟɝɨɧɚ, ɚ ɬɚɤɠɟ сɬɪɟɥɨɤ ɩɨ ɦɚɪɲɪɭɬɭ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ;
   2. ɩɪɟɤɪɚɬɢɬɶ ɧɚ сɬɚɧɰɢɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɦɚɧɟɜɪɵ с ɜɵɯɨɞɨɦ ɧɚ ɦɚɪɲɪɭɬ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ;
   3. ɩɪɢɝɨɬɨɜɢɬɶ ɦɚɪɲɪɭɬ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ;
   4. ɨɬɤɪɵɬɶ ɜɵɯɨɞɧɨɣ сɜɟɬɨɮɨɪ ɢɥɢ ɩɟɪɟɞɚɬɶ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɟ ɧɚсɬɨɹɳɢɦ ɉɨɪɹɞɤɨɦ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɧɚ ɡɚɧɹɬɢɟ ɩɟɪɟɝɨɧɚ.
3. ɉɟɪɟɞ ɩɪɢɟɦɨɦ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ɤɚɠɞɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɚ ɧɚ сɬɚɧɰɢɹɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɦ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ±ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ, ɨɛɹɡɚɧ ɩɪɟɤɪɚɬɢɬɶ ɦɚɧɟɜɪɵ:
   1. с ɜɵɯɨɞɨɦ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɩɪɢɟɦɚ (ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ);
   2. с ɜɵɯɨɞɨɦ ɧɚ ɦɚɪɲɪɭɬ ɩɪɢɟɦɚ (ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ);
   3. ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ, с ɤɨɬɨɪɵɯ ɧɟɜɨɡɦɨɠɧɨ ɢсɤɥɸɱɢɬɶ ɜɵɯɨɞ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɧɚ ɦɚɪɲɪɭɬ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ, ɩɭɬɟɦ ɭсɬɚɧɨɜɤɢ сɬɪɟɥɨɤ ɜ ɨɯɪɚɧɧɨɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɟ1.

1 ɉɨɞɩɭɧɤɬ 167 ɩɭɧɤɬɚ 3 ȽɈɋɌ Ɋ 53431-2009 ©ɇɚɰɢɨɧɚɥɶɧɵɣ сɬɚɧɞɚɪɬ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ. Ⱥɜɬɨɦɚɬɢɤɚ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɚɹ. Ɍɟɪɦɢɧɵ ɢ ɨɩɪɟɞɟɥɟɧɢɹª, ɜɜɟɞɟɧɧɨɝɨ ɜ ɞɟɣсɬɜɢɟ ɩɪɢɤɚɡɨɦ Ɋɨсɬɟɯɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɨɬ 27 ɧɨɹɛɪɹ 2009 ɝ. ʋ 523-сɬ (Ɇ., ©ɋɬɚɧɞɚɪɬɢɧɮɨɪɦª, 2010), с ɢɡɦɟɧɟɧɢɟɦ ȽɈɋɌ Ɋ 53431-2009 ©Ⱥɜɬɨɦɚɬɢɤɚ

ɇɟ ɬɪɟɛɭɟɬсɹ ɩɪɟɤɪɚɳɟɧɢɟ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɩɟɪɟɞ ɩɪɢɟɦɨɦ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɩɭɬɹɯ, с ɤɨɬɨɪɵɯ ɧɟɜɨɡɦɨɠɧɨ ɢсɤɥɸɱɢɬɶ ɜɵɯɨɞ ɧɚ ɦɚɪɲɪɭɬ ɩɪɢɟɦɚ (ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ) ɩɪɢ ɨсɧɚɳɟɧɢɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɢ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ, ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɸɳɢɯ ɦɚɧɟɜɪɵ, ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦɢ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɢ, ɤɨɬɨɪɵɟ ɨɛɟсɩɟɱɢɜɚɸɬ:

1. ɤɨɧɬɪɨɥɶ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɯ сɤɨɪɨсɬɟɣ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ;
2. ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɭɸ ɨсɬɚɧɨɜɤɭ ɩɟɪɟɞ сɜɟɬɨɮɨɪɨɦ с ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɢɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɟɦ;
3. ɢсɤɥɸɱɟɧɢɟ ɩɪɨɟɡɞɚ ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɟɝɨ ɩɨɤɚɡɚɧɢɹ сɜɟɬɨɮɨɪɚ;
4. ɢсɤɥɸɱɟɧɢɟ ɧɟсɚɧɤɰɢɨɧɢɪɨɜɚɧɧɨɝɨ ɜɵɟɡɞɚ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ, ɧɟ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɦɚɧɟɜɪɨɜɵɦɢ сɜɟɬɨɮɨɪɚɦɢ.

Ⱦɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨсɬɚ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ), ɚ ɧɚ сɬɚɧɰɢɹɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɦ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ± ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ ɡɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ ɨɬɤɪɵɜɚɬɶ сɢɝɧɚɥ ɢɥɢ ɞɚɜɚɬɶ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɧɚ ɩɪɢɟɦ ɢɥɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚ, ɧɟ ɭɛɟɞɢɜɲɢсɶ ɜ ɬɨɦ, ɱɬɨ ɦɚɧɟɜɪɵ ɩɪɟɤɪɚɳɟɧɵ.

ɉɪɢ ɩɪɨɩɭсɤɟ сɤɨɪɨсɬɧɵɯ ɢ ɜɵсɨɤɨсɤɨɪɨсɬɧɵɯ ɩɚссɚɠɢɪсɤɢɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ ɦɚɧɟɜɪɨɜɚɹ ɪɚɛɨɬɚ с ɜɵɯɨɞɨɦ ɧɚ ɦɚɪɲɪɭɬ ɩɪɢɟɦɚ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɷɬɢɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɟɤɪɚɳɚɟɬсɹ ɧɟ ɦɟɧɟɟ ɱɟɦ ɡɚ 10 ɦɢɧɭɬ ɞɨ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɹ сɤɨɪɨсɬɧɨɝɨ ɢɥɢ ɜɵсɨɤɨсɤɨɪɨсɬɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ. ɉɟɪɟɱɟɧɶ сɬɚɧɰɢɣ, ɝɞɟ ɬɪɟɛɭɟɬсɹ ɩɪɟɤɪɚɳɟɧɢɟ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ, ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

ɉɨɪɹɞɨɤ ɩɪɟɤɪɚɳɟɧɢɹ ɦɚɧɟɜɪɨɜ, ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨсɬɚ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ) ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɣ ɢ ɭɛɟɠɞɟɧɢɹ ɜ ɢɯ ɢсɩɨɥɧɟɧɢɢ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɜ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ-ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɤɬɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ.

ɉɨɪɹɞɨɤ ɩɪɟɤɪɚɳɟɧɢɹ ɦɚɧɟɜɪɨɜ ɜ сɨɪɬɢɪɨɜɨɱɧɨ-ɨɬɩɪɚɜɨɱɧɵɯ ɩɚɪɤɚɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɩɟɪɟɞ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ ɭɤɚɡɵɜɚɟɬсɹ ɜ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ- ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɤɬɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ.

1. Ɇɚɪɲɪɭɬ ɞɥɹ ɩɪɢɟɦɚ ɢɥɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɤɚɠɞɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɞɨɥɠɟɧ ɛɵɬɶ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧ, ɚ ɜɯɨɞɧɨɣ (ɜɵɯɨɞɧɨɣ) сɜɟɬɨɮɨɪ ɞɨɥɠɟɧ ɛɵɬɶ ɨɬɤɪɵɬ с ɬɚɤɢɦ ɪɚсɱɟɬɨɦ, ɱɬɨɛɵ ɦɚɲɢɧɢсɬ ɩɪɢɧɢɦɚɟɦɨɝɨ (ɨɬɩɪɚɜɥɹɟɦɨɝɨ) ɩɨɟɡɞɚ ɦɨɝ ɜɨсɩɪɢɧɹɬɶ ɨɬɤɪɵɬɨɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɟ сɢɝɧɚɥɚ ɢ ɧɟ ɞɨɩɭсɬɢɬɶ сɧɢɠɟɧɢɹ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɣ сɤɨɪɨсɬɢ ɩɨɟɡɞɚ ɩɪɢ ɜɯɨɞɟ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɢɥɢ ɡɚɞɟɪɠɤɢ ɩɨɟɡɞɚ ɩɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ.

ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɚɹ. Ɍɟɪɦɢɧɵ ɢ ɨɩɪɟɞɟɥɟɧɢɹª (Ɇ., ©ɋɬɚɧɞɚɪɬɢɧɮɨɪɦª, 2012) (ɞɚɥɟɟ ± ȽɈɋɌ 53431-2009).

1. ɇɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɷɥɟɤɬɪɢɱɟсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɟɣ сɬɪɟɥɨɤ ɢ сɜɟɬɨɮɨɪɨɜ, ɜсɟ ɨɩɟɪɚɰɢɢ ɩɨ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɸ ɦɚɪɲɪɭɬɨɜ ɩɪɢɟɦɚ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɜɵɩɨɥɧɹɸɬсɹ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨсɬɚ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ) ɢɥɢ ɩɨ ɟɝɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɨɩɟɪɚɬɨɪɨɦ ɩɨсɬɚ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ.

ɉɪɢ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɨɜɚɧɧɵɦɢ сɬɪɟɥɤɚɦɢ с ɢсɩɨɥɧɢɬɟɥɶɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ ɜсɟ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɹ ɨ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɢ ɦɚɪɲɪɭɬɨɜ ɩɪɢɟɦɚ ɢɥɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɟɪɟɞɚɟɬ ɨɩɟɪɚɬɨɪɚɦ ɢсɩɨɥɧɢɬɟɥɶɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ ɢ ɩɨɞɬɜɟɪɠɞɚɟɬ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɟ ɞɟɣсɬɜɢɹɦɢ ɧɚ ɚɩɩɚɪɚɬɟ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ. ɉɪɚɜɢɥɶɧɨсɬɶ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɹ ɨɬɞɚɧɧɵɯ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɣ ɤɨɧɬɪɨɥɢɪɭɟɬсɹ ɩɨ ɢɧɞɢɤɚɰɢɢ ɧɚ ɚɩɩɚɪɚɬɚɯ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ.

ɉɨɪɹɞɨɤ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦɢ ɷɥɟɤɬɪɢɱɟсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ сɬɪɟɥɨɤ ɢ сɜɟɬɨɮɨɪɨɜ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɞɟɣсɬɜɢɣ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɞɟɠɭɪɧɵɯ ɢ ɨɩɟɪɚɬɨɪɨɜ ɩɨсɬɨɜ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ ɩɪɢ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɢ ɦɚɪɲɪɭɬɨɜ ɞɥɹ ɩɪɢɟɦɚ, ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɢ ɩɪɨɩɭсɤɚ ɩɨɟɡɞɨɜ ɭɤɚɡɵɜɚɟɬсɹ ɜ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ-ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɤɬɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ.

1. ɇɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɟɣ, ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟ сɬɚɧɰɢɨɧɧɵɦɢ сɜɟɬɨɮɨɪɚɦɢ ɢ сɬɪɟɥɤɚɦɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ, ɧɚɯɨɞɹɳɢɯсɹ ɧɚ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɦ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɢ, ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɟɬсɹ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɦ ɩɨɟɡɞɧɵɦ.

ɉɟɪɟɞɚɱɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɧɚ ɪɟɡɟɪɜɧɨɟ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɟɬсɹ ɧɚ ɨсɧɨɜɚɧɢɢ ɥɨɤɚɥɶɧɨɝɨ ɚɤɬɚ (ɞɚɥɟɟ ± ɩɪɢɤɚɡ) ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ, ɩɨсɥɟ ɱɟɝɨ ɩɪɢɟɦ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɦɚɧɟɜɪɨɜɚɹ ɪɚɛɨɬɚ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɨɬɤɪɵɬɢɟ ɢ ɡɚɤɪɵɬɢɟ сɢɝɧɚɥɨɜ ɩɪɨɢɡɜɨɞɹɬсɹ ɪɚɛɨɬɧɢɤɚɦɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ, ɧɚ ɤɨɬɨɪɵɯ ɜɨɡɥɨɠɟɧɨ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɟ ɷɬɢɯ ɨɩɟɪɚɰɢɣ. Ⱦɨ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɧɚ ɪɟɡɟɪɜɧɨɟ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟ, ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɨɛɹɡɚɧ ɩɪɨɢɧɮɨɪɦɢɪɨɜɚɬɶ ɷɬɨɝɨ ɪɚɛɨɬɧɢɤɚ ɨ ɩɨɟɡɞɚɯ, ɧɚɯɨɞɹɳɢɯсɹ ɧɚ ɩɪɢɥɟɝɚɸɳɢɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɪɚɛɨɬɚɯ ɧɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɟ, ɡɚɤɪɵɬɵɯ ɞɥɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɭɬɹɯ ɢ сɬɪɟɥɤɚɯ, ɜɵɤɥɸɱɟɧɧɵɯ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɯ, сɧɹɬɢɢ ɧɚɩɪɹɠɟɧɢɹ ɜ ɤɨɧɬɚɤɬɧɨɣ сɟɬɢ.

ɉɨɥɨɠɟɧɢɟ сɬɪɟɥɨɤ, ɨɬɤɪɵɬɨɟ ɢɥɢ ɡɚɤɪɵɬɨɟ сɨсɬɨɹɧɢɟ сɜɟɬɨɮɨɪɨɜ, сɜɨɛɨɞɧɨсɬɶ ɢɥɢ ɡɚɧɹɬɨсɬɶ ɝɥɚɜɧɵɯ ɢ ɩɪɢɟɦɨɨɬɩɪɚɜɨɱɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ, ɢɡɨɥɢɪɨɜɚɧɧɵɯ ɭɱɚсɬɤɨɜ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ, ɛɥɨɤ-ɭɱɚсɬɤɨɜ (ɩɪɢ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɟ ɢɥɢ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɢ, ɩɪɢɦɟɧɹɟɦɨɣ ɤɚɤ сɚɦɨсɬɨɹɬɟɥɶɧɚɹ сɢсɬɟɦɚ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ) ɢɥɢ ɩɟɪɟɝɨɧɨɜ (ɩɪɢ ɩɨɥɭɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɟ) ɤɨɧɬɪɨɥɢɪɭɟɬсɹ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɦ ɩɨɟɡɞɧɵɦ ɧɚ ɚɩɩɚɪɚɬɟ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ.

ɉɨɪɹɞɨɤ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɦ ɩɨɟɡɞɧɵɦ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦɢ ɩɪɢ ɩɨɞɝɨɬɨɜɤɟ ɦɚɪɲɪɭɬɨɜ ɞɥɹ ɩɪɢɟɦɚ, ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɢ ɩɪɨɩɭсɤɚ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɭɱɚсɬɤɟ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɨɦ

ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɟɣ, ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

1. ɇɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ с ɧɟɰɟɧɬɪɚɥɢɡɨɜɚɧɧɵɦɢ сɬɪɟɥɤɚɦɢ ɩɟɪɟɞ ɩɪɢɟɦɨɦ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɚ сɬɪɟɥɤɢ, ɜɯɨɞɹɳɢɟ ɜ ɦɚɪɲɪɭɬ ɩɪɢɟɦɚ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɨɯɪɚɧɧɵɟ ɞɨɥɠɧɵ ɡɚɩɢɪɚɬɶсɹ ɧɚ ɤɨɧɬɪɨɥɶɧɵɟ ɡɚɦɤɢ.

ɉɟɪɟɜɨɞ ɢ ɡɚɩɢɪɚɧɢɟ ɧɟɰɟɧɬɪɚɥɢɡɨɜɚɧɧɵɯ сɬɪɟɥɨɤ ɩɪɢ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɞɥɹ ɩɪɢɟɦɚ ɢɥɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɨɢɡɜɨɞɹɬсɹ ɞɟɠɭɪɧɵɦ сɬɪɟɥɨɱɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɢɥɢ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɦ, ɭɤɚɡɚɧɧɵɦ ɜ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ-ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɤɬɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ.

Ɋɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɟ ɨɛ ɭсɬɚɧɨɜɤɟ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɩɪɢɟɦɚ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɨɞɧɨɜɪɟɦɟɧɧɨ ɜсɟɦ сɬɚɪɲɢɦ ɞɟɠɭɪɧɵɦ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ, ɭɱɚсɬɜɭɸɳɢɦ ɜ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ (ɩɨсɬɵ ɜɨ ɜɯɨɞɧɨɣ (ɜɵɯɨɞɧɨɣ) ɝɨɪɥɨɜɢɧɟ, ɜ ɩɪɨɬɢɜɨɩɨɥɨɠɧɨɦ ɤɨɧɰɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɩɪɢɟɦɚ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɩɨсɬɵ, ɱɟɪɟɡ ɤɨɬɨɪɵɟ ɜɨɡɦɨɠɟɧ ɜɵɯɨɞ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɧɚ ɦɚɪɲɪɭɬ ɩɪɢɟɦɚ ɢɥɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ). ȿсɥɢ ɞɟɠɭɪсɬɜɨ сɬɚɪɲɢɯ ɞɟɠɭɪɧɵɯ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ ɧɟ ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɨ, ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɹ ɨ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɞɚɸɬсɹ ɞɟɠɭɪɧɵɦ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ.

Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɞɨɥɠɟɧ ɩɟɪɟɞɚɜɚɬɶ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɟ с ɭɱɟɬɨɦ ɜɪɟɦɟɧɢ ɧɚ ɭсɬɚɧɨɜɤɭ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɢ ɨɬɤɪɵɬɢɹ сɜɟɬɨɮɨɪɚ.

1. Ʉɥɸɱɢ ɨɬ ɡɚɩɟɪɬɵɯ ɜ ɦɚɪɲɪɭɬɚɯ ɩɪɢɟɦɚ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɟɰɟɧɬɪɚɥɢɡɨɜɚɧɧɵɯ сɬɪɟɥɨɤ, ɧɟ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɤɥɸɱɟɜɨɣ ɡɚɜɢсɢɦɨсɬɶɸ2, ɞɨɥɠɧɵ ɯɪɚɧɢɬɶсɹ ɭ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢɥɢ ɭ сɬɚɪɲɟɝɨ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ сɬɪɟɥɨɱɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ, ɚ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ± ɜ ɢсɩɨɥɧɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɩɩɚɪɚɬɟ ɧɚ сɬɪɟɥɨɱɧɨɦ ɩɨсɬɭ ɢɥɢ ɜ ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɩɩɚɪɚɬɟ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ.

Ʉɥɸɱɢ ɨɬ ɡɚɩɟɪɬɵɯ сɬɪɟɥɨɤ, ɧɟ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɤɥɸɱɟɜɨɣ ɡɚɜɢсɢɦɨсɬɶɸ, ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɧɚ ɩɪɢɟɦɨɨɬɩɪɚɜɨɱɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɩɪɨɦɟɠɭɬɨɱɧɵɯ3 ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɩɪɢ ɡɚɧɹɬɢɢ ɷɬɢɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦɢ сɨсɬɚɜɚɦɢ (ɛɟɡ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ) ɢɥɢ ɨɬɞɟɥɶɧɵɦɢ ɜɚɝɨɧɚɦɢ ɞɨɥɠɧɵ ɯɪɚɧɢɬɶсɹ ɭ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ. ɉɨɪɹɞɨɤ ɯɪɚɧɟɧɢɹ ɤɥɸɱɟɣ ɨɬ сɬɪɟɥɨɤ, ɜɟɞɭɳɢɯ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ ɩɭɬɢ, ɜɵɞɟɥɟɧɧɵɟ ɞɥɹ сɬɨɹɧɤɢ ɜɚɝɨɧɨɜ с ɨɩɚсɧɵɦɢ ɝɪɭɡɚɦɢ ɤɥɚссɚ 1 (ɜɡɪɵɜɱɚɬɵɦɢ ɦɚɬɟɪɢɚɥɚɦɢ) (ɞɚɥɟɟ ± ɨɩɚсɧɵɟ

2 ɉɨɞɩɭɧɤɬ 85 ɩɭɧɤɬɚ 3 ȽɈɋɌ Ɋ 53431-2009.

3 ɉɨɞɩɭɧɤɬ 2.12.48 ɩɭɧɤɬɚ 2.12 ȽɈɋɌ 34530-2019 ©Ɇɟɠɝɨсɭɞɚɪсɬɜɟɧɧɵɣ сɬɚɧɞɚɪɬ. Ɍɪɚɧсɩɨɪɬ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ. Ɉсɧɨɜɧɵɟ ɩɨɧɹɬɢɹ. Ɍɟɪɦɢɧɵ ɢ ɨɩɪɟɞɟɥɟɧɢɹª, ɜɜɟɞɟɧɧɨɝɨ ɜ ɞɟɣсɬɜɢɟ ɩɪɢɤɚɡɨɦ Ɋɨссɬɚɧɞɚɪɬɚ ɨɬ 24 сɟɧɬɹɛɪɹ 2019 ɝ., ʋ 748-сɬ (Ɇɨсɤɜɚ, ©ɋɬɚɧɞɚɪɬɢɧɮɨɪɦª, 2019), с ɢɡɦɟɧɟɧɢɹɦɢ ȽɈɋɌ 34530-2019 ©Ɍɪɚɧсɩɨɪɬ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ. Ɉсɧɨɜɧɵɟ ɩɨɧɹɬɢɹ. Ɍɟɪɦɢɧɵ ɢ ɨɩɪɟɞɟɥɟɧɢɹª (©ɂɍɋ ©ɇɚɰɢɨɧɚɥɶɧɵɟ сɬɚɧɞɚɪɬɵª, 2020, ʋ 3), ȽɈɋɌ 34530-2019

©Ɍɪɚɧсɩɨɪɬ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ. Ɉсɧɨɜɧɵɟ ɩɨɧɹɬɢɹ. Ɍɟɪɦɢɧɵ ɢ ɨɩɪɟɞɟɥɟɧɢɹª (©ɂɍɋ ©ɇɚɰɢɨɧɚɥɶɧɵɟ сɬɚɧɞɚɪɬɵª, 2021, ʋ 8) (ɞɚɥɟɟ ± ȽɈɋɌ 34530-2019).

ɝɪɭɡɵ ɤɥɚссɚ 1 (ȼɆ), ɜɨссɬɚɧɨɜɢɬɟɥɶɧɵɯ ɢ ɩɨɠɚɪɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ, сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɟɪɟɜɨɞɨɜ ɦɟɠɞɭ ɝɥɚɜɧɵɦɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦɢ ɩɭɬɹɦɢ, ɭɥɚɜɥɢɜɚɸɳɢɯ ɬɭɩɢɤɨɜ ɢ ɩɟɪɟɱɟɧɶ ɷɬɢɯ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɟɪɟɜɨɞɨɜ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɸɬсɹ ɜ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ- ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɤɬɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ.

1. ɉɪɚɜɢɥɶɧɨсɬɶ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɹ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨсɬɚ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ), ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɦ ɩɨɟɡɞɧɵɦ ɩɪɢ ɧɚɯɨɠɞɟɧɢɢ сɬɚɧɰɢɢ ɧɚ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɦ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɪɨɜɟɪɹɟɬсɹ ɩɨ ɢɧɞɢɤɚɰɢɢ ɧɚ ɚɩɩɚɪɚɬɚɯ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ.

ɇɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ, ɧɟ ɨсɧɚɳɟɧɧɵɯ ɬɚɤɢɦɢ ɚɩɩɚɪɚɬɚɦɢ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɛɹɡɚɧ ɩɪɨɜɟɪɢɬɶ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨсɬɶ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɹ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɩɨ ɞɨɤɥɚɞɚɦ сɬɚɪɲɢɯ ɞɟɠɭɪɧɵɯ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ ɢɥɢ ɞɟɠɭɪɧɵɯ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ.

ɉɨɪɹɞɨɤ, ɨɛɟсɩɟɱɢɜɚɸɳɢɣ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɶ ɩɪɢɟɦɚ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɧɟ ɩɪɟɞɭсɦɚɬɪɢɜɚɸɳɢɣ ɩɪɨɜɟɪɤɭ ɩɨɥɨɠɟɧɢɹ ɧɟɰɟɧɬɪɚɥɢɡɨɜɚɧɧɵɯ сɬɪɟɥɨɤ ɩɟɪɟɞ ɤɚɠɞɵɦ ɩɪɢɧɢɦɚɟɦɵɦ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɹɟɦɵɦ ɩɨɟɡɞɨɦ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɩɟɪɟɱɟɧɶ сɬɚɧɰɢɣ, ɝɞɟ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɩɪɢɦɟɧɹɬɶ ɬɚɤɨɣ ɩɨɪɹɞɨɤ, ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɸɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

ɇɟɰɟɧɬɪɚɥɢɡɨɜɚɧɧɵɟ сɬɪɟɥɤɢ ɞɨɥɠɧɵ ɛɵɬɶ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɵ ɤɨɧɬɪɨɥɶɧɵɦɢ ɡɚɦɤɚɦɢ, ɤɥɸɱɢ ɨɬ ɤɨɬɨɪɵɯ ɞɨɥɠɧɵ ɧɚɯɨɞɢɬɶсɹ ɜ ɚɩɩɚɪɚɬɚɯ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, ɚ ɩɪɢ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ɤɥɸɱɟɜɨɣ ɡɚɜɢсɢɦɨсɬɢ ± ɯɪɚɧɢɬɶсɹ ɭ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ.

ɉɨɪɹɞɨɤ ɩɪɨɜɟɪɤɢ ɩɨɥɨɠɟɧɢɹ ɬɚɤɢɯ сɬɪɟɥɨɤ ɭɤɚɡɵɜɚɟɬсɹ ɜ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ- ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɤɬɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ.

1. ɉɨсɥɟ ɞɨɤɥɚɞɚ ɨ ɝɨɬɨɜɧɨсɬɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɞɥɹ ɩɪɢɟɦɚ ɢɥɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɞɟɠɭɪɧɵɦɢ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ сɢɝɧɚɥɢсɬɚɦ ɢ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨсɬɚ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ) ɡɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ ɩɟɪɟɞɚɜɚɬɶ ɞɟɠɭɪсɬɜɨ ɞɨ ɬɟɯ ɩɨɪ, ɩɨɤɚ ɩɨɟɡɞ, ɞɥɹ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧ ɦɚɪɲɪɭɬ, ɧɟ ɩɪɢɛɭɞɟɬ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɢɥɢ ɧɟ ɨɬɩɪɚɜɢɬсɹ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ. ɉɪɢ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ сɦɟɧɵ ɞɟɠɭɪсɬɜɚ ɞɨ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɢɥɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɜсɬɭɩɚɸɳɢɣ ɧɚ ɞɟɠɭɪсɬɜɨ ɪɚɛɨɬɧɢɤ ɨɛɹɡɚɧ сɚɦ ɭɛɟɞɢɬɶсɹ ɜ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨсɬɢ ɭсɬɚɧɨɜɤɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ.
2. ɇɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ, ɧɟ ɢɦɟɸɳɢɯ ɷɥɟɤɬɪɢɱɟсɤɨɣ ɢɡɨɥɹɰɢɢ ɩɪɢɟɦɨɨɬɩɪɚɜɨɱɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ (ɧɟ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɪɟɥɶсɨɜɵɦɢ ɰɟɩɹɦɢ ɢɥɢ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦɢ ɤɨɧɬɪɨɥɹ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ ɩɭɬɟɣ ɢ ɩɭɬɟɜɵɦɢ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦɢ

ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɢ), ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨсɬɚ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ) ɩɟɪɟɞ ɩɪɢɟɦɨɦ ɩɚссɚɠɢɪсɤɢɯ, ɩɨɱɬɨɜɨ-ɛɚɝɚɠɧɵɯ ɢ ɝɪɭɡɨɩɚссɚɠɢɪсɤɢɯ ɩɟɪɟɜɨɡɨɤ (ɝɪɭɡɨɩɚссɚɠɢɪсɤɢɯ4 ɢ ɝɪɭɡɨɜɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɜ ɤɨɬɨɪɵɯ ɧɚɯɨɞɢɬсɹ ɧɟ ɦɟɧɟɟ 10 ɜɚɝɨɧɨɜ, ɡɚɧɹɬɵɯ ɥɸɞɶɦɢ (ɞɚɥɟɟ ± ɥɸɞсɤɢɟ ɩɨɟɡɞɚ) ɧɚ ɬɚɤɢɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ ɩɭɬɢ ɨɛɹɡɚɧɵ ɞɨɤɥɚɞɵɜɚɬɶ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ ɨ ɬɨɦ, ɧɚ ɤɚɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɛɭɞɟɬ ɩɪɢɧɢɦɚɬɶсɹ ɩɨɟɡɞ.

1. Ⱦɥɹ ɨɛɟсɩɟɱɟɧɢɹ ɛɟɡɨсɬɚɧɨɜɨɱɧɨɝɨ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ ɜɯɨɞɧɵɟ, ɦɚɪɲɪɭɬɧɵɟ ɢ ɜɵɯɨɞɧɵɟ сɜɟɬɨɮɨɪɵ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɩɟɪɟɜɨɞɢɬɶ ɧɚ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɟ ɞɟɣсɬɜɢɟ.

ɇɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɟɣ, ɩɪɢɦɟɧɹɟɦɨɣ ɤɚɤ сɚɦɨсɬɨɹɬɟɥɶɧɚɹ сɢсɬɟɦɚ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɩɨɞɜɢɠɧɵɦɢ ɛɥɨɤ-ɭɱɚсɬɤɚɦɢ, ɩɪɢ ɜɤɥɸɱɟɧɧɨɦ ɪɟɠɢɦɟ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɝɨ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɦɚɪɲɪɭɬɨɦ, сɢɝɧɚɥɶɧɵɟ ɨɝɧɢ сɜɟɬɨɮɨɪɨɜ ɧɚɯɨɞɹɬсɹ ɜ ɩɨɝɚɲɟɧɧɨɦ сɨсɬɨɹɧɢɢ ɢ ɩɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ сɢɝɧɚɥɶɧɨɝɨ ɭɤɚɡɚɬɟɥɹ ɜ ɜɢɞɟ ɞɜɭɯ ɛɟɥɵɯ ɩɟɪɟɤɪɟɳɟɧɧɵɯ ɩɨɥɨс сɢɝɧɚɥɶɧɨɝɨ ɡɧɚɱɟɧɢɹ ɞɥɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɟ ɢɦɟɸɬ. ɉɨɪɹɞɨɤ ɩɪɨɩɭсɤɚ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɨɛɟсɩɟɱɢɜɚɸɳɢɣ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɶ ɞɜɢɠɟɧɢɹ, ɜ ɷɬɨɦ сɥɭɱɚɟ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

1. Ɉсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɬɶ ɝɪɭɡɨɜɵɟ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɩɭɬɢ, ɪɚсɩɨɥɨɠɟɧɧɨɦ ɦɟɠɞɭ ɩɚссɚɠɢɪсɤɢɦ ɡɞɚɧɢɟɦ ɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɭɬɟɦ, ɝɞɟ сɬɨɢɬ ɩɚссɚɠɢɪсɤɢɣ ɩɨɟɡɞ ɧɟ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ. ɉɪɢ ɧɟɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɢ ɢсɤɥɸɱɟɧɢɹ сɬɨɹɧɤɢ ɝɪɭɡɨɜɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɩɭɬɢ ɦɟɠɞɭ ɩɚссɚɠɢɪсɤɢɦ ɡɞɚɧɢɟɦ ɢ ɩɚссɚɠɢɪсɤɢɦ ɩɨɟɡɞɨɦ ɝɪɭɡɨɜɨɣ ɩɨɟɡɞ ɞɨɥɠɟɧ ɛɵɬɶ ɪɚсɰɟɩɥɟɧ ɢ ɞɥɹ ɩɚссɚɠɢɪɨɜ сɞɟɥɚɧ ɩɪɨɯɨɞ (ɟсɥɢ ɧɟɬ ɩɟɲɟɯɨɞɧɨɝɨ ɦɨсɬɚ ɧɚɞ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦɢ ɩɭɬɹɦɢ ɢɥɢ ɩɟɲɟɯɨɞɧɨɝɨ ɬɨɧɧɟɥɹ ɩɨɞ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦɢ ɩɭɬɹɦɢ). ɉɪɢ ɷɬɨɦ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ, ɝɞɟ ɧɟɬ сɨсɬɚɜɢɬɟɥɶсɤɢɯ ɛɪɢɝɚɞ5, ɜɥɚɞɟɥɶɰɟɦ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɟɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ) ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɩɨɪɹɞɨɤ ɨсɭɳɟсɬɜɥɟɧɢɹ ɷɬɢɯ ɨɩɟɪɚɰɢɣ с ɭɤɚɡɚɧɢɟɦ ɩɟɪɟɱɧɹ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ, ɞɥɹ ɢɯ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɹ.

ȿсɥɢ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨ ɩɪɨɩɭсɬɢɬɶ ɩɨɟɡɞ, ɦɚɧɟɜɪɨɜɵɣ сɨсɬɚɜ6 ɢɥɢ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɭɬɹɦ, ɪɚсɩɨɥɨɠɟɧɧɵɦ ɦɟɠɞɭ сɬɨɹɳɢɦ ɩɚссɚɠɢɪсɤɢɦ ɩɨɟɡɞɨɦ ɢ ɩɚссɚɠɢɪсɤɢɦ ɡɞɚɧɢɟɦ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨсɬɚ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ) ɢ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨɦɨɳɧɢɤ ɧɚɱɚɥɶɧɢɤɚ ɜɨɤɡɚɥɚ ɨɛɹɡɚɧɵ ɩɪɢɧɹɬɶ ɦɟɪɵ, ɨɛɟсɩɟɱɢɜɚɸɳɢɟ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɶ ɩɨсɚɞɤɢ ɢ ɜɵсɚɞɤɢ ɩɚссɚɠɢɪɨɜ.

4 ɉɨɞɩɭɧɤɬ 2.12.27 ɩɭɧɤɬɚ 2.12 ȽɈɋɌ 34530-2019.

5 ɉɨɞɩɭɧɤɬ 2.12.53 ɩɭɧɤɬɚ 2.12 ȽɈɋɌ 34530-2019.

6 ɉɨɞɩɭɧɤɬ 23 ɩɭɧɤɬɚ 2 ȽɈɋɌ Ɋ 53431-2009.

ɉɨɪɹɞɨɤ ɩɪɨɩɭсɤɚ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɵɯ сɨсɬɚɜɨɜ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɭɬɹɦ, ɪɚсɩɨɥɨɠɟɧɧɵɦ ɦɟɠɞɭ ɩɚссɚɠɢɪсɤɢɦ ɡɞɚɧɢɟɦ ɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɭɬɟɦ, ɝɞɟ сɬɨɢɬ ɩɚссɚɠɢɪсɤɢɣ ɩɨɟɡɞ, ɭɤɚɡɵɜɚɟɬсɹ ɜ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ-ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɤɬɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ.

1. ɉɪɢɟɦ ɢɥɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɢɥɢ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ, ɤɨɬɨɪɵɟ ɧɟ ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɵ ɞɥɹ ɷɬɨɝɨ ɜ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ- ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɤɬɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ, ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɪɢɤɚɡɨɦ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ.

ɉɟɪɟɞ ɬɟɦ ɤɚɤ ɪɚɡɪɟɲɢɬɶ ɩɪɢɟɦ ɧɚ ɬɚɤɢɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ ɩɭɬɢ ɩɚссɚɠɢɪсɤɢɯ, ɩɨɱɬɨɜɨ-ɛɚɝɚɠɧɵɯ, ɝɪɭɡɨɩɚссɚɠɢɪсɤɢɯ ɢ ɥɸɞсɤɢɯ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɞɨɥɠɟɧ сɨɝɥɚсɨɜɚɬɶ сɜɨɢ ɞɟɣсɬɜɢɹ с ɭɩɨɥɧɨɦɨɱɟɧɧɵɦ ɩɪɟɞсɬɚɜɢɬɟɥɟɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ). ȼ ɷɬɢɯ сɥɭɱɚɹɯ ɩɪɢ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ɭ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɚɩɩɚɪɚɬɨɜ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, ɩɨɡɜɨɥɹɸɳɢɯ ɟɦɭ ɤɨɧɬɪɨɥɢɪɨɜɚɬɶ ɩɨɥɨɠɟɧɢɟ сɬɪɟɥɨɤ ɜ ɦɚɪɲɪɭɬɟ, ɩɪɚɜɢɥɶɧɨсɬɶ ɢɯ ɭсɬɚɧɨɜɤɢ ɜ ɦɚɪɲɪɭɬɚɯ ɩɪɢɟɦɚ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɚссɚɠɢɪсɤɢɯ, ɩɨɱɬɨɜɨ-ɛɚɝɚɠɧɵɯ ɢ ɥɸɞсɤɢɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɨɜɟɪɹɟɬсɹ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɦ, ɭɤɚɡɚɧɧɵɦ ɜ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ-ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɤɬɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ.

Ɉ ɩɪɢɟɦɟ ɩɚссɚɠɢɪсɤɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ (ɦɨɬɨɪ-ɜɚɝɨɧɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ) ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ, ɧɟ ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɧɵɣ ɞɥɹ ɜ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ- ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɤɬɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɨɛ ɨсɬɚɧɨɜɤɟ ɩɚссɚɠɢɪсɤɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ (ɦɨɬɨɪ-ɜɚɝɨɧɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ) ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɝɞɟ ɨсɬɚɧɨɜɤɚ ɟɝɨ ɩɨ ɪɚсɩɢсɚɧɢɸ ɧɟ ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɚ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨсɬɚ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ), ɚ ɧɚ сɬɚɧɰɢɹɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɦ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ± ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ, ɞɨɥɠɟɧ ɩɪɨɢɧɮɨɪɦɢɪɨɜɚɬɶ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ.

1. ɇɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ с ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɨɜɚɧɧɵɦɢ сɬɪɟɥɤɚɦɢ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨсɬɚ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ), ɚ ɧɚ сɬɚɧɰɢɹɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɦ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ± ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɩɪɢ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ ɢсɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ɜɚɪɢɚɧɬɧɵɯ ɦɚɪɲɪɭɬɨɜ ɞɥɹ ɩɪɢɟɦɚ ɢɥɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ с

ɷɥɟɤɬɪɢɱɟсɤɨɣ ɬɹɝɨɣ ɨɛɹɡɚɧ ɭɛɟɞɢɬɶсɹ ɜ ɧɚɥɢɱɢɢ ɤɨɧɬɚɤɬɧɨɣ сɟɬɢ ɩɨ ɦɚɪɲɪɭɬɭ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɬɚɤɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ.

# ɉɪɢɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ

1. ɉɨɪɹɞɨɤ ɢсɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɞɥɹ ɩɪɢɟɦɚ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɭɤɚɡɵɜɚɟɬсɹ ɜ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ-ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɤɬɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ.

ɉɪɢ сɤɜɨɡɧɨɦ ɩɪɨɩɭсɤɟ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɚссɚɠɢɪсɤɢɯ ɩɨɟɡɞɨɜ сɨ сɤɨɪɨсɬɶɸ ɛɨɥɟɟ 140 ɤɦ/ɱ ɬɚɤɢɟ ɩɨɟɡɞɚ сɥɟɞɭɸɬ ɩɨ ɝɥɚɜɧɵɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɭɬɹɦ. ɉɪɨɩɭсɤ ɬɚɤɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨ ɛɨɤɨɜɨɦɭ ɩɪɢɟɦɨɨɬɩɪɚɜɨɱɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɥɢɛɨ ɩɨ ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɜ ɩɨɪɹɞɤɟ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɦ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ.

1. Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɚ ɧɚ сɬɚɧɰɢɹɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɦ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ± ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɨɛɹɡɚɧ ɨɛɟсɩɟɱɢɬɶ ɧɚɥɢɱɢɟ сɜɨɛɨɞɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɞɥɹ сɜɨɟɜɪɟɦɟɧɧɨɝɨ ɩɪɢɟɦɚ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɧɟ ɞɨɩɭсɤɚɬɶ ɡɚɞɟɪɠɤɢ ɩɨɟɡɞɚ ɭ ɜɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ с ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɢɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɟɦ.

ɇɚ ɩɪɨɦɟɠɭɬɨɱɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ ɜɪɟɦɟɧɧɨɟ ɡɚɧɹɬɢɟ ɩɪɢɟɦɨɨɬɩɪɚɜɨɱɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɨɬɞɟɥɶɧɵɦɢ ɜɚɝɨɧɚɦɢ ɢɥɢ ɝɪɭɩɩɚɦɢ ɜɚɝɨɧɨɜ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɩɨ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɸ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ.

ɉɟɪɟɞ ɩɪɢɟɦɨɦ, ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ɩɚссɚɠɢɪсɤɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ, ɨɛсɥɭɠɢɜɚɟɦɨɝɨ ɦɚɲɢɧɢсɬɨɦ ɛɟɡ ɩɨɦɨɳɧɢɤɚ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɚ ɧɚ сɬɚɧɰɢɹɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɦ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ± ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɨɛɹɡɚɧ ɩɪɨɢɧɮɨɪɦɢɪɨɜɚɬɶ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɨ ɝɨɬɨɜɧɨсɬɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɢ ɨɬɤɪɵɬɢɢ сɢɝɧɚɥɨɜ. ɉɟɪɟɱɟɧɶ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɟ ɨɛɳɟɝɨ ɢ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ, ɝɞɟ ɭ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɢсɯɨɞɹ ɢɡ ɦɟсɬɧɵɯ ɭсɥɨɜɢɣ ɢ ɪɚɡɦɟɪɨɜ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɨɬсɭɬсɬɜɭɟɬ ɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɶ ɩɟɪɟɞɚɬɶ ɬɚɤɨɟ сɨɨɛɳɟɧɢɟ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ, ɢ ɩɨɪɹɞɨɤ ɨɛɟсɩɟɱɟɧɢɹ ɩɪɢ ɷɬɨɦ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɸɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

ȼсɟ ɨɩɟɪɚɰɢɢ, сɜɹɡɚɧɧɵɟ с ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɟɦ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɞɥɹ ɩɪɨɩɭсɤɚ сɤɨɪɨсɬɧɵɯ ɢ ɜɵсɨɤɨсɤɨɪɨсɬɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɡɚɜɟɪɲɚɸɬсɹ ɧɟ ɦɟɧɟɟ ɱɟɦ ɡɚ 5 ɦɢɧɭɬ. ɞɨ ɢɯ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɹ с ɭсɬɚɧɨɜɤɨɣ ɪɟɠɢɦɚ сɤɨɪɨсɬɧɨɝɨ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɪɢ ɟɝɨ ɧɚɥɢɱɢɢ. ɇɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɶ ɢ ɩɨɪɹɞɨɤ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɢ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɨ ɩɨɪɹɞɤɟ ɩɪɨɩɭсɤɚ ɬɚɤɢɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɸɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

1. Ⱦɥɹ ɨɛɟсɩɟɱɟɧɢɹ сɜɨɟɜɪɟɦɟɧɧɨɝɨ ɢ ɛɟɡɨɩɚсɧɨɝɨ ɩɪɢɟɦɚ ɩɨɟɡɞɨɜ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɚ ɧɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɟɣ ± ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɨɛɹɡɚɧ:
   1. ɩɪɢɧɢɦɚɬɶ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ сɜɨɛɨɞɧɵɟ ɨɬ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ ɩɭɬɢ;
   2. ɩɥɚɧɢɪɨɜɚɬɶ ɩɨсɥɟɞɨɜɚɬɟɥɶɧɨсɬɶ ɡɚɧɹɬɢɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɩɪɢɛɵɜɚɸɳɢɦɢ ɩɨɟɡɞɚɦɢ ɢ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɷɬɢɦ ɝɨɬɨɜɢɬɶ ɦɚɪɲɪɭɬ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɞɥɹ ɩɪɢɟɦɚ ɤɚɠɞɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ;
   3. ɜɟсɬɢ ɭɱɟɬ ɩɨɥɨɠɟɧɢɹ (ɡɚɧɹɬɨсɬɢ) ɩɪɢɟɦɨɨɬɩɪɚɜɨɱɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ (ɩɨ ɢɧɞɢɤɚɰɢɢ ɧɚ ɚɩɩɚɪɚɬɚɯ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, ɧɚ ɝɪɚɮɢɤɟ ɢсɩɨɥɧɟɧɧɨɝɨ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɢɥɢ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɜ ɬɨɦ ɱɢсɥɟ ɚɜɬɨɦɚɬɢɡɢɪɨɜɚɧɧɵɦɢ сɩɨсɨɛɚɦɢ).
2. ɉɪɢɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɞɨɥɠɟɧ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬɶсɹ ɧɚ сɜɨɛɨɞɧɵɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ ɩɭɬɢ, ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ- ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɵɦ ɚɤɬɨɦ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ, ɩɪɢ ɨɬɤɪɵɬɨɦ ɜɯɨɞɧɨɦ сɜɟɬɨɮɨɪɟ, ɚ ɩɚссɚɠɢɪсɤɢɯ ɩɨɟɡɞɨɜ (ɦɨɬɨɪ-ɜɚɝɨɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ) ± ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ ɩɭɬɢ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɟ ɩɭɬɟɜɵɦɢ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦɢ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɢ.

ɉɨɪɹɞɨɤ, ɨɛɟсɩɟɱɢɜɚɸɳɢɣ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɶ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɚссɚɠɢɪсɤɢɯ ɩɨɟɡɞɨɜ (ɦɨɬɨɪ-ɜɚɝɨɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ) ɩɪɢ ɩɪɢɟɦɟ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ ɩɭɬɢ, ɧɟ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɟ ɷɬɢɦɢ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦɢ, ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

ɇɚ ɨɬɞɟɥɶɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ ɩɪɢ ɞɥɢɧɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ, ɞɨсɬɚɬɨɱɧɨɣ ɞɥɹ ɭсɬɚɧɨɜɤɢ ɞɜɭɯ ɦɨɬɨɪ-ɜɚɝɨɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɪɚɡɞɟɥɟɧɢɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɦɚɪɲɪɭɬɧɵɦ сɜɟɬɨɮɨɪɨɦ ɧɚ ɞɜɚ ɭɱɚсɬɤɚ, ɧɚ ɤɨɬɨɪɵɟ ɪɚɡɪɟɲɟɧɨ ɩɪɢɧɢɦɚɬɶ ɷɬɢ ɩɨɟɡɞɚ.

ɉɪɢ ɡɚɧɹɬɢɢ ɦɨɬɨɪ-ɜɚɝɨɧɧɵɦ ɩɨɟɡɞɨɦ ɭɱɚсɬɤɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɡɚ ɦɚɪɲɪɭɬɧɵɦ сɜɟɬɨɮɨɪɨɦ, ɪɚɡɞɟɥɹɸɳɢɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɩɪɢɟɦɚ, ɜɬɨɪɨɣ ɦɨɬɨɪ-ɜɚɝɨɧɧɵɣ ɩɨɟɡɞ ɩɪɢɧɢɦɚɟɬсɹ ɧɚ сɜɨɛɨɞɧɵɣ ɭɱɚсɬɨɤ ɞɨ ɷɬɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɩɨ сɢɝɧɚɥɭ ɧɚ ɜɯɨɞɧɨɦ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɦ) сɜɟɬɨɮɨɪɟ. ɉɨɤɚɡɚɧɢɹ ɜɯɨɞɧɨɝɨ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ) сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɞɨɥɠɧɵ ɛɵɬɶ ɡɚɜɢсɢɦɵ ɨɬ ɩɨɤɚɡɚɧɢɣ ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ, ɪɚɡɞɟɥɹɸɳɟɝɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɩɪɢɟɦɚ.

Ɉɞɧɨɜɪɟɦɟɧɧɵɣ ɩɪɢɟɦ ɞɜɭɯ ɦɨɬɨɪ-ɜɚɝɨɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ с ɩɪɨɬɢɜɨɩɨɥɨɠɧɵɯ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɣ ɧɚ ɬɚɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɧɟ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ.

ɉɟɪɟɱɟɧɶ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ, ɧɚ ɤɨɬɨɪɵɯ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɩɪɢɟɦ ɦɨɬɨɪ- ɜɚɝɨɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɨɬɞɟɥɶɧɵɟ ɭɱɚсɬɤɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ, ɢ ɩɨɪɹɞɨɤ, ɨɛɟсɩɟɱɢɜɚɸɳɢɣ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɶ ɩɚссɚɠɢɪɨɜ ɢ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɶ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ,

ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɸɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

ɍсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɣ ɞɥɹ ɷɬɢɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɩɨɪɹɞɨɤ ɩɪɢɟɦɚ ɦɨɬɨɪ-ɜɚɝɨɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɬɚɤɠɟ ɢсɩɨɥɶɡɨɜɚɬɶ ɩɪɢ ɩɪɢɟɦɟ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɨɞɢɧɨɱɧɵɯ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ, ɦɨɬɨɜɨɡɨɜ ɢ ɞɪɟɡɢɧ.

1. Ⱦɥɹ ɩɪɢɟɦɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɢɯ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ ɢ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ, сɥɟɞɭɸɳɢɯ ɜ ɪɚсɩɨɥɨɠɟɧɧɨɟ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɞɟɩɨ, ɢɥɢ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ, сɥɟɞɭɸɳɢɯ ɢɡ ɞɟɩɨ ɩɨɞ сɨсɬɚɜɵ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɜɵɞɟɥɹɬɶ ɭɱɚсɬɤɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɞɥɹ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɹ ɞɚɧɧɵɯ ɨɩɟɪɚɰɢɣ.

ɉɨɪɹɞɨɤ ɩɪɢɟɦɚ ɬɚɤɢɯ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ, ɤɨɬɨɪɵɣ ɜ ɬɨɦ ɱɢсɥɟ ɞɨɥɠɟɧ ɩɪɟɞɭсɦɚɬɪɢɜɚɬɶ ɦɚɪɲɪɭɬ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ ɨɬ ɝɪɚɧɢɰɵ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɞɨ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɢɥɢ сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ ɭɤɚɡɚɬɟɥɹ с ɧɚɞɩɢсɶɸ

©Ɉсɬɚɧɨɜɤɚ ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚª, ©Ɉсɬɚɧɨɜɤɚ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ, сɥɟɞɭɸɳɟɝɨ ɩɨɞ сɨсɬɚɜ ɩɨɟɡɞɚª, ©Ɉсɬɚɧɨɜɤɚ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ (ɦɨɬɨɪ-ɜɚɝɨɧɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ), сɥɟɞɭɸɳɟɝɨ ɜ ɞɟɩɨª, ɚ ɬɚɤɠɟ ɩɟɪɟɱɟɧɶ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ, ɧɚ ɤɨɬɨɪɵɯ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɟɬсɹ ɢɯ ɩɪɢɟɦ, ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɸɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

1. Ⱦɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɩɪɢɟɦ ɜɨссɬɚɧɨɜɢɬɟɥɶɧɵɯ ɢ ɩɨɠɚɪɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɵɯ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ, ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ ɛɟɡ ɜɚɝɨɧɨɜ (ɜ ɬɨɦ ɱɢсɥɟ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ, ɪɚɛɨɬɚɸɳɢɯ ɩɨ сɢсɬɟɦɟ ɦɧɨɝɢɯ ɟɞɢɧɢɰ ɢ сɩɥɨɬɨɤ ɢɡ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ ɜ ɞɟɣсɬɜɭɸɳɟɦ сɨсɬɨɹɧɢɢ), сɧɟɝɨɨɱɢсɬɢɬɟɥɟɣ, сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ сɚɦɨɯɨɞɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ, ɩɪɢ ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɟɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɢ ɜɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɧɚ сɜɨɛɨɞɧɵɟ ɭɱɚсɬɤɢ сɬɚɧɰɢɨɧɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ (ɤɪɨɦɟ ɡɚɧɹɬɵɯ ɩɚссɚɠɢɪсɤɢɦɢ, ɥɸɞсɤɢɦɢ ɢ ɨɩɚсɧɵɦɢ ɝɪɭɡɚɦɢ ɤɥɚссɚ 1 (ȼɆ) ɩɨɟɡɞɚɦɢ).

ɉɨɪɹɞɨɤ ɩɪɢɟɦɚ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ7 ɧɚ сɜɨɛɨɞɧɵɟ ɭɱɚсɬɤɢ сɬɚɧɰɢɨɧɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɩɪɢ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɟ ɪɚɛɨɬ с ɡɚɤɪɵɬɢɟɦ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

ɉɪɢ ɷɬɨɦ ɦɚɲɢɧɢсɬɵ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ (сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ сɚɦɨɯɨɞɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ) ɨɞɧɨɜɪɟɦɟɧɧɨ с ɩɟɪɟɞɚɱɟɣ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ ɨ ɩɪɢɟɦɟ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ (ɜ ɬɨɦ ɱɢсɥɟ ɩɟɪɟɞ ɜɤɥɸɱɟɧɢɟɦ ɩɪɢɝɥɚсɢɬɟɥɶɧɨɝɨ ɨɝɧɹ ɧɚ ɜɯɨɞɧɨɦ сɜɟɬɨɮɨɪɟ) ɞɨɥɠɧɵ ɛɵɬɶ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɵ ɨ ɦɟсɬɟ, ɝɞɟ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨ ɨсɬɚɧɨɜɢɬɶсɹ.

ȼ ɷɬɨɦ сɥɭɱɚɟ, сɥɟɞɭɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɩɪɢ ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɟɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɢ ɜɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ, ɦɚɲɢɧɢсɬɵ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ, ɦɚɲɢɧɢсɬɵ (ɜɨɞɢɬɟɥɢ) сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ сɚɦɨɯɨɞɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɞɨɥɠɧɵ ɨсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɬɶсɹ ɜ ɦɟсɬɟ, ɭɤɚɡɚɧɧɨɦ ɜ сɨɨɛɳɟɧɢɢ, ɚ ɞɚɥɟɟ ɪɭɤɨɜɨɞсɬɜɨɜɚɬɶсɹ сɢɝɧɚɥɚɦɢ ɢɥɢ ɭɤɚɡɚɧɢɹɦɢ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ, ɨɩɟɪɚɬɨɪɚ ɩɨсɬɚ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ, ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ сɬɪɟɥɨɱɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɢɥɢ сɢɝɧɚɥɢсɬɚ.

7 ɉɨɞɩɭɧɤɬ 2.12.25 ɩɭɧɤɬɚ 2.12 ȽɈɋɌ 34530-2019.

1. ɇɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɩɪɢɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ ɦɚɧɟɜɪɨɜɵɦ ɩɨɪɹɞɤɨɦ ɧɚ сɜɨɛɨɞɧɵɟ ɭɱɚсɬɤɢ сɬɚɧɰɢɨɧɧɵɯ ɩɭɬɟɣ (ɱɚсɬɢɱɧɨ ɡɚɧɹɬɵɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɨɞɜɢɠɧɵɦ сɨсɬɚɜɨɦ), ɚ ɬɚɤɠɟ ɤ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɢɦ ɨɛɴɟɤɬɚɦ ɩɨ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɦɭ сɢɝɧɚɥɭ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɦɭ ɧɚ ɦɚɱɬɟ ɜɯɨɞɧɨɝɨ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ) сɜɟɬɨɮɨɪɚ. ɉɨɪɹɞɨɤ ɩɪɢɟɦɚ ɬɚɤɢɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ.
2. ɇɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ с ɧɟɰɟɧɬɪɚɥɢɡɨɜɚɧɧɵɦɢ сɬɪɟɥɤɚɦɢ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, сɬɚɪɲɢɟ ɞɟɠɭɪɧɵɟ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ ɢ ɞɟɠɭɪɧɵɟ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ ɩɟɪɟɞ ɩɪɢɟɦɨɦ ɩɨɟɡɞɨɜ ɨɛɹɡɚɧɵ сɨɛɥɸɞɚɬɶ сɥɟɞɭɸɳɢɣ ɩɨɪɹɞɨɤ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɹ ɦɚɪɲɪɭɬɨɜ:
   1. ɩɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ сɜɨɛɨɞɧɨɝɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɞɥɹ ɩɪɢɟɦɚ ɩɨɟɡɞɚ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɜɵɡɵɜɚɟɬ ɜсɟɯ сɬɚɪɲɢɯ ɞɟɠɭɪɧɵɯ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ (ɢɥɢ ɞɟɠɭɪɧɵɯ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ, ɟсɥɢ ɞɟɠɭɪсɬɜɨ сɬɚɪɲɢɯ ɞɟɠɭɪɧɵɯ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ ɧɟ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɨ), ɜɯɨɞɹɳɢɯ ɜ ɦɚɪɲɪɭɬ ɩɪɢɟɦɚ, ɢ ɞɚɟɬ ɢɦ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɟ ɨ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ.

ɉɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɞɢɧ ɢɡ ɞɟɠɭɪɧɵɯ сɬɪɟɥɨɱɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɜ ɩɪɢсɭɬсɬɜɢɢ ɭ ɬɟɥɟɮɨɧɚ ɜсɟɯ сɬɚɪɲɢɯ ɞɟɠɭɪɧɵɯ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ ɩɨɜɬɨɪɹɟɬ ɷɬɨ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɟ, ɚ ɜсɟ ɩɪɢсɭɬсɬɜɭɸɳɢɟ ɩɨɞɬɜɟɪɠɞɚɸɬ ɟɝɨ ɜɨсɩɪɢɹɬɢɟ сɥɨɜɨɦ ©ȼɟɪɧɨª. ɍɛɟɞɢɜɲɢсɶ, ɱɬɨ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɟ ɩɨɧɹɬɨ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨɞɬɜɟɪɠɞɚɟɬ ɟɝɨ сɥɨɜɨɦ ©ȼɵɩɨɥɧɹɣɬɟª;

* 1. ɩɨɥɭɱɢɜ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɟ ɨ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ, сɬɚɪɲɢɟ ɞɟɠɭɪɧɵɟ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ ɨɛɹɡɚɧɵ ɧɟɦɟɞɥɟɧɧɨ ɩɟɪɟɞɚɬɶ ɟɝɨ ɞɥɹ ɢсɩɨɥɧɟɧɢɹ ɞɟɠɭɪɧɵɦ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ сɜɨɟɝɨ ɪɚɣɨɧɚ ɢ ɬɚɤɠɟ ɭɛɟɞɢɬɶсɹ, ɱɬɨ ɩɨсɥɟɞɧɢɟ ɩɨɧɹɥɢ ɟɝɨ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨ.

Ʉ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɸ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɹ ɜсɟ ɭɱɚсɬɜɭɸɳɢɟ ɜ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɪɚɛɨɬɧɢɤɢ ɨɛɹɡɚɧɵ ɩɪɢсɬɭɩɢɬɶ ɧɟɦɟɞɥɟɧɧɨ.

ȿсɥɢ ɜ ɪɚɣɨɧɟ ɩɨсɬɚ, ɭɱɚсɬɜɭɸɳɟɝɨ ɜ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ, ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɦɚɧɟɜɪɨɜɚɹ ɪɚɛɨɬɚ с ɜɵɯɨɞɨɦ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ ɩɭɬɢ ɢ сɬɪɟɥɤɢ ɩɪɟɞсɬɨɹɳɟɝɨ ɩɪɢɟɦɚ ɩɨɟɡɞɚ, ɬɨ ɨɧɚ ɞɨɥɠɧɚ ɛɵɬɶ ɧɟɦɟɞɥɟɧɧɨ ɩɪɟɤɪɚɳɟɧɚ, ɦɚɧɟɜɪɨɜɵɣ сɨсɬɚɜ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧ ɜ ɩɪɟɞɟɥɚɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ, ɝɞɟ ɟɝɨ ɧɚɯɨɠɞɟɧɢɟ ɧɟ ɩɪɟɩɹɬсɬɜɭɟɬ сɥɟɞɨɜɚɧɢɸ ɩɪɢɧɢɦɚɟɦɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ. ȼ ɩɪɟɤɪɚɳɟɧɢɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɭɛɟɠɞɚɟɬсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɪɹɞɤɨɦ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɦ ɜ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ-ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɤɬɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ.

ɉɪɢ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɟ ɦɚɧɟɜɪɨɜ ɜ ɩɪɨɬɢɜɨɩɨɥɨɠɧɨɦ ɤɨɧɰɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɞɟɠɭɪɧɵɣ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɟɝɨ сɬɪɟɥɨɱɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɞɨɥɠɟɧ ɩɨсɬɚɜɢɬɶ сɬɪɟɥɤɢ

ɜ ɩɨɥɨɠɟɧɢɟ, ɢсɤɥɸɱɚɸɳɟɟ ɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɶ ɜɵɯɨɞɚ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɩɪɢɟɦɚ, ɢ ɡɚɩɟɪɟɬɶ ɢɯ.

ɉɪɢ ɩɨɞɝɨɬɨɜɤɟ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɞɟɠɭɪɧɵɟ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ ɨɛɹɡɚɧɵ ɩɪɨɜɟɪɢɬɶ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɶ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɩɪɢɟɦɚ, ɩɟɪɟɜɟсɬɢ сɬɪɟɥɤɢ ɜ ɬɪɟɛɭɟɦɨɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɟ, ɩɪɨɜɟɪɢɬɶ ɩɥɨɬɧɨсɬɶ ɩɪɢɥɟɝɚɧɢɹ ɨсɬɪɹɤɨɜ ɤ ɪɚɦɧɵɦ ɪɟɥɶсɚɦ8 ɭ ɤɚɠɞɨɣ сɬɪɟɥɤɢ, ɜɯɨɞɹɳɟɣ ɜ ɦɚɪɲɪɭɬ, ɢ ɡɚɩɟɪɟɬɶ ɢɯ ɧɚ ɡɚɩɨɪɧɭɸ ɡɚɤɥɚɞɤɭ ɢ ɤɨɧɬɪɨɥɶɧɵɣ сɬɪɟɥɨɱɧɵɣ ɡɚɦɨɤ, ɚ ɩɪɢ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ± ɧɚ ɧɚɜɟсɧɨɣ ɡɚɦɨɤ.

ȼ ɪɚɣɨɧɚɯ, ɝɞɟ ɪɚɛɨɬɨɣ ɪɭɤɨɜɨɞɹɬ сɬɚɪɲɢɟ ɞɟɠɭɪɧɵɟ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ, ɩɨсɥɟɞɧɢɟ ɨɛɹɡɚɧɵ ɩɪɨɜɟɪɢɬɶ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨсɬɶ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɹ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɞɟɠɭɪɧɵɦɢ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ сɜɨɟɝɨ ɪɚɣɨɧɚ, ɭɛɟɞɢɬɶсɹ, ɱɬɨ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɶ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɩɪɨɜɟɪɟɧɚ, ɢ ɢɡɴɹɬɶ ɤɥɸɱɢ ɨɬ ɡɚɩɟɪɬɵɯ сɬɪɟɥɨɤ;

* 1. ɩɨсɥɟ ɨɤɨɧɱɚɧɢɹ ɜсɟɯ ɨɩɟɪɚɰɢɣ, сɜɹɡɚɧɧɵɯ с ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɟɦ ɦɚɪɲɪɭɬɚ, ɢ ɭɛɟɠɞɟɧɢɹ ɜ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨсɬɢ ɢɯ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɹ, ɤɚɠɞɵɣ сɬɚɪɲɢɣ ɞɟɠɭɪɧɵɣ сɬɪɟɥɨɱɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ (ɢɥɢ ɞɟɠɭɪɧɵɣ сɬɪɟɥɨɱɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ), ɩɨɥɭɱɢɜɲɢɣ ɡɚɞɚɧɢɟ ɧɚ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɟ ɦɚɪɲɪɭɬɚ, ɜɵɡɵɜɚɟɬ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɞɥɹ ɞɨɤɥɚɞɚ ɨ ɝɨɬɨɜɧɨсɬɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɢ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ.

Ⱦɨɤɥɚɞ ɨ ɝɨɬɨɜɧɨсɬɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɛɹɡɚɧ ɩɪɢɧɢɦɚɬɶ с ɩɨɞɤɥɸɱɟɧɢɟɦ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ ɨɞɧɨɜɪɟɦɟɧɧɨ ɜсɟɯ ɞɟɠɭɪɧɵɯ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ, ɤɨɬɨɪɵɦ ɞɚɜɚɥɨсɶ ɡɚɞɚɧɢɟ ɧɚ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɟ ɦɚɪɲɪɭɬɚ. ɉɨсɥɟɞɧɢɟ ɩɨɨɱɟɪɟɞɧɨ ɞɨɤɥɚɞɵɜɚɸɬ ɟɦɭ ɨ ɝɨɬɨɜɧɨсɬɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ.

ɇɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ, ɢɦɟɸɳɢɯ ɚɩɩɚɪɚɬ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, ɩɨɡɜɨɥɹɸɳɢɣ ɤɨɧɬɪɨɥɢɪɨɜɚɬɶ ɩɨɥɨɠɟɧɢɟ сɬɪɟɥɨɤ ɜ ɡɚɞɚɧɧɨɦ ɦɚɪɲɪɭɬɟ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɭɛɟɠɞɚɟɬсɹ ɜ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨсɬɢ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɹ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɹ ɨ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɩɨ ɞɨɤɥɚɞɚɦ ɞɟɠɭɪɧɵɯ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ ɢ ɩɨ ɢɧɞɢɤɚɰɢɢ ɧɚ ɚɩɩɚɪɚɬɚɯ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ;

* 1. ɭɛɟɞɢɜɲɢсɶ, ɱɬɨ ɦɚɪɲɪɭɬ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨ, ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ сɜɨɛɨɞɟɧ, ɚ ɦɚɧɟɜɪɵ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɭɧɤɬɚɦɢ 3 ɢ 5 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ ɩɪɟɤɪɚɳɟɧɵ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɬɤɪɵɜɚɟɬ ɜɯɨɞɧɨɣ сɢɝɧɚɥ ɢɥɢ ɞɚɟɬ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɟ ɨ ɟɝɨ ɨɬɤɪɵɬɢɢ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ сɬɪɟɥɨɱɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ, ɟсɥɢ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟ сɢɝɧɚɥɨɦ ɧɚɯɨɞɢɬсɹ ɧɚ ɷɬɨɦ ɩɨсɬɭ;
  2. ɞɟɠɭɪɧɵɟ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ ɨɛɹɡɚɧɵ сɥɟɞɢɬɶ ɡɚ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɧɵɦ ɦɚɪɲɪɭɬɨɦ ɢ ɡɚ ɧɚɯɨɠɞɟɧɢɟɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɜ ɩɪɟɞɟɥɚɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ, ɜсɬɪɟɱɚɬɶ ɩɨɟɡɞɚ ɜ ɦɟсɬɚɯ, ɭɤɚɡɚɧɧɵɯ ɜ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ- ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɤɬɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ

8 ɉɨɞɩɭɧɤɬ 23 ɩɭɧɤɬɚ 2 ȽɈɋɌ Ɋ 50542-93 ©Ƚɨсɭɞɚɪсɬɜɟɧɧɵɣ сɬɚɧɞɚɪɬ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ. ɂɡɞɟɥɢɹ ɢɡ ɱɟɪɧɵɯ ɦɟɬɚɥɥɨɜ ɞɥɹ ɜɟɪɯɧɟɝɨ сɬɪɨɟɧɢɹ ɪɟɥɶсɨɜɵɯ ɩɭɬɟɣ. Ɍɟɪɦɢɧɵ ɢ ɨɩɪɟɞɟɥɟɧɢɹª, ɜɜɟɞɟɧɧɨɝɨ ɜ ɞɟɣсɬɜɢɟ ɩɨсɬɚɧɨɜɥɟɧɢɟɦ Ƚɨссɬɚɧɞɚɪɬɚ Ɋɨссɢɢ ɨɬ 30 ɦɚɪɬɚ 1993 ɝ. ʋ 97 (Ɇ., ©ɂɡɞɚɬɟɥɶсɬɜɨ сɬɚɧɞɚɪɬɨɜª, 1993).

ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ;

* 1. ɩɪɢ сɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɞɟɠɭɪɧɵɟ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ ɨɛɹɡɚɧɵ ɨɛɪɚɳɚɬɶ ɜɧɢɦɚɧɢɟ ɧɚ сɨсɬɨɹɧɢɟ ɜɚɝɨɧɨɜ, ɩɪɚɜɢɥɶɧɨсɬɶ ɩɨɥɨɠɟɧɢɹ ɝɪɭɡɚ ɧɚ ɨɬɤɪɵɬɨɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɩɨɞɜɢɠɧɨɦ сɨсɬɚɜɟ, ɧɚɥɢɱɢɟ ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɧɵɯ сɢɝɧɚɥɨɜ. Ɉɛɨ ɜсɟɯ ɡɚɦɟɱɟɧɧɵɯ ɧɟɞɨсɬɚɬɤɚɯ ɧɟɦɟɞɥɟɧɧɨ сɨɨɛɳɚɬɶ сɬɚɪɲɟɦɭ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ сɬɪɟɥɨɱɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɢɥɢ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɹɯ, ɭɝɪɨɠɚɸɳɢɯ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɢɥɢ ɠɢɡɧɢ ɥɸɞɟɣ, ɩɪɢɧɢɦɚɬɶ ɦɟɪɵ ɤ ɨсɬɚɧɨɜɤɟ ɩɨɟɡɞɚ.

Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ сɬɪɟɥɨɱɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ, ɜ ɤɨɬɨɪɵɣ ɜɯɨɞɢɬ сɬɪɟɥɤɚ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɚɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɩɪɢɟɦɚ, ɨɛɹɡɚɧ ɩɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ ɩɨɟɡɞɧɵɯ сɢɝɧɚɥɶɧɵɯ ɩɪɢɛɨɪɨɜ, ɨɛɨɡɧɚɱɚɸɳɢɯ ɯɜɨсɬ ɩɨɟɡɞɚ, ɭɛɟɞɢɬɶсɹ, ɱɬɨ ɩɨɟɡɞ ɩɪɢɛɵɥ ɜ ɩɨɥɧɨɦ сɨсɬɚɜɟ, ɩɪɨɜɟɪɢɬɶ ɟɝɨ ɭсɬɚɧɨɜɤɭ ɜ ɝɪɚɧɢɰɚɯ ɩɨɥɟɡɧɨɣ ɞɥɢɧɵ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɢ ɞɨɥɨɠɢɬɶ ɨɛ ɷɬɨɦ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ.

ɉɨсɥɟ ɩɪɢɛɵɬɢɹ (ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɹ) ɩɨɟɡɞɚ, ɞɟɠɭɪɧɵɟ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ, ɧɟ ɨɠɢɞɚɹ ɨсɨɛɨɝɨ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɹ, ɞɨɥɠɧɵ ɩɨсɬɚɜɢɬɶ сɬɪɟɥɤɢ ɜ ɧɨɪɦɚɥɶɧɨɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɹɯ ɡɚɧɹɬɨсɬɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ± ɜ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɢ сɜɨɛɨɞɧɨɝɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ.

ɉɨɪɹɞɨɤ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɹ ɦɚɪɲɪɭɬɨɜ ɞɥɹ ɩɪɢɟɦɚ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɩɨɪɹɞɨɤ ɜсɬɪɟɱɢ ɩɪɢɛɵɜɚɸɳɢɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ, ɝɞɟ ɨɞɢɧ ɞɟɠɭɪɧɵɣ сɬɪɟɥɨɱɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɨɛсɥɭɠɢɜɚɟɬ ɞɜɚ ɩɨсɬɚ, ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɸɬсɹ ɜ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ-ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɤɬɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ.

25 Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɚ ɧɚ сɬɚɧɰɢɹɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɦ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ± ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɧɟ ɜɩɪɚɜɟ ɨɬɤɪɵɜɚɬɶ ɜɯɨɞɧɨɣ сɜɟɬɨɮɨɪ, ɧɟ ɭɛɟɞɢɜɲɢсɶ ɜ ɬɨɦ, ɱɬɨ ɦɚɪɲɪɭɬ ɞɥɹ ɩɪɢɟɦɚ ɩɨɟɡɞɨɜ ɝɨɬɨɜ, сɬɪɟɥɤɢ ɡɚɩɟɪɬɵ, ɩɭɬɶ ɩɪɢɟɦɚ сɜɨɛɨɞɟɧ ɢ ɦɚɧɟɜɪɵ ɧɚ сɬɪɟɥɤɚɯ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɩɪɢɟɦɚ ɩɪɟɤɪɚɳɟɧɵ.

ȼɯɨɞɧɨɣ сɜɟɬɨɮɨɪ ɞɨɥɠɟɧ ɨɬɤɪɵɜɚɬɶсɹ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢɥɢ ɩɨ ɟɝɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɨɩɟɪɚɬɨɪɨɦ ɩɨсɬɚ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ. ɇɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɟɣ, ɜɯɨɞɧɨɣ сɜɟɬɨɮɨɪ ɨɬɤɪɵɜɚɟɬсɹ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɦ ɩɨɟɡɞɧɵɦ.

ȼɯɨɞɧɨɣ сɜɟɬɨɮɨɪ ɞɨɥɠɟɧ ɡɚɤɪɵɜɚɬɶсɹ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɢ ɩɨсɥɟ ɩɪɨɯɨɞɚ ɟɝɨ ɩɟɪɜɨɣ ɤɨɥɟсɧɨɣ ɩɚɪɨɣ ɩɪɢɛɵɜɚɸɳɟɝɨ ɩɨɟɡɞɚ, ɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ, ɧɟ ɢɦɟɸɳɢɯ ɷɥɟɤɬɪɢɱɟсɤɢɯ ɪɟɥɶсɨɜɵɯ ɰɟɩɟɣ ɢ ɭсɬɪɨɣсɬɜ ɤɨɧɬɪɨɥɹ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ ɭɱɚсɬɤɨɜ ɩɭɬɢ ± ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɨɩɟɪɚɬɨɪɨɦ ɩɨсɬɚ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ ɢɥɢ ɞɟɠɭɪɧɵɦ сɬɪɟɥɨɱɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɩɨсɥɟ ɩɪɨɯɨɞɚ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɜсɟɦ сɨсɬɚɜɨɦ ɩɪɢɛɵɜɚɸɳɟɝɨ ɩɨɟɡɞɚ, ɚ ɧɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ

ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ɩɪɢ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɜɚɝɨɧɚɦɢ ɜɩɟɪɟɞ ± ɩɨсɥɟ ɩɪɨɯɨɞɚ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɜсɟɦ сɨсɬɚɜɨɦ ɢ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɦ.

1. ɉɪɢ ɢɡɦɟɧɟɧɢɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɞɥɹ ɩɪɢɟɦɚ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ сɜɨɛɨɞɧɵɣ ɨɬ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɚ ɧɚ сɬɚɧɰɢɹɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɦ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ± ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɨɛɹɡɚɧ ɩɪɟɞɭɩɪɟɞɢɬɶ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ, ɭɛɟɞɢɬɶсɹ ɜ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨсɬɢ ɜɨсɩɪɢɹɬɢɹ ɢɦ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɢ, ɡɚɤɪɵɬɶ ɜɯɨɞɧɨɣ сɜɟɬɨɮɨɪ, ɨɬɦɟɧɢɬɶ ɡɚɞɚɧɧɵɣ ɦɚɪɲɪɭɬ9 ɢ ɩɨсɥɟ ɷɬɨɝɨ ɞɚɬɶ ɧɨɜɨɟ ɡɚɞɚɧɢɟ ɧɚ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɟ ɦɚɪɲɪɭɬɚ.

ȼ сɥɭɱɚɟ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ ɷɤсɬɪɟɧɧɨɣ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɩɨɟɡɞɚ ɞɥɹ ɩɪɟɞɨɬɜɪɚɳɟɧɢɹ ɚɜɚɪɢɣɧɨɣ сɢɬɭɚɰɢɢ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɚ ɧɚ сɬɚɧɰɢɹɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɦ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ± ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɧɟɦɟɞɥɟɧɧɨ ɩɟɪɟɞɚɟɬ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨɟɡɞɚ ɤɨɦɚɧɞɭ ɧɚ ɨсɬɚɧɨɜɤɭ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ ɢ ɡɚɤɪɵɜɚɟɬ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɢɣ сɜɟɬɨɮɨɪ.

1. ȿсɥɢ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨ ɩɪɢɧɹɬɶ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɩɨсɥɟɞɨɜɚɬɟɥɶɧɨ ɧɟсɤɨɥɶɤɨ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨсɥɟ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɞɨɤɥɚɞɚ ɨ ɝɨɬɨɜɧɨсɬɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɞɥɹ ɨɞɧɨɝɨ ɢɡ ɧɢɯ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɞɚɜɚɬɶ ɞɟɠɭɪɧɵɦ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ ɭɤɚɡɚɧɢɟ ɨ ɩɪɟɞсɬɨɹɳɟɦ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɞɥɹ сɥɟɞɭɸɳɟɝɨ ɩɨɟɡɞɚ. ȼ ɷɬɨɦ сɥɭɱɚɟ ɩɨсɥɟ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɜ ɩɨɥɧɨɦ сɨсɬɚɜɟ ɩɟɪɜɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɢ ɡɚɤɪɵɬɢɹ ɜɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɧɟɦɟɞɥɟɧɧɨ ɝɨɬɨɜɢɬсɹ ɦɚɪɲɪɭɬ ɩɪɢɟɦɚ ɜɬɨɪɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ. ɋɬɪɟɥɤɢ, ɧɟ ɜɯɨɞɹɳɢɟ ɜ ɦɚɪɲɪɭɬ ɩɟɪɜɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ, ɪɚɡɪɟɲɟɧɨ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɬɶ ɢ ɡɚɩɢɪɚɬɶ, ɧɟ ɞɨɠɢɞɚɹсɶ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɩɟɪɜɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ. Ⱦɨɤɥɚɞ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨ ɝɨɬɨɜɧɨсɬɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɜɬɨɪɨɦɭ ɩɨɟɡɞɭ ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɨɞɧɨɜɪɟɦɟɧɧɨ с сɨɨɛɳɟɧɢɟɦ ɨ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɩɟɪɜɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ.

ɇɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ, ɩɨɡɜɨɥɹɸɳɢɦɢ ɩɪɟɞɜɚɪɢɬɟɥɶɧɨ ɡɚɞɚɜɚɬɶ ɦɚɪɲɪɭɬɵ, ɭсɬɚɧɨɜɤɭ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɩɪɢɟɦɚ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬɶ ɩɪɢ ɡɚɧɹɬɨсɬɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɢ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɭɱɚсɬɤɨɜ (ɡɚ ɢсɤɥɸɱɟɧɢɟɦ ɡɚɧɹɬɨсɬɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɢ сɬɪɟɥɨɤ сɩɟɰɢɚɥɶɧɵɦ сɚɦɨɯɨɞɧɵɦ ɩɨɞɜɢɠɧɵɦ сɨсɬɚɜɨɦ).

1. ɉɪɨɜɟɪɤɚ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɩɟɪɟɞ ɩɪɢɟɦɨɦ ɩɨɟɡɞɚ ɩɪɢ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ɢɧɞɢɤɚɰɢɢ ɧɚ ɚɩɩɚɪɚɬɟ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɢɥɢ ɟɟ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɭɤɚɡɵɜɚɟɬсɹ ɜ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ-ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɤɬɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ.

ɉɨ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɸ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬɶ ɩɪɨɜɟɪɤɭ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ сɪɚɡɭ ɧɟсɤɨɥɶɤɢɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɩɪɢɟɦɚ.

1. Ɉɞɧɨɜɪɟɦɟɧɧɵɣ ɩɪɢɟɦ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɨɬɢɜɨɩɨɥɨɠɧɵɯ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɣ ɧɟ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ, ɟсɥɢ ɩɨɞɯɨɞ ɤ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ

9 ɉɨɞɩɭɧɤɬ 133 ɩɭɧɤɬɚ 3 ȽɈɋɌ Ɋ 53431-2009.

сɬɚɧɰɢɢ ɯɨɬɹ ɛɵ с ɨɞɧɨɣ сɬɨɪɨɧɵ ɪɚсɩɨɥɨɠɟɧ ɧɚ ɡɚɬɹɠɧɨɦ сɩɭсɤɟ ɢ ɩɪɢ ɷɬɨɦ ɦɚɪɲɪɭɬ ɩɪɢɟɦɚ ɩɨɟɡɞɚ сɨ сɬɨɪɨɧɵ, ɩɪɨɬɢɜɨɩɨɥɨɠɧɨɣ ɷɬɨɦɭ сɩɭсɤɭ, ɧɟ ɢɡɨɥɢɪɨɜɚɧ ɨɬ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɩɪɢɟɦɚ ɩɨɟɡɞɚ ɩɪɨɬɢɜɨɩɨɥɨɠɧɨɝɨ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɹ (ɩɪɟɞɨɯɪɚɧɢɬɟɥɶɧɵɦ ɬɭɩɢɤɨɦ ɢɥɢ ɜɡɚɢɦɧɵɦ ɪɚсɩɨɥɨɠɟɧɢɟɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ). ɇɚ ɩɪɨɦɟɠɭɬɨɱɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ ɞɜɭɯɩɭɬɧɵɯ ɢ ɦɧɨɝɨɩɭɬɧɵɯ ɥɢɧɢɣ ɨɞɧɨɜɪɟɦɟɧɧɵɣ ɩɪɢɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɨɬɢɜɨɩɨɥɨɠɧɵɯ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɣ, ɧɟ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ, ɤɨɝɞɚ ɩɪɨɞɨɥɠɟɧɢɟ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɩɪɢɟɦɚ ɩɨɟɡɞɚ, сɥɟɞɭɸɳɟɝɨ сɨ сɬɨɪɨɧɵ, ɢɦɟɸɳɟɣ ɧɚ ɩɪɨɬɹɠɟɧɢɢ ɬɨɪɦɨɡɧɨɝɨ ɩɭɬɢ сɩɭсɤ с ɭɤɥɨɧɨɦ ɤɪɭɱɟ 0,006, ɩɟɪɟсɟɤɚɟɬ ɦɚɪɲɪɭɬ ɩɪɢɟɦɚ ɩɚссɚɠɢɪсɤɨɝɨ, ɩɨɱɬɨɜɨ-ɛɚɝɚɠɧɨɝɨ, ɝɪɭɡɨɩɚссɚɠɢɪсɤɨɝɨ ɢɥɢ ɥɸɞсɤɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ.

1. ɉɪɢɛɵɜɚɸɳɢɣ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɩɨɟɡɞ ɞɨɥɠɟɧ ɛɵɬɶ ɨсɬɚɧɨɜɥɟɧ ɜ ɩɪɟɞɟɥɚɯ ɩɨɥɟɡɧɨɣ ɞɥɢɧɵ ɩɭɬɢ ɩɪɢɟɦɚ.

ȼ сɥɭɱɚɟ ɟсɥɢ ɯɜɨсɬ ɩɨɟɡɞɚ ɨсɬɚɧɟɬсɹ ɡɚ ɩɪɟɞɟɥɚɦɢ ɩɨɥɟɡɧɨɣ ɞɥɢɧɵ ɩɭɬɢ ɩɪɢɟɦɚ, сɢɝɧɚɥɢсɬ ɢɥɢ ɞɟɠɭɪɧɵɣ сɬɪɟɥɨɱɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɨɛɹɡɚɧ ɧɟɦɟɞɥɟɧɧɨ ɞɨɥɨɠɢɬɶ ɨɛ ɷɬɨɦ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɚ ɧɚ сɬɚɧɰɢɹɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɦ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ± ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ, ɤɨɬɨɪɵɣ ɩɪɢɧɢɦɚɟɬ ɦɟɪɵ ɤ ɭсɬɚɧɨɜɤɟ ɩɨɟɡɞɚ ɜ ɝɪɚɧɢɰɚɯ ɩɨɥɟɡɧɨɣ ɞɥɢɧɵ ɩɭɬɢ ɩɪɢɟɦɚ.

ɇɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ с ɷɥɟɤɬɪɢɱɟсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɟɣ сɬɪɟɥɨɤ ɤɨɧɬɪɨɥɶ ɡɚ ɭсɬɚɧɨɜɤɨɣ ɩɨɟɡɞɚ ɜ ɝɪɚɧɢɰɚɯ ɩɨɥɟɡɧɨɣ ɞɥɢɧɵ ɩɭɬɢ ɩɪɢɟɦɚ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɟɬ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɚ ɧɚ сɬɚɧɰɢɹɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɦ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ± ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɩɨ ɩɨɤɚɡɚɧɢɹɦ ɤɨɧɬɪɨɥɶɧɵɯ ɩɪɢɛɨɪɨɜ.

ȿсɥɢ ɩɨɟɡɞ ɭсɬɚɧɨɜɢɬɶ ɜ ɝɪɚɧɢɰɚɯ ɩɨɥɟɡɧɨɣ ɞɥɢɧɵ ɩɭɬɢ ɩɪɢɟɦɚ ɧɟɜɨɡɦɨɠɧɨ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɚ ɧɚ сɬɚɧɰɢɹɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɦ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ± ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɨɛɹɡɚɧ ɩɪɢɧɹɬɶ ɦɟɪɵ, ɨɛɟсɩɟɱɢɜɚɸɳɢɟ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɶ ɩɪɢ ɩɟɪɟɞɜɢɠɟɧɢɹɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɩɨ сɦɟɠɧɵɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɭɬɹɦ.

1. ȿсɥɢ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɩɪɢɛɵɜɚɟɬ ɩɨɟɡɞ, ɧɟ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɸɳɢɣсɹ ɜ ɝɪɚɧɢɰɚɯ ɩɨɥɟɡɧɨɣ ɞɥɢɧɵ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɩɪɢɟɦɚ, ɬɨ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɚ ɧɚ сɬɚɧɰɢɹɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɦ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ± ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɩɟɪɟɞɚɬɶ ɤɨɦɚɧɞɭ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ ɧɚ ɛɟɡɨсɬɚɧɨɜɨɱɧɨɟ (ɜɩɪɟɞɶ ɞɨ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɤɨɦɚɧɞɵ ɢɥɢ сɢɝɧɚɥɚ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ) ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɟ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ) сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɩɨ ɥɭɧɧɨ-ɛɟɥɨɦɭ ɨɝɧɸ ɩɪɢ ɩɨɝɚɲɟɧɧɨɦ ɤɪɚсɧɨɦ ɨɝɧɟ ɢɥɢ ɩɟɪɟɞɚɬɶ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɧɚ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɟ ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɟɝɨ ɩɨɤɚɡɚɧɢɹ сɜɟɬɨɮɨɪɚ (ɢɥɢ ɜɵɟɡɞ с ɩɭɬɢ ɧɚ ɤɨɬɨɪɨɦ ɧɟ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧ сɜɟɬɨɮɨɪ).

ɉɪɢ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ɬɚɤɨɝɨ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ ɦɚɲɢɧɢсɬ ɩɪɢɛɵɜɚɸɳɟɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɩɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ ɥɭɧɧɨ-ɛɟɥɨɝɨ ɨɝɧɹ ɧɚ ɜɵɯɨɞɧɨɦ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɦ) сɜɟɬɨɮɨɪɟ ɨɛɹɡɚɧ

ɨсɬɚɧɨɜɢɬɶсɹ, ɧɟ ɩɪɨɟɡɠɚɹ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ) сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɩɪɢɟɦɚ.

ɉɪɢ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ ɨсɚɠɢɜɚɧɢɹ ɬɚɤɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɞɥɹ ɟɝɨ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨ ɪɚɡɪɟɲɚɸɳɟɦɭ ɩɨɤɚɡɚɧɢɸ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ, ɨсɚɠɢɜɚɧɢɟ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɨ ɩɟɪɟɞɚɧɧɨɦɭ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɚ ɧɚ сɬɚɧɰɢɹɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɦ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ± ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ, ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ, ɩɨсɥɟ ɩɨɞɝɨɬɨɜɤɢ ɢɦ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɞɥɹ ɨсɚɠɢɜɚɧɢɹ.

1. ɇɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ɩɪɢɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɱɚсɬɢɱɧɨ ɡɚɧɹɬɵɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɨɞɜɢɠɧɵɦ сɨсɬɚɜɨɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ ɩɭɬɢ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɤ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɢɦ ɨɛɴɟɤɬɚɦ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ-ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɵɦ ɚɤɬɨɦ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± с ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ.

ɉɪɢ ɩɪɢɟɦɟ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɬɚɤɢɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ ɩɭɬɢ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɛɹɡɚɧ:

1. ɭɛɟɞɢɬɶсɹ ɥɢɱɧɨ ɢɥɢ ɱɟɪɟɡ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ, ɭɤɚɡɚɧɧɵɯ ɜ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ- ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɤɬɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ, ɱɬɨ ɞɥɢɧɚ сɜɨɛɨɞɧɨɝɨ ɭɱɚсɬɤɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɩɪɢɟɦɚ ɞɨсɬɚɬɨɱɧɚ ɞɥɹ ɭсɬɚɧɨɜɤɢ ɩɪɢɧɢɦɚɟɦɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ;
2. ɩɪɟɞɭɩɪɟɞɢɬɶ (ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ ɢɥɢ ɱɟɪɟɡ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ) ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɜɟɞɭɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ɨ ɩɪɢɟɦɟ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ сɜɨɛɨɞɧɵɣ ɭɱɚсɬɨɤ ɱɚсɬɢɱɧɨ ɡɚɧɹɬɨɝɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɨɞɜɢɠɧɵɦ сɨсɬɚɜɨɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɢɥɢ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɝɨ ɭɱɚсɬɤɚ;
3. ɩɪɟɞɭɩɪɟɞɢɬɶ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɝɨ ɭɱɚсɬɤɚ ɨ ɩɪɢɟɦɟ ɩɨɟɡɞɚ;
4. ɩɨɞɝɨɬɨɜɢɬɶ ɦɚɪɲɪɭɬ ɩɪɢɟɦɚ ɩɨɟɡɞɚ;
5. ɨɬɤɪɵɬɶ ɦɚɧɟɜɪɨɜɵɣ сɢɝɧɚɥ ɧɚ ɜɯɨɞɧɨɦ сɜɟɬɨɮɨɪɟ.

ɉɪɢɛɵɜɚɸɳɢɣ ɩɨɟɡɞ ɞɨɥɠɟɧ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɬɶ ɜɯɨɞɧɨɣ сɜɟɬɨɮɨɪ сɨ сɤɨɪɨсɬɶɸ ɧɟ ɛɨɥɟɟ 15 ɤɦ/ɱ, ɞɚɥɟɟ ɪɭɤɨɜɨɞсɬɜɨɜɚɬɶсɹ ɩɨɤɚɡɚɧɢɹɦɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɵɯ сɜɟɬɨɮɨɪɨɜ ɢ ɨсɬɚɧɨɜɢɬɶсɹ ɧɚ ɪɚссɬɨɹɧɢɢ ɧɟ ɦɟɧɟɟ 10 ɦ ɨɬ сɬɨɹɳɟɝɨ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɩɭɬɢ ɩɪɢɟɦɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ.

Ɇɚɲɢɧɢсɬ ɩɨɟɡɞɚ ɩɪɢ сɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɧɚ сɜɨɛɨɞɧɵɣ ɭɱɚсɬɨɤ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɝɨ ɨɛɴɟɤɬɚ ɪɭɤɨɜɨɞсɬɜɭɟɬсɹ ɩɨɤɚɡɚɧɢɟɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɢ ɭɤɚɡɚɧɢɹɦɢ ɪɚɛɨɬɧɢɤɚ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɝɨ ɭɱɚсɬɤɚ.

ɉɪɢ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɝɨ сɢɝɧɚɥɚ ɧɚ ɜɯɨɞɧɨɦ сɜɟɬɨɮɨɪɟ ɩɪɢɟɦ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɱɚсɬɢɱɧɨ ɡɚɧɹɬɵɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɨɞɜɢɠɧɵɦ сɨсɬɚɜɨɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ

ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɦɚɧɟɜɪɨɜɵɦ ɩɨɪɹɞɤɨɦ ɩɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢ сɢɝɧɚɥɚɦ ɞɟɠɭɪɧɵɯ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ.

1. ɉɨɟɡɞɚ с ɨɩɚсɧɵɦɢ ɝɪɭɡɚɦɢ ɤɥɚссɚ 1 (ȼɆ) ɢ ɧɟɝɚɛɚɪɢɬɧɵɦɢ ɝɪɭɡɚɦɢ ɞɨɥɠɧɵ ɩɪɢɧɢɦɚɬɶсɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ ɩɭɬɢ, ɭɤɚɡɚɧɧɵɟ ɜ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ-ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɤɬɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ.

Ɇɟɪɵ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɢ, ɩɨɞɥɟɠɚɳɢɟ сɨɛɥɸɞɟɧɢɸ ɩɪɢ ɩɪɢɟɦɟ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ с ɧɟɝɚɛɚɪɢɬɧɵɦɢ ɢ ɨɩɚсɧɵɦɢ ɝɪɭɡɚɦɢ ɤɥɚссɚ 1 (ȼɆ), ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɸɬсɹ ɉɪɚɜɢɥɚɦɢ ɩɟɪɟɜɨɡɨɤ ɨɩɚсɧɵɯ ɝɪɭɡɨɜ ɢ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɟɣ ɩɨ ɩɟɪɟɜɨɡɤɟ ɧɟɝɚɛɚɪɢɬɧɵɯ ɢ ɬɹɠɟɥɨɜɟсɧɵɯ ɝɪɭɡɨɜ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɵɯ ɞɨɪɨɝɚɯ, ɭɬɜɟɪɠɞɟɧɧɨɣ ɉɪɨɬɨɤɨɥɨɦ ɬɪɢɞɰɚɬɨɝɨ ɡɚсɟɞɚɧɢɹ ɋɨɜɟɬɚ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɭ ɝɨсɭɞɚɪсɬɜ ± ɭɱɚсɬɧɢɤɨɜ ɋɨɞɪɭɠɟсɬɜɚ ɇɟɡɚɜɢсɢɦɵɯ Ƚɨсɭɞɚɪсɬɜ ɨɬ 19 ɨɤɬɹɛɪɹ 2001 ɝ. (ɨɮɢɰɢɚɥɶɧɵɣ сɚɣɬ ɋɨɜɟɬɚ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɭ ɝɨсɭɞɚɪсɬɜ ± ɭɱɚсɬɧɢɤɨɜ ɋɨɞɪɭɠɟсɬɜɚ ɇɟɡɚɜɢсɢɦɵɯ Ƚɨсɭɞɚɪсɬɜ ɜ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɨɧɧɨ-ɬɟɥɟɤɨɦɦɭɧɢɤɚɰɢɨɧɧɨɣ сɟɬɢ

©ɂɧɬɟɪɧɟɬª: https://sovetgt.org/, 19 ɨɤɬɹɛɪɹ 2001 ɝ.)10, ɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ, ɤɪɨɦɟ ɬɨɝɨ, ɢɧсɬɪɭɤɰɢɟɣ ɨ ɩɨɪɹɞɤɟ ɪɚɛɨɬɵ с ɜɚɝɨɧɚɦɢ, ɡɚɝɪɭɠɟɧɧɵɦɢ ɨɩɚсɧɵɦɢ ɝɪɭɡɚɦɢ, ɭɬɜɟɪɠɞɚɟɦɨɣ ɜɥɚɞɟɥɶɰɟɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ.

1. ȼ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɜ ɩɨɥɧɨɦ сɨсɬɚɜɟ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɚ ɧɚ сɬɚɧɰɢɹɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɦ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ± ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɭɛɟɠɞɚɟɬсɹ ɩɨ ɩɨɤɚɡɚɧɢɹɦ ɩɪɢɛɨɪɨɜ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɢ ɤɨɧɬɪɨɥɹ.

ɉɨɪɹɞɨɤ ɨɛɟсɩɟɱɟɧɢɹ ɤɨɧɬɪɨɥɹ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɜ ɩɨɥɧɨɦ сɨсɬɚɜɟ ɩɪɢ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɩɪɢɛɨɪɨɜ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɢ ɤɨɧɬɪɨɥɹ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɜ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ-ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɤɬɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ.

ɉɟɪɟɱɟɧɶ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ, ɝɞɟ ɞɟɠɭɪɧɵɟ ɪɚɛɨɬɧɢɤɢ ɜсɬɪɟɱɚɸɬ ɩɨɟɡɞɚ, ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ). ɉɪɢɛɵɬɢɟ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɩɨɟɡɞɚ ɜ ɩɨɥɧɨɦ сɨсɬɚɜɟ ɞɨɥɠɧɨ ɤɨɧɬɪɨɥɢɪɨɜɚɬɶсɹ ɦɚɲɢɧɢсɬɨɦ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ɩɨ ɩɨɤɚɡɚɧɢɹɦ ɩɪɢɛɨɪɨɜ, ɯɚɪɚɤɬɟɪɢɡɭɸɳɢɯ

10 əɜɥɹɟɬсɹ ɨɛɹɡɚɬɟɥɶɧɵɦ ɞɥɹ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɉɨɥɨɠɟɧɢɟɦ ɨ ɋɨɜɟɬɟ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɭ ɝɨсɭɞɚɪсɬɜ ± ɭɱɚсɬɧɢɤɨɜ ɋɨɞɪɭɠɟсɬɜɚ ɇɟɡɚɜɢсɢɦɵɯ Ƚɨсɭɞɚɪсɬɜ, ɭɬɜɟɪɠɞɟɧɧɵɦ ɉɪɨɬɨɤɨɥɨɦ ɡɚсɟɞɚɧɢɹ ɋɨɜɟɬɚ ɝɥɚɜ ɩɪɚɜɢɬɟɥɶсɬɜ ± ɭɱɚсɬɧɢɤɨɜ ɋɨɞɪɭɠɟсɬɜɚ ɇɟɡɚɜɢсɢɦɵɯ Ƚɨсɭɞɚɪсɬɜ ɨɬ 20 ɦɚɪɬɚ 1992 ɝ. (ȿɞɢɧɵɣ ɪɟɟсɬɪ ɩɪɚɜɨɜɵɯ ɚɤɬɨɜ ɢ ɞɪɭɝɢɯ ɞɨɤɭɦɟɧɬɨɜ ɋɨɞɪɭɠɟсɬɜɚ ɇɟɡɚɜɢсɢɦɵɯ Ƚɨсɭɞɚɪсɬɜ, https://cis.minsk.by, 20 ɦɚɪɬɚ 1992 ɝ.), ɋɨɝɥɚɲɟɧɢɟɦ ɨ ɤɨɨɪɞɢɧɚɰɢɨɧɧɵɯ ɨɪɝɚɧɚɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɚ ɋɨɞɪɭɠɟсɬɜɚ ɇɟɡɚɜɢсɢɦɵɯ Ƚɨсɭɞɚɪсɬɜ ɨɬ 14 ɮɟɜɪɚɥɹ 1992 ɝ. (Ȼɸɥɥɟɬɟɧɶ ɦɟɠɞɭɧɚɪɨɞɧɵɯ ɞɨɝɨɜɨɪɨɜ, 1993), ɋɨɝɥɚɲɟɧɢɟɦ ɨ сɨɡɞɚɧɢɢ ɋɨɞɪɭɠɟсɬɜɚ ɇɟɡɚɜɢсɢɦɵɯ Ƚɨсɭɞɚɪсɬɜ ɨɬ 8 ɞɟɤɚɛɪɹ 1991 ɝ. (ȼɟɞɨɦɨсɬɢ ɋɴɟɡɞɚ ɧɚɪɨɞɧɵɯ ɞɟɩɭɬɚɬɨɜ ɊɋɎɋɊ ɢ ȼɟɪɯɨɜɧɨɝɨ ɋɨɜɟɬɚ ɊɋɎɋɊ, 1991, ʋ 51, сɬ. 1798) (ɞɚɥɟɟ ± ɂɧсɬɪɭɤɰɢɹ ɩɨ ɩɟɪɟɜɨɡɤɟ ɧɟɝɚɛɚɪɢɬɧɵɯ ɢ ɬɹɠɟɥɨɜɟсɧɵɯ ɝɪɭɡɨɜ).

ɰɟɥɨсɬɧɨсɬɶ ɬɨɪɦɨɡɧɨɣ ɦɚɝɢсɬɪɚɥɢ. ɉɨɪɹɞɨɤ ɜсɬɪɟɱɢ ɩɨɟɡɞɨɜ ɭɤɚɡɵɜɚɟɬсɹ ɜ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ-ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɤɬɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ

ɉɨсɥɟ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɩɨɟɡɞɚ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɚ ɧɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɟɣ ± ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɩɪɢɧɢɦɚɟɬ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɵɟ ɦɟɪɵ, ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɧɵɟ ɧɚ ɨɛɟсɩɟɱɟɧɢɟ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɢ ɷɬɢɯ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɧɵɟ ɜ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ- ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɤɬɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ.

# Ɉɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ

1. Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɧɟ ɜɩɪɚɜɟ ɨɬɩɪɚɜɥɹɬɶ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɨɞɧɨɩɭɬɧɵɯ ɢ ɩɨ ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɧɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɵɯ ɭɱɚсɬɤɚɯ ɛɟɡ сɨɝɥɚсɢɹ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɧɚ ɤɨɬɨɪɭɸ ɨɬɩɪɚɜɥɹɟɬсɹ ɩɨɟɡɞ. ɇɚ ɨɞɧɨɩɭɬɧɵɯ ɭɱɚсɬɤɚɯ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɨɣ ɢɥɢ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɟɣ, ɩɪɢɦɟɧɹɟɦɨɣ ɤɚɤ сɚɦɨсɬɨɹɬɟɥɶɧɚɹ сɢсɬɟɦɚ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɩɨɟɡɞɚ ɨɬɩɪɚɜɥɹɸɬсɹ ɩɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɛɟɡ ɩɪɟɞɜɚɪɢɬɟɥɶɧɨɝɨ сɨɝɥɚсɢɹ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨсɥɟ ɨсɜɨɛɨɠɞɟɧɢɹ ɩɟɪɜɨɝɨ ɛɥɨɤ-ɭɱɚсɬɤɚ.

ɇɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɵɯ ɭɱɚсɬɤɚɯ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, с ɤɨɬɨɪɨɣ ɩɨɟɡɞɚ ɨɬɩɪɚɜɥɹɸɬсɹ ɩɨ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ, ɩɨсɥɟ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɹ ɨ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɪɚɧɟɟ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ, ɚ ɩɪɢ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɟ ɢɥɢ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɢ, ɩɪɢɦɟɧɹɟɦɨɣ ɤɚɤ сɚɦɨсɬɨɹɬɟɥɶɧɚɹ сɢсɬɟɦɚ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ± ɩɨсɥɟ ɨсɜɨɛɨɠɞɟɧɢɹ ɩɟɪɜɨɝɨ ɛɥɨɤ-ɭɱɚсɬɤɚ. ɉɪɟɞɜɚɪɢɬɟɥɶɧɨɝɨ сɨɝɥɚсɢɹ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɧɚ ɤɨɬɨɪɭɸ ɨɬɩɪɚɜɥɹɟɬсɹ ɩɨɟɡɞ, ɧɟ ɬɪɟɛɭɟɬсɹ.

ɇɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɟɣ, ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ.

Ɉɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ сɚɦɨɯɨɞɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ, ɧɟ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɨɝɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦɢ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɢ, ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɩɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɧɚ сɜɨɛɨɞɧɵɣ ɨɬ ɩɨɟɡɞɨɜ ɦɟɠсɬɚɧɰɢɨɧɧɵɣ ɩɟɪɟɝɨɧ.

1. ɇɟ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧ ɛɟɡ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ.

Ɋɚɡɪɟɲɟɧɢɟɦ ɧɚ ɡɚɧɹɬɢɟ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɞɥɹ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɨɬɩɪɚɜɥɹɸɳɟɝɨсɹ ɩɨɟɡɞɚ ɹɜɥɹɟɬсɹ ɪɚɡɪɟɲɚɸɳɟɟ ɩɨɤɚɡɚɧɢɟ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ, ɚ ɩɪɢ ɟɝɨ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɢɥɢ ɩɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ, ɧɟ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɜɵɯɨɞɧɵɦɢ сɜɟɬɨɮɨɪɚɦɢ ± ɩɢсɶɦɟɧɧɨɟ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ, ɡɚɪɟɝɢсɬɪɢɪɨɜɚɧɧɨɟ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɢɥɢ ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɵɣ ɚɤɬ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɩɟɪɟɞɚɧɧɵɣ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ (ɩɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ ɭсɬɪɨɣсɬɜ ɪɟɝɢсɬɪɚɰɢɢ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɨɜ), ɢɥɢ ɠɟɡɥ.

Ɇɚɲɢɧɢсɬ ɩɚссɚɠɢɪсɤɨɝɨ ɢ ɩɨɱɬɨɜɨ-ɛɚɝɚɠɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɧɟ ɜɩɪɚɜɟ ɨɬɩɪɚɜɥɹɬɶсɹ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɪɚɧɟɟ ɜɪɟɦɟɧɢ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɝɨ ɪɚсɩɢсɚɧɢɟɦ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɬɶ ɛɟɡɨсɬɚɧɨɜɨɱɧɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ, ɝɞɟ ɩɨ ɪɚсɩɢсɚɧɢɸ ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɚ ɨсɬɚɧɨɜɤɚ ɞɥɹ ɩɨсɚɞɤɢ ɢ ɜɵсɚɞɤɢ ɩɚссɚɠɢɪɨɜ, ɡɚ ɢсɤɥɸɱɟɧɢɟɦ сɥɭɱɚɟɜ, ɭɝɪɨɠɚɸɳɢɯ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɢɥɢ ɠɢɡɧɢ ɢ ɡɞɨɪɨɜɶɸ ɥɸɞɟɣ.

ɇɚ ɪɚɡɞɟɥɶɧɵɯ ɩɭɧɤɬɚɯ, ɝɞɟ ɨсɬɚɧɨɜɤɚ ɩɚссɚɠɢɪсɤɨɝɨ ɢɥɢ ɩɨɱɬɨɜɨ-ɛɚɝɚɠɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɚ ɞɥɹ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɹ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɢɯ ɨɩɟɪɚɰɢɣ (сɤɪɟɳɟɧɢɟ, ɨɛɝɨɧ) ɢ ɧɟ ɩɪɟɞɧɚɡɧɚɱɟɧɚ ɞɥɹ ɩɨсɚɞɤɢ, ɜɵсɚɞɤɢ ɩɚссɚɠɢɪɨɜ ɢ ɩɨɝɪɭɡɤɢ, ɜɵɝɪɭɡɤɢ ɛɚɝɚɠɚ ɢ ɩɨɱɬɵ, ɩɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ, ɩɟɪɟɞɚɜɚɟɦɨɦɭ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɢ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɟɟ сɨɤɪɚɳɟɧɢɟ ɢɥɢ ɨɬɦɟɧɚ.

1. Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɚ ɧɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɟɣ ± ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ, ɧɟ ɜɩɪɚɜɟ ɨɬɤɪɵɜɚɬɶ ɜɵɯɨɞɧɨɣ сɜɟɬɨɮɨɪ ɢɥɢ ɞɚɜɚɬɶ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɧɚ ɡɚɧɹɬɢɟ ɩɟɪɟɝɨɧɚ, ɧɟ ɭɛɟɞɢɜɲɢсɶ ɜ ɬɨɦ, ɱɬɨ ɦɚɪɲɪɭɬ ɞɥɹ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɝɨɬɨɜ, сɬɪɟɥɤɢ ɡɚɩɟɪɬɵ, ɦɚɧɟɜɪɵ ɧɚ сɬɪɟɥɤɚɯ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɪɟɤɪɚɳɟɧɵ, ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɟ ɨɛсɥɭɠɢɜɚɧɢɟ сɨсɬɚɜɚ (ɟсɥɢ ɨɧɨ ɩɪɨɜɨɞɢɥɨсɶ) ± ɡɚɤɨɧɱɟɧɨ.

ɉɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɢɯ ɮɨɪɦɢɪɨɜɚɧɢɹ, ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ, ɝɞɟ ɤ сɨсɬɚɜɭ ɩɨɟɡɞɚ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɥɚсɶ ɩɪɢɰɟɩɤɚ ɢ ɨɬɰɟɩɤɚ ɜɚɝɨɧɨɜ, ɢɥɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ, ɝɞɟ ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɚ ɡɚɦɟɧɚ ɩɨɟɡɞɧɵɯ сɢɝɧɚɥɨɜ, ɨɛɨɡɧɚɱɚɸɳɢɯ ɯɜɨсɬ ɩɨɟɡɞɚ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɟɪɟɞ ɨɬɤɪɵɬɢɟɦ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɢɥɢ ɜɵɞɚɱɟɣ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨɟɡɞɚ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ ɧɚ ɡɚɧɹɬɢɟ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɞɨɥɠɟɧ ɭɛɟɞɢɬɶсɹ ɜ ɧɚɥɢɱɢɢ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ сɢɝɧɚɥɚ ɧɚ ɩɨсɥɟɞɧɟɦ ɜɚɝɨɧɟ ɜ ɩɨɪɹɞɤɟ, ɜ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ-ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɤɬɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ.

1. ɉɨɪɹɞɨɤ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɨɛсɥɭɠɢɜɚɟɦɵɯ ɦɚɲɢɧɢсɬɨɦ ɛɟɡ ɩɨɦɨɳɧɢɤɚ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ (ɢɥɢ ɩɨɟɡɞɨɜ ɛɟɡ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ) ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).
2. ɇɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ с ɧɟɰɟɧɬɪɚɥɢɡɨɜɚɧɧɵɦɢ сɬɪɟɥɤɚɦɢ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, сɬɚɪɲɢɟ ɞɟɠɭɪɧɵɟ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ

ɢ ɞɟɠɭɪɧɵɟ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ ɩɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ ɨɛɹɡɚɧɵ сɨɛɥɸɞɚɬɶ сɥɟɞɭɸɳɢɣ ɩɨɪɹɞɨɤ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɹ ɦɚɪɲɪɭɬɨɜ:

1. ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɜɵɡɵɜɚɟɬ ɜсɟɯ сɬɚɪɲɢɯ ɞɟɠɭɪɧɵɯ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ (ɢɥɢ ɞɟɠɭɪɧɵɯ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ, ɟсɥɢ ɞɟɠɭɪсɬɜɨ сɬɚɪɲɢɯ ɞɟɠɭɪɧɵɯ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ ɧɟ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɨ), ɜɯɨɞɹɳɢɯ ɜ ɦɚɪɲɪɭɬ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, ɢ ɞɚɟɬ ɢɦ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɟ ɨ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ.

ɉɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɞɢɧ ɢɡ ɞɟɠɭɪɧɵɯ сɬɪɟɥɨɱɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɩɨɜɬɨɪɹɟɬ ɷɬɨ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɟ, ɚ ɜсɟ ɨсɬɚɥɶɧɵɟ ɩɨɞɬɜɟɪɠɞɚɸɬ ɟɝɨ ɜɨсɩɪɢɹɬɢɟ сɥɨɜɨɦ ©ȼɟɪɧɨª. ɍɛɟɞɢɜɲɢсɶ, ɱɬɨ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɟ ɩɨɧɹɬɨ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨɞɬɜɟɪɠɞɚɟɬ ɟɝɨ сɥɨɜɨɦ ©ȼɵɩɨɥɧɹɣɬɟª;

1. ɩɨɥɭɱɢɜ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɟ ɨ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ, сɬɚɪɲɢɟ ɞɟɠɭɪɧɵɟ сɬɪɟɥɨɱɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɨɛɹɡɚɧɵ ɧɟɦɟɞɥɟɧɧɨ ɩɟɪɟɞɚɬɶ ɟɝɨ ɞɥɹ ɢсɩɨɥɧɟɧɢɹ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨсɬɚ сɜɨɟɝɨ ɪɚɣɨɧɚ ɢ ɬɚɤɠɟ ɭɛɟɞɢɬɶсɹ, ɱɬɨ ɩɨсɥɟɞɧɢɟ ɩɨɧɹɥɢ ɟɝɨ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨ.

Ⱦɟɠɭɪɧɵɟ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɸɬ ɦɚɪɲɪɭɬ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɢ ɞɨɤɥɚɞɵɜɚɸɬ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨ ɝɨɬɨɜɧɨсɬɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ;

1. ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɭɛɟɞɢɜɲɢсɶ, ɱɬɨ ɦɚɪɲɪɭɬ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨ, ɩɪɢ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɢ ɩɟɪɜɨɝɨ ɛɥɨɤ- ɭɱɚсɬɤɚ, ɩɨɥɭɱɢɜ сɨɝɥɚсɢɟ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ сɦɟɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɨɬɤɪɵɜɚɟɬ ɜɵɯɨɞɧɨɣ сɜɟɬɨɮɨɪ ɢɥɢ ɞɚɟɬ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɧɚ ɡɚɧɹɬɢɟ ɩɟɪɟɝɨɧɚ (ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ, ɩɢсɶɦɟɧɧɨɟ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɢɥɢ ɠɟɡɥ);
2. ɞɟɠɭɪɧɵɟ сɬɪɟɥɨɱɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɨɛɹɡɚɧɵ ɩɪɨɜɨɠɚɬɶ ɩɨɟɡɞɚ с ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɦɢ сɢɝɧɚɥɚɦɢ ɜ ɦɟсɬɚɯ, ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɧɵɯ ɜ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ-ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɤɬɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ, ɧɚɛɥɸɞɚɹ ɡɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ. Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ сɬɪɟɥɨɱɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ, ɜ ɤɨɬɨɪɵɣ ɜɯɨɞɢɬ ɩɨсɥɟɞɧɹɹ ɜɵɯɨɞɧɚɹ сɬɪɟɥɤɚ ɦɚɪɲɪɭɬɚ, ɩɪɨɜɨɞɢɜ ɩɨɟɡɞ ɢ ɭɛɟɞɢɜɲɢсɶ ɜ ɧɚɥɢɱɢɢ ɧɚ ɯɜɨсɬɨɜɨɦ ɜɚɝɨɧɟ сɢɝɧɚɥɨɜ, ɞɨɤɥɚɞɵɜɚɟɬ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɜ ɩɨɥɧɨɦ сɨсɬɚɜɟ.

ɉɨсɥɟ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ, сɬɪɟɥɤɢ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɸɬсɹ ɜ ɧɨɪɦɚɥɶɧɨɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɹɯ ɡɚɧɹɬɨсɬɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ± ɧɚ сɜɨɛɨɞɧɵɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ.

1. ɉɪɢ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ ɢɡɦɟɧɟɧɢɟ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɬɶ ɩɨсɥɟ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɩɨɟɡɞɚ, ɤɨɬɨɪɨɦɭ ɛɵɥ ɨɬɤɪɵɬ ɜɵɯɨɞɧɨɣ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɵɣ) сɜɟɬɨɮɨɪ, ɡɚɤɪɵɬɢɹ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ) сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɢ ɨɬɦɟɧɵ ɡɚɞɚɧɧɨɝɨ ɦɚɪɲɪɭɬɚ.
2. ɉɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨсɥɟɞɨɜɚɬɟɥɶɧɨ ɧɟсɤɨɥɶɤɢɯ ɩɨɩɭɬɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨсɥɟ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɞɨɤɥɚɞɚ ɨ ɝɨɬɨɜɧɨсɬɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɞɥɹ ɨɞɧɨɝɨ ɢɡ ɧɢɯ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɞɚɜɚɬɶ

ɞɟɠɭɪɧɵɦ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ ɭɤɚɡɚɧɢɟ ɨ ɩɪɟɞсɬɨɹɳɟɦ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɞɥɹ сɥɟɞɭɸɳɟɝɨ ɩɨɟɡɞɚ. ȼ ɷɬɨɦ сɥɭɱɚɟ ɩɨсɥɟ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɜ ɩɨɥɧɨɦ сɨсɬɚɜɟ ɩɟɪɜɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɧɟɦɟɞɥɟɧɧɨ ɩɨɞɝɨɬɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɦɚɪɲɪɭɬ ɞɥɹ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɜɬɨɪɨɝɨ. ɋɬɪɟɥɤɢ, ɧɟ ɜɯɨɞɹɳɢɟ ɜ ɦɚɪɲɪɭɬ ɩɟɪɜɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ, ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɬɶ ɢ ɡɚɩɢɪɚɬɶ, ɧɟ ɞɨɠɢɞɚɹсɶ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɩɟɪɜɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ. Ⱦɨɤɥɚɞ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨ ɝɨɬɨɜɧɨсɬɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɜɬɨɪɨɦɭ ɩɨɟɡɞɭ ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɨɞɧɨɜɪɟɦɟɧɧɨ с сɨɨɛɳɟɧɢɟɦ ɨɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɟɪɜɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ.

1. ɉɪɢ сɤɪɟɳɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨсɥɟ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɞɨɤɥɚɞɚ ɨ ɝɨɬɨɜɧɨсɬɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɞɥɹ ɩɪɢɟɦɚ ɩɨɟɡɞɚ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɞɚɜɚɬɶ ɞɟɠɭɪɧɵɦ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ ɭɤɚɡɚɧɢɟ ɨ ɩɪɟɞсɬɨɹɳɟɦ (ɩɨсɥɟ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɩɨɟɡɞɚ) ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɜсɬɪɟɱɧɨɦɭ ɩɨɟɡɞɭ. ȼ ɷɬɨɦ сɥɭɱɚɟ ɩɨсɥɟ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɜ ɩɨɥɧɨɦ сɨсɬɚɜɟ ɧɟɦɟɞɥɟɧɧɨ ɝɨɬɨɜɢɬсɹ ɦɚɪɲɪɭɬ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɜсɬɪɟɱɧɨɦɭ ɩɨɟɡɞɭ. ɋɬɪɟɥɤɢ, ɧɟ ɜɯɨɞɹɳɢɟ ɜ ɦɚɪɲɪɭɬ ɩɪɢɛɵɜɚɸɳɟɝɨ ɩɨɟɡɞɚ, ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɬɶ ɢ ɡɚɩɢɪɚɬɶ, ɧɟ ɞɨɠɢɞɚɹсɶ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɩɟɪɜɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ. Ⱦɨɤɥɚɞ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨ ɝɨɬɨɜɧɨсɬɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɨɞɧɨɜɪɟɦɟɧɧɨ с сɨɨɛɳɟɧɢɟɦ ɨ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɩɨɟɡɞɚ.
2. ɇɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ, ɝɞɟ ɢɦɟɸɬсɹ ɦɚɪɲɪɭɬɧɨ-ɤɨɧɬɪɨɥɶɧɵɟ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚ, ɨɛɟсɩɟɱɢɜɚɸɳɢɟ ɤɨɧɬɪɨɥɶ ɡɚ ɩɨɥɨɠɟɧɢɟɦ сɬɪɟɥɨɤ ɬɨɥɶɤɨ ɩɪɢ ɩɪɢɟɦɟ ɩɨɟɡɞɚ, ɷɬɢ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚ ɩɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ ɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɢ ɞɨɥɠɧɵ ɢсɩɨɥɶɡɨɜɚɬɶсɹ ɢ ɞɥɹ ɤɨɧɬɪɨɥɹ ɩɨɥɨɠɟɧɢɹ сɬɪɟɥɨɤ ɜ ɦɚɪɲɪɭɬɚɯ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ. ȼ ɷɬɢɯ сɥɭɱɚɹɯ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨсɥɟ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɧɚ сɬɪɟɥɨɱɧɵɟ ɩɨсɬɵ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɹ ɨ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɢ ɟɝɨ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɹ ɞɟɠɭɪɧɵɦɢ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ, ɩɪɨɜɟɪɹɟɬ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨсɬɶ ɭсɬɚɧɨɜɤɢ сɬɪɟɥɨɤ ɜ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɧɨɦ ɦɚɪɲɪɭɬɟ ɩɨ ɛɥɨɤ-ɨɱɤɚɦ ɢ ɦɚɪɲɪɭɬɧɵɦ ɪɭɤɨɹɬɤɚɦ ɞɥɹ ɩɪɢɟɦɚ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɷɬɨɬ ɩɭɬɶ.

Ɇɚɪɲɪɭɬɧɨ-ɤɨɧɬɪɨɥɶɧɵɟ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚ ɞɨɥɠɧɵ ɩɪɢ ɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɢ ɢсɩɨɥɶɡɨɜɚɬɶсɹ ɢ ɞɥɹ ɤɨɧɬɪɨɥɹ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨсɬɢ ɭсɬɚɧɨɜɤɢ сɬɪɟɥɨɤ ɩɪɢ ɩɪɢɟɦɟ ɩɨɟɡɞɨɜ, сɥɟɞɭɸɳɢɯ ɩɨ ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ (ɛɥɨɤɢɪɨɜɚɧɢɟɦ ɨɛɪɚɬɧɵɯ ɦɚɪɲɪɭɬɨɜ).

1. ɉɪɢ ɛɟɡɨсɬɚɧɨɜɨɱɧɨɦ ɩɪɨɩɭсɤɟ ɩɨɟɡɞɚ ɱɟɪɟɡ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ с ɧɟɰɟɧɬɪɚɥɢɡɨɜɚɧɧɵɦɢ сɬɪɟɥɤɚɦɢ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢ ɞɟɠɭɪɧɵɟ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ ɨɛɹɡɚɧɵ сɨɛɥɸɞɚɬɶ ɩɨɪɹɞɨɤ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɹ ɦɚɪɲɪɭɬɨɜ ɢ ɞɨɤɥɚɞɚ ɨɛ ɢɯ ɝɨɬɨɜɧɨсɬɢ, ɤɨɬɨɪɵɣ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧ ɞɥɹ ɩɪɢɟɦɚ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ.

ȼ ɩɟɪɟɞɚɱɟ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɣ ɨ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɢ ɞɨɤɥɚɞɟ ɨ ɟɝɨ ɝɨɬɨɜɧɨсɬɢ ɭɱɚсɬɜɭɸɬ сɬɚɪɲɢɟ ɞɟɠɭɪɧɵɟ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ (ɢɥɢ ɞɟɠɭɪɧɵɟ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ, ɟсɥɢ ɞɟɠɭɪсɬɜɨ сɬɚɪɲɢɯ ɞɟɠɭɪɧɵɯ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ ɧɟ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɨ), ɜɯɨɞɹɳɢɯ ɜ ɦɚɪɲɪɭɬ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ.

1. ɇɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ с ɢɧɬɟɧсɢɜɧɵɦ11 ɞɜɢɠɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɢ ɩɨɩɭɬɧɨɦ сɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɱɟɪɟɡ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɧɟсɤɨɥɶɤɢɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɨɞɧɨɦɭ ɢ ɬɨɦɭ ɠɟ ɦɚɪɲɪɭɬɭ с ɧɟɛɨɥɶɲɢɦɢ ɢɧɬɟɪɜɚɥɚɦɢ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɪɢ ɩɨɥɭɱɟɧɢɢ ɞɨɤɥɚɞɚ ɨ ɝɨɬɨɜɧɨсɬɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɞɥɹ ɩɟɪɜɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɞɚɟɬ ɭɤɚɡɚɧɢɟ ɨ ɡɚɩɪɟɳɟɧɢɢ ɩɟɪɟɜɨɞɚ ɢ сɨɯɪɚɧɟɧɢɢ ɡɚɩɟɪɬɵɦɢ сɬɪɟɥɨɤ, ɜɯɨɞɹɳɢɯ ɜ ɷɬɨɬ ɦɚɪɲɪɭɬ.

ȼ ɷɬɨɦ сɥɭɱɚɟ ɞɟɠɭɪɧɵɦ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ ɩɨсɥɟ ɩɪɨɯɨɞɚ ɩɟɪɜɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɡɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ ɩɟɪɟɜɨɞɢɬɶ сɬɪɟɥɤɢ, ɜɯɨɞɹɳɢɟ ɜ ɦɚɪɲɪɭɬ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ. Ɉɛ ɨɬɤɪɵɬɢɢ ɜɯɨɞɧɨɝɨ ɢ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɨɜ ɤɚɠɞɨɦɭ ɩɨсɥɟɞɭɸɳɟɦɭ ɩɨɟɡɞɭ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ сɬɚɜɢɬ ɜ ɢɡɜɟсɬɧɨсɬɶ ɞɟɠɭɪɧɵɯ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ, ɚ ɩɨсɥɟɞɧɢɟ ɨɛɹɡɚɧɵ ɜсɬɪɟɱɚɬɶ ɢ ɩɪɨɜɨɠɚɬɶ ɩɨɟɡɞɚ.

ȼ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɩɪɢɟɦɚ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɭɛɟɠɞɚɟɬсɹ ɥɢɱɧɨ ɢɥɢ ɩɨ ɞɨɤɥɚɞɚɦ ɞɟɠɭɪɧɵɯ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ (ɜɯɨɞɧɨɝɨ ɢ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ) ɨ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɜ ɩɨɥɧɨɦ сɨсɬɚɜɟ ɩɨ ɧɚɥɢɱɢɸ ɩɨɟɡɞɧɵɯ сɢɝɧɚɥɶɧɵɯ ɩɪɢɛɨɪɨɜ, ɨɛɨɡɧɚɱɚɸɳɢɯ ɯɜɨсɬ ɩɨɟɡɞɚ.

1. ȼɵɯɨɞɧɨɣ сɜɟɬɨɮɨɪ ɨɬɤɪɵɜɚɟɬсɹ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢɥɢ ɩɨ ɟɝɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɨɩɟɪɚɬɨɪɨɦ ɩɨсɬɚ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ. ɇɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɟɣ, ɜɵɯɨɞɧɨɣ сɜɟɬɨɮɨɪ сɬɚɧɰɢɣ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɝɨ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɨɬɤɪɵɜɚɟɬсɹ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɦ ɩɨɟɡɞɧɵɦ.

ɉɪɢ ɧɚɪɭɲɟɧɢɢ ɝɪɚɮɢɤɚ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɟɪɟɞ ɨɬɤɪɵɬɢɟɦ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɩɨɟɡɞɭ, сɥɟɞɭɸɳɟɦɭ ɡɚ ɩɚссɚɠɢɪсɤɢɦ, ɩɨɱɬɨɜɨ-ɛɚɝɚɠɧɵɦ, ɥɸɞсɤɢɦ ɢɥɢ ɝɪɭɡɨɩɚссɚɠɢɪсɤɢɦ, ɭɜɟɞɨɦɥɹɟɬ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɨ сɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɡɚ ɩɚссɚɠɢɪсɤɢɦ ɩɨɟɡɞɨɦ.

Ɂɚɤɪɵɬɢɟ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɟɬсɹ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɢ ɩɨсɥɟ ɩɪɨɯɨɞɚ ɟɝɨ ɩɟɪɜɨɣ ɤɨɥɟсɧɨɣ ɩɚɪɨɣ ɨɬɩɪɚɜɥɹɸɳɟɝɨсɹ ɩɨɟɡɞɚ, ɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ, ɧɟ ɢɦɟɸɳɢɯ ɷɥɟɤɬɪɢɱɟсɤɢɯ ɪɟɥɶсɨɜɵɯ ɰɟɩɟɣ, ± ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɨɩɟɪɚɬɨɪɨɦ ɩɨсɬɚ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ ɢɥɢ ɞɟɠɭɪɧɵɦ сɬɪɟɥɨɱɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɩɨсɥɟ ɩɪɨɯɨɞɚ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɜсɟɦ сɨсɬɚɜɨɦ ɨɬɩɪɚɜɢɜɲɟɝɨсɹ ɩɨɟɡɞɚ, ɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ, ɩɪɢ ɩɪɟɢɦɭɳɟсɬɜɟɧɧɨɦ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ ɜɚɝɨɧɚɦɢ ɜɩɟɪɟɞ ± ɩɨсɥɟ ɩɪɨɯɨɞɚ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɜсɟɦ сɨсɬɚɜɨɦ ɢ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɦ.

ɇɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɨɣ ɢɥɢ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɟɣ, ɩɪɢɦɟɧɹɟɦɨɣ ɤɚɤ сɚɦɨсɬɨɹɬɟɥɶɧɚɹ сɢсɬɟɦɚ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɩɪɢ ɩɟɪɟɜɨɞɟ ɜɯɨɞɧɵɯ, ɦɚɪɲɪɭɬɧɵɯ ɢ ɜɵɯɨɞɧɵɯ сɜɟɬɨɮɨɪɨɜ ɧɚ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɟ ɞɟɣсɬɜɢɟ ɞɥɹ сɤɜɨɡɧɨɝɨ ɩɪɨɩɭсɤɚ ɩɨɟɡɞɨɜ ɱɟɪɟɡ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ, ɪɚɡɪɟɲɚɸɳɟɟ ɩɨɤɚɡɚɧɢɟ ɢɯ ɹɜɥɹɟɬсɹ ɧɨɪɦɚɥɶɧɵɦ. Ɉ ɩɨсɬɚɧɨɜɤɟ ɜɯɨɞɧɵɯ, ɦɚɪɲɪɭɬɧɵɯ ɢ ɜɵɯɨɞɧɵɯ сɢɝɧɚɥɨɜ ɧɚ

11 ɉɨɞɩɭɧɤɬ 2.12.37 ɩɭɧɤɬɚ 2.12 ȽɈɋɌ 34530-2019.

ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɟ ɞɟɣсɬɜɢɟ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɞɨɥɠɟɧ ɩɨсɬɚɜɢɬɶ ɜ ɢɡɜɟсɬɧɨсɬɶ ɨɩɟɪɚɬɨɪɨɜ ɢсɩɨɥɧɢɬɟɥɶɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ, сɢɝɧɚɥɢсɬɨɜ ɢ ɞɟɠɭɪɧɵɯ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ, ɜ сɥɭɱɚɟ, ɟсɥɢ ɧɚ ɧɢɯ ɜɨɡɥɨɠɟɧɵ ɨɛɹɡɚɧɧɨсɬɢ ɜсɬɪɟɱɚɬɶ ɢ ɩɪɨɜɨɠɚɬɶ ɩɨɟɡɞɚ. ȼ ɷɬɨɦ сɥɭɱɚɟ ɭɤɚɡɚɧɧɵɟ ɪɚɛɨɬɧɢɤɢ ɨɛɹɡɚɧɵ ɜсɬɪɟɱɚɬɶ ɢ ɩɪɨɜɨɠɚɬɶ ɤɚɠɞɵɣ ɩɨɟɡɞ ɜ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɦ ɦɟсɬɟ, ɧɟ ɨɠɢɞɚɹ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɹ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɢ ɧɟɦɟɞɥɟɧɧɨ ɞɨɤɥɚɞɵɜɚɬɶ ɩɨсɥɟɞɧɟɦɭ ɨ ɜсɟɯ ɡɚɦɟɱɟɧɧɵɯ ɧɟɞɨсɬɚɬɤɚɯ, ɚ ɩɪɢ ɨɛɧɚɪɭɠɟɧɢɢ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɟɣ, ɭɝɪɨɠɚɸɳɢɯ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɢɥɢ ɠɢɡɧɢ ɥɸɞɟɣ ± ɩɪɢɧɢɦɚɬɶ ɦɟɪɵ ɤ ɨсɬɚɧɨɜɤɟ ɩɨɟɡɞɚ.

ɉɨɪɹɞɨɤ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ©ɩɨɞɜɢɠɧɵɦɢª ɛɥɨɤ-ɭɱɚсɬɤɚɦɢ12, ɨɛɟсɩɟɱɢɜɚɸɳɢɣ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɶ ɞɜɢɠɟɧɢɹ, ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

1. ȼɨ ɜсɟɯ сɥɭɱɚɹɯ ɩɟɪɟɞ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɚ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ, ɧɚ ɤɨɬɨɪɨɦ ɨсɬɚɸɬсɹ ɜɚɝɨɧɵ, ɦɟɠɞɭ сɨсɬɚɜɨɦ ɩɨɟɡɞɚ ɢ ɷɬɢɦɢ ɜɚɝɨɧɚɦɢ ɞɨɥɠɟɧ ɛɵɬɶ сɞɟɥɚɧ ɪɚɡɪɵɜ ɪɚссɬɨɹɧɢɟɦ ɧɟ ɦɟɧɟɟ 10 ɦ. Ɉсɬɚɸɳɢɟсɹ ɧɚ ɦɟсɬɟ ɜɚɝɨɧɵ ɞɨɥɠɧɵ ɛɵɬɶ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɵ ɨɬ сɚɦɨɩɪɨɢɡɜɨɥɶɧɨɝɨ ɞɜɢɠɟɧɢɹ.

ɉɨɪɹɞɨɤ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɹ ɷɬɢɯ ɨɩɟɪɚɰɢɣ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɜ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ- ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɤɬɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ.

1. ɉɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ сɨ сɬɚɧɰɢɨɧɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɩɪɢ ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɟɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɢ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ, ɚ ɬɚɤɠɟ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ, ɧɟ ɢɦɟɸɳɢɯ ɜɵɯɨɞɧɵɯ сɜɟɬɨɮɨɪɨɜ, ɦɚɲɢɧɢсɬ ɜɟɞɭɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ, ɦɨɬɨɪ- ɜɚɝɨɧɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ, сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ сɚɦɨɯɨɞɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɩɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ ɧɚ ɡɚɧɹɬɢɟ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɧɟ ɜɩɪɚɜɟ ɩɪɢɜɨɞɢɬɶ ɜ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞ ɛɟɡ ɭɤɚɡɚɧɢɹ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɩɟɪɟɞɚɧɧɨɝɨ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ, ɢɥɢ сɢɝɧɚɥɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, ɩɨɞɚɧɧɨɝɨ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨсɬɚ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ) ɥɢɛɨ ɩɨ ɟɝɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɩɚɪɤɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɨɩɟɪɚɬɨɪɨɦ ɩɨсɬɚ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ, ɞɟɠɭɪɧɵɦ сɬɪɟɥɨɱɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ, сɢɝɧɚɥɢсɬɨɦ ɢɥɢ ɤɨɧɞɭɤɬɨɪɨɦ ɝɥɚɜɧɵɦ ɝɪɭɡɨɜɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ (сɨсɬɚɜɢɬɟɥɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ). ɉɨɪɹɞɨɤ ɩɨɞɚɱɢ ɩɪɢ ɷɬɨɦ сɢɝɧɚɥɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

Ⱦɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɡɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ ɨɬɤɪɵɜɚɬɶ ɩɪɢɝɥɚсɢɬɟɥɶɧɵɣ сɢɝɧɚɥ, ɩɟɪɟɞɚɜɚɬɶ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɭɤɚɡɚɧɢɟ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ ɢɥɢ ɤɨɦɚɧɞɭ, ɩɟɪɟɞɚɧɧɭɸ ɥɢɱɧɨ

12 ɉɨɞɩɭɧɤɬ 2.9.8 ɩɭɧɤɬɚ 2.9 ȽɈɋɌ 34530-2019.

ɧɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚ, ɧɟ ɭɛɟɞɢɜɲɢсɶ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɟɦ ʋ 7 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɜ ɝɨɬɨɜɧɨсɬɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ.

ɉɨсɥɟ ɜɵɞɚɱɢ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɢсɶɦɟɧɧɨɝɨ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɭɩɨɥɧɨɦɨɱɟɧɧɵɣ ɪɚɛɨɬɧɢɤ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ) ɞɨɥɠɟɧ ɩɟɪɟɞɚɬɶ ɟɦɭ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ ɭɤɚɡɚɧɢɟ ɨɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ (ɩɨɞɚɬɶ сɢɝɧɚɥ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ).

ɉɨсɥɟ ɨɬɤɪɵɬɢɹ ɩɪɢɝɥɚсɢɬɟɥɶɧɨɝɨ сɢɝɧɚɥɚ ɧɚ ɜɵɯɨɞɧɨɦ сɜɟɬɨɮɨɪɟ ɢɥɢ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɭɤɚɡɚɧɢɹ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨсɬɚ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ) ɞɚɜɚɬɶ ɞɨɩɨɥɧɢɬɟɥɶɧɨɟ ɭɤɚɡɚɧɢɟ ɢɥɢ сɢɝɧɚɥ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɧɟ ɬɪɟɛɭɟɬсɹ.

ɉɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨ ɛɥɚɧɤɚɦ Ⱦɍ-50 ɢɥɢ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹɦ ɧɚ ɛɥɚɧɤɚɯ Ⱦɍ-56, Ⱦɍ-64, ɪɟɤɨɦɟɧɞɭɟɦɵɟ ɨɛɪɚɡɰɵ ɤɨɬɨɪɵɯ ɩɪɢɜɟɞɟɧɵ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɹɯ ʋ 22, ʋ 26 ɢ ʋ 28 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɟɧɧɨ, ɞɥɹ ɡɚɦɵɤɚɧɢɹ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɨɬɤɪɵɜɚɬɶ ɜɵɯɨɞɧɨɣ сɜɟɬɨɮɨɪ ɧɚ ɪɚɡɪɟɲɚɸɳɟɟ ɩɨɤɚɡɚɧɢɟ. ȼ ɷɬɨɦ сɥɭɱɚɟ ɩɟɪɟɞ ɨɬɤɪɵɬɢɟɦ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨсɬɚ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ) ɞɨɥɠɟɧ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ ɢɥɢ сɩɨсɨɛɨɦ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɦ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ), ɭɛɟɞɢɬɶсɹ ɜ ɧɚɥɢɱɢɢ ɭ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɭɤɚɡɚɧɧɨɝɨ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ ɧɚ ɩɪɚɜɨ ɡɚɧɹɬɢɹ ɩɟɪɟɝɨɧɚ.

1. ɉɟɪɟɞ ɩɪɢɜɟɞɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɚ ɜ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɦɚɲɢɧɢсɬ ɜɟɞɭɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ, сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ сɚɦɨɯɨɞɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɢ ɟɝɨ ɩɨɦɨɳɧɢɤ ɞɨɥɠɧɵ ɩɪɨɜɟɪɢɬɶ, ɧɟ ɩɨɞɚɸɬсɹ ɥɢ с ɩɨɟɡɞɚ ɢɥɢ ɪɚɛɨɬɧɢɤɚɦɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ сɢɝɧɚɥɵ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ.

ɉɪɨɜɨɞɧɢɤɢ ɜɚɝɨɧɨɜ ɩɚссɚɠɢɪсɤɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɩɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ ɩɪɟɩɹɬсɬɜɢɹ ɤ ɛɟɡɨɩɚсɧɨɦɭ сɥɟɞɨɜɚɧɢɸ ɩɨɟɡɞɚ ɞɨɥɠɧɵ ɧɟɦɟɞɥɟɧɧɨ ɩɪɢɧɹɬɶ ɦɟɪɵ ɤ ɟɝɨ ɨсɬɚɧɨɜɤɟ.

1. Ɋɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɧɚ ɡɚɧɹɬɢɟ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɬɚɦ, ɝɞɟ ɧɟɬ ɜɵɯɨɞɧɵɯ сɢɝɧɚɥɨɜ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɜ сɥɭɱɚɹɯ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɩɪɢ ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɟɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɢ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɢɝɧɚɥɚ ɜɪɭɱɚɟɬсɹ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨɟɡɞɚ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨсɬɚ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ) ɥɢɱɧɨ ɢɥɢ ɱɟɪɟɡ ɨɞɧɨɝɨ ɢɡ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ ɛɪɢɝɚɞɵ ɷɬɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ, ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɩɚɪɤɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɨɩɟɪɚɬɨɪɚ, ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ сɬɪɟɥɨɱɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ, сɢɝɧɚɥɢсɬɚ ɢɥɢ ɤɨɧɞɭɤɬɨɪɚ ɝɥɚɜɧɨɝɨ ɝɪɭɡɨɜɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ (сɨсɬɚɜɢɬɟɥɹ ɩɨɟɡɞɨɜ).

Ɇɚɲɢɧɢсɬ ɨɛɹɡɚɧ ɭɛɟɞɢɬɶсɹ ɜ ɮɚɤɬɢɱɟсɤɨɣ ɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɢ ɡɚɧɹɬɢɹ ɩɟɪɟɝɨɧɚ. ɉɨɪɹɞɨɤ ɜɪɭɱɟɧɢɹ ɦɚɲɢɧɢсɬɚɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɣ ɧɚ ɡɚɧɹɬɢɟ

ɩɟɪɟɝɨɧɚ, ɨɛɟсɩɟɱɢɜɚɸɳɢɣ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɶ ɞɜɢɠɟɧɢɹ, ɭɤɚɡɵɜɚɟɬсɹ ɜ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ-

ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɤɬɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ.

1. Ɉɞɧɨɜɪɟɦɟɧɧɨɟ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɢ ɩɪɢɟɦ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɩɨɟɡɞɚ, сɥɟɞɭɸɳɟɝɨ ɜ ɬɨɦ ɠɟ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɢ, ɧɟ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ, ɟсɥɢ ɩɨɞɯɨɞ ɤ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ сɨ сɬɨɪɨɧɵ ɩɪɢɧɢɦɚɟɦɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɪɚсɩɨɥɨɠɟɧ ɧɚ ɡɚɬɹɠɧɨɦ сɩɭсɤɟ ɢ ɩɪɢ ɷɬɨɦ ɦɚɪɲɪɭɬ ɩɪɢɧɢɦɚɟɦɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɧɟ ɢɡɨɥɢɪɨɜɚɧ ɨɬ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɨɬɩɪɚɜɥɹɟɦɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ (ɩɪɟɞɨɯɪɚɧɢɬɟɥɶɧɵɦ ɬɭɩɢɤɨɦ ɢɥɢ ɜɡɚɢɦɧɵɦ ɪɚсɩɨɥɨɠɟɧɢɟɦ ɩɪɢɟɦɨɨɬɩɪɚɜɨɱɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ).
2. ɇɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɷɥɟɤɬɪɢɱɟсɤɢɦɢ ɪɟɥɶсɨɜɵɦɢ ɰɟɩɹɦɢ ɢɥɢ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦɢ ɤɨɧɬɪɨɥɹ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ ɭɱɚсɬɤɨɜ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ, ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɤɨɧɬɪɨɥɢɪɭɟɬсɹ ɩɨ ɩɨɤɚɡɚɧɢɹɦ ɩɪɢɛɨɪɨɜ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɢ ɤɨɧɬɪɨɥɹ.

Ɉɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɜ ɩɨɥɧɨɦ сɨсɬɚɜɟ ɧɚ сɬɚɧɰɢɹɯ, ɧɟ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɪɟɥɶсɨɜɵɦɢ ɰɟɩɹɦɢ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɭɛɟɠɞɚɟɬсɹ ɩɨ ɞɨɤɥɚɞɭ сɢɝɧɚɥɢсɬɚ, ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ сɬɪɟɥɨɱɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɢɥɢ ɥɢɱɧɨ. ɉɟɪɟɱɟɧɶ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ, ɝɞɟ ɞɟɠɭɪɧɵɟ ɪɚɛɨɬɧɢɤɢ ɩɪɨɜɨɠɚɸɬ ɩɨɟɡɞɚ, ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

Ɇɟсɬɚ, ɝɞɟ ɪɚɛɨɬɧɢɤɢ ɭɤɚɡɚɧɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɩɪɨɜɨɠɚɸɬ ɩɨɟɡɞɚ, ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɸɬсɹ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ-ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɵɦ ɚɤɬɨɦ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ.

1. Ɋɚɛɨɬɧɢɤɢ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɣ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ, ɟсɥɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɚɹ сɬɚɧɰɢɹ ɪɚсɩɨɥɨɠɟɧɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ) ɩɟɪɟɞ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ сɮɨɪɦɢɪɨɜɚɧɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ13 ɞɨɥɠɧɵ ɩɪɨɜɟɪɢɬɶ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨсɬɶ ɮɨɪɦɢɪɨɜɚɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ (ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɢɦ ɩɪɨɰɟссɨɦ ɪɚɛɨɬɵ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɝɪɚɮɢɤɨɦ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɢ ɩɥɚɧɨɦ ɮɨɪɦɢɪɨɜɚɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ), ɝɨɬɨɜɧɨсɬɶ14 ɩɨɟɡɞɚ ɜ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɦ ɢ ɤɨɦɦɟɪɱɟсɤɨɦ ɨɬɧɨɲɟɧɢɢ (ɝɞɟ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɥɢсɶ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɢɟ ɨɩɟɪɚɰɢɢ), ɧɚɥɢɱɢɟ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɯ сɢɝɧɚɥɨɜ ɢ ɭɤɨɦɩɥɟɤɬɨɜɚɧɧɨсɬɶ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɵɦ ɩɨɟɡɞɧɵɦ ɢɧɜɟɧɬɚɪɟɦ. ɉɨɪɹɞɨɤ ɩɪɨɜɟɪɤɢ ɩɨɟɡɞɚ ɢ ɨɬɜɟɬсɬɜɟɧɧɨсɬɶ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɢɯ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ ɜ ɡɚɜɢсɢɦɨсɬɢ ɨɬ ɦɟсɬɧɵɯ ɭсɥɨɜɢɣ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɸɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

Ɍɟɯɧɢɱɟсɤɨɟ ɨɛсɥɭɠɢɜɚɧɢɟ ɩɨɟɡɞɧɵɯ сɢɝɧɚɥɶɧɵɯ ɩɪɢɛɨɪɨɜ, ɨɛɨɡɧɚɱɚɸɳɢɯ ɯɜɨсɬ ɝɪɭɡɨɜɵɯ ɢ ɝɪɭɡɨɩɚссɚɠɢɪсɤɢɯ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɧɚɜɟɲɢɜɚɧɢɟ сɢɝɧɚɥɶɧɵɯ ɩɪɢɛɨɪɨɜ

13 ɉɨɞɩɭɧɤɬ 2.2.37 ɩɭɧɤɬɚ 2.2 ȽɈɋɌ 34530-2019.

14 ɉɨɞɩɭɧɤɬ 7 ɩɭɧɤɬɚ 2 ȽɈɋɌ 32192-2013.

ɧɚ ɷɬɢ ɩɨɟɡɞɚ ɢ сɧɹɬɢɟ ɢɯ ɜɨɡɥɚɝɚɸɬсɹ ɧɚ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɹ ɜɚɝɨɧɧɨɝɨ ɯɨɡɹɣсɬɜɚ.

1. ɇɚ ɜсɟ ɝɪɭɡɨɜɵɟ ɢ ɩɚссɚɠɢɪсɤɢɟ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ ɮɨɪɦɢɪɨɜɚɧɢɹ ɩɟɪɟɞ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɚ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɜɟɞɭɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ɜɵɞɚɟɬсɹ ɭɱɟɬɧɵɣ ɞɨɤɭɦɟɧɬ (ɞɚɥɟɟ ± ɧɚɬɭɪɧɵɣ ɥɢсɬ), ɤɨɬɨɪɵɣ сɨсɬɚɜɥɹɟɬсɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɮɨɪɦɢɪɨɜɚɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɂɧсɬɪɭɤɰɢɟɣ ɩɨ сɨсɬɚɜɥɟɧɢɸ ɧɚɬɭɪɧɨɝɨ ɥɢсɬɚ ɝɪɭɡɨɜɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ, ɭɬɜɟɪɠɞɟɧɧɨɣ ɉɪɨɬɨɤɨɥɨɦ ɲɟсɬɶɞɟсɹɬ ɲɟсɬɨɝɨ ɡɚсɟɞɚɧɢɹ ɋɨɜɟɬɚ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɭ ɝɨсɭɞɚɪсɬɜ ± ɭɱɚсɬɧɢɤɨɜ ɋɨɞɪɭɠɟсɬɜɚ ɇɟɡɚɜɢсɢɦɵɯ Ƚɨсɭɞɚɪсɬɜ ɨɬ 19 ɦɚɹ 2017 ɝ. (ɨɮɢɰɢɚɥɶɧɵɣ сɚɣɬ ɋɨɜɟɬɚ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɭ ɝɨсɭɞɚɪсɬɜ ± ɭɱɚсɬɧɢɤɨɜ ɋɨɞɪɭɠɟсɬɜɚ ɇɟɡɚɜɢсɢɦɵɯ Ƚɨсɭɞɚɪсɬɜ ɜ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɨɧɧɨ- ɬɟɥɟɤɨɦɦɭɧɢɤɚɰɢɨɧɧɨɣ сɟɬɢ ©ɂɧɬɟɪɧɟɬª: https://sovetgt.org/, 19 ɦɚɹ 2017 ɝ.)15, ɢ сɨɩɪɨɜɨɠɞɚɟɬ ɩɨɟɡɞ ɧɚ ɜсɟɦ ɩɭɬɢ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɢ ɩɟɪɟɜɨɡɨɱɧɵɟ ɞɨɤɭɦɟɧɬɵ ɜ ɡɚɩɟɱɚɬɚɧɧɨɦ ɜɢɞɟ.

ɇɚ ɩɚссɚɠɢɪсɤɢɟ (ɤɪɨɦɟ ɦɨɬɨɪ-ɜɚɝɨɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ) ɢ ɩɨɱɬɨɜɨ-ɛɚɝɚɠɧɵɟ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚɬɭɪɧɵɣ ɥɢсɬ ɩɨɟɡɞɚ ɜɵɞɚɟɬсɹ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɜɟɞɭɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ɢ ɧɚɱɚɥɶɧɢɤɭ (ɦɟɯɚɧɢɤɭ-ɛɪɢɝɚɞɢɪɭ) ɩɚссɚɠɢɪсɤɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ ɮɨɪɦɢɪɨɜɚɧɢɹ ɢ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ ɨɛɨɪɨɬɚ.

ɇɚ ɩɨɟɡɞɚ, сɨɩɪɨɜɨɠɞɚɟɦɵɟ ɤɨɧɞɭɤɬɨɪɨɦ ɝɥɚɜɧɵɦ (сɨсɬɚɜɢɬɟɥɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ), ɧɚɬɭɪɧɵɣ ɥɢсɬ ɢ ɩɟɪɟɜɨɡɨɱɧɵɟ ɞɨɤɭɦɟɧɬɵ ɜɵɞɚɸɬсɹ ɟɦɭ. ȼ ɷɬɨɦ сɥɭɱɚɟ ɤɨɧɞɭɤɬɨɪ ɝɥɚɜɧɵɣ (сɨсɬɚɜɢɬɟɥɶ ɩɨɟɡɞɨɜ) ɨɛɹɡɚɧ ɨɡɧɚɤɨɦɢɬɶ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɩɨ ɧɚɬɭɪɧɨɦɭ ɥɢсɬɭ с сɨсɬɚɜɨɦ ɨɬɩɪɚɜɥɹɟɦɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ.

ɉɪɢ ɩɪɢɰɟɩɤɚɯ ɢ ɨɬɰɟɩɤɚɯ ɜɚɝɨɧɨɜ ɜ ɩɭɬɢ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɜ ɧɚɬɭɪɧɵɣ ɥɢсɬ ɩɨɟɡɞɚ ɪɚɛɨɬɧɢɤɚɦɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɧɚ ɤɨɬɨɪɵɯ ɜɵɩɨɥɧɹɸɬсɹ ɭɤɚɡɚɧɧɵɟ ɨɩɟɪɚɰɢɢ, ɞɨɥɠɧɵ ɜɧɨсɢɬɶсɹ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɢɟ ɢɡɦɟɧɟɧɢɹ.

ɉɨɪɹɞɨɤ сɨɩɪɨɜɨɠɞɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɷɥɟɤɬɪɨɧɧɵɦɢ ɩɟɪɟɜɨɡɨɱɧɵɦɢ ɞɨɤɭɦɟɧɬɚɦɢ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

15 əɜɥɹɟɬсɹ ɨɛɹɡɚɬɟɥɶɧɵɦ ɞɥɹ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɉɨɥɨɠɟɧɢɟɦ ɨ ɋɨɜɟɬɟ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɭ ɝɨсɭɞɚɪсɬɜ ± ɭɱɚсɬɧɢɤɨɜ ɋɨɞɪɭɠɟсɬɜɚ ɇɟɡɚɜɢсɢɦɵɯ Ƚɨсɭɞɚɪсɬɜ, ɭɬɜɟɪɠɞɟɧɧɵɦ ɉɪɨɬɨɤɨɥɨɦ ɡɚсɟɞɚɧɢɹ ɋɨɜɟɬɚ ɝɥɚɜ ɩɪɚɜɢɬɟɥɶсɬɜ ± ɭɱɚсɬɧɢɤɨɜ ɋɨɞɪɭɠɟсɬɜɚ ɇɟɡɚɜɢсɢɦɵɯ Ƚɨсɭɞɚɪсɬɜ ɨɬ 20 ɦɚɪɬɚ 1992 ɝ. (ȿɞɢɧɵɣ ɪɟɟсɬɪ ɩɪɚɜɨɜɵɯ ɚɤɬɨɜ ɢ ɞɪɭɝɢɯ ɞɨɤɭɦɟɧɬɨɜ ɋɨɞɪɭɠɟсɬɜɚ ɇɟɡɚɜɢсɢɦɵɯ Ƚɨсɭɞɚɪсɬɜ, https://cis.minsk.by, 20 ɦɚɪɬɚ 1992 ɝ.), ɋɨɝɥɚɲɟɧɢɟɦ ɨ ɤɨɨɪɞɢɧɚɰɢɨɧɧɵɯ ɨɪɝɚɧɚɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɚ ɋɨɞɪɭɠɟсɬɜɚ ɇɟɡɚɜɢсɢɦɵɯ Ƚɨсɭɞɚɪсɬɜ ɨɬ 14 ɮɟɜɪɚɥɹ 1992 ɝ. (Ȼɸɥɥɟɬɟɧɶ ɦɟɠɞɭɧɚɪɨɞɧɵɯ ɞɨɝɨɜɨɪɨɜ, 1993), ɋɨɝɥɚɲɟɧɢɟɦ ɨ сɨɡɞɚɧɢɢ ɋɨɞɪɭɠɟсɬɜɚ ɇɟɡɚɜɢсɢɦɵɯ Ƚɨсɭɞɚɪсɬɜ ɨɬ 8 ɞɟɤɚɛɪɹ 1991 ɝ. (ȼɟɞɨɦɨсɬɢ ɋɴɟɡɞɚ ɧɚɪɨɞɧɵɯ ɞɟɩɭɬɚɬɨɜ ɊɋɎɋɊ ɢ ȼɟɪɯɨɜɧɨɝɨ ɋɨɜɟɬɚ ɊɋɎɋɊ, 1991, ʋ 51, сɬ. 1798).

# ɉɪɢɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ ɫɬɚɧɰɢɸ ɩɪɢ ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɟɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɢ ɜɯɨɞɧɨɝɨ ɫɜɟɬɨɮɨɪɚ

1. ɉɪɢɟɦ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɩɪɢ ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɟɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɢ ɜɯɨɞɧɨɝɨ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ) сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɜ сɥɟɞɭɸɳɢɯ сɥɭɱɚɹɯ:
   1. ɧɟɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɶ ɨɬɤɪɵɬɢɹ ɜɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɢɡ-ɡɚ ɟɝɨ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɢɥɢ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɚ ɪɚɛɨɬ ɧɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɟ;
   2. ɩɪɢɟɦ ɩɨɟɡɞɚ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ, ɧɟ ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɧɵɣ ɜ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ-ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɤɬɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ, ɢ ɩɪɢ ɷɬɨɦ ɧɟɜɨɡɦɨɠɧɨ ɨɬɤɪɵɬɶ ɜɯɨɞɧɨɣ сɜɟɬɨɮɨɪ;
   3. ɩɪɢɟɦ ɧɚ ɨɩɪɟɞɟɥɟɧɧɵɟ ɭɱɚсɬɤɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɢɯ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ, ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ, сɥɟɞɭɸɳɢɯ ɜ ɪɚсɩɨɥɨɠɟɧɧɨɟ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɞɟɩɨ, ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ, сɥɟɞɭɸɳɢɯ ɩɨɞ сɨсɬɚɜɵ ɩɨɟɡɞɨɜ;
   4. ɩɪɢɟɦ ɜɨссɬɚɧɨɜɢɬɟɥɶɧɵɯ ɢ ɩɨɠɚɪɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɵɯ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ, ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ ɢ сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ сɚɦɨɯɨɞɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɛɟɡ ɜɚɝɨɧɨɜ (ɜ ɬɨɦ ɱɢсɥɟ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ, ɪɚɛɨɬɚɸɳɢɯ ɩɨ сɢсɬɟɦɟ ɦɧɨɝɢɯ ɟɞɢɧɢɰ ɢ сɩɥɨɬɨɤ ɢɡ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ ɜ ɞɟɣсɬɜɭɸɳɟɦ сɨсɬɨɹɧɢɢ), сɧɟɝɨɨɱɢсɬɢɬɟɥɟɣ, сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ сɚɦɨɯɨɞɧɨɝɨ сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ сɜɨɛɨɞɧɵɟ ɭɱɚсɬɤɢ сɬɚɧɰɢɨɧɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ, ɤɪɨɦɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ, ɡɚɧɹɬɵɯ ɩɚссɚɠɢɪсɤɢɦɢ ɩɨɟɡɞɚɦɢ.

ɉɪɢ ɩɪɢɟɦɟ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɩɨ ɩɪɢɝɥɚсɢɬɟɥɶɧɨɦɭ сɢɝɧɚɥɭ ɢɥɢ ɩɨ сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɦɭ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɸ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ сɤɨɪɨсɬɶ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɞɨɥɠɧɚ ɛɵɬɶ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ɧɟ ɛɨɥɟɟ 20 ɤɦ/ɱ, ɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɧɟ ɛɨɥɟɟ 15 ɤɦ/ɱ, ɩɪɢ ɷɬɨɦ ɦɚɲɢɧɢсɬ ɨɛɹɡɚɧ ɜɟсɬɢ ɩɨɟɡɞ с ɨсɨɛɨɣ ɛɞɢɬɟɥɶɧɨсɬɶɸ ɢ ɝɨɬɨɜɧɨсɬɶɸ ɧɟɦɟɞɥɟɧɧɨ ɨсɬɚɧɨɜɢɬɶсɹ, ɟсɥɢ ɜсɬɪɟɬɢɬсɹ ɩɪɟɩɹɬсɬɜɢɟ ɞɥɹ ɞɚɥɶɧɟɣɲɟɝɨ ɞɜɢɠɟɧɢɹ.

1. ɉɪɢɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɩɪɢ ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɟɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɢ ɜɯɨɞɧɨɝɨ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ), ɜ ɬɨɦ ɱɢсɥɟ ɢ с ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɝɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ:
   1. ɩɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɩɟɪɟɞɚɜɚɟɦɨɦɭ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ;
   2. ɩɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɩɟɪɟɞɚɜɚɟɦɨɦɭ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨ сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɦɭ ɬɟɥɟɮɨɧɭ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɦɭ ɭ ɜɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ;
   3. ɩɨ ɩɪɢɝɥɚсɢɬɟɥɶɧɨɦɭ сɢɝɧɚɥɭ;
   4. ɩɨ ɩɢсɶɦɟɧɧɨɦɭ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɸ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ;
   5. ɩɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ (ɩɪɢ ɧɚɯɨɠɞɟɧɢɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɧɚ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɦ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɢ);
   6. ɩɨ сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɦɭ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɦɭ сɜɟɬɨɮɨɪɭ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɦɭ ɧɚ ɦɚɱɬɟ ɜɯɨɞɧɨɝɨ сɢɝɧɚɥɚ;
   7. ɩɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ), ɩɟɪɟɞɚɧɧɨɦɭ ɩɨ ɞɜɭсɬɨɪɨɧɧɟɣ ɩɚɪɤɨɜɨɣ сɜɹɡɢ с ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɧɨɣ ɤɨɥɨɧɤɢ ɜ ɪɚɣɨɧɟ ɜɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ.

ɗɬɢ ɠɟ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ ɩɪɢɦɟɧɹɸɬсɹ ɜ ɬɟɯ сɥɭɱɚɹɯ, ɤɨɝɞɚ ɩɪɢ ɜɧɟɡɚɩɧɨɦ ɩɟɪɟɤɥɸɱɟɧɢɢ ɪɚɡɪɟɲɚɸɳɟɝɨ ɩɨɤɚɡɚɧɢɹ ɜɯɨɞɧɨɝɨ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ) сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɧɚ ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɟɟ ɩɨɤɚɡɚɧɢɟ, ɦɚɲɢɧɢсɬ, ɜɨсɩɪɢɧɹɜ ɩɟɪɟɤɥɸɱɟɧɢɟ, ɨсɬɚɧɨɜɢɬ ɩɨɟɡɞ ɩɨсɥɟ ɩɪɨɟɡɞɚ ɜɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ.

Ʌɸɛɨɟ ɢɡ ɩɟɪɟɱɢсɥɟɧɧɵɯ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɣ ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨсɥɟ ɭɛɟɠɞɟɧɢɹ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨсɬɚ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ) ɜ ɝɨɬɨɜɧɨсɬɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɩɪɢɟɦɚ.

ɉɟɪɟɞɚɜɚɟɦɵɟ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɪɢɤɚɡɵ ɨ ɩɪɢɟɦɟ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɩɪɢ ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɟɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɢ ɜɯɨɞɧɨɝɨ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ) сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɞɨɥɠɧɵ ɪɟɝɢсɬɪɢɪɨɜɚɬɶсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɭɧɤɬɨɦ 43 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ;

ɉɨɪɹɞɨɤ ɞɟɣсɬɜɢɣ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ ɩɪɢ ɩɪɢɟɦɟ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɩɪɢ ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɟɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɢ ɜɯɨɞɧɨɝɨ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ) сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɭɤɚɡɵɜɚɟɬсɹ ɜ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ-ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɤɬɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ.

1. ɉɪɢɟɦ ɩɨɟɡɞɚ ɩɪɢ ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɟɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɢ ɜɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɩɟɪɟɞɚɜɚɟɦɨɦɭ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ. ɉɪɢ сɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨ ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ

ɢ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ɜɯɨɞɧɨɝɨ сɢɝɧɚɥɚ ɩɨ ɷɬɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɩɪɢɟɦ ɩɨɟɡɞɚ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɩɟɪɟɞɚɜɚɟɦɨɦɭ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ:

©ɍɤɚɡɚɧɢɟ ʋ ... ɜɪɟɦɹ ... (ɱ ɦɢɧɭɬ). Ɇɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨɟɡɞɚ ʋ .... ə, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ сɬɚɧɰɢɢ ..., ɪɚɡɪɟɲɚɸ ȼɚɦ с ... ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɝɨ ɩɭɬɢ сɥɟɞɨɜɚɬɶ ɧɚ ... ɩɭɬɶ. Ɇɚɪɲɪɭɬ ɩɪɢɟɦɚ ɝɨɬɨɜ. Ⱦɋɉ ... (ɮɚɦɢɥɢɹ)ª.

ɉɨɜɬɨɪɢɜ ɭɤɚɡɚɧɢɟ ɢ ɩɨɥɭɱɢɜ ɨɬ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨсɬɚ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ), ɩɨɞɬɜɟɪɠɞɟɧɢɟ, ɱɬɨ ɭɤɚɡɚɧɢɟ ɩɨɧɹɬɨ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨ, ɦɚɲɢɧɢсɬ ɜɜɨɞɢɬ ɩɨɟɡɞ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ.

Ⱥɧɚɥɨɝɢɱɧɵɣ ɩɪɢɤɚɡ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɨ сɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɩɪɢ ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɟɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɢ ɜɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ, ɟсɥɢ ɷɬɨ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɩɨ сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɦɭ

ɬɟɥɟɮɨɧɭ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɦɭ ɭ ɜɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ (сɢɝɧɚɥɶɧɨɝɨ ɡɧɚɤɚ ©Ƚɪɚɧɢɰɚ сɬɚɧɰɢɢª). ɉɨɥɶɡɨɜɚɬɶсɹ ɷɬɢɦ ɬɟɥɟɮɨɧɨɦ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɬɨɥɶɤɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɵɦ ɛɪɢɝɚɞɚɦ.

ɍɤɚɡɚɧɢɟ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɡɚɪɚɧɟɟ, ɩɪɢ ɩɨɞɯɨɞɟ ɩɨɟɡɞɚ ɤ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ. ɍɤɚɡɚɧɢɟ ɩɨ сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɦɭ ɬɟɥɟɮɨɧɭ ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨсɥɟ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɩɨɟɡɞɚ ɩɟɪɟɞ ɜɯɨɞɧɵɦ сɜɟɬɨɮɨɪɨɦ (сɢɝɧɚɥɶɧɵɦ ɡɧɚɤɨɦ ©Ƚɪɚɧɢɰɚ сɬɚɧɰɢɢª).

1. ɇɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɟɣ ɩɪɢɟɦ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ, ɧɚɯɨɞɹɳɭɸсɹ ɧɚ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɦ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɪɢ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɦ ɦɚɪɲɪɭɬɟ ɢ сɜɨɛɨɞɧɨɦ (ɩɨ ɩɨɤɚɡɚɧɢɹɦ ɢɧɞɢɤɚɰɢɢ ɚɩɩɚɪɚɬɨɜ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ) ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɩɭɬɢ ɩɪɢɟɦɚ, ɟсɥɢ ɜɯɨɞɧɨɣ сɜɟɬɨɮɨɪ ɧɟ ɨɬɤɪɵɜɚɟɬсɹ, ɩɨɟɡɞ ɜɜɨɞɢɬсɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɩɪɢ ɟɝɨ ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɟɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɢ ɩɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ, ɩɟɪɟɞɚɜɚɟɦɨɦɭ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨɟɡɞɚ:

©Ɋɚɡɪɟɲɚɸ ɜɜɟсɬɢ ɩɨɟɡɞ ʋ ... ɧɚ сɬɚɧɰɢɸ ... ɧɚ ... ɩɭɬɶ ɩɪɢ ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɟɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɢ ɜɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ (ɞɨɥɠɧɨсɬɶ, ɮɚɦɢɥɢɹ)ª.

1. ɉɪɢ ɧɟɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɢ ɩɪɢɟɦɚ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɩɪɢ ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɟɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɢ ɜɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ с ɢсɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɟɦ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɣ, ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɧɵɯ ɜ ɩɭɧɤɬɟ 56 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ, ɩɪɢɟɦ ɩɨɟɡɞɚ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɟɬсɹ ɩɨ ɩɢсɶɦɟɧɧɨɦɭ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɸ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ сɥɟɞɭɸɳɟɝɨ сɨɞɟɪɠɚɧɢɹ:

©Ɇɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨɟɡɞɚ ʋ ... ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ сɥɟɞɨɜɚɬɶ ɧɚ ... ɩɭɬɶ сɬɚɧɰɢɢ. Ɇɚɪɲɪɭɬ ɩɪɢɟɦɚ ɝɨɬɨɜ. (ɞɨɥɠɧɨсɬɶ, ɩɨɞɩɢсɶ)ª.

Ɋɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɡɚɜɟɪɹɟɬсɹ ɲɬɟɦɩɟɥɟɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢ ɩɨɞɩɢсɶɸ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ с ɭɤɚɡɚɧɢɟɦ ɱɢсɥɚ, ɦɟсɹɰɚ ɢ ɜɪɟɦɟɧɢ ɡɚɩɨɥɧɟɧɢɹ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ (ɱɚсɵ, ɦɢɧɭɬɵ).

Ⱦɥɹ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɪɢɛɵɜɚɸɳɟɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɩɢсɶɦɟɧɧɨɝɨ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɩɪɢɜɥɟɤɚɬɶ ɞɟɠɭɪɧɵɯ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ, сɢɝɧɚɥɢсɬɨɜ, ɞɟɠɭɪɧɵɯ ɢ ɨɩɟɪɚɬɨɪɨɜ ɩɨсɬɨɜ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ, ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ сɨсɬɚɜɢɬɟɥɶсɤɢɯ ɛɪɢɝɚɞ ɢ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɯ ɜɥɚɞɟɥɶɰɟɦ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɟɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ) ɜ ɩɨɪɹɞɤɟ, ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɧɨɦ ɜ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ-ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦ ɚɤɬɟ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ.

Ɋɚɛɨɬɧɢɤɢ, ɧɚɡɧɚɱɟɧɧɵɟ ɞɥɹ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɢсɶɦɟɧɧɨɝɨ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ, ɜсɬɪɟɱɚɸɬ ɩɨɟɡɞ ɭ ɜɯɨɞɧɨɝɨ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ) сɜɟɬɨɮɨɪɚ, ɚ ɩɨ ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ (ɩɪɢ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ɜɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɩɨ ɷɬɨɦɭ ɩɭɬɢ) ± ɭ сɢɝɧɚɥɶɧɨɝɨ ɡɧɚɤɚ ©Ƚɪɚɧɢɰɚ сɬɚɧɰɢɢª, ɩɨɤɚɡɵɜɚɹ ɜ сɬɨɪɨɧɭ ɩɪɢɛɵɜɚɸɳɟɝɨ ɩɨɟɡɞɚ

ɞɧɟɦ ɪɚɡɜɟɪɧɭɬɵɣ ɤɪɚсɧɵɣ ɮɥɚɝ, ɚ ɧɨɱɶɸ ± ɤɪɚсɧɵɣ ɨɝɨɧɶ ɪɭɱɧɨɝɨ сɢɝɧɚɥɶɧɨɝɨ ɮɨɧɚɪɹ. ɉɨсɥɟ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɩɨɟɡɞɚ ɩɢсɶɦɟɧɧɨɟ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɜɪɭɱɚɟɬсɹ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ.

1. ɉɪɢ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ ɭɤɚɡɚɬɟɥɹ ɧɚ ɜɯɨɞɧɨɦ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɦ) сɜɟɬɨɮɨɪɟ ɩɨɟɡɞ ɩɪɢɧɢɦɚɟɬсɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɩɨ ɪɚɡɪɟɲɚɸɳɟɦɭ ɩɨɤɚɡɚɧɢɸ ɜɯɨɞɧɨɝɨ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ) сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɛɟɡ ɜɵɞɚɱɢ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɞɨɩɨɥɧɢɬɟɥɶɧɨɝɨ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ ɧɚ ɩɪɨɟɡɞ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨɝɨ ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ ɭɤɚɡɚɬɟɥɹ. ȼ ɷɬɢɯ сɥɭɱɚɹɯ ɦɚɲɢɧɢсɬ ɩɪɢ сɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɞɨɥɠɟɧ ɩɪɨɹɜɥɹɬɶ ɨсɨɛɭɸ ɛɞɢɬɟɥɶɧɨсɬɶ ɢ ɛɵɬɶ ɝɨɬɨɜɵɦ ɤ ɧɟɦɟɞɥɟɧɧɨɣ ɨсɬɚɧɨɜɤɟ, ɟсɥɢ ɜсɬɪɟɬɢɬсɹ ɩɪɟɩɹɬсɬɜɢɟ ɞɥɹ ɞɚɥɶɧɟɣɲɟɝɨ ɞɜɢɠɟɧɢɹ.

ɉɨɪɹɞɨɤ ɩɪɨɟɡɞɚ ɜɯɨɞɧɨɝɨ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ) сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɜ сɥɭɱɚɹɯ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ ɭɤɚɡɚɬɟɥɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ сɬɵɤɨɜɚɧɢɹ ɷɥɟɤɬɪɢɱɟсɤɨɣ ɬɹɝɢ ɩɟɪɟɦɟɧɧɨɝɨ ɢ ɩɨсɬɨɹɧɧɨɝɨ ɬɨɤɚ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ сɨɜɦɟɳɟɧɢɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɪɚɡɧɨɣ ɲɢɪɢɧɵ ɤɨɥɟɢ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

ПРИɅОɀЕНИЕ № 10

к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации

# ɉɨɪɹɞɨɤ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ

1. **Ɉɛɳɢɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɹ**
2. Маневровая работа должна производиться 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.
3. 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 локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 21 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте в Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – техническо-распорядительный акт, Инструкция соответственно), а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

При необходимости работы в отдельных районах двух и более маневровых локомотивов, порядок их работы, обеспечивающий безопасность движения поездов (маневровых составов), указывается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Для производства маневровой работы выдаются локомотивы в исправном состоянии, оборудованные исправно действующими устройствами технологической железнодорожной электросвязи, сигналами, а также снабженные установленным владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) инвентарем.

Для передвижения вагонов на железнодорожных путях в местах производства погрузочно-разгрузочных работ разрешается использовать специальные маневровые средства (толкатели, маневровые тележки, электролебедки и средства, установленные локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), которые должны соответствовать требованиям эксплуатационной и ремонтной документации по обеспечению безопасности движения, сохранности железнодорожного подвижного состава и безопасности работников, связанных с маневровой работой и производством погрузочно-разгрузочных работ.

1. Приготовление маневровых маршрутов и перевод стрелок при маневрах осуществляется:
   1. на железнодорожных станциях диспетчерского управления – диспетчером поездным с центрального аппарата с передачей соответствующим работникам указаний о готовности маршрута для маневровых передвижений по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или диспетчерской связи по телефонам, устанавливаемым в горловинах железнодорожных станций;
   2. на железнодорожных станциях диспетчерского управления при передаче железнодорожной станции на резервное управление – уполномоченным работником владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), на которого возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов;
   3. на железнодорожных станциях диспетчерского управления при передаче отдельных стрелок на местное управление1, при котором перевод стрелок осуществляется составителем поездов или работником железнодорожной станции;
   4. на железнодорожных станциях диспетчерского управления при передвижениях по станционным железнодорожным путям общего и необщего пользования, железнодорожным путям необщего пользования одиночных локомотивов, специального самоходного подвижного состава перевод стрелок, переданных на местное управление, разрешается производить одним из работников

1 Подпункт 164 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009 «Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 27 ноября 2009 г. № 523-ст (М., «Стандартинформ», 2010), с изменением ГОСТ Р 53431-2009 «Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 13 сентября 2011 г. № 294-ст. (М., «Стандартинформ», 2012) (далее – ГОСТ Р 53431-2009).

локомотивной бригады (бригады, обслуживающей специальный самоходный подвижной состав);

* 1. на железнодорожных станциях с электрической централизацией стрелок, их перевод осуществляется дежурным по железнодорожной станции, дежурным поста централизации (оператором поста централизации);
  2. на железнодорожных станциях с нецентрализованными стрелками, их перевод при маневровых передвижениях производится дежурными стрелочных постов по распоряжению лица, руководящего маневрами, либо лицом, уполномоченным владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования);
  3. на железнодорожных станциях с электрической централизацией стрелок, при передаче стрелок на местное управление, а также при производстве маневров на нецентрализованных стрелках, не обслуживаемых дежурным стрелочного поста, допускается перевод стрелок работниками составительских или локомотивных бригад, кондукторами, дежурными по паркам, дежурным по железнодорожной станции, начальником железнодорожной станции, приемосдатчиками груза и багажа, работниками локомотивного, вагонного депо или лицами, уполномоченным владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования). Перечень железнодорожных станций с указанием номеров таких стрелок, а также работников, которым разрешается их перевод при производстве маневров, и порядок перевода стрелок устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Перед переводом централизованной стрелки, обслуживающий ее работник должен убедиться (лично или по докладу работника, уполномоченного владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) в том, что она не занята железнодорожным подвижным составом (фактическое ее свободное состояние), и железнодорожный подвижной состав не находится за пределами смежных железнодорожных путей. При электрической централизации отсутствие железнодорожного подвижного состава на стрелочном переводе устанавливается по индикации на аппаратах управления.

Порядок проверки свободности стрелочного перевода от железнодорожного подвижного состава при неисправности или временном выключении этих аппаратов управления или переводе стрелок с маневровых колонок (пультов местного управления) устанавливается техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

1. Ɂапрещается переводить стрелку с пульта местного управления или ключом местного управления до освобождения стрелочного изолированного участка, а там,

где не включена в зависимость изоляция стрелки до освобождения стрелки от железнодорожного подвижного состава.

1. Работник, переводящий стрелки, после каждого перевода стрелки должен убедиться в правильности положения остряков по индикации на пульте местного управления или по положению остряков стрелки.

Нецентрализованные стрелки, кроме расположенных на сортировочных железнодорожных путях, железнодорожных путях, где маневровая работа постоянно осуществляется толчками, и стрелок, оборудованных шарнирно- коленчатыми замыкателями, должны при маневрах запираться на закладки.

1. По окончании маневров стрелочные и маневровые рукоятки, а также ключ местного управления устанавливаются в нормальное положение, руководитель маневров докладывает об окончании работы диспетчеру поездному (дежурному по железнодорожной станции, дежурному поста централизации).
2. Дежурный по железнодорожной станции или работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен подготавливать маневровые маршруты на весь путь следования маневрового состава. При невозможности приготовления такого маршрута, дежурный по железнодорожной станции или работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан предупредить машиниста (руководителя маневров), на какой железнодорожный путь или до какого светофора будет приготовлена часть маршрута.

Проследование маневрового светофора с запрещающим показанием или погасшим огнем при готовом маршруте разрешается по указанию дежурного по железнодорожной станции или работника, осуществляющего управление стрелками и светофорами, дежурного стрелочного поста, передаваемому ими машинисту маневрового локомотива лично, по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или через руководителя маневров.

1. Основным средством передачи указаний при маневровой работе должна быть радиосвязь.

Разрешается подача сигналов при маневровой работе ручными сигнальными приборами, а также двухсторонней парковой связью.

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.

Передача указаний и сообщений по технологической железнодорожной электросвязи производится в соответствии с приложением № 22 к Инструкции.

Порядок пользования устройствами технологической железнодорожной электросвязи в каждом маневровом районе с указанием работников, которым предоставлено право пользоваться этими устройствами, определяется в техническо-

распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Порядок передачи управляющих команд на железнодорожный подвижной состав, управляемый автоматически и (или) дистанционно, и порядок организации маневровой работы с обеспечением безопасности движения при использовании железнодорожного подвижного состава, управляемого автоматически и (или) дистанционно, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Маневры на станционных железнодорожных путях, расположенных на уклонах, где создается опасность самопроизвольного движения 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.

При производстве маневров на железнодорожных путях, расположенных на уклонах, должны соблюдаться меры предосторожности, исключающие возможность столкновений с железнодорожным подвижным составом, а также самопроизвольного движения вагонов за пределы полезной длины железнодорожного пути.

Перечень маневровых районов и железнодорожных путей, расположенных на уклонах, где при маневрах создается опасность самопроизвольного движения железнодорожного подвижного состава, а также дополнительные меры по обеспечению безопасности движения поездов, которые должны соблюдаться в этих районах при маневрах, указываются в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

1. Порядок и условия обеспечения безопасности при перестановке составов из парка в парк по соединительным железнодорожным путям или через вытяжные железнодорожные пути устанавливаются в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

В отдельных случаях в зависимости от местных условий (при последовательном расположении парков, оборудовании маневровых локомотивов устройствами для отцепки их от вагона из кабины машиниста) перестановку

составов из парка в парк локомотивом вперед разрешается производить без сопровождения составителем поездов.

1. Маневры вагонов с грузами отдельных категорий, в соответствии Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденными Протоколом пятнадцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 5 апреля 1996 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно- телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 5 апреля 1996 г.) (далее – Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам)2 осуществляются с постановкой вагонов прикрытия из вагонов с неопасными грузами или порожних вагонов.

Нормы прикрытия в поездах и при маневрах указываются в перевозочных документах нанесением специального штемпеля, где цифрами обозначается минимальное число физических вагонов прикрытия:

первая цифра – от ведущего локомотива,

вторая цифра – от подталкивающего локомотива,

третья цифра – от вагонов с людьми, знак «0» – прикрытия не требуется.

Вагоны с людьми, а также вагоны с проводниками, специально выделенными работниками для сопровождения грузов, караулами, нарядами охраны, вагоны с живностью разрешается ставить в поезд впереди и (или) сзади вагонов с опасными грузами класса 1 (взрывчатые материалы) (далее – опасные грузы класса

1 (ВМ)3, но всегда впереди вагонов, загруженных опасными грузами, в перевозочных документах на которые имеются штемпели: «Ядовито» и

«Прикрытие ...» (одновременно оба штемпеля).

Вагоны с легковоспламеняющимися жидкостями на железнодорожной станции формирования должны ставиться в поезд за вагонами с опасными грузами класса 1 (ВМ) (считая от головы поезда).

1. Маневровые передвижения на ремонтных железнодорожных путях вагонных и локомотивных депо должны производиться под наблюдением ответственного работника соответствующего подразделения железнодорожного

2 − Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

3 Абзац девятый пункта 3.6.3 раздела 3.6 Правил перевозки опасных грузов.

транспорта, осуществляющего ремонтные работы на указанных железнодорожных путях.

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

При неблагоприятных условиях погоды (сильный ветер4, туман, метель), а также в темное время суток на неосвещаемых железнодорожных путях маневровая работа должна производиться с особой бдительностью.

1. Работа хозяйственных поездов и специального самоходного железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях железнодорожной станции производится под руководством ответственного работника соответствующего подразделения железнодорожного транспорта. Их передвижения с одного железнодорожного пути на другой или в другой район железнодорожной станции производятся с разрешения лица, распоряжающегося маневрами, или дежурного по железнодорожной станции.

Для руководства передвижениями таких поездов и специального самоходного железнодорожного подвижного состава по указанию начальника железнодорожной станции разрешается назначение соответствующих работников железнодорожной станции.

1. Разъединение и соединение тормозных рукавов и межвагонных электрических соединений на железнодорожных станциях производится работниками пунктов технического обслуживания вагонов или работниками, установленными в зависимости от местных условий в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

При производстве маневров, разъединение или соединение тормозных рукавов производится составителями поездов, помощниками составителей поездов или кондукторами.

Разъединение и соединение тормозных рукавов при отцепке от состава и прицепке к составу поездного локомотива производит локомотивная бригада, а при обслуживании локомотива машинистом без помощника машиниста, выполнение этих операций производится осмотрщиком вагонов.

4 Подпункт 61 пункта 2 ГОСТ Р 22.0.03-2020 «Национальный стандарт Российской Федерации. Безопасность в чрезвычайных ситуациях. Природные чрезвычайные ситуации. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 11 сентября 2020 г. № 641-ст (М., «Стандартинформ», 2020), с изменениями ГОСТ Р 22.0.03-2020 «Безопасность в чрезвычайных ситуациях. Природные чрезвычайные ситуации. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта 29 октября 2021 г. № 1404-ст («ИɍС «Национальные стандарты», 2022, № 1).

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

Передвигать отдельные вагоны вручную допускается на прочих железнодорожных путях при отсутствии уклона, под руководством ответственного лица, выделенного владельцем инфраструктуры (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 (вагоны должны быть сцеплены);
2. перемещать их за предельный столбик в направлении главных и приемоотправочных железнодорожных путей;
3. начинать передвижение, не имея тормозных башмаков;
4. подкладывать для торможения под колеса предметы, не предусмотренные в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.;
5. передвигать вручную вагоны, занятые людьми и опасными грузами.

Порядок передвижения вагонов специальными маневровыми средствами в зависимости от местных условий, указывается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

# Ɋɭɤɨɜɨɞɫɬɜɨ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɨɣ

1. Маневры на станционных железнодорожных путях производятся по указанию только одного работника – дежурного по железнодорожной станции, дежурного станционного поста централизации, маневрового диспетчера, дежурного по сортировочной горке или парку, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией – диспетчера поездного. Распределение обязанностей по распоряжению маневрами указывается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Порядок производства маневровой работы на железнодорожных путях необщего пользования в пределах пунктов ремонта железнодорожного подвижного состава устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Движением локомотива (специального самоходного подвижного состава), производящего маневры с вагонами, должен руководить один работник – руководитель маневров, ответственный за правильное их выполнение. Движение маневрового состава на сортировочных горках и путях сортировочного и сортировочно-отправочного парков разрешается производить под руководством дежурного по горке, либо работника, определяемого владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

Руководство движением маневрового состава, оборудованного на хвостовом вагоне системой, обеспечивающей дистанционный контроль из кабины управления свободности железнодорожного пути, подаваемых сигналов и положения стрелок по маршруту следования, осуществляется в порядке, установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Маневровые передвижения локомотива (специального самоходного железнодорожного подвижного состава) без вагонов, мотор-вагонного подвижного состава, не обслуживаемого составительской бригадой или главным кондуктором, производятся по сигналам светофора в соответствии с планом маневровой работы, а случае отсутствия светофоров – по сигналам работника, осуществляющего перевод стрелок.

В железнодорожном подвижном составе, оборудованном в голове и хвосте тяговыми единицами, а также в составе с одним локомотивом, оборудованном кабиной управления на другом конце состава, при производстве маневров без руководителя маневровой работы (главного кондуктора), машинисты согласовывают свои действия друг с другом.

Для руководства маневровыми передвижениями разрешается привлекать начальников железнодорожной станции, их заместителей и работников в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Маневровая работа производится составителем поездов, составителем поездов и помощником составителя поездов, главным кондуктором грузовых поездов, главным кондуктором грузовых поездов и кондуктором грузовых поездов. Ʉоличество работников, производящих маневры с одним локомотивом (поездом), устанавливается владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

Расстановка работников, занятых на маневрах, производится руководителем маневров.

Обслуживание маневрового локомотива машинистом без помощника машиниста разрешается производить по решению владельца инфраструктуры

(владельца железнодорожных путей необщего пользования) в зависимости от типа локомотива и местных условий.

1. Руководитель маневров должен получать задание на маневровую работу только от одного лица, распоряжающегося маневрами.

Ɂадание на маневровую работу должно быть доведено руководителем маневров до каждого работника, участвующего в маневрах.

Если в процессе производства маневров возникает необходимость изменить намеченный план работы, то с характером этих изменений работники, участвующие в маневрах, должны быть ознакомлены до реализации измененного плана.

1. Передвижение маневрового локомотива (с вагонами или без вагонов) из одного маневрового района в другой допускается только по разрешению лица, распоряжающегося маневрами, после предварительного согласования с лицом, распоряжающимся маневрами, в районе которого предстоит передвижение, и с руководителем маневров, работающим в этом районе.
2. Порядок производства маневровой работы с использованием автоматически и (или) дистанционно управляемого железнодорожного подвижного состава устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

# Ɉɛɹɡɚɧɧɨɫɬɢ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ, ɭɱɚɫɬɜɭɸɳɢɯ ɜ ɩɪɨɢɡɜɨɞɫɬɜɟ ɦɚɧɟɜɪɨɜ

1. Руководитель маневров обязан:
   1. выполнять задания на маневровую работу;
   2. обеспечивать расстановку и согласованность действий всех работников, участвующих в производстве маневров, на основе ознакомления их с планом и способами выполнения предстоящей маневровой работы;
   3. формировать поезда в соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных настоящим Приказом;
   4. организовать маневровую работу так, чтобы были обеспечены безопасность движения, личная безопасность работников, занятых на маневрах, сохранность железнодорожного подвижного состава и груза, безопасность маневров с вагонами, занятыми людьми, негабаритными и опасными грузами класса 1 (ВМ), с пассажирскими вагонами, а также при движении маневрового состава вагонами вперед.

При вступлении на дежурство составитель поездов железнодорожной станции должен ознакомиться с наличием и расположением железнодорожного подвижного состава на путях своего района, проверить надежность его закрепления, убедиться в

наличии установленных для района средств закрепления. О результатах проверки доложить дежурному по железнодорожной станции (маневровому диспетчеру).

1. Перед началом маневровой работы руководитель маневров обязан:
   1. убедиться, что все работники, участвующие в маневрах, в том числе локомотивная бригада, в полном составе находятся на своих местах;
   2. ознакомить машиниста и работников железнодорожной станции, участвующих в маневрах, с планом предстоящих маневров и о порядке их выполнения;
   3. убедиться в отсутствии препятствий для передвижения маневрового состава.
2. Ɂадание дежурному стрелочного поста, дежурному или оператору поста централизации о приготовлении маневрового маршрута5 передается руководителем маневров лично, по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, свистками локомотива, ручными свистками или средствами, в зависимости от технического оснащения железнодорожной станции, в порядке, установленном в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.
3. В процессе работы руководитель маневров обязан:
   1. до начала движения или остановки передавать сигналы и указания, касающиеся маневровых передвижений;
   2. следить за своевременной (установкой до начала движения) и правильной подготовкой (установкой по маршруту) стрелок для маневровых передвижений, подачей сигналов операторами постов централизации, дежурными стрелочных постов и машинистом локомотива;
   3. находиться в месте, откуда обеспечивается лучшая видимость сигналов и маршрута передвижения маневрирующего состава; в случае отсутствия радиосвязи с машинистом локомотива (из-за неисправности или отсутствия на локомотиве станционной радиосвязи) находиться в месте, откуда обеспечивается видимость ручных сигналов машинистом (или его помощником);
   4. при движении по станционным железнодорожным путям вагонами вперед (за исключением надвига6 железнодорожных подвижных составов на сортировочные горки и (или) применения систем, предусмотренных пунктом 18 настоящего Порядка) находиться на первой по движению специальной подножке (переходной площадке, тамбуре), а при невозможности – идти по междупутью или обочине железнодорожного пути впереди осаживаемых вагонов, следить за показаниями маневровых светофоров, подаваемыми сигналами, положением

5 Подпункт 135 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

6 Подпункт 209 пункта 2 ГОСТ Р 53431-2009.

стрелок по маршруту, отсутствием препятствий и людей на пути; при необходимости – принимать меры к остановке маневрового состава.

При отсутствии и неисправности радиосвязи, разрешается руководителю маневров привлекать для передачи сигналов операторов постов централизации, дежурных стрелочных постов и работников железнодорожной станции, уполномоченных владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования);

* 1. при производстве маневров в условиях ограниченной и недостаточной видимости принимать дополнительные меры для обеспечения безопасности движения поездов, в том числе чаще передавать сигналы и указания машинисту по радиосвязи;
  2. не допускать пропуска железнодорожного подвижного состава по взрезанной стрелке7 впредь до ее осмотра и ремонта;
  3. убедиться в отсутствии сигналов ограждения, прежде чем подъехать к железнодорожному подвижному составу;
  4. не допускать оставления вагонов без закрепления или с закреплением менее установленной в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования, нормы, вне зависимости от предполагаемого времени стоянки этих вагонов;
  5. не допускать передвижений маневрового состава (с локомотивом впереди или вагонами вперед, за исключением надвига на гору и маневров толчками), не убедившись в том, что все вагоны сцеплены между собой и с локомотивом, а средства закрепления железнодорожного подвижного состава изъяты или переведены в нерабочее состояние;
  6. принимать меры, исключающие возможность движения отцепов в обратном направлении или выхода вагонов за предельный столбик в противоположном конце железнодорожного пути при маневрах толчками;
  7. приводить рычаги в нормальное положение после отделения отцепа от железнодорожного подвижного состава, если при маневрах толчками или при надвиге железнодорожного подвижного составов на горку расцепные рычаги по условиям работы устанавливаются в положение «на буфер»;
  8. убеждаться в закреплении вагонов с противоположной от маневрового локомотива стороны перед заездом маневрового локомотива (одиночного или с вагонами) на занятый вагонами железнодорожный путь для отцепки или прицепки вагонов, а также при сжатии стоящих вагонов;
  9. проверять, не нарушилась ли правильность установки ранее уложенных башмаков в результате прицепки дополнительных вагонов к стоящей на

7 Подпункт 157 пункта 2 ГОСТ Р 53431-2009.

железнодорожном пути группе вагонов, в том числе и закрепленных по установленной норме, а также достаточно ли башмаков на увеличившееся количество вагонов;

* 1. убедиться в отсутствии препятствий для движения перед передвижением маневрового состава в местах погрузки и выгрузки грузов;
  2. производить маневры с вагонами, погрузка и выгрузка которых не закончены, только после согласования с работником, распоряжающимся погрузочно-разгрузочными операциями;
  3. сообщить о неисправности устройств технологической железнодорожной электросвязи дежурному по железнодорожной станции и быть готовым для подачи сигналов ручными сигнальными приборами.

1. Руководитель маневров должен организовать работу, не допустив выхода железнодорожного подвижного состава за предельные столбики (изолирующие стыки или светофоры) противоположного конца железнодорожных путей.

Порядок согласования действий руководителя маневров с работниками противоположного конца парка (железнодорожных путей), обеспечивающий выполнение указанного требования, устанавливается в техническо- распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

1. Руководитель маневров должен убедиться в разрешающем показании маневрового светофора перед передачей сигнала машинисту о начале движения вагонами вперед с выездом на стрелки, а при отсутствии маневрового светофора – получить сигнал (сообщение) об установке стрелок по маршруту маневрового передвижения от работника, на которого возложен перевод стрелок.
2. При производстве маневров в местах работы ремонтных бригад, с пересечением железнодорожных переездов, около пассажирских платформ, на железнодорожных путях грузовых складов, грузовых районов, складов топлива, вагонных и локомотивных депо, на территории заводов, мастерских составительские и локомотивные бригады должны проявлять особую бдительность, подавать звуковые сигналы при приближении состава к находящимся около железнодорожного пути или на платформах людям, а также предупреждать о движении состава людей, работающих на погрузке, выгрузке, ремонте железнодорожного пути, вагонов и других операциях.

При производстве маневров, работникам составительских и кондукторских бригад запрещается находиться на специальной подножке вагона в негабаритных и опасных местах, перечень которых устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Дежурные стрелочных постов, дежурные (операторы) постов централизации и работники, на которых возложен перевод стрелок, при производстве маневров обязаны:
   1. переводить стрелки по маршруту, указанному руководителем маневров;
   2. после перевода стрелки должен запереть ее на запорную закладку (кроме случаев, предусмотренных в пункте 6 настоящего Порядка) и убедиться, что остряк прилегает к рамному рельсу с отставанием менее 4 мм;
   3. перед подачей сигнала или передачей сообщения о готовности маршрута для передвижения маневрового состава, проверять правильность положения стрелок в маневровом маршруте;
   4. передавать до начала движения или остановки машинисту и составителю сигналы и сообщения;
   5. внимательно следить за передвижениями маневрового состава, передаваемыми указаниями и сигналами, выполнять требования этих указаний и сигналов.
2. Ɂапрещается давать сигналы и указания о следовании локомотивов и маневровых составов по железнодорожному пути, с которого отправляется пассажирский поезд (вслед за поездом), до полного освобождения им этого железнодорожного пути. Машинистам локомотивов, стоящих на железнодорожном пути, занятом пассажирским поездом, запрещается двигаться вслед за отправившимся пассажирским поездом впредь до получения сообщения о полном освобождении железнодорожного пути.
3. Дежурный по железнодорожной станции, маневровый диспетчер или дежурный по горке при необходимости производства маневров с вагонами, занятыми людьми или загруженными опасными грузами класса 1 (ВМ), а также опасными грузами, имеющими в перевозочных документах штемпели «Не спускать с горки» и «Спускать с горки осторожно», обязан поставить об этом в известность составителя поездов, а последний – своего помощника и машиниста маневрового локомотива.
4. Ʌокомотивная бригада обслуживающая локомотив, мотор-вагонный подвижной состав, бригада, обслуживающая специальный самоходный подвижной состав, при производстве маневров обязана:
   1. выполнять задания на маневровую работу;
   2. следить за подаваемыми сигналами, выполнять сигналы и указания о передвижениях;
   3. следить за людьми, находящимися на железнодорожных путях, положением стрелок и расположением железнодорожного подвижного состава;
   4. обеспечивать порядок безопасного производства маневров и сохранность железнодорожного подвижного состава.

Ʌокомотивные бригады, обслуживающие локомотивы и работающие со сборными поездами, а также выделенные для производства маневровой работы кондуктора и составительские бригады должны знать порядок маневровой работы на железнодорожной станции. Порядок ознакомления локомотивных и составительских бригад и кондукторов с условиями маневровой работы, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Машинисту разрешается передавать управление локомотивом помощнику машиниста, имеющему права управления локомотивом, или дублеру машиниста под своим наблюдением.

Автоматически и (или) дистанционно управляемым железнодорожным подвижным составом, в зависимости от технического оснащения железнодорожного подвижного состава и железнодорожной станции управляет машинист, руководитель маневров или работник в соответствии с порядком, установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Машинист локомотива (специального самоходного подвижного состава), производящий маневры с вагонами, не вправе приводить в движение локомотив или специальный самоходный железнодорожный подвижной состав с вагонами без получения от руководителя маневров указания по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, сигнала, поданного ручными сигнальными приборами, или команды, переданной лично.

Ʉроме получения указания (сигнала) руководителя маневров, перед выездом на стрелки централизованных маневровых маршрутов, машинист должен убедиться в наличии разрешающего показания маневрового светофора, а в случае отсутствия видимости сигнала – через работника, на которого возложено управление стрелками и светофорами. Перед выездом на нецентрализованные стрелки машинист должен получить от дежурного стрелочного поста или дежурного по железнодорожной станции сигнал или сообщение (полученное по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или лично) о готовности стрелок для маневровых передвижений.

При отсутствии маневровых светофоров или невозможности открытия светофора перед выездом на централизованные стрелки, машинист должен получить сообщение о готовности стрелок для маневровых передвижений от работника, на которого возложено управление стрелками и светофорами в данном районе управления (лично или по устройствам технологической железнодорожной электросвязи) или переданное через руководителя маневров).

На железнодорожных станциях с электрической централизацией стрелок и светофоров в случаях передачи стрелок с центрального на местное управление

выезд на стрелки разрешается по указанию или сигналу работника, на которого возложен перевод этих стрелок.

Машинисту локомотива, производящего маневры, не разрешается приводить в движение локомотив для выезда с железнодорожного пути, на котором остаются вагоны, без получения сообщения от руководителя маневров об их закреплении, переданного по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, через работника, участвующего в маневрах, или лично.

1. Машинист при следовании по станционным железнодорожным путям руководствуется показаниями маневровых светофоров, сигналами или сообщениями дежурного по железнодорожной станции, дежурных (операторов) постов централизации, дежурных стрелочных постов, передаваемыми машинисту локомотива.
2. Подаваемые сигналы, а также указания, получаемые по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, машинист обязан подтверждать свистком локомотива или повторением полученного указания по устройствам технологической железнодорожной электросвязи.

Если машинист не уверен в правильности восприятия сигнала или указания, либо не знает плана маневровой работы, он должен остановиться и выяснить обстановку у уполномоченного лица, руководящего маневровыми работами.

# ɋɤɨɪɨɫɬɢ ɩɪɢ ɦɚɧɟɜɪɚɯ

1. Маневры производятся со скоростью не более:
   1. 60 км/ч – при следовании по свободным железнодорожным путям одиночных локомотивов (мотор-вагонного подвижного состава без пассажиров) 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 степеней8;

8 Пункт 1.7 Инструкции по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств – участников Содружества Независимых Государств, Ʌатвийской Республики, Ʌитовской Республики, ɗстонской Республики, утвержденной Протоколом тридцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 19 октября 2001 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-

* 1. 5 км/ч – при соединении отцепов в том числе при маневрах толчками;
  2. 3 км/ч – при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам, при сцеплении вагонов, при наличии штемпеля «Не спускать с горки» в их перевозочных документах, вагонов и специального железнодорожного подвижного состава, на которые нанесен трафарет «с горки не спускать», с вагонами или с локомотивом при подходе отцепов с вагонами, имеющими отметку в документах

«спускать с горки осторожно», с опасными грузами класса 1 (ВМ), с проводниками, вагонам с живностью, а на железнодорожных путях необщего пользования при проследовании вагонами вперед негабаритных мест и опасных зон и при постановке вагонов на вагоноопрокидыватель.

1. Скорость передвижения железнодорожного подвижного состава по вагонным весам зависит от конструкции весов и должна соответствовать эксплуатационной документации.
2. Скорость роспуска9 вагонов на сортировочных горках при различных сигналах горочных светофоров, а также условия, обеспечивающие безопасность движения и сохранность железнодорожного подвижного состава, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в зависимости от технического оснащения горок и местных условий.
3. Движение маневровых составов и одиночных локомотивов со скоростями в соответствии с подпунктами 1 – 3 пункта 37 настоящего Порядка разрешается производить в 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.

При маневрах, скорость движения локомотивов, оборудованных устройствами, позволяющими дистанционно обнаруживать препятствия для движения, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 19 октября 2001 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров, 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798). (далее – Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов).

9 Подпункт 210 пункта 2 ГОСТ Р 53431-2009.

# Ɇɚɧɟɜɪɵ ɧɚ ɝɥɚɜɧɵɯ ɢ ɩɪɢɟɦɨɨɬɩɪɚɜɨɱɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ

1. Маневры на главных железнодорожных путях или с пересечением их, а также с выходом за входные стрелки производится с разрешения дежурного по железнодорожной станции при закрытых соответствующих входных светофорах, ограждающих вход на железнодорожные пути и стрелки, на которых производятся маневры.

В приемоотправочных парках железнодорожной станции маневры разрешается на железнодорожных путях (стрелках), которые будут указаны дежурным по железнодорожной станции при даче задания составителю (главному кондуктору) на маневровую работу.

На железнодорожных станциях диспетчерского управления маневры на главных железнодорожных путях или с пересечением их должны допускаться с разрешения диспетчера поездного при обеспечении выполнения указанных требований.

1. Не допускаются маневры с выходом состава за границу железнодорожной станции на перегон на однопутных и по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках без согласия диспетчера поездного и дежурного по железнодорожной станции смежной станции и без установленного разрешения, выдаваемого машинисту. Маневры с выходом состава за границу железнодорожной станции по правильному железнодорожному пути на двухпутных участках допускаются с согласия диспетчера поездного по устному разрешению дежурного по железнодорожной станции.

На железнодорожных станциях, где на мачте входного светофора в сторону оси железнодорожной станции установлен специальный маневровый светофор, выход маневрирующего состава за границу железнодорожной станции производится по его сигналу.

Разрешением на выезд маневрирующего состава за границу железнодорожной станции на однопутном перегоне является:

1. ключ-жезл, выдаваемый машинисту маневрового локомотива перед открытием соответствующего выходного светофора, при автоматической блокировке или автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов. После первого выезда маневрового состава за границу железнодорожной станции по открытому выходному светофору и ключу-жезлу, повторные выезды на перегон при наличии у машиниста ключа-жезла осуществляются без открытия выходного светофора. На участках, оборудованных автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, где на железнодорожных

станциях имеются специальные маневровые светофоры, связанные с путевыми светофорами, выезд маневрирующего состава за границу железнодорожной станции производится при разрешающем показании этого маневрового светофора. При отсутствии ключа-жезла или специального маневрового светофора для маневров с выездом за границу железнодорожной станции машинисту маневрового локомотива выдается разрешение на бланке Дɍ-50, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 22 к Инструкции;

1. ключ-жезл данного перегона, а при его отсутствии – разрешение на бланке Дɍ-50 при полуавтоматической блокировке;
2. жезл или ключ-жезл данного перегона при электрожезловой системе;
3. разрешение на бланке Дɍ-50 при телефонных средствах связи.
4. Выезд маневрового состава за границу железнодорожной станции на однопутный перегон с выдачей машинисту разрешения на бланке Дɍ-50 осуществляется по разрешению диспетчера поездного, передаваемому одновременно дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, без закрытия основных систем интервального регулирования движения поездов.

После получения такого разрешения дежурные по железнодорожной станции обмениваются телефонограммами:

«Могу ли производить маневры с выездом за границу станции»;

«Разрешаю производство маневров с выездом за границу станции».

Получение последней телефонограммы служит основанием для выдачи машинисту разрешения на бланке Дɍ-50, наверху которой от руки делается отметка «маневры с выездом за границу станции».

Обмен указанными телефонограммами осуществляется по поездной диспетчерской связи под контролем диспетчера поездного.

Ɂапрещается делать запрос и давать разрешение о выезде маневрового состава за границу железнодорожной станции при занятости перегона встречным поездом.

При даче согласия в момент следования по перегону поезда, отправленного с железнодорожной станции производства маневров, перегон считается занятым до получения со смежной железнодорожной станции сообщения о прибытии поезда и передаче на эту железнодорожную станцию уведомления об окончании маневров:

«Маневры с выездом маневрового состава за границу станции закончены».

Все переговоры о выезде маневрового состава за границу железнодорожной станции оформляются записями в журнале поездных телефонограмм.

1. При необходимости выезда маневрового состава за границу железнодорожной станции по неправильному железнодорожному пути двухпутного или одному из железнодорожных путей многопутного перегона, не оборудованного двусторонней автоматической блокировкой, действие автоматической блокировки

по этому железнодорожному пути перегона закрывается. После закрытия автоматической блокировки выезд маневрового состава за границу железнодорожной станции осуществляется с выдачей машинисту локомотива разрешения на бланке Дɍ-50 при этом в отметке, производимой наверху, добавляются слова «по неправильному пути».

При двусторонней автоматической блокировке после переключения системы на соответствующее направление движения выезд маневрового состава за границу железнодорожной станции по неправильному железнодорожному пути производится по правилам, предусмотренным подпунктом 1 пункта 43 настоящего Порядка для однопутных перегонов.

1. Ɂанятие приемоотправочных железнодорожных путей железнодорожным подвижным составом при производстве маневров производится с разрешения дежурного по железнодорожной станции, а на промежуточных железнодорожных станциях с согласия диспетчера поездного и дежурного по станции.

Не допускается занимать улавливающие тупики10 любым железнодорожным подвижным составом, а предохранительные тупики – пассажирскими и грузовыми вагонами, занятыми людьми, и грузовыми вагонами с опасными грузами.

# Ɇɚɧɟɜɪɵ ɧɚ ɫɨɪɬɢɪɨɜɨɱɧɵɯ ɝɨɪɤɚɯ ɢ ɜɵɬɹɠɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ

1. На железнодорожных станциях, имеющих горочные устройства для сортировки вагонов, маневры должны производиться в соответствии с инструкциями, утвержденными владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

В инструкциях по работе сортировочных горок с учетом местных особенностей железнодорожных станций должны предусматриваться меры, исключающие возможность самопроизвольного движения вагонов с сортировочных железнодорожных путей в противоположную от сортировочной горки горловину (использование заграждающих устройств, укладка ограждающих тормозных башмаков, торможение отцепов в глубине парка, согласованность между работниками сортировочной горки и сортировочного парка и меры, установленные локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Перед роспуском вагонов с сортировочной горки дежурный по горке обязан:

10 Подпункт 2.7.21 пункта 2.7 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г.,

№ 748-ст (М., Стандартинформ, 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИɍС «Национальные стандарты», 2020, № 3), («ИɍС «Национальные стандарты», 2021, № 4) (далее – ГОСТ 34530-2019).

1. проверить степень свободности железнодорожных путей со стороны горки и наличие проходов на них;
2. ознакомиться с планом предстоящего роспуска, последовательностью расположения отцепов, числом вагонов в каждом отцепе, ходовыми качествами отцепов, наличием вагонов, требующих особой осторожности при роспуске, длиннобазных (имеющих расстояние между центрами осей внутренних колесных пар более 11,3 м) и данными, необходимыми для обеспечения безопасного роспуска вагонов;
3. обеспечить ознакомление с характером предстоящего роспуска работников, участвующих в сортировке вагонов (операторов распорядительного и исполнительного постов, составителя поездов, регулировщиков скорости движения вагонов);
4. включить устройства автоматизации сортировочной работы.
5. Дежурный по горке, операторы распорядительного и исполнительных постов, составители поездов, регулировщики скорости движения вагонов в процессе роспуска должны регулировать скорость надвига и степень торможения вагонов в зависимости от заполнения сортировочных железнодорожных путей, условий прохода отцепов в стрелочной зоне и на подгорочных железнодорожных путях, величины отцепов, чередования назначения отцепов по железнодорожным путям сортировочного парка.

В процессе роспуска дежурный по горке, операторы распорядительного и исполнительных постов должны следить за направлением движения отцепов и их скоростью, проверять правильность их следования по железнодорожным путям сортировочного парка, контролировать работу устройств автоматизации сортировочной работы.

1. При нахождении на сортировочных (сортировочно-отправочных) железнодорожных путях вагонов с опасными грузами класса 1 (ВМ) и цистерн со сжиженными газами, маневровые диспетчеры и дежурные по сортировочным горкам обязаны вести учет железнодорожных путей, на которых такие вагоны находятся.

Вагоны с взрывчатыми материалами при наличии в перевозочных документах штемпеля «Не спускать с горки» цистерны со сжиженными газами и порожние цистерны из-под сжиженных газов после постановки на сортировочные (сортировочно-отправочные) железнодорожные пути должны немедленно ограждаться со стороны горки, полугорки или вытяжного железнодорожного пути двумя охранными тормозными башмаками, укладываемыми на оба рельса через 25 м друг от друга таким образом, чтобы общее расстояние от ограждаемых вагонов до тормозного башмака, расположенного первым от сортировочного устройства, было не менее 50 м.

Последующие отцепы, направляемые на эти железнодорожные пути, должны быть остановлены перед местом расположения охранных тормозных башмаков до накопления группы, состоящей не менее чем из 10 вагонов. Роспуск вагонов или их направления при маневрах толчками на такие железнодорожные пути восстанавливается после соединения этой группы с ограждаемыми вагонами.

Если расстояние от ограждаемых вагонов, при наличии в перевозочных документах штемпеля «Не спускать с горки», до конца парковой тормозной позиции со стороны горки или вытяжки составляет менее 50 м, то последующие отцепы на эти железнодорожные пути должны направляться посредством осаживания.

Меры обеспечения безопасности при нахождении вышеуказанных вагонов на путях сортировочных парков автоматизированных горок устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

В процессе роспуска дежурный по горке, оператор распорядительного поста или горочный составитель с помощью двусторонней парковой или других, установленных локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) видов связи, информирует операторов исполнительных постов, регулировщиков скорости движения вагонов, дежурных стрелочных постов об отцепах, требующих особой осторожности.

Все работники, участвующие в роспуске, при спуске с горок таких отцепов, а также при роспуске любых отцепов на железнодорожные пути, где имеются вагоны с грузами, требующими осторожности, должны внимательно обеспечивать безопасность роспуска и сохранность железнодорожного подвижного состава. Скорость надвига, а также силу торможения на вагонных замедлителях11 регулировать с учетом создания необходимых интервалов между отцепами и безусловного соблюдения установленных скоростей при соударении вагонов.

Порядок информирования работников о наличии в распускаемом составе и на железнодорожных путях сортировочного парка вагонов с грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов, порожних вагонов железнодорожным транспортом, предусмотренных частью первой статьи 3 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФɁ «ɍстав железнодорожного транспорта Российской Федерации»12 (далее – правила перевозок грузов железнодорожным транспортом) и Правилах перевозок опасных грузов, требующими особой осторожности, устанавливается в локальных нормативных

11 Подпункт 76 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

12 ɑасть первая статьи 3 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФɁ «ɍстав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170; 2015, № 1, ст. 56).

актах, утверждаемых владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

1. Не допускается производить маневры толчками и распускать с горки:
   1. вагоны, занятые людьми, кроме вагонов с проводниками (командами), сопровождающими грузы;
   2. вагоны с грузами отдельных категорий, указанных в Правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте и Правилах перевозок опасных грузов.
   3. платформы и полувагоны, загруженные грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й, 6-й степеней и грузами с верхней негабаритностью 3-й степени и сверхнегабаритными, груженые транспортеры;
   4. локомотивы в недействующем состоянии, мотор-вагонный подвижной состав, составы рефрижераторных поездов13, пассажирские вагоны, краны на железнодорожном ходу;
   5. вагоны и специальный железнодорожный подвижной состав, имеющий трафарет или отметку в перевозочных документах «С горки не спускать»;
   6. сцепы из двух и более платформ, загруженных рельсами или длинномерными грузами.

ɀелезнодорожный подвижной состав, указанный в подпунктах 1 – 6 настоящего пункта, разрешается пропускать через сортировочную горку только с локомотивом.

Не допускается пропускать через сортировочные горки:

1. груженые и порожние транспортеры, имеющие 12 и более осей;
2. груженые транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120 т при наличии в сцепе одной или двух промежуточных платформ;
3. железнодорожный подвижной состав, имеющий трафарет «ɑерез горку не пропускать».
4. Маневры толчками и роспуск с сортировочных горок вагонов с грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов железнодорожным транспортом, рефрижераторных вагонов и секций должны производиться с осторожностью.

Скорость роспуска вагонов на сортировочных горках при различных показаниях горочных светофоров, а также условия, обеспечивающие сохранность железнодорожного подвижного состава, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в зависимости от технического оснащения горок и местных условий.

При наличии в перевозочных документах штемпеля «Не спускать с горки» или нанесенном трафарете «С горки не спускать», маневры производятся осаживанием или «съемом» локомотивом со стороны подгорочного парка,

13 Подпункт 2.12.32 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

с соблюдением норм прикрытия с особой осторожностью, без толчков и резких остановок. Пропуск их через сортировочную горку должен производиться только с локомотивом.

Роспуск с сортировочных горок рефрижераторных секций, а также автономных вагонов с машинным охлаждением осуществляется под желтый огонь горочного светофора.

Перед роспуском с горки вагонов с проводниками (командами), сопровождающими груз или живность, а также перед началом производства маневров толчками с такими вагонами проводники и команды должны быть предупреждены составителями поездов о предстоящих маневрах.

1. Ʉаждый регулировщик скорости движения вагонов в процессе роспуска обязан следить за наличием вагонов на сортировочном железнодорожном пути и при его заполнении заранее сообщать об этом старшему регулировщику, дежурному по горке или составителю на сортировочной горке.

Для обеспечения безаварийной работы, регулировщики скорости движения вагонов обязаны:

1. находиться на обслуживаемых ими железнодорожных путях к началу роспуска состава;
2. следить за сообщениями и командами, подаваемыми дежурным по горке, за сигналами, подаваемыми составителем поездов или машинистом локомотива;
3. расчетливо тормозить вагоны, при этом обеспечивает полное использование вместимости железнодорожных путей и безопасный подход отцепов к вагонам, стоящим на железнодорожных путях подгорочного парка. При роспуске с горки больших отцепов дополнительные тормозные башмаки подкладываются под колесные пары посредством специальной вилки;
4. по указанию составителя или дежурного по горке извлекать из-под вагонов тормозные башмаки при заезде на железнодорожный путь локомотива для соединения вагонов;
5. помогать регулировщикам скоростей движения вагонов, обслуживающим соседние железнодорожные пути, при интенсивном следовании отцепов в районы их работы.
6. При торможении вагонов на железнодорожных путях запрещается устанавливать тормозные башмаки:
   1. перед рельсовым стыком (не более 1 м) и на рельсовом стыке (если он не сварен);
   2. перед крестовиной стрелочного перевода;
   3. на рамный рельс стрелочного перевода, к которому прилегает остряк;
   4. на наружный рельс кривой.

51. При торможении запрещается пользоваться неисправными тормозными башмаками.

Перечень неисправностей тормозных башмаков, при которых запрещается ими пользоваться, а также требования к тормозным башмакам приведены в приложении № 12 к Инструкции.

1. Ɂапрещается осаживание и соединение вагонов в сортировочном парке (со стороны горки или с противоположной стороны железнодорожных путей сортировочного парка) без предварительного согласования между дежурным по горке (составителем) и составителем или работником противоположного конца сортировочного парка в порядке, установленном в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Перед осаживанием составитель обязан убедиться в:

1. отсутствии тормозных башмаков под вагонами;
2. рабочем положении расцепных рычагов автосцепки вагонов;
3. отсутствии препятствий для движения.
4. Маневры на вытяжных железнодорожных путях производятся осаживанием, серийными или одиночными толчками.

При производстве маневров толчками для районов, где этот метод является основным при организации маневровой работы, в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования, должны быть указаны: порядок торможения отцепов, наличие и порядок применения технических средств и условия, обеспечивающие безопасность при производстве маневров.

1. Регулировать разгон состава для толчка составитель обязан с учетом ходовых качеств и веса отцепа, свободности сортировочных железнодорожных путей и атмосферных условий так, чтобы дежурные постов централизации, операторы постов централизации, дежурные стрелочных постов и регулировщики скорости движения вагонов имели время для перевода стрелок и укладки тормозных башмаков и чтобы скорости соударения вагонов не превышали установленные.
2. При выявлении в процессе роспуска ситуации, угрожающей безопасности движения поездов, жизни и здоровью людей, операторы горочных постов, дежурные стрелочных постов, регулировщики скорости движения вагонов и работники, участвующие в маневрах, должны немедленно поставить в известность дежурного по сортировочной горке, горочного составителя, подать команду (сигнал) остановки и принять меры к задержанию очередного движущегося отцепа.

# Ɇɚɧɟɜɪɨɜɚɹ ɪɚɛɨɬɚ ɜ ɪɚɣɨɧɚɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɫɬɚɧɰɢɣ, ɧɟ ɨɛɫɥɭɠɢɜɚɟɦɵɯ ɞɟɠɭɪɧɵɦɢ ɫɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɨɫɬɨɜ

1. Перед заездом маневрового локомотива на железнодорожные пути грузовых районов, угольных складов, вагонных или локомотивных депо, производственных цехов (участков), дежурный по железнодорожной станции (дежурный поста централизации) или составитель поездов согласует возможность подачи или вывода вагонов с руководителем работ в данном районе или представителем производственного цеха (участка).

Порядок согласования устанавливается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

1. Перед заездом локомотива, маневрового состава, специального железнодорожного подвижного состава на железнодорожные пути районов, где стрелки не обслуживаются дежурными стрелочных постов, а также при возвращении из таких районов составитель поездов, а при его отсутствии – локомотивная бригада (машинист специального железнодорожного подвижного состава) должны согласовать с дежурным по железнодорожной станции (дежурным поста централизации) свои действия, а также обязаны внимательно проверять положение железнодорожных путей и стрелок и убеждаться в отсутствии препятствий для движения, осмотреть стоящие на железнодорожных путях вагоны, проверить наличие тормозных башмаков под железнодорожным подвижным составом, предупредить о предстоящих маневрах находящихся на железнодорожных путях работников.

Перевод стрелок в таких районах осуществляется составителем поездов или работником, указанным в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

1. Ɂапрещается выезд на станционные железнодорожные пути маневровых локомотивов или составов из районов, не обслуживаемых дежурными стрелочных постов, без разрешения дежурного по железнодорожной станции (дежурного поста централизации).

Порядок выезда маневровых локомотивов из таких районов устанавливается в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 11

к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации

# ɉɨɪɹɞɨɤ ɩɪɨɢɡɜɨɞɫɬɜɚ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ, ɮɨɪɦɢɪɨɜɚɧɢɹ ɢ ɩɪɨɩɭɫɤɚ ɩɨɟɡɞɨɜ ɫ ɜɚɝɨɧɚɦɢ, ɡɚɝɪɭɠɟɧɧɵɦɢ ɨɩɚɫɧɵɦɢ ɝɪɭɡɚɦɢ ɤɥɚɫɫɚ 1 (ɜɡɪɵɜɱɚɬɵɦɢ ɦɚɬɟɪɢɚɥɚɦɢ)

1. **Ɉɛɳɢɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɹ**
2. К опасным грузам класса 1 относятся взрывчатые вещества, способные к химическому превращению при внешних механических, электрических, термических и других воздействиях, а также пиротехнические средства, составы и изделия, содержащие одно или несколько взрывчатых, пиротехнических веществ (далее – BM)1.

B перевозочных документах2 на вагоны с BM отправителем указывается его наименование, номер ООН3 или Условный номер. Подготовка BM к перевозке,

1 Подпункт 3.1.1 пункта 3.1 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Протоколом пятнадцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 5 апреля 1996 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 5 апреля 1996 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Bерховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Bедомости Съезда народных депутатов РСФСР и Bерховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798). (далее – Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам).

2 Абзац одиннадцатый статьи 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170) (далее – Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»).

3 Абзац седьмой раздела 1, разделы 4, 5 Аварийных карточек на опасные грузы, перевозимые по железным дорогам СНГ, Латвийской республики, Литовской республики, Эстонской республики, утвержденных Протоколом сорок восьмого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 30 мая 2008 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/,

30 мая 2008 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Bерховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Bедомости Съезда народных депутатов РСФСР и Bерховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798).

упаковка, размещение маркировок и нанесение знаков опасности должны производиться в соответствии с требованиями Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.

При производстве поездной и маневровой работы с вагонами, загруженными BM, руководствуются информацией, содержащейся в перевозочных документах: особыми отметками и штемпелями.

Условия перевозки BM определяются наличием в «Оригинале накладной»4 следующих штемпелей красного цвета:

1. «Не спускать с горки» – для вагонов с BM, для которых запрещен роспуск с сортировочных горок при маневрах в соответствии с приложением № 10 к Правилам перевозок опасных грузов по железным дорогам;
2. «Bыключить тормоз» – для вагонов с BM, перевозка которых должна осуществляться с выключенными автотормозами, а также при перевозке таких BM в одном вагоне совместно с грузами, не требующими выключения автотормозов;
3. «Прикрытие» – дополненный отметкой: «по п. 3.6.6, схема А» или «по п. 3.6.6, схема Б»5, определяющей минимальные нормы прикрытия в поездах и при маневрах для BM;
4. «Секция. Не расцеплять» – при перевозке BM в специализированных (в том числе рефрижераторных) вагонах, сформированных в составе транспортов в секции, сцепы по определенным, предусмотренным в НД для конкретного вида BM технологическим схемам (далее – секция (сцеп);
5. «B сопровождении специалиста»; «Охрана», «Ядовито».

На основании отметок и штемпелей, проставленных отправителем BM в накладной, работники, уполномоченные перевозчиком, проставляют аналогичные отметки и штемпели в перевозочных документах, подлежащих в соответствии с правилами перевозок грузов оформлению перевозчиком.

1. B натурном листе поезда формы ДУ-16 в графе «Код прикрытия» для вагонов с BM под условными номерами7 115, 119, 121, 126, 128, 130, 134, 137, 141,

4 Приказ Mинистерства транспорта Российской Федерации от 19 июня 2019 г. № 191 «Об утверждении Единых форм перевозочных документов на перевозку грузов железнодорожным транспортом», зарегистрирован Mинистерством юстиции Российской Федерации 6 сентября 2019 г., регистрационный № 55834.

5 Абзац шестой пункта 3.3.6 раздела 3.3 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.

6 Приложение № 1 к Инструкции по составлению натурного листа грузового поезда, утвержденной Протоколом шестьдесят шестого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 18-19 мая 2017 г. (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно-телекоммуникационной сети

«Интернет»: https://sovetgt.org/, 5 апреля 1996 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Bерховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Bедомости Съезда народных депутатов РСФСР и

143, 148, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 182, 199 указывается код прикрытия8 9, для вагонов с остальными BM указывается код прикрытия 3, а для вагонов с BM, имеющих код прикрытия 9, в графе «Негабаритность, живность, ДБ, НГ» указывается код 7 (вагоны, не подлежащие роспуску с горки).

1. На сортировочных9 и участковых10 железнодорожных станциях, на станциях погрузки, выгрузки, перегрузки и (или) перестановки вагонов с одной колеи на другую, а также железнодорожных станциях, установленных локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), в соответствии с Правилами перевозок опасных грузов владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) разрабатывается локальный нормативный акт о порядке работы с вагонами, загруженными BM.

B инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, принимающих под выгрузку или отправляющих вагоны с BM, должны быть определены маршруты подачи и уборки указанных вагонов, скорости передвижения маневровых составов с ними, порядок следования через железнодорожные переезды и охраны маршрутов.

Запрещается передавать сведения о поездах с вагонами с BM и об отдельных вагонах с BM лицам, не участвующим в обслуживании таких поездов и вагонов, при этом использование парковой связи разрешается только при отсутствии других средств связи.

1. При нахождении вне поездов на железнодорожных станциях вагоны с BM (за исключением вагонов, находящихся под накоплением на путях сортировочных парков) должны размещаться на специально выделенных путях, указанных в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 21 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция), а в случае его отсутствия на железнодорожных путях

Bерховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798) (далее – Инструкция по составлению натурного листа грузового поезда).

7 Таблица П.10.2 Приложения № 10 к Правилам перевозок опасных грузов по железным дорогам.

8 Подпункт 3.9.2 пункта 3.9 Инструкции по составлению натурного листа грузового поезда.

9 Подпункт 2.12.43 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019 «Mежгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г.

№ 748-ст (M., «Стандартинформ», 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 3), ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2021, № 8) (далее – ГОСТ 34530-2019).

10 Подпункт 2.12.44 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019.

необщего пользования – локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Указанные вагоны должны быть сцеплены, надежно закреплены от самопроизвольного движения 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 запирания и хранения ключей от этих стрелок указывается в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Bагоны 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 BM.

1. Следование вагонов с BM в поездах и при маневрах, а также подача (уборка) на подъездные железнодорожные пути предприятий и организаций производятся с постановкой вагонов прикрытия по минимально допустимым нормам, указанным в Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам.

B качестве прикрытия в поездах, в которых следуют вагоны с BM, используются порожние вагоны или вагоны, загруженные неопасными грузами.

Не допускается использовать в качестве прикрытия:

а) вагоны, не очищенные от остатков грузов и мусора; б) вагоны, с открытыми дверьми и люками;

в) специальные цистерны (в том числе специализированные для перевозки опасных грузов).

Порожние и груженые платформы, а также транспортеры ставятся в качестве прикрытия при условии постановки их не ближе второго вагона от вагонов с BM.

1. Перед подачей вагонов под погрузку BM уполномоченный работник железнодорожной станции обязан по журналу предъявления вагонов грузового парка к техническому обслуживанию (BУ-14)11 убедиться в том, что вагоны осмотрены и признаны годными в техническом отношении для перевозки BM в соответствии с требованиями Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.
2. При наличии штемпеля «Не спускать с горки» в перевозочных документах на вагоны с BM или на вагоны из состава транспорта маневровая работа по расформированию составов с указанными вагонами должна производиться с соблюдением требований пунктов 3.6.10 – 3.6.20 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.

11 Абзац четвертый подпункта 2.1.20 пункта 2.1 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.

# Ɏɨɪɦɢɪɨɜɚɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ

1. Перевозка BM в вагонах, контейнерах осуществляется грузовыми поездами (в том числе тяжеловесными), сформированными в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), предусмотренными графиком движения поездов, а также маршрутами, не превышающими вместимость приемоотправочных путей на попутных станциях.

При этом BM с условными номерами 119, 126, 137, 141, 179, 182, 350, 351,

352, 360, 361, 362, 363, 365 должны перевозиться только специальными поездами, порядок пропуска которых устанавливается перевозчиком.

Остальные BM в вагонах и (или) контейнерах разрешается перевозить между сортировочными и участковыми станциями в составе всех грузовых поездов в соответствии с планом формирования поездов12. Следование указанных вагонов с промежуточных станций на ближайшие сортировочные, участковые станции и в обратном направлении допускается в составе сборных, вывозных поездов или с диспетчерскими локомотивами, а между станциями узла и предузловыми станциями – в составе передаточных и вывозных поездов.

Сборный поезд, в составе которого размещены вагоны с BM, в том числе в контейнерах, обслуживается составительской, и (или) кондукторской бригадами перевозчика, и (или) помощником машиниста, выполняющим обязанности главного кондуктора.

Запрещается ставить вагоны с BM в поезда:

1. пассажирские и почтово-багажные (кроме перевозок табельного оружия и боеприпасов к нему, государственных военизированных организаций, а также нарядов военизированной (ведомственной) охраны железнодорожного транспорта);
2. грузопассажирские, а также имеющие в составе (кроме воинских эшелонов) отдельные вагоны с людьми (кроме вагонов, занятых личным составом эшелона);
3. соединенные;
4. с негабаритными грузами верхней третьей, нижней третьей и больших степеней, боковой четвертой и больших степеней негабаритности13;

12 Подпункт 2.12.52 статьи 2.12 ГОСТ 34530-2019.

13 Пункт 1.7 главы 1 Инструкции по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств – участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, утвержденной Протоколом тридцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 19 октября 2001 года (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно- телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 19 октября 2001 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств –

1. превышающие длину, установленную графиком движения поездов;
2. ближних назначений, если по плану формирования для отправки этих вагонов предусмотрены более дальние поезда.

Кроме того, запрещается ставить вагоны с BM с условными номерами, указанными в пункте 2 настоящего Порядка, в грузовые поезда, имеющие в своем составе вагоны с опасными грузами классов 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2 и 6.1в соответствии с подпунктом 1.2.2 пункта 1.2 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.

1. Запрещается прицепка к воинскому людскому поезду не принадлежащих эшелону вагонов с BM, негабаритными, радиоактивными грузами, а также цистерн с кислотами, сжиженными газами и из-под сжиженных газов, с легковоспламеняющимися жидкостями.

Bагоны с BM, а также контейнеры с BM размещаются в формируемом составе поезда (считая от головы поезда) перед вагонами с легковоспламеняющимися жидкостями.

При перевозке BM в сопровождении уполномоченных лиц (караула, наряда) вагоны с BM, входящие в состав каждого транспорта, должны ставиться в формируемый поезд отдельной группой. При этом между находящимися в составе поезда группами вагонов разрешается ставить не более одного вагона, не относящегося к транспорту.

B воинском эшелоне (далее – эшелон) допускается совместная перевозка вагонов с BM с вагонами, загруженными другими опасными грузами, принадлежащими этому эшелону, с постановкой между ними не менее одного вагона прикрытия, который должен соответствовать требованиям, предусмотренным Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам.

Основанием для выполнения перевозки секций (сцепов) без постановки вагонов прикрытия является проставленный отправителем BM в накладной штемпель «Секция. Не расцеплять».

Bагоны с BM, в том числе в контейнерах, подлежащими перевозке в сопровождении отряда охраны, размещаются в составе поезда одной группой. При этом вагоны одного назначения не должны разъединяться на всем пути следования, а личный состав указанного подразделения охраны, должен находиться от охраняемых им вагонов с BM не далее пяти вагонов, но не ближе норм прикрытия, указанных в таблице 1.

участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Bерховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Bедомости Съезда народных депутатов РСФСР и Bерховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798) (далее – Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов).

Таблица 1 Mинимальные нормы прикрытия в поездах и при маневрах для вагонов с BM

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Условия, при которых требуется прикрытие от железнодорожного  подвижного состава грузовых вагонов с BM | ɑисло вагонов прикрытия | |
| По схеме А | По схеме Б |
| всех крытых специализированных вагонов с BM (независимо от вида тяги и топлива) от ведущего локомотива | 3 | 3 |
| платформ и полувагонов с BM от:  других видов локомотивов  хвоста поезда с учетом последнего вагона, в том числе при подталкивании  вагонов, занятых личным составом эшелона  подвижного состава (вагонов, локомотивов в недействующем состоянии, кранов и других механизмов на железнодорожном ходу) с проводниками, специально выделенными работниками для сопровождения грузов, караулами, нарядами охраны  вагонов с опасными грузами (кроме вагонов с опасными грузами классов 2, 3, 4, 5 и подкласса 6.1)  вагонов с опасными грузами классов 2, 3, 4, 5 и подкласса 6.1  порожних цистерн, предназначенных для перевозки опасных грузов вагонов с BM с условными номерами: 115, 119, 121, 126, 128, 130,  134, 137, 141, 143, 148, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 182, 199  вагонов с прочими BM  платформ и полувагонов с лесоматериалами стальными и железобетонными балками, рельсами, трубами и тому подобными грузами, погруженными с выходом за пределы концевой балки и транспортеров  при маневрах и при подаче (уборке) вагонов с BM на подъездные пути | 3  3  3  3  3  Запрещается  1  3  3  1  1 | 3  3  3  1  3  3  1  3  0  1  1 |

Для вагонов с BM с условными номерами: 115, 119, 121, 126, 128, 130, 134,

137, 141, 143, 148, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 182, 199 применяется схема А

применяется, а для вагонов с прочими BM – схема Б.

Bагоны с уполномоченными для сопровождения BM лицами и подразделениями охраны размещаются в составе поезда, как впереди, так и сзади вагонов с BM, в том числе в контейнерах, в соответствии с нормами прикрытия14.

Не допускается совместная перевозка в одном контейнере BM, имеющих разные условные номера, кроме BM, входящих в комплект.

14 Раздел 3.6 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.

Запрещается совместная перевозка в одном вагоне или в контейнерах, загруженных в один вагон, BM:

с опасными грузами разных классов;

с любыми неопасными жидкими грузами, смазками, нефтепродуктами, независимо от наличия и вида их упаковки.

Диспетчеры поездные, дежурные по железнодорожным станциям и маневровые диспетчеры при планировании поездной работы обязаны рассматривать возможность первоочередного отправления поступающих на железнодорожную станцию вагонов с BM меньшим количеством поездов.

1. Для сопровождения вагонов с BM ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, должен ставиться вагон с тормозной площадкой или специально выделенный порожний крытый вагон не далее чем за 5 вагонов от этих вагонов.

Если группа вагонов, охраняемая ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, расположена в головной части поезда не далее, чем через 5 вагонов от электровоза или тепловоза, при отсутствии вагонов с тормозными площадками, разрешается проезд стрелков военизированной (ведомственной) охраны в кабине локомотива поезда после инструктажа, проведенного машинистом о порядке проезда на локомотиве.

При сопровождении вагонов с BM специалистами или воинскими караулами грузоотправителя (грузополучателя), а также нарядами ведомственной охраны железнодорожного транспорта Российской Федерации охраняемые вагоны ставятся в поезд одной группой. Если указанные вагоны включаются в поезд с прикрытием друг от друга вагонами с неопасными грузами или порожними, не относящимися к данной группе вагонов, такое прикрытие не должно превышать минимальных норм.

Постановка вагонов между вагонами с BM и вагонами сопровождения, входящими в состав специальной секции (схемы), не требуется.

1. B воинских эшелонах допускается совместная перевозка вагонов с BM с вагонами, загруженными другими опасными грузами, принадлежащими этому эшелону, с постановкой между ними прикрытия – не менее одного вагона в соответствии с требованиями разделов 3.4 и 3.6 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.

Платформы и полувагоны с танками, самоходными артиллерийскими установками, артиллерийскими тягачами и крытыми бронетранспортерами, снабженными боекомплектами, допускаются к следованию в составе воинского эшелона без прикрытия.

B составы поездов, в которых следует воинский транспорт с BM, допускается ставить вагоны с BM, не относящиеся к указанным транспортам.

# ɋɥɟɞɨɜɚɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɫ ɜɡɪɵɜɱɚɬɵɦɢ ɦɚɬɟɪɢɚɥɚɦɢ

1. Bагоны с BM на всем пути их следования, включая технологические и непредвиденные остановки, должны находиться под непрерывной охраной караулов, нарядов, отрядов охраны, проводников и сопровождаться (при необходимости) специалистами в соответствии с требованиями, установленными Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам.

Поезда, в составе которых имеются вагоны с BM, при следовании по участкам должны находиться под постоянным контролем работников, уполномоченных перевозчиком, которые обязаны осуществлять меры по беспрепятственному и безопасному следованию этих поездов.

Bладелец инфраструктуры локальным нормативным актом определяет порядок пропуска транзитных поездов, в составе которых имеются вагоны с BM, в обход крупных железнодорожных узлов. О предстоящем отправлении поезда, в составе которого имеются вагоны с BM, дежурный по станции формирования поезда сообщает диспетчеру поездному.

Особенности перевозки BM в эшелонах, воинском транспорте установлены разделом 3.10 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.

1. При наличии в поезде вагонов с BM к номеру поезда работниками, уполномоченными перевозчиком добавляются буквы «BM», которые вместе с номером поезда должны проставляться в журнале движения поездов, на графике исполненного движения, в письменных разрешениях и предупреждениях, выдаваемых машинисту поезда, в натурных листах и документах, связанных с приемом и отправлением поездов.
2. Поезда, в составе которых имеются вагоны с BM, должны приниматься на специально выделенные владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) пути.

Перед отправлением с участковой, сортировочной станции поезда, в составе которого имеются вагоны с BM, диспетчер поездной обязан уведомить дежурных по железнодорожным станциям по маршруту следования такого поезда и диспетчеров поездных соседних диспетчерских участков. При нахождении в поезде вагонов с BM, охраняемых ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, диспетчер поездной ставит об этом в известность начальника ближайшего подразделения (караула) ведомственной охраны, на участке которого расположена железнодорожная станция.

1. Не допускается оставление поездов с BM без локомотивов на промежуточных железнодорожных станциях.

При возникновении аварийной ситуации допускается временно оставлять состав поезда с BM на промежуточной железнодорожной станции без локомотива

по письменному указанию владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). При этом руководители и работники соответствующих подразделений владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) обязаны принять все необходимые меры к ускорению отправления этого поезда по назначению. Оставление вагонов с BM без локомотива на промежуточной железнодорожной станции производится в соответствии с требованиями пункта 3.7.9 раздела 3.7 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.

1. Устранение технических и коммерческих неисправностей, обнаруженных в пути следования у отдельных вагонов с BM, сопровождаемых ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, а также у вагонов, входящих в состав секций специального железнодорожного подвижного состава (схем), воинских транспортов и эшелонов разрешается производить без отцепки от состава или с отцепкой и подачей указанных вагонов на выделенные для этих целей железнодорожные пути.

Отцепка на железнодорожных станциях отдельных вагонов с BM по техническим и коммерческим неисправностям от групп вагонов, охраняемых ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, допускается только в случаях, если обеспечивается охрана отцепляемых вагонов, или отцепляется вся охраняемая нарядом военизированной (ведомственной) охраны группа вагонов. Начальник железнодорожной станции обязан вызвать дополнительный наряд ведомственной охраны и после его прибытия отправить исправные вагоны отцепленной группы по назначению.

Отцепка вагонов от воинских транспортов, а также от групп вагонов, следующих в сопровождении воинского караула или специалистов грузоотправителя (грузополучателя), запрещается. Устранение неисправностей или перегрузка грузов в исправные вагоны производится в соответствии с Правилами перевозок опасных грузов. По окончании ремонта или перегрузки груза вагоны включаются в состав задержанного транспорта (группы вагонов) и отправляются по назначению в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

При необходимости выполнения текущего отцепочного ремонта15 вагонов, входящих в состав секции специального железнодорожного подвижного состава для перевозки BM, а также специально сформированных схем, такие вагоны допускается отцеплять от секции (схемы) и подавать на ремонтные железнодорожные пути только с согласия и под наблюдением специалиста,

15 Пункт 69 ГОСТ 32884-2014 «Mежгосударственный стандарт. Эксплуатация, техническое обслуживание и ремонт железнодорожного подвижного состава. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 27 октября 2014 г. № 1432-ст (M., «Стандартинформ», 2015).

сопровождающего груз, и (или) начальника караула. B этом случае весь состав секции (схемы), в которой обнаружен вагон, требующий текущего отцепочного ремонта, задерживается. Отремонтированные вагоны должны быть включены в секции (схемы). Если у порожнего вагона секции (схемы) из-за технической неисправности отсутствует возможность следования до железнодорожной станции назначения, по заявке специалистов, сопровождающих груз, и (или) начальника караула допускается его отцепка от секции (схемы) и отправление по новому назначению с оформлением перевозочных документов.

Bо всех указанных случаях задержанные вагоны воинского транспорта, секции специального железнодорожного подвижного состава (схемы), а также группы вагонов с BM в сопровождении ведомственной охраны железнодорожного транспорта Российской Федерации, воинского караула или специалистов грузоотправителя (грузополучателя) устанавливаются на железнодорожные пути, предусмотренные в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого представлен в приложении № 21 к Инструкции, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования – локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования для стоянки вагонов с BM в соответствии с требованиями пункта 19 настоящего Порядка.

Порядок технического обслуживания и коммерческого осмотра поездов и вагонов с BM устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

# Ⱦɟɣɫɬɜɢɹ ɜ ɚɜɚɪɢɣɧɵɯ ɫɢɬɭɚɰɢɹɯ

1. B случае опасности, угрожающей поезду с вагонами BM, локомотивные и кондукторские бригады, лица, осуществляющие охрану и сопровождение грузов, дежурные по железнодорожным станциям, а также работники, связанные с приемом, отправлением, пропуском и обслуживанием поездов, обязаны принять все зависящие от них меры к его остановке и ликвидации опасности.

Следование поезда с вагонами, имеющими неисправности, выявленные средствами автоматического контроля технического состояния железнодорожного подвижного состава и его ходовых частей, запрещается.

1. При возникновении происшествий, указанных в настоящем Порядке, машинист поезда или главный кондуктор, если он сопровождает поезд, обязаны немедленно сообщить об этом поездному диспетчеру или дежурному по ближайшей железнодорожной станции для принятия мер. B случае аварии, схода железнодорожного подвижного состава, пожара – сообщить об их обстоятельствах,

наличии и расположении в составе поезда вагонов с BM и вагонов с опасными грузами, передать номера аварийных карточек (указанных на оборотной стороне дорожной ведомости16) или содержание аварийных карточек ( когда они приложены к перевозочным документам). На электрифицированных участках диспетчер поездной, получив это сообщение, при необходимости должен дать указание энергодиспетчеру о снятии напряжения с контактной сети. Mашинист поезда или главный кондуктор обязаны, исходя из создавшейся обстановки, осуществлять возможные меры по ликвидации аварийной ситуации и ее последствий, руководствуясь командами поездного диспетчера, требованиями должностной инструкции, аварийных карточек, указаниями специалистов, сопровождающих вагоны с BM и опасными грузами.

Дежурный по железнодорожной станции, получив сообщение машиниста поезда об аварии, должен полностью передать его содержание поездному диспетчеру и действовать в соответствии с его указаниями.

1. При обнаружении в движущемся поезде с BM возгорания какого-либо груза или железнодорожного подвижного состава поезд должен быть остановлен. Mесто остановки поезда выбирается с учетом наименьших последствий, представляющих угрозу поражения людей и загрязнения окружающей среды, повреждения тоннелей, мостов, жилых и станционных зданий, складов, находящегося на путях железнодорожного подвижного состава.

После остановки поезда локомотивная бригада совместно с лицами, сопровождающими или охраняющими BM, обязаны немедленно произвести отцепку горящих вагонов и отвод их от не горящего железнодорожного подвижного состава, предварительно закрепив оставшуюся часть состава и, с учетом особенностей данного груза до прибытия пожарной помощи принять возможные меры к ликвидации пожара в соответствии с требованиями, предусмотренными инструкцией владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и мотор-вагонном подвижном составе.

1. При возникновении аварийной ситуации с BM в пределах железнодорожной станции, дежурный по станции обязан сообщить о случившемся диспетчеру поездному и начальнику железнодорожной станции и установить возможность и условия дальнейшего пропуска поездов, производства маневровой работы и при необходимости принять меры к прекращению движения поездов и маневров.

B случае возникновения пожара или создания пожароопасной ситуации на объектах железнодорожной инфраструктуры или на подвижном составе, находящемся в радиусе до 100 м от вагонов с BM, работниками железнодорожного

16 Абзац второй пункта 3.3.8 раздела 3.3 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.

транспорта должны быть приняты меры по удалению вагонов с BM на безопасное расстояние, но не менее чем на 100 м от зоны пожара.

1. Обо всех происшествиях с такими поездами и вагонами диспетчер поездной обязан сообщить уполномоченному представителю владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) и совместно с ними незамедлительно принять меры к быстрейшей ликвидации последствий аварийных ситуаций.
2. Действия по осуществлению мер безопасности и ликвидации последствий аварийных ситуаций с BM должны проводиться исходя из создавшейся обстановки согласно правилам безопасности и порядку ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам и Правилам перевозок опасных грузов.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 12

к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации

# ɉɨɪɹɞɨɤ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ ɫɨɫɬɚɜɚ

1. Железнодорожный подвижной состав, оставляемый на станционных железнодорожных путях, а также на железнодорожных путях необщего пользования без локомотива, закрепляется от самопроизвольного движения тормозными башмаками, стояночными тормозами (ручным или автоматическим1) или стационарными средствами закрепления до отцепки локомотива в соответствии с Инструкцией по организации движения поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным настоящим Приказом (далее – Инструкция), по нормам, предусмотренным в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемые образцы которого приведены в приложении № 21 к Инструкции, (далее – техническо-распорядительный акт) а в случае отсутствия железнодорожных станций на железнодорожных путях необщего пользования – в соответствии с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

На железнодорожных путях или участках железнодорожных путей с приведенным уклоном более 0,0025 запрещается закрепление железнодорожного подвижного состава с последующим его оставлением на этих путях без локомотива, кроме случаев, указанных в пункте 20 настоящего Порядка.

1. Тормозные башмаки при закреплении составов поездов должны укладываться под крайние вагоны, за исключением вагонов, находящихся под накоплением на железнодорожных путях сортировочного (сортировочно- отправочного) парка. Если тормозной башмак укладывается не под крайний вагон закрепляемой группы, то должна быть дополнительно проверена надежность

1 Абзац сорок четвертый статьи 2 технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТC 001/2011), принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 (официальный сайт Комиссии Таможенного союза [http://www.tsouz.ru/,](http://www.tsouz.ru/) 2 августа 2011 г.), являющимся обязательным для Российской Федерации в соответствии с Договором об утверждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г. (Cобрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 7, ст. 632), Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированным Федеральным законом от 3 октября 2014 г. № 279-ФЗ «О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» (Cобрание законодательства Российской Федерации, 2014, № 40, ст. 5310) (далее ТР ТC 001/2011).

сцепления всех вагонов этой группы со стороны спуска.

Тормозные башмаки укладываются таким образом, чтобы носок полоза башмака касался обода колеса. ȼ случае закрепления двумя и более тормозными башмаками не допускается их укладывать под одну колесную пару.

1. Тормозные башмаки маркируются и хранятся в местах, установленных локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), где обеспечивается их сохранность.

Ɇаркировка (клеймо) тормозных башмаков, применяемых на железнодорожных станциях железнодорожного транспорта общего пользования включает в себя информацию, указывающую на их принадлежность, в том числе код железнодорожной станции (по единой сетевой разметке), порядковый номер тормозного башмака.

Ɇаркировка (клеймо) тормозных башмаков, применяемых на железнодорожных путях необщего пользования, примыкающих непосредственно (или через железнодорожные пути необщего пользования) к железнодорожным путям общего пользования, включает в себя информацию, указывающую на их принадлежность, в том числе код железнодорожной станции примыкания (по единой сетевой разметке), порядковый номер тормозного башмака.

Тормозные башмаки, применяемые для закрепления железнодорожного подвижного состава, окрашиваются в цвет, при котором они более заметны. Тормозные башмаки, применяемые для торможения вагонов, допускается не окрашивать, и вместо порядкового номера разрешается присваивать номер обɴединенных железнодорожных путей (железнодорожного пути), за которым закреплены тормозные башмаки.

1. Запрещается применять для закрепления железнодорожного подвижного состава, торможения вагонов и в качестве охранных неисправные тормозные башмаки, тормозные башмаки, не имеющие установленной маркировки (клеймения) или имеющие маркировку (клеймение), которую невозможно прочесть, с обледенелым или замасленным (замазученным) полозом (подошвой), а также не окрашенные тормозные башмаки при их использовании для закрепления или в качестве охранных.
2. ɗксплуатация тормозного башмака прекращается при изломе или изгибе конструкции его элементов, взаимодействующих с колесом закрепляемого железнодорожного подвижного состава или рельсом (лопнувшая головка2 или упорная площадка, покоробленный, изогнутый полоз или подошва, разрыв

2 Подпункт 64 пункта 4 ȽОCТ Р 50542-93 «Ƚосударственный стандарт Российской Федерации. Изделия из черных металлов для верхнего строения рельсовых путей. Термины и определения», введенного в действие постановлением Ƚосстандарта России от 30 марта 1993 г. № 97 (Ɇ., «Издательство стандартов», 1993).

крепления элементов конструкции).

Порядок маркировки (клеймения), выдачи, хранения, а также действий при потере переносных средств закрепления железнодорожного подвижного состава устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Запрещается подкладывать под колеса железнодорожного подвижного состава для закрепления посторонние предметы и устройства, не предусмотренные локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).
2. Тормозные башмаки, применяемые для эксплуатации на железнодорожных путях общего и необщего пользования, должны обеспечивать сопротивление движению одного вагона, закрепленного на горизонтальной площадке одним тормозным башмаком, не менее 9,81 кН (1 тс).
3. При закреплении железнодорожного подвижного состава тормозными башмаками применяются следующие минимальные нормы:
   1. на горизонтальных железнодорожных путях и железнодорожных путях с уклонами до 0,0005 включительно – по одному тормозному башмаку для закрепления любого количества вагонов с обеих сторон (состава, группы вагонов или одиночного вагона);
   2. на железнодорожных путях с уклонами более 0,0005 при закреплении: а) одиночных вагонов;

б) сплоток локомотивов в недействующем состоянии;

в) рефрижераторных вагонов при условии, что в группе (секции) все вагоны груженые или все порожние (в том числе порожняя секция с машинным отделением);

г) составов или групп вагонов, состоящих из однородного по массе (брутто) железнодорожного подвижного состава: грузовых груженых или порожних вагонов независимо от их рода, пассажирских вагонов, мотор-вагонного подвижного состава;

д) смешанных (разнородных по весу) составов или групп, состоящих из груженых и порожних вагонов или груженых вагонов различной массы, при условии, что тормозные башмаки укладываются под вагоны с нагрузкой на ось не менее 15 т (брутто), а при отсутствии таких вагонов – под вагоны с меньшей нагрузкой на ось, но максимальной для закрепляемой группы;

нормы закрепления определяются по следующей расчетной формуле:

K = n · (1,5i + 1)/200, (1)

где:

К – необходимое количество башмаков, штук;

n – количество осей в составе (группе), штук;

i – средняя величина уклона пути или отрезка железнодорожного пути в тысячных;

(1,5i + 1) – количество тормозных башмаков на каждые 200 осей;

* 1. на железнодорожных путях с уклонами более 0,0005 при закреплении смешанных составов или групп, состоящих из разнородных по массе вагонов, если тормозные башмаки укладываются под порожние вагоны, вагоны с нагрузкой менее 15 т на ось брутто, не являющиеся самыми тяжелыми вагонами в группе, или под вагоны с неизвестной нагрузкой на ось, нормы закрепления определяются по следующей расчетной формуле:

K = n · (4i + 1)/200. (2)

1. Нормы закрепления, рассчитанные по формулам (1) и (2), указываются в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Порядок использования автоматизированных систем для расчета необходимого количества тормозных башмаков устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. На железнодорожных путях, имеющих уклон, башмаки укладываются со стороны спуска. При величине уклона более 0,0005 до 0,001 включительно, вагоны закрепляются дополнительно одним тормозным башмаком со стороны, противоположной спуску.

При величине уклона более 0,001 с противоположной стороны спуска укладка тормозных башмаков не требуется.

1. На станционных железнодорожных путях с замасленными поверхностями рельсов нормы закреплении железнодорожного подвижного состава тормозными башмаками, указанные в пункте 8 настоящего Порядка, увеличиваются в 1,5 раза.
2. По результатам расчета требуемое количество тормозных башмаков округляется до большего целого числа.
3. На железнодорожных путях с ломаным профилем, нормы закрепления составов поездов или групп вагонов, располагающихся в пределах всей длины железнодорожных путей, исчисляются по средней величине уклона для всей длины железнодорожного пути. Если вагоны оставляются на отдельных отрезках железнодорожных путей, то их закрепление тормозными башмаками производится по нормам, соответствующим фактической величине уклона данного отрезка.
4. При закреплении поданной под выгрузку (погрузку) группы вагонов, тормозные башмаки укладываются под вагоны, которые подлежат разгрузке в последнюю очередь (погрузке в первую очередь), или норматив закрепления

для них должен исчисляться в соответствии с подпунктом 3 пункта 8 настоящего Порядка.

1. Получив сообщение об ожидаемом сильном ветре или при возникновении такого ветра, если сообщения об этом не передано лицам, ответственным за закрепление железнодорожного подвижного состава, каждый ответственный работник осуществляет на своем участке проверку надежности закрепления железнодорожного подвижного состава от самопроизвольного движения и укладывает дополнительно тормозные башмаки исходя из следующих норм.

При сильном (более 15 м/с) ветре, направление которого совпадает с направлением возможного самопроизвольного движения железнодорожного подвижного состава, рассчитанная в соответствии с пунктом 8 настоящего Порядка, норма закрепления увеличивается укладкой под колеса вагонов трех дополнительных тормозных башмаков (на каждые 200 осей закрепляемой группы), а при штормовом (более 21 м/с) ветре – семи тормозных башмаков (на каждые 200 осей).

1. При закреплении мотор-вагонного подвижного состава, локомотивов в недействующем состоянии или железнодорожного подвижного состава при отсутствии достаточного количества тормозных башмаков допускается использовать стояночные тормоза железнодорожного подвижного состава из расчета: 5 тормозных осей заменяют 1 тормозной башмак.

На горизонтальных железнодорожных путях или железнодорожных путях с уклоном менее 0,0005 допускается приводить в действие стояночный тормоз одного вагона (локомотива) в любой части сцепленной группы железнодорожного подвижного состава взамен тормозных башмаков с обеих ее сторон.

1. На железнодорожных путях с уклонами, не превышающими 0,0025, разрешается при смене локомотивов пассажирских поездов использовать для закрепления железнодорожного подвижного состава автоматические тормоза поезда в течение не более 15 минут. ȼ случае невозможности смены локомотивов в течение указанного времени железнодорожный подвижной состав должен быть закреплен тормозными башмаками в соответствии с пунктом 8 настоящего Порядка.
2. Ɇашинистам поездов, прибывших на железнодорожную станцию, запрещается отцеплять локомотив от железнодорожного подвижного состава, не получив сообщения о его закреплении в соответствии с нормами, установленными в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Такое сообщение передается машинисту в порядке, устанавливаемом в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Перед отцепкой локомотива от поезда или группы закрепляемого железнодорожного подвижного состава машинист обязан затормозить

железнодорожный подвижной состав автоматическими тормозами.

1. ȼ случаях, когда состав поезда или группа вагонов, оставляемых без локомотива, расцепляется и разɴединяется для обеспечения прохода пассажиров, каждая часть такого железнодорожного подвижного состава должна закрепляться тормозными башмаками в соответствии с нормой, которая соответствует фактическому профилю того отрезка железнодорожного пути, где будет стоять расцепленная часть железнодорожного подвижного состава.
2. На железнодорожных путях или участках железнодорожных путей с приведенным уклоном более 0,0025 закрепление железнодорожного подвижного состава с последующим его оставлением на этих путях без локомотива допускается при выполнении одного из следующих условий:
   1. со стороны спуска маршруты следования поездов ограждены от закрепляемого железнодорожного подвижного состава предохранительным устройством или изолированы взаимным расположением железнодорожных путей и стрелок;
   2. со стороны спуска маршруты следования поездов ограждены стационарными устройствами закрепления, технические параметры которых позволяют удержать закрепляемый железнодорожный подвижной состав при фактическом значении уклона пути.
3. Закрепление железнодорожного подвижного состава, оставляемого на путях для длительной (более 24 ч) стоянки должно производиться с накатом колес на тормозные башмаки или с использованием стационарных средств закрепления. Правильность и надежность закрепления на тормозные башмаки проверяются начальником железнодорожной станции, его заместителем, дежурным по железнодорожной станции или работником, указанным в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).
4. Порядок закрепления подвижного состава с указанием норм закрепления на железнодорожных путях, ответственных за выполнение операций по установке и снятию средств закрепления, а также контролирующих выполнение указанных операций приводится в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).
5. При использовании для закрепления железнодорожного подвижного состава, оставляемого без локомотива, стационарных устройств закрепления или средств закрепления, необходимые минимальные нормы устанавливаются в соответствии с технической документацией на эти устройства и указываются в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).
6. 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 дежурный по железнодорожной станции, а в отдельных маневровых районах – маневровый диспетчер;

б) дежурному по железнодорожной станции разрешается дать указание на отцепку локомотива на основании доклада исполнителя о закреплении подвижного состава или после личного убеждения в правильности закрепления подвижного состава;

в) машинисту поездного локомотива запрещается отцеплять локомотив от состава без разрешения дежурного по железнодорожной станции, переданного по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи, а также через уполномоченного работника железнодорожной станции, производящего закрепление, или лично;

г) изɴятие тормозных башмаков из-под состава разрешается по указанию дежурного по железнодорожной станции, переданному исполнителю этой операции по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи, через работника железнодорожной станции или лично;

д) дежурному по железнодорожной станции разрешается дать указание об изɴятии тормозных башмаков только после убеждения в фактической прицепке локомотива к железнодорожному подвижному составу по докладу машиниста по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи или через работника железнодорожной станции.

1. при маневровой работе:

а) при производстве маневров ответственным за правильность и надежность закрепления 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 дежурному по железнодорожной станции, в отдельных маневровых районах – маневровому диспетчеру при запросе разрешения на выезд с железнодорожного пути, на котором остается железнодорожный подвижной состав без локомотива, а машинист локомотива – продублировать это сообщение дежурному по железнодорожной станции (маневровому диспетчеру) по устройствам технологической

железнодорожной электросвязи;

в) лицо, распоряжающееся маневрами, убеждается в соответствии переданного машинистом и руководителем маневров сообщения нормам закрепления вагонов, установленным в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей 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 локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Локомотивы, специальный самоходный и мотор-вагонный подвижной состав снабжаются тормозными башмаками на случай необходимости закрепления железнодорожного подвижного состава при незапланированной остановке на перегоне. Количество тормозных башмаков для каждого типа тягового3 и специального самоходного подвижного состава устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) для конкретных участков исходя из условия надежного закрепления обращающихся железнодорожных подвижных составов, но не менее четырех штук на указанную единицу железнодорожного подвижного состава.
2. При возникновении опасности самопроизвольного движения железнодорожного подвижного состава на перегон работники железнодорожной станции обязаны немедленно использовать все имеющиеся в их распоряжении средства для его остановки. При самопроизвольном движении железнодорожного подвижного состава на перегон дежурный по железнодорожной станции обязан, используя все имеющиеся в его распоряжении средства, сообщить об этом машинистам поездов, находящихся на перегоне, диспетчеру поездному, дежурным по путевым постам, дежурным по смежным железнодорожным станциям, дежурным по железнодорожным переездам, работникам подразделений железнодорожного транспорта, чтобы задержать встречные поезда и принять меры к остановке самопроизвольно движущегося железнодорожного подвижного состава.

3 Подпункт 2.3.1 пункта 2 ȽОCТ 34530-2019 «Ɇежгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г.

№ 748-ст (Ɇ., «Cтандартинформ», 2019), с изменениями ȽОCТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИɍC «Национальные стандарты», 2020, № 3), ȽОCТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИɍC «Национальные стандарты», 2021, № 8).

ɉɊɂɅɈɀȿɇɂȿ ʋ 13

ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɩɨ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɟ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ

# ɉɨɪɹɞɨɤ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɯɨɡɹɣɫɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɢ ɩɪɨɢɡɜɨɞɫɬɜɟ ɪɟɦɨɧɬɧɵɯ ɢ ɫɬɪɨɢɬɟɥɶɧɵɯ ɪɚɛɨɬ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɢɧɮɪɚɫɬɪɭɤɬɭɪɟ

1. Ⱦɥɹ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɹ ɪɚɛɨɬ ɩɨ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɦɭ ɨɛсɥɭɠɢɜɚɧɢɸ ɢ ɪɟɦɨɧɬɭ ɭсɬɪɨɣсɬɜ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɤɢ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɢ ɞɨɥɠɧɨ ɩɪɟɞɨсɬɚɜɥɹɬɶсɹ ɜɪɟɦɹ, ɜ ɬɟɱɟɧɢɟ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɩɪɟɤɪɚɳɚɟɬсɹ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɩɟɪɟɝɨɧɭ, ɨɬɞɟɥɶɧɵɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɭɬɹɦ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɢɥɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɞɥɹ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɚ ɪɟɦɨɧɬɧɵɯ ɢ сɬɪɨɢɬɟɥɶɧɵɯ ɪɚɛɨɬ (ɞɚɥɟɟ ± ©ɨɤɧɨª).

ɇɚ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɨ ɪɟɦɨɧɬɧɵɯ ɢ сɬɪɨɢɬɟɥɶɧɵɯ ɪɚɛɨɬ, ɬɪɟɛɭɸɳɢɯ ɩɨ сɜɨɟɦɭ ɯɚɪɚɤɬɟɪɭ ɡɚɤɪɵɬɢɹ ɩɟɪɟɝɨɧɚ, ɝɥɚɜɧɨɝɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɢɥɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɩɪɢɟɦɨɨɬɩɪɚɜɨɱɧɨɝɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɞɨɥɠɧɨ ɛɵɬɶ ɩɨɥɭɱɟɧɨ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

1. ȼ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɢ ɧɚ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɨ ɪɚɛɨɬ ɭɤɚɡɵɜɚɸɬсɹ: ɜɢɞɵ ɪɚɛɨɬ, ɜɪɟɦɹ, ɧɚ ɤɨɬɨɪɨɟ сɨɝɥɚсɨɜɚɧɨ ɡɚɤɪɵɬɢɟ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɢɥɢ ɨɬɞɟɥɶɧɨɝɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ (ɨɞɧɨɝɨ ɢɡ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɦɧɨɝɨɩɭɬɧɨɝɨ ɩɟɪɟɝɨɧɚ), ɞɨɥɠɧɨсɬɶ ɢ ɮɚɦɢɥɢɹ ɥɢɰɚ, ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɸɳɟɝɨ ɪɭɤɨɜɨɞсɬɜɨ ɷɬɢɦɢ ɪɚɛɨɬɚɦɢ. Ɏɚɦɢɥɢɸ ɢ ɞɨɥɠɧɨсɬɶ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɹ ɪɚɛɨɬ ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɨɛɹɡɚɧ сɨɨɛɳɢɬɶ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɦ ɩɟɪɟɝɨɧ.

Ɂɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ ɩɪɟɞɨсɬɚɜɥɟɧɢɟ ©ɨɤɧɚª ɞɥɹ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɚ ɪɚɛɨɬ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɪɢ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɹ ɞɚɧɧɵɯ ɪɚɛɨɬ, ɭɤɚɡɚɧɧɨɝɨ ɜ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɢ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

ȿсɥɢ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɟɦ ɪɚɛɨɬ ɜɵсɬɭɩɚɟɬ ɧɟ ɪɚɛɨɬɧɢɤ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ), ɬɨ ɪɚɛɨɬɵ ɜɵɩɨɥɧɹɸɬсɹ ɜ ɩɪɢсɭɬсɬɜɢɢ ɪɚɛɨɬɧɢɤɚ, ɭɩɨɥɧɨɦɨɱɟɧɧɨɝɨ ɜɥɚɞɟɥɶɰɟɦ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɟɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

ɉɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ) ɡɚɤɪɵɬɢɟ ɢ ɨɬɤɪɵɬɢɟ ɩɟɪɟɝɨɧɚ (ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɢɥɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ) ɞɨ ɧɚɱɚɥɚ ɪɚɛɨɬ ɢ ɩɨсɥɟ ɢɯ ɨɤɨɧɱɚɧɢɹ ɨɮɨɪɦɥɹɸɬсɹ ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɵɦ ɚɤɬɨɦ (ɞɚɥɟɟ ± ɩɪɢɤɚɡ) ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ.

1. Ɋɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɶ ɪɚɛɨɬ ɨɛɹɡɚɧ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬ ɩɨсɬɨɹɧɧɭɸ сɜɹɡɶ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɦ

ɩɨɟɡɞɧɵɦ с ɢсɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɟɦ ɪɟɝɢсɬɪɢɪɭɟɦɵɯ ɜɢɞɨɜ (ɤɚɧɚɥɨɜ) сɜɹɡɢ ɜ ɩɨɪɹɞɤɟ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɦ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ), ɧɚ ɜɪɟɦɹ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɚ ɪɚɛɨɬ, ɜɵɡɵɜɚɸɳɢɯ ɩɟɪɟɪɵɜ ɞɜɢɠɟɧɢɹ, ɞɥɹ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɚ ɤɨɬɨɪɵɯ ɜ ɝɪɚɮɢɤɟ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɵ ©ɨɤɧɚª, ɚ ɬɚɤɠɟ ɨɪɝɚɧɢɡɨɜɚɬɶ ɨсɜɟɳɟɧɢɟ ɦɟсɬɚ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɚ ɪɚɛɨɬ ɜ сɥɭɱɚɟ ɩɪɨɜɟɞɟɧɢɹ ɢɯ ɜ ɬɟɦɧɨɟ ɜɪɟɦɹ сɭɬɨɤ.

1. ɉɨɪɹɞɨɤ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɹ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɢɯ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɟɣ ɪɚɛɨɬ ɨ ɩɪɟɞсɬɨɹɳɟɦ ɡɚɤɪɵɬɢɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ (ɩɭɬɢ) ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

Ɂɚɤɪɵɬɢɟ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɢɥɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ, ɜɵɡɵɜɚɸɳɟɟ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɶ ɩɪɨɩɭсɤɚ ɩɚссɚɠɢɪсɤɢɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɜ ɨɛɯɨɞ ɩɨ ɨɬɧɨɲɟɧɢɸ ɤ ɨсɧɨɜɧɨɦɭ ɦɚɪɲɪɭɬɭ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ, ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɧɚ сɪɨɤ ɞɨ ɞɜɭɯ сɭɬɨɤ ɜɥɚɞɟɥɶɰɟɦ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ.

Ɂɚɤɪɵɬɢɟ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɢɥɢ ɨɞɧɨɝɨ ɢɡ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ, сɨɟɞɢɧɹɸɳɢɯ сɬɚɧɰɢɸ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɹ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦɢ ɩɭɬɹɦɢ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɜɥɚɞɟɥɶɰɟɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ с ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɟɦ ɧɚɱɚɥɶɧɢɤɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɹ ɧɚ сɪɨɤ ɞɨ ɞɜɭɯ сɭɬɨɤ.

1. Ⱦɥɹ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɹ ɪɚɛɨɬ ɩɨ ɬɟɤɭɳɟɦɭ сɨɞɟɪɠɚɧɢɸ ɷɥɟɦɟɧɬɨɜ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ ɞɨɥɠɧɵ ɩɪɟɞɨсɬɚɜɥɹɬɶсɹ ɩɪɟɞɭсɦɚɬɪɢɜɚɟɦɵɟ ɜ ɝɪɚɮɢɤɟ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɢɟ ɨɤɧɚ ɩɪɨɞɨɥɠɢɬɟɥɶɧɨсɬɶɸ ɨɬ 1,5 ɞɨ 2 ɱ, ɚ ɩɪɢ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɟ ɷɬɢɯ ɪɚɛɨɬ ɤɨɦɩɥɟɤсɚɦɢ ɦɚɲɢɧ, сɩɟɰɢɚɥɢɡɢɪɨɜɚɧɧɵɦɢ ɛɪɢɝɚɞɚɦɢ ɢ ɦɟɯɚɧɢɡɢɪɨɜɚɧɧɵɦɢ ɤɨɥɨɧɧɚɦɢ ± ɩɪɨɞɨɥɠɢɬɟɥɶɧɨсɬɶɸ ɨɬ 3 ɞɨ 4 ɱ. Ɍɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɢɟ ©ɨɤɧɚª ɩɪɟɞɨсɬɚɜɥɹɸɬсɹ с ɩɟɪɢɨɞɢɱɧɨсɬɶɸ ɢ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɪɹɞɤɨɦ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɦ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).
2. ɉɟɪɟɞ ɡɚɤɪɵɬɢɟɦ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɶ ɪɚɛɨɬ ɨɛɹɡɚɧ ɨɮɨɪɦɢɬɶ ɡɚɹɜɤɭ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɯ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɣ ɭ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ с ɩɨсɥɟɞɭɸɳɟɣ ɩɟɪɟɞɚɱɟɣ ɞɚɧɧɨɣ ɡɚɹɜɤɢ ɩɨ ɬɟɥɟɮɨɧɭ ɧɚ сɦɟɠɧɭɸ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɭɸ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ. Ɍɟɤсɬ ɡɚɹɜɤɢ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɮɢɤсɢɪɭɟɬ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɯ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɣ. ȼ ɬɟɤсɬɟ ɡɚɹɜɤɢ ɨɩɪɟɞɟɥɹɟɬсɹ ɩɨсɥɟɞɨɜɚɬɟɥɶɧɨсɬɶ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɧɚ ɡɚɤɪɵɬɵɣ ɩɟɪɟɝɨɧ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ, с ɭɤɚɡɚɧɢɟɦ ɞɥɹ ɤɚɠɞɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɤɢɥɨɦɟɬɪɚ ɩɟɪɜɨɧɚɱɚɥɶɧɨɣ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɧɚ ɡɚɤɪɵɬɨɦ ɩɟɪɟɝɨɧɟ (ɢɥɢ ɝɥɚɜɧɨɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɩɭɬɢ) ɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɤɭɞɚ ɨɧɢ ɞɨɥɠɧɵ сɥɟɞɨɜɚɬɶ ɩɨ ɨɤɨɧɱɚɧɢɢ ɪɚɛɨɬ.

ȼ сɥɭɱɚɟ ɧɚɯɨɠɞɟɧɢɹ сɬɚɧɰɢɣ ɧɚ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɦ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɢ, ɩɨɪɹɞɨɤ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɡɚɹɜɨɤ ɧɚ ɡɚɤɪɵɬɢɟ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ

ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

1. ɋ ɧɚсɬɭɩɥɟɧɢɟɦ сɪɨɤɚ ɧɚɱɚɥɚ ɪɚɛɨɬ с ɡɚɤɪɵɬɢɟɦ ɩɟɪɟɝɨɧɚ (ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ) ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬ ɟɝɨ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɶ ɨɬ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢɥɢ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɶ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɟɝɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɧɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɨɦ ɢ ɦɧɨɝɨɩɭɬɧɨɦ ɭɱɚсɬɤɚɯ.

ɉɨɪɹɞɨɤ ɡɚɤɪɵɬɢɹ ɩɟɪɟɝɨɧɚ с ɧɚɥɢɱɢɟɦ сɬɚɧɰɢɣ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɦ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

Ɂɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ ɩɪɢсɬɭɩɚɬɶ ɤ ɪɚɛɨɬɚɦ ɞɨ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɟɦ ɪɚɛɨɬ ɩɪɢɤɚɡɚ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɢ ɨɝɪɚɠɞɟɧɢɹ ɦɟсɬɚ ɪɚɛɨɬ сɢɝɧɚɥɚɦɢ, ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɭɧɤɬɚɦɢ 40 ± 50 ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɩɨ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɢ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɟ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ, сɨɞɟɪɠɚɳɟɣсɹ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 1 ɤ ɉɪɚɜɢɥɚɦ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɣ ɷɤсɩɥɭɚɬɚɰɢɢ ɠɟɥɟɡɧɵɯ ɞɨɪɨɝ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ, ɭɬɜɟɪɠɞɚɟɦɵɦ ɧɚсɬɨɹɳɢɦ ɉɪɢɤɚɡɨɦ.

1. Ɉɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɜɤɥɸɱɚɹ ɨɬɞɟɥɶɧɵɟ ɟɞɢɧɢɰɵ сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ сɚɦɨɯɨɞɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ (ɞɚɥɟɟ ± ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɣ ɩɨɟɡɞ), ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧ (ɢɥɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɩɟɪɟɝɨɧɚ), ɡɚɤɪɵɬɵɣ ɞɥɹ ɪɟɦɨɧɬɚ сɨɨɪɭɠɟɧɢɣ ɢ ɭсɬɪɨɣсɬɜ, ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɨ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹɦ ɧɚ ɛɥɚɧɤɟ Ⱦɍ-64, ɪɟɤɨɦɟɧɞɭɟɦɵɣ ɨɛɪɚɡɟɰ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɩɪɢɜɟɞɟɧ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 28 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɩɨ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɟ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ, сɨɞɟɪɠɚɳɟɣсɹ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 2 ɤ ɉɪɚɜɢɥɚɦ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɣ ɷɤсɩɥɭɚɬɚɰɢɢ ɠɟɥɟɡɧɵɯ ɞɨɪɨɝ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ, ɭɬɜɟɪɠɞɟɧɧɵɦ ɧɚсɬɨɹɳɢɦ ɉɪɢɤɚɡɨɦ (ɞɚɥɟɟ ± ɂɧсɬɪɭɤɰɢɹ). ȼ ɛɥɚɧɤɟ Ⱦɍ-64 ɭɤɚɡɵɜɚɟɬсɹ ɦɟсɬɨ (ɤɢɥɨɦɟɬɪ, ɩɢɤɟɬ) ɩɟɪɜɨɧɚɱɚɥɶɧɨɣ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɤɚɠɞɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ.

Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɟɪɟɞ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ɩɨсɥɟɞɧɟɝɨ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɡɚɤɪɵɬɵɣ ɩɟɪɟɝɨɧ ɜ ɰɟɥɹɯ ɢсɤɥɸɱɟɧɢɹ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɧɚ ɷɬɨɬ ɩɟɪɟɝɨɧ ɩɨɟɡɞɨɜ ɜ ɩɨɩɭɬɧɨɦ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɢɡɵɦɚɟɬ ɢɡ ɚɩɩɚɪɚɬɚ ɤɥɸɱ-ɠɟɡɥ (ɩɪɢ ɟɝɨ ɧɚɥɢɱɢɢ) сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɟɝɨ ɩɟɪɟɝɨɧɚ (ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ) ɞɨ ɜсɬɭɩɥɟɧɢɹ ɩɨсɥɟɞɧɟɝɨ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɩɟɪɜɵɣ ɛɥɨɤ-ɭɱɚсɬɨɤ ɭɞɚɥɟɧɢɹ. ɂɡɴɹɬɵɣ ɤɥɸɱ-ɠɟɡɥ ɜɨɡɜɪɚɳɚɟɬсɹ ɜ ɚɩɩɚɪɚɬ ɩɨсɥɟ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɩɪɢɤɚɡɚ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɨɛ ɨɬɤɪɵɬɢɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ (ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ) ɞɥɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ.

1. ɇɚ ɡɚɤɪɵɬɨɦ ɩɟɪɟɝɨɧɟ (ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɩɭɬɢ) ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɪɚɛɨɬɚ ɨɞɧɨɜɪɟɦɟɧɧɨ ɧɟсɤɨɥɶɤɢɯ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɜ ɬɨɦ ɱɢсɥɟ ɩɪɢɧɚɞɥɟɠɚɳɢɯ ɪɚɡɥɢɱɧɵɦ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɹɦ, ɧɨ ɧɚɯɨɞɹɳɢɯсɹ ɩɨɞ ɪɭɤɨɜɨɞсɬɜɨɦ ɨɞɧɨɝɨ ɪɚɛɨɬɧɢɤɚ (ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɹ ɪɚɛɨɬ), ɭɤɚɡɵɜɚɟɦɨɝɨ ɜ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɢ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ) ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɭɧɤɬɨɦ 1 ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɹ ʋ 13 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ.

Ɇɚɲɢɧɢсɬ ɤɚɠɞɨɝɨ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɞɨɥɠɟɧ сɥɟɞɨɜɚɬɶ ɞɨ ɦɟсɬɚ, ɭɤɚɡɚɧɧɨɝɨ ɜ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɢ ɧɚ ɛɥɚɧɤɟ Ⱦɍ-64. ɉɟɪɜɵɣ ɩɨɟɡɞ сɥɟɞɭɟɬ сɨ сɤɨɪɨсɬɶɸ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɣ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ), ɩɨсɥɟɞɭɸɳɢɟ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ сɨ сɤɨɪɨсɬɶɸ ɧɟ ɛɨɥɟɟ 20 ɤɦ/ɱ, ɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɧɟ ɛɨɥɟɟ 15 ɤɦ/ɱ. Ɇɟсɬɚ ɩɟɪɜɨɧɚɱɚɥɶɧɨɣ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɩɨсɥɟɞɨɜɚɬɟɥɶɧɨ ɨɬɩɪɚɜɥɹɟɦɵɯ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɞɨɥɠɧɵ ɧɚɯɨɞɢɬɶсɹ ɧɚ ɪɚссɬɨɹɧɢɢ ɧɟ ɦɟɧɟɟ 1 ɤɦ ɞɪɭɝ ɨɬ ɞɪɭɝɚ. ȿсɥɢ ɪɚссɬɨɹɧɢɟ ɨɬ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɞɨ ɦɟсɬɚ ɪɚɛɨɬ ɧɟ ɩɨɡɜɨɥɹɟɬ ɜɵɞɟɪɠɚɬɶ ɢɧɬɟɪɜɚɥɵ ɧɟ ɦɟɧɟɟ 1 ɤɦ ɦɟɠɞɭ ɩɨɩɭɬɧɵɦɢ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɦɢ ɩɨɟɡɞɚɦɢ, ɬɨ ɜ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹɯ ɧɚ ɛɥɚɧɤɚɯ Ⱦɍ-64, ɜɵɞɚɜɚɟɦɵɯ ɤɚɠɞɨɦɭ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɨɦɭ ɩɨɟɡɞɭ, ɞɨɥɠɧɵ ɭɤɚɡɵɜɚɬɶсɹ ɤɢɥɨɦɟɬɪɵ ɢ ɩɢɤɟɬɵ ɩɟɪɜɨɧɚɱɚɥɶɧɨɣ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟɦ ɧɚ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɨ ɪɚɛɨɬ.

ɉɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɡɚɤɪɵɬɵɣ ɩɟɪɟɝɨɧ сɨ сɦɟɠɧɵɯ ɪɚɡɞɟɥɶɧɵɯ ɩɭɧɤɬɨɜ ɧɚɜсɬɪɟɱɭ ɞɪɭɝ ɞɪɭɝɭ ɞɟɠɭɪɧɵɟ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ ɩɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɜ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹɯ ɧɚ ɛɥɚɧɤɟ Ⱦɍ-64 ɩɨсɥɟ ɡɚɩɢсɢ ɨ ɰɟɥɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɜɧɨсɹɬ ɡɚɩɢсɶ сɥɟɞɭɸɳɟɝɨ сɨɞɟɪɠɚɧɢɹ:

©ɇɚ ɩɟɪɟɝɨɧ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧ ɜсɬɪɟɱɧɵɣ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɣ ɩɨɟɡɞ ʋ ª.

ɏɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɟ ɩɨɟɡɞɚ, ɨɬɩɪɚɜɥɹɟɦɵɟ ɧɚ ɡɚɤɪɵɬɵɣ ɩɟɪɟɝɨɧ с ɪɚɡɥɢɱɧɵɯ ɪɚɡɞɟɥɶɧɵɯ ɩɭɧɤɬɨɜ ɧɚɜсɬɪɟɱɭ ɞɪɭɝ ɞɪɭɝɭ, ɞɨɥɠɧɵ сɥɟɞɨɜɚɬɶ с ɨсɨɛɨɣ ɛɞɢɬɟɥɶɧɨсɬɶɸ сɨ сɤɨɪɨсɬɶɸ ɧɟ ɛɨɥɟɟ 20 ɤɦ/ɱ ɬɨɥɶɤɨ ɞɨ ɦɟсɬɚ, ɭɤɚɡɚɧɧɨɝɨ ɜ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɢ (ɩɪɢɤɚɡɟ), ɝɞɟ ɩɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɹ ɪɚɛɨɬ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɩɟɪɟɧɨсɧɨɣ сɢɝɧɚɥ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ, ɧɚɯɨɞɹɳɢɣсɹ ɩɨɞ ɨɯɪɚɧɨɣ сɬɨɹɳɟɝɨ ɨɤɨɥɨ ɧɟɝɨ сɢɝɧɚɥɢсɬɚ с ɪɭɱɧɵɦ ɤɪɚсɧɵɦ сɢɝɧɚɥɨɦ. Ɋɚссɬɨɹɧɢɟ ɦɟɠɞɭ ɩɭɧɤɬɚɦɢ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɜсɬɪɟɱɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɞɨɥɠɧɨ ɛɵɬɶ ɧɟ ɦɟɧɟɟ 1 ɤɦ. Ɇɚɲɢɧɢсɬ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨсɥɟ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɧɚ ɭɤɚɡɚɧɧɨɦ ɜ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɢ ɦɟсɬɟ сɨɨɛɳɚɟɬ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɜсɬɪɟɱɧɨɝɨ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɢ ɦɚɲɢɧɢсɬɚɦ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɞɜɢɠɭɳɢɦсɹ ɜсɥɟɞ, ɨ сɜɨɟɦ ɦɟсɬɨɧɚɯɨɠɞɟɧɢɢ.

ɉɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɜсɥɟɞ ɡɚ ɪɚɧɟɟ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɧɵɦ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɦ ɩɨɟɡɞɨɦ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɜ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɢ ɧɚ ɛɥɚɧɤɟ Ⱦɍ-64) ɩɨсɥɟ ɡɚɩɢсɢ ɨ ɰɟɥɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɜɧɨсɢɬ ɡɚɩɢсɶ сɥɟɞɭɸɳɟɝɨ сɨɞɟɪɠɚɧɢɹ:

©ȼɩɟɪɟɞɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɣ ɩɨɟɡɞ ʋ ª.

ɉɨсɥɟ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɟɝɨ ɞɚɥɶɧɟɣɲɟɟ ɩɟɪɟɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨ ɩɟɪɟɝɨɧɭ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɟɬсɹ ɩɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɹ ɪɚɛɨɬ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ сɨ сɤɨɪɨсɬɶɸ ɧɟ ɛɨɥɟɟ 20 ɤɦ/ɱ, ɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɧɟ ɛɨɥɟɟ 15 ɤɦ/ɱ с ɨсɨɛɨɣ ɛɞɢɬɟɥɶɧɨсɬɶɸ. Ɉ сɜɨɢɯ ɩɨсɥɟɞɭɸɳɢɯ ɩɟɪɟɞɜɢɠɟɧɢɹɯ ɞɨ ɧɚɱɚɥɚ ɦɟсɬɚ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɚ ɪɚɛɨɬ ɦɚɲɢɧɢсɬɵ

ɜсɬɪɟɱɧɵɯ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɭɜɟɞɨɦɥɹɸɬ ɞɪɭɝ ɞɪɭɝɚ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ.

1. ȿсɥɢ ɪɚɛɨɬɵ ɩɪɨɢɡɜɨɞɹɬсɹ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɨɦ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɨɣ ɢɥɢ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɟɣ, ɩɪɢɦɟɧɹɟɦɨɣ ɤɚɤ сɚɦɨсɬɨɹɬɟɥɶɧɚɹ сɢсɬɟɦɚ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɬɨ ɩɨ сɨɝɥɚсɨɜɚɧɢɸ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɦ ɩɨɟɡɞɧɵɦ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɨɬɩɪɚɜɥɹɬɶ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɟ ɩɨɟɡɞɚ ɤ ɦɟсɬɭ ɪɚɛɨɬ ɩɨ сɢɝɧɚɥɚɦ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɢ ɢɥɢ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɢ, ɧɟ ɨɠɢɞɚɹ ɡɚɤɪɵɬɢɹ ɩɟɪɟɝɨɧɚ.

Ɇɚɲɢɧɢсɬɭ ɤɚɠɞɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɜɵɞɚɟɬсɹ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɟ ɨɛ ɨсɬɚɧɨɜɤɟ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ɜ ɦɟсɬɟ, ɭɤɚɡɚɧɧɨɦ ɜ ɡɚɹɜɤɟ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɹ ɪɚɛɨɬ.

Ɋɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɧɚ ɛɥɚɧɤɟ Ⱦɍ-64 ɩɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɬɚɤɢɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɩɨɞɥɟɠɚɳɢɣ ɡɚɤɪɵɬɢɸ, ɜɪɭɱɚɟɬсɹ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɸ ɪɚɛɨɬ ɢɥɢ ɭɩɨɥɧɨɦɨɱɟɧɧɨɦɭ ɢɦ ɪɚɛɨɬɧɢɤɭ, ɤɨɬɨɪɵɣ ɩɟɪɟɞɚɟɬ ɟɝɨ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨсɥɟ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ɜ ɨɛɭсɥɨɜɥɟɧɧɨɦ ɦɟсɬɟ ɢ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɩɪɢɤɚɡɚ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɨ ɡɚɤɪɵɬɢɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ.

ɉɟɪɟɝɨɧ ɢɥɢ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɢɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɡɚɤɪɵɜɚɟɬсɹ ɞɥɹ ɪɟɦɨɧɬɧɵɯ ɪɚɛɨɬ ɩɪɢɤɚɡɨɦ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɩɨсɥɟ ɨсɜɨɛɨɠɞɟɧɢɹ ɨɬ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɧɵɯ ɜɩɟɪɟɞɢ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ.

1. ɇɚ ɛɨɥɶɲɢɯ ɩɨ ɜɪɟɦɟɧɢ ɯɨɞɚ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ (ɛɨɥɟɟ 30 ɦɢɧɭɬ) с ɛɥɚɝɨɩɪɢɹɬɧɵɦ ɩɪɨɮɢɥɟɦ ɩɭɬɢ ɛɟɡ ɡɚɬɹɠɧɵɯ ɩɨɞɴɟɦɨɜ (сɩɭсɤɨɜ), ɧɟ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɨɣ ɢɥɢ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɟɣ, ɩɪɢɦɟɧɹɟɦɨɣ ɤɚɤ сɚɦɨсɬɨɹɬɟɥɶɧɚɹ сɢсɬɟɦɚ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɩɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɨɬɩɪɚɜɥɹɬɶ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɟ ɩɨɟɡɞɚ ɤ ɦɟсɬɭ ɪɚɛɨɬɵ, ɧɟ ɨɠɢɞɚɹ ɡɚɤɪɵɬɢɹ ɩɟɪɟɝɨɧɚ, ɜсɥɟɞ ɡɚ ɪɚɧɟɟ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɧɵɦ ɝɪɭɡɨɜɵɦ ɩɨɟɡɞɨɦ, ɧɨ ɧɟ ɦɟɧɟɟ ɱɟɦ ɱɟɪɟɡ 5 ɦɢɧɭɬ ɩɨсɥɟ ɟɝɨ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ.

Ɋɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɦ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɢ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɸ ɪɚɛɨɬ ɪɟɝɢсɬɪɢɪɭɟɦɵɦ ɩɪɢɤɚɡɨɦ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ:

©ȼ сɜɹɡɢ с ɩɪɟɞсɬɨɹɳɢɦ ɡɚɤɪɵɬɢɟɦ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ... (... ɩɭɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ...) ɞɥɹ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɚ ɪɚɛɨɬ ɪɚɡɪɟɲɚɸ ɨɬɩɪɚɜɢɬɶ ɧɚ ɷɬɨɬ ɩɟɪɟɝɨɧ ɩɨ ... ɩɭɬɢ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɟ ɩɨɟɡɞɚ сɨ сɬɚɧɰɢɢ ... ɜсɥɟɞ ɡɚ ɩɨɟɡɞɨɦ ʋ ... Ⱦɇɐ...ª.

ȼ ɷɬɨɦ сɥɭɱɚɟ ɤɚɠɞɵɣ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɣ ɩɨɟɡɞ ɨɬɩɪɚɜɥɹɟɬсɹ ɩɨ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɸ ɧɚ ɛɥɚɧɤɟ Ⱦɍ-64 ȼ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɡɚɹɜɤɨɣ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɹ ɜ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɢ ɭɤɚɡɵɜɚɟɬсɹ ɦɟсɬɨ (ɤɢɥɨɦɟɬɪ, ɩɢɤɟɬ) ɩɟɪɜɨɧɚɱɚɥɶɧɨɣ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɤɚɠɞɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ. Ɇɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɟɪɜɨɝɨ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɜɪɭɱɚɟɬсɹ ɬɚɤɠɟ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɟ:

©ȼɩɟɪɟɞɢ ȼɚс ɜ ... ɱɚс. ... ɦɢɧɭɬ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧ ɩɨɟɡɞ ʋ ..., сɨɨɛɳɟɧɢɟ ɨ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɧɟ ɩɨɥɭɱɟɧɨª.

ɉɪɢ сɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɩɟɪɟɝɨɧɭ ɞɨɥɠɧɵ сɨɛɥɸɞɚɬɶсɹ ɬɪɟɛɨɜɚɧɢɹ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɟ ɩɭɧɤɬɨɦ 9 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ.

1. Ɉɬɩɪɚɜɥɹɟɦɵɟ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɞɥɹ ɨɞɧɨɜɪɟɦɟɧɧɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ сɨɟɞɢɧɟɧɧɵɟ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɟ ɩɨɟɡɞɚ ɪɚсɰɟɩɥɹɸɬсɹ ɢɥɢ сɨɟɞɢɧɹɸɬсɹ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ɩɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɹ ɪɚɛɨɬ. Ɇɚɲɢɧɢсɬɭ ɤɚɠɞɨɝɨ ɢɡ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɜ ɷɬɨɦ сɥɭɱɚɟ ɞɨɥɠɧɨ ɜɵɞɚɜɚɬɶсɹ ɨɬɞɟɥɶɧɨɟ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɧɚ ɛɥɚɧɤɟ Ⱦɍ-64 с ɩɪɢсɜɨɟɧɢɟɦ ɤɚɠɞɨɦɭ ɩɨɟɡɞɭ ɨɬɞɟɥɶɧɨɝɨ ɧɨɦɟɪɚ. ɉɪɢ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ ɧɚ ɛɥɚɧɤɟ Ⱦɍ-64 ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɸ ɪɚɛɨɬ ɡɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɬɶ ɪɚсɰɟɩɤɭ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ.

ȼɨɡɦɨɠɧɵɣ сɨсɬɚɜ ɢ ɩɨɪɹɞɨɤ ɪɚɡɦɟɳɟɧɢɹ ɜ ɬɚɤɢɯ ɩɨɟɡɞɚɯ сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ сɚɦɨɯɨɞɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɨɩɪɟɞɟɥɹɸɬсɹ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɟɦ ɪɚɛɨɬ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɪɹɞɤɨɦ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɦ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

1. ɏɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɟ ɩɨɟɡɞɚ ɩɪɢ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɟ ɪɚɛɨɬ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ɢɥɢ ɜ ɩɪɟɞɟɥɚɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɞɨɥɠɧɵ сɨɩɪɨɜɨɠɞɚɬɶсɹ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɟɦ ɪɚɛɨɬ ɢɥɢ ɭɩɨɥɧɨɦɨɱɟɧɧɵɦ ɢɦ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɦ.
2. Ʉɨ ɜɪɟɦɟɧɢ ɨɤɨɧɱɚɧɢɹ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɝɨ ɩɟɪɟɪɵɜɚ ɜ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɟ ɪɚɛɨɬ ɞɨɥɠɧɨ ɛɵɬɶ ɩɨɥɧɨсɬɶɸ ɡɚɤɨɧɱɟɧɨ, сɨɨɪɭɠɟɧɢɹ ɢ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚ ɩɪɢɜɟɞɟɧɵ ɜ сɨсɬɨɹɧɢɟ, ɨɛɟсɩɟɱɢɜɚɸɳɟɟ ɛɟɡɨɩɚсɧɨɟ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɢ сɢɝɧɚɥɵ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ сɧɹɬɵ с ɨсɬɚɜɥɟɧɢɟɦ, ɩɪɢ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ, сɢɝɧɚɥɨɜ ɭɦɟɧɶɲɟɧɢɹ сɤɨɪɨсɬɢ ɢ (ɢɥɢ) сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɢɯ сɢɝɧɚɥɶɧɵɯ ɡɧɚɤɨɜ.
3. Ɉɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ с ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɹ ɪɚɛɨɬ, сɨɝɥɚсɨɜɚɧɧɨɦɭ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɦ ɩɨɟɡɞɧɵɦ.

Ɉ ɩɨɪɹɞɤɟ ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɹ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ с ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ сɬɚɜɢɬ ɜ ɢɡɜɟсɬɧɨсɬɶ ɞɟɠɭɪɧɵɯ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɦ ɩɟɪɟɝɨɧ.

ɉɨ ɨɤɨɧɱɚɧɢɢ ɪɚɛɨɬɵ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɶ ɪɚɛɨɬ ɨɛɹɡɚɧ ɥɢɱɧɨ ɢɥɢ ɱɟɪɟɡ ɩɨɞɱɢɧɟɧɧɵɯ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ ɨсɦɨɬɪɟɬɶ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɢ ɪɟɦɨɧɬɢɪɭɟɦɵɟ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚ ɧɚ ɜсɟɦ ɩɪɨɬɹɠɟɧɢɢ ɭɱɚсɬɤɚ ɪɚɛɨɬɵ, ɨɛɟсɩɟɱɢɬɶ ɧɟɦɟɞɥɟɧɧɨɟ ɭсɬɪɚɧɟɧɢɟ ɧɟɞɨсɬɚɬɤɨɜ, ɩɪɟɩɹɬсɬɜɭɸɳɢɯ ɞɜɢɠɟɧɢɸ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɩɪɨɜɟɪɢɬɶ, ɧɟ ɧɚɯɨɞɹɬсɹ ɥɢ ɝɪɭɡɵ ɢ (ɢɥɢ) ɩɪɟɞɦɟɬɵ ɡɚ ɩɪɟɞɟɥɚɦɢ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɯ ɝɚɛɚɪɢɬɨɜ.

1. ȿсɥɢ ɧɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɨɣ ɢɥɢ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɟɣ, ɩɪɢɦɟɧɹɟɦɨɣ ɤɚɤ сɚɦɨсɬɨɹɬɟɥɶɧɚɹ сɢсɬɟɦɚ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɟ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨсɥɟ ɨɤɨɧɱɚɧɢɹ ɪɚɛɨɬ ɨɬɩɪɚɜɥɹɸɬсɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɩɨ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ, ɬɨ ɢɯ ɞɜɢɠɟɧɢɟ, ɧɟɡɚɜɢсɢɦɨ ɨɬ ɧɚɥɢɱɢɹ ɭ ɦɚɲɢɧɢсɬɨɜ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ ɧɚ ɛɥɚɧɤɟ Ⱦɍ-64, ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɨ сɢɝɧɚɥɚɦ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɢ ɢɥɢ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɢ с ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɣ сɤɨɪɨсɬɶɸ.

ȼ ɨсɬɚɥɶɧɵɯ сɥɭɱɚɹɯ сɤɨɪɨсɬɶ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɜɨɡɜɪɚɳɚɸɳɢɯсɹ с ɩɟɪɟɝɨɧɚ

ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ (ɤɪɨɦɟ ɩɟɪɜɨɝɨ) ɧɟ ɞɨɥɠɧɚ ɩɪɟɜɵɲɚɬɶ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± 20 ɤɦ/ɱ (ɩɪɢ ɪɚссɬɨɹɧɢɢ ɦɟɠɞɭ ɧɢɦɢ ɧɟ ɦɟɧɟɟ 1 ɤɦ), ɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± 15 ɤɦ/ɱ (ɩɪɢ ɪɚссɬɨɹɧɢɢ ɨɬ ɜɩɟɪɟɞɢ ɢɞɭɳɟɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɧɟ ɦɟɧɟɟ ɞɥɢɧɵ ɬɨɪɦɨɡɧɨɝɨ ɩɭɬɢ).

1. Ɉɬɤɪɵɬɢɟ ɩɟɪɟɝɨɧɚ (ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ) ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɪɢɤɚɡɨɦ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɩɨсɥɟ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɨɬ ɭɩɨɥɧɨɦɨɱɟɧɧɨɝɨ ɩɪɟɞсɬɚɜɢɬɟɥɹ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ) ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɹ ɨɛ:
   1. ɨɤɨɧɱɚɧɢɢ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɚ ɪɟɦɨɧɬɧɵɯ ɢ сɬɪɨɢɬɟɥɶɧɵɯ ɪɚɛɨɬ;
   2. ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ (ɢɥɢ) сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ сɚɦɨɯɨɞɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ (ɢɥɢ ɨɛ ɢɯ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɞɜɭɯɩɭɬɧɨɝɨ ɩɟɪɟɝɨɧɚ),
   3. ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ɩɪɟɩɹɬсɬɜɢɣ ɞɥɹ ɛɟɡɨɩɚсɧɨɝɨ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɟɡɚɜɢсɢɦɨ ɨɬ ɬɨɝɨ, ɤɚɤɚɹ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɹ ɜɵɩɨɥɧɹɥɚ ɪɚɛɨɬɵ.

ɍɜɟɞɨɦɥɟɧɢɟ ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ ɥɢɱɧɨ ɢɥɢ ɱɟɪɟɡ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɛɥɢɠɚɣɲɟɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ. ɍɜɟɞɨɦɥɟɧɢɟ, ɩɨɥɭɱɟɧɧɨɟ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ, ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɡɚɩɢсɵɜɚɟɬ ɜ ɠɭɪɧɚɥ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɯ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɣ.

ȼɨссɬɚɧɨɜɥɟɧɢɟ ɞɟɣсɬɜɢɹ сɭɳɟсɬɜɭɸɳɢɯ сɪɟɞсɬɜ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɤɢ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɢ, сɜɹɡɢ ɢɥɢ ɷɥɟɤɬɪɨсɧɚɛɠɟɧɢɹ (ɟсɥɢ ɪɚɛɨɬɚ ɢɯ ɧɚɪɭɲɚɥɚсɶ) ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɨсɥɟ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɹ ɨɬ ɭɩɨɥɧɨɦɨɱɟɧɧɨɝɨ ɩɪɟɞсɬɚɜɢɬɟɥɹ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɤɢ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɢ, сɜɹɡɢ ɢɥɢ ɷɥɟɤɬɪɨсɧɚɛɠɟɧɢɹ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

1. ɇɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɨɣ ɢɥɢ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɟɣ, ɩɪɢɦɟɧɹɟɦɨɣ ɤɚɤ сɚɦɨсɬɨɹɬɟɥɶɧɚɹ сɢсɬɟɦɚ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ ɩɨсɥɟ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɹ ɨɛ ɨɤɨɧɱɚɧɢɢ ɪɟɦɨɧɬɧɵɯ ɢ сɬɪɨɢɬɟɥɶɧɵɯ ɪɚɛɨɬ, ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ɩɪɟɩɹɬсɬɜɢɣ ɞɥɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɢсɩɪɚɜɧɨɦ ɞɟɣсɬɜɢɢ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɢ ɢ ɨɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ с ɦɟсɬɚ ɪɚɛɨɬ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ (сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ сɚɦɨɯɨɞɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ) ɩɨ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɨɬɤɪɵɜɚɬɶ ɩɟɪɟɝɨɧ ɞɥɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ сɢɝɧɚɥɚɦ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɢ ɢɥɢ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɢ, ɧɟ ɨɠɢɞɚɹ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɜсɟɯ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ (сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ сɚɦɨɯɨɞɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ) ɧɚ сɦɟɠɧɭɸ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ.
2. ȼ ɩɟɪɢɨɞ ɡɚɤɪɵɬɢɹ ɞɥɹ ɪɟɦɨɧɬɧɵɯ ɪɚɛɨɬ ɨɞɧɨɝɨ ɢɥɢ ɧɟсɤɨɥɶɤɢɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɨɦ ɢɥɢ ɦɧɨɝɨɩɭɬɧɨɦ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ, ɩɨɪɹɞɨɤ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɨсɬɚɸɳɟɦɭсɹ ɩɭɬɢ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ

ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ) с ɭɤɚɡɚɧɢɟɦ ɦɟɪ, ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɧɵɯ ɧɚ ɭɜɟɥɢɱɟɧɢɟ ɟɝɨ ɩɪɨɩɭсɤɧɨɣ сɩɨсɨɛɧɨсɬɢ (ɩɪɨɩɭсɤ сɨɟɞɢɧɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ с ɪɚɡɝɪɚɧɢɱɟɧɢɟɦ ɜɪɟɦɟɧɟɦ, ɩɪɢɦɟɧɟɧɢɟ ɜɪɟɦɟɧɧɵɯ ɭсɬɪɨɣсɬɜ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɢ, ɨɬɤɪɵɬɢɟ ɜɪɟɦɟɧɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ).

1. Ɋɚɛɨɬɵ ɩɨ ɪɟɦɨɧɬɭ ɩɭɬɢ, ɧɟ ɬɪɟɛɭɸɳɢɟ ɩɨ сɜɨɟɦɭ ɯɚɪɚɤɬɟɪɭ ɡɚɤɪɵɬɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ, ɜɵɩɨɥɧɹɸɬсɹ ɜ ɢɧɬɟɪɜɚɥɚɯ ɦɟɠɞɭ ɩɨɟɡɞɚɦɢ.

ɉɨɪɹɞɨɤ ɨɛɟсɩɟɱɟɧɢɹ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɢ ɩɪɢ ɨсɭɳɟсɬɜɥɟɧɢɢ ɪɚɛɨɬ ɩɨ ɪɟɦɨɧɬɭ ɩɭɬɢ ɩɪɢ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

1. Ɉɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɵ (ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ ɩɭɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɨɜ), ɝɞɟ ɧɟ ɩɪɨɢɡɜɨɞɹɬсɹ ɪɚɛɨɬɵ ɩɨ ɪɟɦɨɧɬɭ сɨɨɪɭɠɟɧɢɣ ɢ ɭсɬɪɨɣсɬɜ ɢɥɢ ɝɞɟ ɯɚɪɚɤɬɟɪ ɪɚɛɨɬ ɧɟ ɬɪɟɛɭɟɬ ɡɚɤɪɵɬɢɹ ɩɟɪɟɝɨɧɚ (ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ), ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɟɬсɹ ɩɨ ɭсɬɧɨɦɭ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ.

ɍɤɚɡɚɧɧɵɟ ɩɨɟɡɞɚ ɨɬɩɪɚɜɥɹɸɬсɹ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧ ɩɨ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹɦ, ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɧɵɦ ɞɥɹ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɢɯ сɪɟɞсɬɜ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɤɢ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɢ, сɜɹɡɢ. Ɋɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɸ ɪɚɛɨɬ ɢ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɟ ɨ ɜɪɟɦɟɧɢ ɩɪɢɛɵɬɢɹ (ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɹ) ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ. Ɂɚɧɢɦɚɬɶ ɩɟɪɟɝɨɧ сɜɟɪɯ ɜɪɟɦɟɧɢ, ɭɤɚɡɚɧɧɨɝɨ ɜ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɢ, ɡɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ.

Ⱦɨ ɜɵɟɡɞɚ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ с ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɶ ɪɚɛɨɬ ɨɛɹɡɚɧ ɭɛɟɞɢɬɶсɹ ɜ ɬɨɦ, ɱɬɨ ɩɪɟɩɹɬсɬɜɢɣ ɞɥɹ ɧɨɪɦɚɥɶɧɨɝɨ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɟɬ.

1. ɉɪɢ ɪɚɛɨɬɟ сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ сɚɦɨɯɨɞɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɧɚ ɨɞɧɨɦ ɢɡ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɞɜɭɯɩɭɬɧɨɝɨ ɢɥɢ ɦɧɨɝɨɩɭɬɧɨɝɨ ɩɟɪɟɝɨɧɚ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɧɚ ɩɪɢɟɦɨɨɬɩɪɚɜɨɱɧɨɦ ɢɥɢ ɝɥɚɜɧɨɦ ɩɭɬɹɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, сɨсɟɞɧɢɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɨɝɪɚɠɞɚɟɬсɹ сɢɝɧɚɥɚɦɢ ɜ сɥɭɱɚɹɯ ɢ ɜ ɩɨɪɹɞɤɟ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɦ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ). ɇɚ ɩɨɟɡɞɚ, сɥɟɞɭɸɳɢɟ ɩɨ ɷɬɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ, ɜɵɞɚɸɬсɹ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɡɚɹɜɤɨɣ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɹ ɪɚɛɨɬ.
2. ɉɪɢ ɪɚɛɨɬɟ сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ (ɩɟɪɟɱɟɧɶ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ) ɧɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɵɯ ɢɥɢ ɦɧɨɝɨɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɧɚ ɩɪɢɟɦɨɨɬɩɪɚɜɨɱɧɵɯ ɢɥɢ ɝɥɚɜɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɦɚɲɢɧɢсɬɚɦ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɩɪɨɯɨɞɹɳɢɯ ɩɨ сɨсɟɞɧɟɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ, ɩɟɪɟɞɚɸɬсɹ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ сɥɟɞɭɸɳɟɝɨ сɨɞɟɪɠɚɧɢɹ:

©ɇɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ (сɬɚɧɰɢɢ) ... ɩɨ ... ɩɭɬɢ ɪɚɛɨɬɚɟɬ ɩɭɬɟɜɨɣ сɬɪɭɝ (сɧɟɝɨɨɱɢсɬɢɬɟɥɶ). ɉɪɢ сɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɩɨ ɩɟɪɟɝɨɧɭ (сɬɚɧɰɢɢ) сɨɛɥɸɞɚɬɶ ɨсɨɛɭɸ ɛɞɢɬɟɥɶɧɨсɬɶ; ɩɟɪɟɞ ɦɟсɬɚɦɢ с ɩɥɨɯɨɣ ɜɢɞɢɦɨсɬɶɸ ɩɨɞɚɜɚɬɶ ɨɩɨɜɟсɬɢɬɟɥɶɧɵɟ ɩɪɨɞɨɥɠɢɬɟɥɶɧɵɟ сɜɢсɬɤɢª.

ɍɤɚɡɚɧɧɵɟ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ ɩɟɪɟɞɚɸɬсɹ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ.

1. ɇɚ сɬɚɧɰɢɨɧɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɡɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬɶ ɪɚɛɨɬɵ, ɬɪɟɛɭɸɳɢɟ ɨɝɪɚɠɞɟɧɢɹ сɢɝɧɚɥɚɦɢ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɢɥɢ ɭɦɟɧɶɲɟɧɢɹ сɤɨɪɨсɬɢ, ɛɟɡ сɨɝɥɚсɢɹ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢ ɛɟɡ ɩɪɟɞɜɚɪɢɬɟɥɶɧɨɣ ɡɚɩɢсɢ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɟɦ ɪɚɛɨɬ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɨсɦɨɬɪɚ ɢ ɛɟɡ ɜɵɞɚɱɢ ɦɚɲɢɧɢсɬɚɦ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɨ ɩɨɪɹɞɤɟ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɦɟсɬɚ ɪɚɛɨɬ.

ȼ сɥɭɱɚɹɯ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɚ ɪɚɛɨɬ ɧɚ ɤɨɧɬɚɤɬɧɨɣ сɟɬɢ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɨсɦɨɬɪɚ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɟɦ ɪɚɛɨɬ ɞɨɥɠɧɨ ɛɵɬɶ ɭɤɚɡɚɧɨ, ɤɚɤɢɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ ɩɭɬɢ, сɬɪɟɥɤɢ ɢɥɢ сɟɤɰɢɢ ɤɨɧɬɚɤɬɧɨɣ сɟɬɢ ɡɚɤɪɵɜɚɸɬсɹ ɞɥɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɜсɟɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢɥɢ ɬɨɥɶɤɨ ɷɥɟɤɬɪɨɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ.

1. ɉɪɢ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɢ ɪɚɛɨɬ ɩɨ ɭсɬɪɚɧɟɧɢɸ ɜɧɟɡɚɩɧɨ ɜɨɡɧɢɤɲɢɯ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɟɣ, ɛɟɡ ɧɚɪɭɲɟɧɢɹ ɰɟɥɨсɬɧɨсɬɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɢ ɢсɤɭссɬɜɟɧɧɵɯ сɨɨɪɭɠɟɧɢɣ, ɡɚɩɢсɶ ɨ ɧɚɱɚɥɟ ɢ ɨɤɨɧɱɚɧɢɢ ɪɚɛɨɬ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɨсɦɨɬɪɚ, ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɡɚɦɟɧɹɬɶ ɪɟɝɢсɬɪɢɪɭɟɦɨɣ ɜ ɷɬɨɦ ɠɟ ɠɭɪɧɚɥɟ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɨɣ, ɩɟɪɟɞɚɜɚɟɦɨɣ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɟɦ ɪɚɛɨɬ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɧɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɟɣ ± ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ).

Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɨɡɧɚɤɨɦɢɜɲɢсɶ с сɨɞɟɪɠɚɧɢɟɦ ɡɚɩɢсɢ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɹ ɪɚɛɨɬ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɨсɦɨɬɪɚ, ɞɚɟɬ ɭɤɚɡɚɧɢɹ ɩɪɢɱɚсɬɧɵɦ ɪɚɛɨɬɧɢɤɚɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɚ ɢ ɦɚɲɢɧɢсɬɚɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ, ɢɧɮɨɪɦɢɪɭɹ ɢɯ ɨ ɩɪɟɞсɬɨɹɳɟɦ ɩɪɨɩɭсɤɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɜɵɩɨɥɧɹɟɦɵɯ ɦɚɧɟɜɪɨɜɵɯ ɩɟɪɟɞɜɢɠɟɧɢɹɯ с ɪɚɣɨɧɚ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɹ ɪɟɦɨɧɬɧɵɯ ɪɚɛɨɬ.

ɉɪɢ ɩɪɢɟɦɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ ɩɭɬɢ, ɝɞɟ ɩɪɨɢɡɜɨɞɹɬсɹ ɬɚɤɢɟ ɪɚɛɨɬɵ, ɦɚɲɢɧɢсɬɚɦ ɜ сɥɭɱɚɟ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ ɜɵɞɚɸɬсɹ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ ɨɛ ɭɦɟɧɶɲɟɧɢɢ сɤɨɪɨсɬɢ ɢɥɢ ɩɪɢɧɹɬɢɢ ɦɟɪ ɩɪɟɞɨсɬɨɪɨɠɧɨсɬɢ.

ȼɜɨɞ ɭсɬɪɨɣсɬɜ ɜ ɞɟɣсɬɜɢɟ ɩɨ ɨɤɨɧɱɚɧɢɢ ɪɚɛɨɬ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɧɚ ɨсɧɨɜɚɧɢɢ ɡɚɩɢсɢ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɹ ɪɚɛɨɬ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɨсɦɨɬɪɚ ɢɥɢ ɪɟɝɢсɬɪɢɪɭɟɦɨɣ ɜ ɬɨɦ ɠɟ ɠɭɪɧɚɥɟ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɵ, ɩɟɪɟɞɚɧɧɨɣ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ с ɩɨсɥɟɞɭɸɳɟɣ ɥɢɱɧɨɣ ɩɨɞɩɢсɶɸ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɹ ɪɚɛɨɬ ɜ сɥɭɱɚɟ, ɟсɥɢ ɪɚɛɨɬɵ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɥɢсɶ ɪɚɛɨɬɧɢɤɚɦɢ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ); ɧɚ ɨсɧɨɜɚɧɢɢ ɚɤɬɚ-ɩɪɢɟɦɤɢ ɜɵɩɨɥɧɟɧɧɵɯ ɪɚɛɨɬ ± ɜ сɥɭɱɚɟ, ɟсɥɢ ɭɤɚɡɚɧɧɵɟ ɪɚɛɨɬɵ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɥɢсɶ ɩɨɞɪɹɞɧɨɣ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɟɣ.

1. ȼ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɚɯ, сɥɟɞɭɸɳɢɯ с ɪɚɛɨɬɨɣ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ, ɞɥɹ ɩɪɨɟɡɞɚ ɤɨɧɞɭɤɬɨɪɨɜ ɢ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɟɣ ɪɚɛɨɬ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ сɬɚɜɢɬɶ ɜɚɝɨɧɵ с ɩɟɪɟɯɨɞɧɵɦɢ ɩɥɨɳɚɞɤɚɦɢ ɜ ɩɨɪɹɞɤɟ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɦ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

ПРИɅОɀЕНИЕ № 14

к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации

# ɉɨɪɹɞɨɤ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɩɪɢɟɦɚ, ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɩɪɨɢɡɜɨɞɫɬɜɚ ɦɚɧɟɜɪɨɜ ɜ ɭɫɥɨɜɢɹɯ ɧɚɪɭɲɟɧɢɹ ɪɚɛɨɬɨɫɩɨɫɨɛɧɨɝɨ ɫɨɫɬɨɹɧɢɹ ɭɫɬɪɨɣɫɬɜ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɤɢ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɢ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɫɬɚɧɰɢɹɯ

1. При возникновении каких-либо отклонений в индикации аппарата управления, а также при получении информации от машиниста поезда, работников инфраструктуры о неисправности устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, дежурный по железнодорожной станции (на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной), работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан в первую очередь, проверить, что неисправности не являются следствием:
   1. самопроизвольного движения вагонов, самовольного выезда или схода железнодорожного подвижного состава, взреза стрелки;
   2. неправильных действий работников железнодорожного транспорта (в том числе своих действий).

При этом дежурный по железнодорожной станции (на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной), работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязаны дополнительно проверить, что:

1. железнодорожный путь приема (первый блок-участок удаления) и изолированные участки по маршруту предполагаемого следования поезда свободны;
2. присутствует контроль положения всех стрелок, в том числе охранных, входящих в маршрут, и они правильно установлены по маршруту;
3. железнодорожный путь и стрелки, входящие в требуемый маршрут, не замкнуты в ранее приготовленные маршруты;
4. ключ-жезл находится в аппарате и правильно установлен;
5. отключен заградительный светофор на железнодорожном переезде, расположенном в пределах железнодорожной станции или на первом блок-участке удаления, или сигнал централизованного ограждения составов поездов, или аналогичные устройства (в зависимости от характера возникшего нарушения в работе устройств);
6. приготовленный маршрут соответствует направлению следования поезда и установленному направлению блокировки;
7. отсутствуют нарушения положений локальных нормативных актов владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) о порядке пользования устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики.
8. Установив наличие нарушения нормальной работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной или работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан немедленно сделать запись в журнале осмотра и сообщить об этом работнику подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики и действовать в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Ⱦо устранения неисправности и проверки работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) и до занесения соответствующих записей работников подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики, и работников причастных служб владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) в журнал осмотра, дежурному по железнодорожной станции, независимо от поездной обстановки, запрещается пользоваться неисправными устройствами, в том числе, если контроль свободности или занятости изолированных участков и положения централизованных стрелок возобновился, или произошли изменения показаний на аппарате управления, но при этом соответствующие записи в журнале осмотра не выполнены.

Если неисправность устройств железнодорожной автоматики и телемеханики связана с распломбированием устройств, то об этом указывается в записи, производимой в журнале осмотра.

При наличии счетчиков нажатия непломбируемых кнопок в журнале осмотра указываются показания счетчика в записях о неисправности и о восстановлении работоспособного состояния устройств железнодорожной автоматики и телемеханики.

1. B зависимости от характера неисправности работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, не ожидая прибытия работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики, обязан лично или через соответствующих работников железнодорожной станции, в том числе, используя имеющиеся в его распоряжении средства связи, выяснить причину нарушения работоспособного состояния устройств железнодорожной автоматики и телемеханики внешним осмотром железнодорожных путей и стрелок:
2. при появлении ложной занятости изолированного участка (железнодорожный путь, стрелочная секция, бесстрелочный участок, оборудованные рельсовыми цепями) – не замкнута ли рельсовая цепь посторонним предметом;
3. если стрелка не переводится с пульта управления – не попал ли посторонний предмет между остряком и рамным рельсом.

Если после внешнего осмотра будет установлена и устранена причина нарушения нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, разрешается возобновить пользование устройствами.

О причинах нарушения нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики и их устранении дежурный по железнодорожной станции или работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, делает запись в последней графе журнала осмотра.

1. Если внешним осмотром причина нарушения работоспособного состояния устройств железнодорожной автоматики и телемеханики не обнаружена и не устранена, то до устранения повреждения, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен принимать и отправлять поезда и производить маневровые передвижения с проверкой свободности железнодорожного пути и стрелок, и приготовлением маршрутов в порядке, предусмотренном для таких случаев владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 28 к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении

№ 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утверждаемым настоящим Приказом (далее – Инструкция), по нормам, предусмотренным в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 21 к Инструкции, а в случае отсутствия железнодорожных станций на железнодорожных путях необщего пользования – в соответствии с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования (далее – техническо-распорядительный акт).

1. При ложной занятости стрелочных изолированных участков перевод соответствующих стрелок электрической централизации осуществляется с использованием ответственных команд вспомогательного режима (путем задания индивидуальных ответственных команд или с помощью пломбируемых вспомогательных кнопок, или кнопок со счетчиком числа нажатий). О каждом случае использования ответственных команд или о снятии пломб работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен сделать запись

в журнале осмотра. Перед каждым переводом такой стрелки работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан убеждаться в том, что участок пути свободен от подвижного состава.

Прием, отправление поездов и маневровые передвижения по маршрутам, в которые входят ложно занятые участки, производятся при запрещающих показаниях светофоров, за исключением случая, изложенного в пункте 6 приложения № 3 к Инструкции.

На станциях с диспетчерским управлением или телеуправлением, при неисправности стрелочного изолированного участка, когда последний показывает ложную занятость, соответствующая группа стрелок переводится с пульта местного управления или же железнодорожная станция передается на резервное управление.

1. При ложной занятости железнодорожного пути приема или бесстрелочного изолированного участка работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан лично или через ответственных за данный участок работников железнодорожного транспорта, установленных владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) в техническо-распорядительном акте станции, убеждаться в его свободности от железнодорожного подвижного состава. Прием поездов на такие железнодорожные пути должен производиться при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора.

На станциях с диспетчерским управлением или телеуправлением при необходимости приема поезда на железнодорожный путь с ложной занятостью, прием производится при запрещающем показании входного светофора по локальному акту (далее – приказ) диспетчера поездного (дежурного по железнодорожной станции, с которой осуществляется телеуправление) после проверки им через работника, указанного в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), рекомендуемые образцы которого приведены в приложении № 21 к Инструкции, а в случае отсутствия железнодорожных станций на железнодорожных путях необщего пользования – в соответствии с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования, фактической свободности железнодорожного пути приема, или железнодорожная станция передается на резервное управление.

На раздельных пунктах, не обслуживаемых дежурными работниками, проверку свободности железнодорожного пути приема поезда разрешается возлагать на локомотивную бригаду в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, в случае обнаружения фактической занятости станционного железнодорожного пути, стрелочного или бесстрелочного участка или первого блок-участка удаления, а индикация на аппарате управления показывает их свободность (ложную), обязан:
   1. отключить автодействие светофоров и перейти на индивидуальное управление ими, если светофоры находились на автодействии;
   2. немедленно сделать об этом запись в журнале осмотра и вызвать работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики.

Ⱦо устранения неисправности работнику, осуществляющему управление стрелками и светофорами, разрешается:

1. прием и отправление поездов и маневровые передвижения осуществлять при запрещающих показаниях светофоров;
2. устанавливать маршруты для приема, отправления поездов и маневровых передвижений только после того, как он убедится в свободности изолированного участка от железнодорожного подвижного состава лично или через работников железнодорожной станции, указанных в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования). B случае обнаружения ложной свободности первого блок-участка удаления, дежурный по железнодорожной станции и диспетчер поездной должны действовать, как и при его ложной занятости в соответствии с пунктом 17 приложения № 1 к Инструкции.

По прибытии, работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики обязан устранить неисправность, а при невозможности – выключить участок без сохранения пользования сигналами.

1. Если на аппарате управления отсутствует контроль положения централизованной стрелки, то ее исправность и правильность установки в маршруте должны быть проверены на месте лично дежурным по железнодорожной станции или работником, указанным в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции.

Стрелка должна быть заперта на закладку и навесной замок, а в ее электроприводе выключен блок-контакт (опущена курбельная заслонка). Ʉлюч от запертой стрелки должен храниться у дежурного по станции или у работника согласно техническо-распорядительному акту железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования).

Ⱦвижение поездов по такой стрелке производится при запрещающем показании светофора до устранения неисправности или выключения стрелки с сохранением пользования сигналами. По маршрутам, в которые стрелка входит в

положении, которое контролируется на пульте (аппарате) управления, поезда пропускаются при разрешающих показаниях соответствующих светофоров.

B случае потери контроля1 положения централизованной стрелки на пульте (аппарате) управления под проходящим поездом (маневровым составом) дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной или работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, принимает меры к остановке движущегося поезда (маневрового состава) по этому стрелочному переводу.

1. Если стрелка не переводится с пульта (аппарата) управления электрической централизации, то после внешнего осмотра и до устранения неисправности работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, с разрешения диспетчера поездного переводит стрелку на аварийное управление (курбелем).

Перевод стрелки курбелем (курбельная заслонка должна быть опущена) осуществляется работником, указанным в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции.

После устранения неисправности и восстановления действия стрелки работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики поднимает курбельную заслонку вверх. При переводе на аварийное управление одной из спаренных стрелок2 или стрелки с подвижным (поворотным) сердечником крестовины3 вторая стрелка или подвижный сердечник тоже должны переводиться на аварийное управление.

При переводе курбелем спаренных стрелок или стрелки с подвижным сердечником крестовины обе стрелки или стрелка и подвижной сердечник должны быть поставлены в одинаковое (плюсовое или минусовое) положение.

При переводе стрелки с подвижным сердечником крестовины на аварийное управление (курбелем) первым должен переводиться и запираться подвижный сердечник, а затем остряки стрелки с запиранием их установленным порядком.

После каждого перевода стрелки при помощи курбеля, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен выполнить операции, соответствующие переводу стрелки в требуемое положение (установить рукоятку этой стрелки на пульте (аппарате) управления в положение, соответствующее положению стрелки, или при кнопочном управлении нажать кнопку соответствующего положения).

1 Подпункт 169 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009 «Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения», введенного в действие приказом Ростехрегулирования от 27 ноября 2009 г. № 523-ст (M., «Стандартинформ»), с изменениями ГОСТ Р 53431-2009 «Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты, 2011, № 11) (далее – ГОСТ Р 53431-2009).

2 Подпункт 41 пункт 3 ГОСТ Р 53431-2009.

3 Подпункт 36 пункта 3 ГОСТ Р 53431-2009.

Ⱦля получения контроля положения стрелки, переведенной курбелем, если соответствующий участок пути показывает ложную занятость, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен воспользоваться ответственной командой вспомогательного перевода стрелки (распломбировать и нажать кнопку вспомогательного перевода стрелки или воспользоваться кнопкой со счетчиком числа нажатий или с автоматизированного рабочего места послать ответственную команду), а для стрелок, замкнутых в маршруте – предварительно произвести искусственную разделку маршрута.

Если на аппарате управления после перевода стрелки курбелем сохраняется контроль ее положения, то прием, отправление поездов и маневровые передвижения осуществляются при разрешающих показаниях соответствующих светофоров. B правильности установки в маршруте стрелки, переводимой курбелем, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, убеждается по докладу работника, осуществляющего перевод этой стрелки, и по наличию контроля на пульте (аппарате) управления.

Если электрический контроль положения стрелок, переводимых курбелем, нарушен, то на рукоятку (кнопки) таких стрелок надевается колпачок (колпачки), а при наличии автоматизированного рабочего места производятся действия по их индивидуальному замыканию (блокировка соответствующей управляющей командой). Стрелки (подвижные сердечники крестовины) запираются в маршруте на закладки и навесные замки, ключи от которых во время движения поездов должны храниться у ответственного за данный участок работника, установленного в техническо-распорядительном акта железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования).

О положении и запирании таких стрелок в маршруте работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен убеждаться лично или по докладам ответственных за данный участок работников, установленных в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции. Ⱦвижение поездов по маршрутам, в которые входят такие стрелки, должно производиться при запрещающих показаниях светофоров и опущенных вниз курбельных заслонках в электроприводах стрелок, переводимых курбелем.

1. Если перевести стрелку с центрального пульта диспетчерской централизации (или аппарата телеуправления) невозможно, диспетчер поездной (дежурный по железнодорожной стации телеуправления) обязан направить работника, производящего очистку стрелок, или работника, указанного в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях

необщего пользования), для осмотра и по возможности устранения причины нарушения управления.

Если работником, осуществляющим проверку, не обнаружена и (или) не устранена причина невозможности перевода стрелки, диспетчер поездной (дежурный по железнодорожной стации телеуправления) прекращает пропуск поездов по маршрутам, для которых требуется перевод данной стрелки.

При необходимости перевод данной стрелки производится с пульта местного управления или железнодорожная станция передается на резервное управление.

При невозможности перевода стрелки, в том числе с пульта местного управления или с пульта резервного управления, стрелка передается на аварийное управление (курбелем).

На раздельных пунктах, не обслуживаемых дежурными работниками, для осмотра, а при необходимости и перевода стрелок разрешается привлекать локомотивные бригады проходящих поездов в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

1. Если разрешающее показание входного (маршрутного) светофора самопроизвольно изменится на запрещающее, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан по индикации на аппаратах управления дополнительно убедиться в правильности установки стрелок, свободности изолированных участков и железнодорожного пути приема, после чего вновь открыть входной (маршрутный) светофор. Если светофор откроется, то пользоваться им разрешается и в дальнейшем. Работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен сделать запись в журнале осмотра о случае самопроизвольного переключения сигнала и сообщить об этом работнику подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики.

При самопроизвольном переключении выходного светофора при отправлении поезда на перегон, оборудованный автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан по индикации на аппаратах управления дополнительно убедиться в правильности установки стрелок, свободности изолированных участков и первого блок-участка от попутных поездов, после чего вновь открыть выходной светофор. Работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен сделать запись в журнале осмотра о случае самопроизвольного переключения сигнала и сообщить об этом работнику подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики.

Если после самопроизвольного закрытия входного (маршрутного) светофора при правильном положении стрелок, свободности изолированных участков

и железнодорожного пути приема (проверяемой по индикации на аппаратах управления) вторично светофор не открывается, то поезда до выявления и устранения неисправности должны приниматься при запрещающем показании этого светофора с проверкой маршрута.

Если после самопроизвольном закрытия выходного (маршрутного) светофора при правильном положении стрелок, свободности изолированных участков и первого блок-участка от попутных поездов вторично светофор не открывается (независимо от индикации на аппаратах управления), то поезда до выявления и устранения неисправности должны отправляться при запрещающем показании этого светофора с проверкой маршрута.

При самопроизвольном закрытии и невозможности вторичного открытия выходного (маршрутного) светофора на перегонах с автоматической блокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами руководствуется требованиями пунктов 15, 16, 19 приложения № 1 к Инструкции, а при полуавтоматической блокировке – пунктами 6 и 7 приложения № 3 к Инструкции.

1. При неисправности диспетчерской централизации, когда управление одной или несколькими железнодорожными станциями невозможно, диспетчер поездной должен перевести эти железнодорожные станции на резервное управление. B этих случаях диспетчеру поездному запрещается руководствоваться показаниями приборов, контролирующих положение железнодорожных путей, стрелок и светофоров этих железнодорожных станций.
2. При неисправности контрольного замка на стрелке, когда замок нельзя отпереть или запереть, а работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики отсутствует на железнодорожной станции, дежурный по железнодорожной станции после записи в журнале осмотра дает указание находящемуся на железнодорожной станции работнику хозяйства пути о снятии замка с гарнитуры4. Ʉлюч от снятого замка передается дежурному стрелочного поста. B гнездо аппаратного замка этой стрелки вставляется красная табличка с надписью «Bыключено».

B маршрутах приема, отправления поездов и в маневровых маршрутах указанная стрелка после установки в соответствующее положение закрепляется типовой скобой и запирается на закладку и навесной замок.

4 Подпункт 3.1.1 пункта 3.1 статьи 3 ГОСТ 33721-2016 «Mежгосударственный стандарт. Гарнитуры электроприводов, внешние замыкатели для стрелочных переводов. Требования безопасности и методы контроля», введенного в действие приказом Росстандарта от 19 сентября 2016 г. № 1153-ст (M., «Стандартинформ», 2016), с изменением ГОСТ 33721-2016 «Гарнитуры электроприводов, внешние замыкатели для стрелочных переводов. Требования безопасности и методы контроля» («ИУС «Национальные стандарты», 2019, № 2).

После доклада о готовности маршрута дежурный стрелочного поста по указанию дежурного по железнодорожной станции вставляет ключ от контрольного замка в аппарат для замыкания маршрута. B этом случае табличка

«Bыключено» закрепляется на ключе.

Прием и отправление поездов, а также маневровые передвижения по маршруту, в который входит такая стрелка, осуществляются по разрешающим показаниям светофоров.

1. При утере (поломке) ключа стрелочного контрольного замка и отсутствии работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожной станции после оформления записи в журнале осмотра дежурный по железнодорожной станции дает указание находящемуся на железнодорожной станции работнику хозяйства пути о снятии замка с гарнитуры, а в гнездо аппаратного замка этой стрелки вставить красную табличку с надписью

«Bыключено».

Ⱦо устранения неисправности прием и отправление поездов, а также маневровые передвижения необходимо производить при запрещающих показаниях светофоров. B маршрутах указанная стрелка запирается на закладку и навесной замок.

1. Перед приемом или отправлением поезда по пригласительному сигналу или по соответствующим разрешениям при запрещающих показаниях светофоров на железнодорожных станциях, оборудованных электрической централизацией, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, прежде чем воспользоваться пригласительным сигналом или выдать разрешение на прием или отправление поезда, обязан:
   1. установить стрелочные рукоятки (кнопки) в положение, соответствующее положению стрелок в маршруте, и убедиться в правильности установки маршрута по индикации на аппарате управления. На все стрелочные рукоятки (кнопки) стрелок, входящих в маршрут и охранных, надеть красные колпачки. Проверка правильности установки и запирания стрелок, положение которых не контролируется на табло, осуществляется в соответствии с пунктом 8 настоящего Порядка. При электрической централизации с ящиком зависимости стрелки в маршруте, кроме того, запираются поворотом маршрутно-сигнальной рукоятки. После установки маршрута и проверки положения стрелок проверяется свободность железнодорожного пути по маршруту следования поезда (работником, осуществляющим управление стрелками и светофорами, или по его распоряжению работником, указанным в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования), а также свободность

изолированных стрелочных участков, входящих в маршрут, и смежных негабаритных участков;

* 1. замкнуть при наличии маневровых маршрутов соответствующий маршрут приема или отправления поезда путем открытия попутных маневровых светофоров. Свободность пути по маршруту следования проверяется по индикации на пульте (аппарате) управления, а при ее отсутствии – в соответствии с подпунктом 1 настоящего пункта. Mашинисты поездов руководствуются показаниями пригласительного сигнала или соответствующим разрешением, выдаваемым на право проезда входного, маршрутного или выходного светофора с запрещающим показанием. Ʉогда невозможно открыть маневровые светофоры (или при отсутствии маневровых маршрутов) стрелки замыкаются специальными кнопками «замыкание стрелок» или управляющими командами (при их наличии на пульте управления);
  2. выполнить перевод стрелок в положение, соответствующее маршруту, с пульта резервного (местного) управления, с навешиванием красных колпачков на рукоятки при неисправности системы телеуправления (кодового управления) на железнодорожных станциях, оборудованных электрической централизацией с телеуправлением (кодовым управлением). Правильность положения стрелок в маршруте проверяется по контрольным приборам на пульте резервного (местного управления), а свободность железнодорожного пути –работником, осуществляющим управление стрелками и светофорами, или по его распоряжению работником, указанным в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования). Пользоваться частью табло центрального поста, относящейся к району кодового управления, запрещается;
  3. выполнять приготовление маневровых маршрутов при невозможности открытия маневровых светофоров (из-за их неисправности или выключения).

1. Получив сообщение о нарушении нормальной работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики обязан определить, требуется ли выключение неисправного устройства из централизации (из зависимости), и сделать запись в журнале осмотра.

Работникам подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики запрещается:

1. приступать к устранению неисправностей устройств железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных станциях без разрешения дежурного по железнодорожной станции и без записи в журнале осмотра, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 110 Правил технической

эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утверждаемых настоящим Приказом.

1. по окончании ремонта или устранении неисправности вводить в действие устройства железнодорожной автоматики и телемеханики, работа которых временно прекращалась, без совместной с работником, осуществляющим управление стрелками и светофорами, практической их проверки и не убедившись в исправности устройств железнодорожной автоматики и телемеханики и правильности индикации на аппарате управления.
2. Порядок и сроки выключения централизованных стрелок, контрольных стрелочных замков с сохранением пользования сигналами устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

На участках с диспетчерской централизацией выключение стрелок или изолированных участков для устранения неисправностей производится после передачи железнодорожной станции на резервное управление.

Плановые работы, связанные с выключением устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, в соответствии с ежемесячными графиками, утвержденными уполномоченным представителем владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), производятся на основании телеграфного распоряжения указанных руководителей с назначением ответственного работника за обеспечение безопасности движения поездов.

Ⱦля оказания помощи работнику, осуществляющему управление стрелками и светофорами, и контроля за его действиями по обеспечению безопасности движения поездов при выключении стрелок с сохранением пользования сигналами, на железнодорожной станции должен присутствовать начальник железнодорожной станции или его заместитель.

При выключении указанных устройств с сохранением пользования сигналами, проверка положения и замыкания выключенного устройства в маршруте должна производиться в порядке, установленном в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования).

После такой проверки прием или отправление первого поезда производится при запрещающем показании входного, выходного или маршрутного светофора. При этом маршрут приема или отправления поезда разрешается замыкать попутными маневровыми маршрутами в соответствии с подпунктом 2 пункта 15 приложения

№ 14 к Инструкции. Прием и отправление последующих поездов осуществляется по разрешающим показаниям входного, выходного или маршрутного светофоров.

Ɂапрещается одновременно открывать входной (маршрутный) и выходной светофоры для пропуска поезда по железнодорожной станции, если в маршрут приема и отправления входит стрелка, выключенная с сохранением пользования сигналами. Открытие выходного светофора для безостановочного пропуска поезда в этом случае должно осуществляться после проследования головой поезда входного (маршрутного) светофора.

При необходимости перевода выключенной стрелки для изменения маршрута или производства регулировочных работ со снятием крепления, перед тем как дать распоряжение о снятии крепления с остряков (остряка) и поворотного (подвижного) сердечника крестовины, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан произвести на аппарате управления действия, исключающие возможность открытия сигналов по маршрутам, в которые входит данная стрелка. Bо время перевода или производства регулировочных работ со снятием крепления движение по стрелке запрещается.

По окончании перевода стрелки или регулировочных работ на ней остряки (остряк) и поворотный (подвижный) сердечник крестовины закрепляются и запираются в требуемом положении в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), о чем ответственный работник докладывает работнику, осуществляющему управление стрелками и светофорами.

Охранные, в том числе спаренные стрелки (сɴезды) должны быть установлены в положение, исключающее их одновременный перевод, который создает угрозу безопасности движения поездов.

После получения доклада от работника железнодорожной станции (или личного убеждения) в правильном выполнении всех указанных действий, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, приводит кнопки (рукоятки) на пульте (аппарате) управления в соответствие с фактическим положением стрелки и продолжает пропуск поездов по разрешающим показаниям светофоров.

1. При выключении централизованных стрелок, изолированных участков, контрольных замков и устройств без сохранения пользования сигналами, прием и отправление поездов производятся при запрещающем показании входных, маршрутных и выходных светофоров, при этом проверка свободности железнодорожного пути, положения и замыкания каждой стрелки в маршруте производится в порядке, установленном в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования).
2. B каждом случае выключения стрелки или изолированного участка, работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики совместно

с работником, осуществляющим управление стрелками и светофорами, по индикации на пульте (аппарате) управления должен проверить, выключено ли именно то устройство, о котором сделана запись в журнале осмотра.

Перед выключением стрелки или изолированного участка, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, или по его указанию оператор поста централизации обязан установить стрелки в требуемое положение и надеть на стрелочные рукоятки (кнопки) выключаемой стрелки или стрелок, входящих в выключаемый изолированный участок, красные колпачки.

Перед выключением, централизованная стрелка, по которой не запрещено движение ввиду производства работ, должна закрепляться и запираться:

1. с сохранением пользования сигналами (без разɴединения остряков) – на типовую скобу, закладку и навесной замок;
2. без сохранения пользования сигналами, если остряки отсоединяются от электропривода – на типовую скобу, закладку и навесной замок;
3. без сохранения пользования сигналами, если остряки не отсоединяются от электропривода – на закладку и навесной замок.

Подвижный сердечник крестовины закрепляется специальным устройством и запирается на навесной замок.

При ремонте или неисправности стрелки, когда нарушается механическая связь между остряками (разɴединение остряков), ее остряки закрепляются в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Прижатый остряк запирается на закладку и навесной замок.

При выключении спаренных стрелок без сохранения пользования сигналами, стрелка, на которой не производятся ремонтные работы, запирается на закладку и навесной замок, а с сохранением пользования сигналами – закрепляется типовой скобой и запирается на закладку и навесной замок.

Ʉлюч (ключи) от запертой стрелки (спаренных стрелок) в течение всего периода выключения должен (должны) храниться у дежурного по железнодорожной станции (работника, выделенного для обслуживания стрелки, или руководителя, ответственного за обеспечение безопасности движения поездов).

Ɂакрепление стрелки производится работником подразделения пути в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) с записью в журнале осмотра или передачей соответствующей телефонограммы. Ответственным за надежность закрепления остряков стрелки (подвижного сердечника крестовины) является работник подразделения пути. Ɂапирание стрелки на закладку и навесной замок производится работником железнодорожной станции, который отвечает за ее правильное положения в маршруте и надежность запирания навесным замком,

согласно указанию работника, осуществляющего управление стрелками и светофорами.

По окончании работ до снятия крепления со стрелки, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, совместно с работником подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики должны проверить и убедиться в соответствии положения стрелки (подвижного сердечника) положению стрелочной рукоятки (нажатию соответствующей кнопки) и контролю на пульте управления.

1. На железнодорожных станциях, оборудованных системами управления и контроля устройств железнодорожной автоматики и телемеханики на базе аппаратно-программных средств, порядок установки и запирания стрелок в маршруте устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).
2. Ⱦля производства ремонта устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, не требующего по своему характеру предварительной записи в журнале осмотра, отдельные стрелки или горловины железнодорожных станций, находящихся на диспетчерском управлении, допускается передавать диспетчером поездным на местное управление.

ɉɊɂɅɈɀȿɇɂȿ ʋ 15

ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɩɨ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɟ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ

# ɉɨɪɹɞɨɤ ɧɚɡɧɚɱɟɧɢɹ ɢ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ

1. ȼ сɥɭɱɚɹɯ, ɤɨɝɞɚ ɩɪɢ сɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨ ɨɛɟсɩɟɱɢɬɶ ɨсɨɛɭɸ ɛɞɢɬɟɥɶɧɨсɬɶ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɵɯ ɛɪɢɝɚɞ ɢ ɩɪɟɞɭɩɪɟɞɢɬɶ ɢɯ ɨ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɟ ɪɚɛɨɬ, ɧɚ ɩɨɟɡɞɚ ɩɟɪɟɞɚɸɬсɹ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ.

ɉɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ ɩɟɪɟɞɚɸɬсɹ:

1. ɩɪɢ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ, ɭсɬɪɨɣсɬɜ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɤɢ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɢ, сɜɹɡɢ, ɤɨɧɬɚɤɬɧɨɣ сɟɬɢ, ɩɟɪɟɟɡɞɧɨɣ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɢ, ɢсɤɭссɬɜɟɧɧɵɯ сɨɨɪɭɠɟɧɢɣ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɩɪɢ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɟ ɪɟɦɨɧɬɧɵɯ ɢ сɬɪɨɢɬɟɥɶɧɵɯ ɪɚɛɨɬ, ɬɪɟɛɭɸɳɢɯ ɭɦɟɧɶɲɟɧɢɹ сɤɨɪɨсɬɢ ɢɥɢ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɜ ɩɭɬɢ;
2. ɩɪɢ ɜɜɨɞɟ ɜ ɞɟɣсɬɜɢɟ ɧɨɜɵɯ ɜɢɞɨɜ сɢсɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ, ɢɡɦɟɧɟɧɢɢ сɯɟɦ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ сɜɹɡɢ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɩɪɢ ɜɤɥɸɱɟɧɢɢ ɧɨɜɵɯ, ɩɟɪɟɦɟɳɟɧɢɢ ɢɥɢ ɭɩɪɚɡɞɧɟɧɢɢ сɭɳɟсɬɜɭɸɳɢɯ сɜɟɬɨɮɨɪɨɜ;
3. ɩɪɢ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɩɭɬɟɜɵɯ ɭсɬɪɨɣсɬɜ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɢ;
4. ɩɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ с ɝɪɭɡɚɦɢ, ɜɵɯɨɞɹɳɢɦɢ ɡɚ ɩɪɟɞɟɥɵ ɝɚɛɚɪɢɬɚ ɩɨɝɪɭɡɤɢ, ɤɨɝɞɚ ɩɪɢ сɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɷɬɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨ сɧɢɠɚɬɶ сɤɨɪɨсɬɶ ɢɥɢ сɨɛɥɸɞɚɬɶ ɨсɨɛɵɟ ɭсɥɨɜɢɹ;
5. ɩɪɢ ɪɚɛɨɬɟ ɧɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɨɦ ɩɟɪɟɝɨɧɟ сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ, ɬɪɟɛɭɸɳɟɝɨ ɨɝɪɚɧɢɱɟɧɢɟ сɤɨɪɨсɬɢ ɩɨ сɦɟɠɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ;
6. ɩɪɢ ɩɨсɬɚɧɨɜɤɟ ɜ ɩɨɟɡɞ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ, ɭ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɭɟɬ ɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɶ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ сɨ сɤɨɪɨсɬɶɸ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɣ ɞɥɹ ɞɚɧɧɨɝɨ ɭɱɚсɬɤɚ;
7. ɩɪɢ ɪɚɛɨɬɟ сɴɟɦɧɵɯ ɩɨɞɜɢɠɧɵɯ ɟɞɢɧɢɰ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɩɪɢ ɩɟɪɟɜɨɡɤɟ ɧɚ ɩɭɬɟɜɵɯ ɜɚɝɨɧɱɢɤɚɯ ɬɹɠɟɥɵɯ ɝɪɭɡɨɜ;
8. ɜ сɥɭɱɚɹɯ, ɧɟ ɩɟɪɟɱɢсɥɟɧɧɵɯ ɜ ɩɨɞɩɭɧɤɬɚɯ 1 ± 7 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɩɭɧɤɬɚ, ɤɨɝɞɚ ɬɪɟɛɭɟɬсɹ ɭɦɟɧɶɲɟɧɢɟ сɤɨɪɨсɬɢ ɢɥɢ ɨсɬɚɧɨɜɤɚ ɩɨɟɡɞɚ ɜ ɩɭɬɢ.

ɉɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɹɸɬсɹ ɧɚ:

1. ɞɟɣсɬɜɭɸɳɢɟ с ɦɨɦɟɧɬɚ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɢɹ ɞɨ ɦɨɦɟɧɬɚ ɨɬɦɟɧɵ, ɤɨɝɞɚ ɭ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɟɝɨ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɹ ɩɨ ɭсɥɨɜɢɹɦ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɚ ɪɚɛɨɬ ɨɬсɭɬсɬɜɭɟɬ ɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɶ ɨɩɪɟɞɟɥɟɧɢɹ ɬɨɱɧɨɝɨ сɪɨɤɚ ɢɯ ɨɤɨɧɱɚɧɢɹ;
2. ɞɟɣсɬɜɭɸɳɢɟ ɜ ɬɟɱɟɧɢɟ ɨɩɪɟɞɟɥɟɧɧɨɝɨ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɦɨɝɨ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɟɦ

ɪɚɛɨɬ сɪɨɤɚ, ɭɤɚɡɵɜɚɟɦɨɝɨ ɜ ɡɚɹɜɤɟ ɧɚ ɧɚɡɧɚɱɟɧɢɟ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ;

1. ɧɚɡɧɚɱɚɟɦɵɟ ɞɥɹ ɨɬɞɟɥɶɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ с ɨсɨɛɵɦɢ ɭсɥɨɜɢɹɦɢ ɩɪɨɩɭсɤɚ, ɩɪɢ ɧɚɡɧɚɱɟɧɢɢ ɧɟ ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɧɵɯ ɪɚсɩɢсɚɧɢɟɦ ɨсɬɚɧɨɜɨɤ.
2. Ɂɚɹɜɤɢ ɨ ɧɚɡɧɚɱɟɧɢɢ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɜ сɜɹɡɢ с ɩɪɟɞсɬɨɹɳɢɦ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɨɦ ɩɥɚɧɨɜɵɯ ɪɚɛɨɬ ɮɨɪɦɢɪɭɸɬсɹ:
   1. ɞɨɪɨɠɧɵɦɢ ɦɚсɬɟɪɚɦɢ, ɧɚɱɚɥɶɧɢɤɚɦɢ ɢ ɷɥɟɤɬɪɨɦɟɯɚɧɢɤɚɦɢ ɪɚɣɨɧɨɜ ɤɨɧɬɚɤɬɧɨɣ сɟɬɢ, сɬɚɪɲɢɦɢ ɷɥɟɤɬɪɨɦɟɯɚɧɢɤɚɦɢ, ɧɚɱɚɥɶɧɢɤɚɦɢ ɭɱɚсɬɤɨɜ ɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚɦɢ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɤɢ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɢ, сɜɹɡɢ ± ɧɚ ɜɪɟɦɹ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɚ ɪɚɛɨɬ, ɧɨ ɧɟ ɛɨɥɟɟ ɱɟɦ ɧɚ 12 ɱ;
   2. ɧɚɱɚɥɶɧɢɤɚɦɢ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ, ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɤɢ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɢ, сɜɹɡɢ, ɷɥɟɤɬɪɨсɧɚɛɠɟɧɢɹ ɢ сɜɹɡɢ ɢɥɢ ɢɯ ɡɚɦɟсɬɢɬɟɥɹɦɢ ± ɧɚ сɪɨɤ ɞɨ 5 сɭɬɨɤ;
   3. ɭɩɨɥɧɨɦɨɱɟɧɧɵɦɢ ɩɪɟɞсɬɚɜɢɬɟɥɹɦɢ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ) ± ɧɚ сɪɨɤ ɞɨ 10 сɭɬɨɤ.

ɇɟ ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɧɵɟ ɝɪɚɮɢɤɨɦ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ ɧɚ ɛɨɥɟɟ ɞɥɢɬɟɥɶɧɵɟ сɪɨɤɢ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɸɬсɹ ɜɥɚɞɟɥɶɰɟɦ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɟɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ), ɩɪɢ ɷɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɟɰ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɟɰ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ) ɨɩɪɟɞɟɥɹɟɬ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ, ɤɨɬɨɪɵɦ ɩɪɟɞɨсɬɚɜɥɟɧɵ ɩɪɚɜɚ ɨɬɦɟɧɵ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ ɩɨсɥɟ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɹ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɵɯ ɪɚɛɨɬ ɢ ɜɨссɬɚɧɨɜɥɟɧɢɹ ɧɨɪɦɚɥɶɧɨɣ сɤɨɪɨсɬɢ. ɉɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ, ɜɵɞɚɜɚɟɦɵɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɟɦ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɟɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ), ɞɨɥɠɧɵ ɨɮɨɪɦɥɹɬɶсɹ ɜ сɭɬɨɱɧɵɣ сɪɨɤ сɨ ɞɧɹ ɩɨɞɚɱɢ ɡɚɹɜɤɢ.

ɉɪɢ ɨɛɧɚɪɭɠɟɧɢɢ ɜɨ ɜɪɟɦɹ ɩɪɨɜɟɪɤɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɦɨɛɢɥɶɧɵɦɢ сɪɟɞсɬɜɚɦɢ ɞɢɚɝɧɨсɬɢɤɢ ɦɟсɬ, ɭɝɪɨɠɚɸɳɢɯ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɡɚɹɜɤɢ ɨ ɧɚɡɧɚɱɟɧɢɢ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɮɨɪɦɢɪɨɜɚɬɶ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɸ ɦɨɛɢɥɶɧɨɝɨ сɪɟɞсɬɜɚ ɞɢɚɝɧɨсɬɢɤɢ ɢɥɢ ɟɝɨ ɡɚɦɟсɬɢɬɟɥɸ.

Ⱦɨɪɨɠɧɵɟ ɦɚсɬɟɪɚ, ɧɚɱɚɥɶɧɢɤɢ ɢ ɷɥɟɤɬɪɨɦɟɯɚɧɢɤɢ ɪɚɣɨɧɨɜ ɤɨɧɬɚɤɬɧɨɣ сɟɬɢ, ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɤɢ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɢ, сɜɹɡɢ ɩɨɞɚɸɬ ɡɚɹɜɤɢ ɨ ɮɨɪɦɢɪɨɜɚɧɢɢ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɜ сɥɟɞɭɸɳɢɯ сɥɭɱɚɹɯ:

1. ɩɪɢ ɪɚɛɨɬɟ сɴɟɦɧɵɯ ɩɨɞɜɢɠɧɵɯ ɟɞɢɧɢɰ1;
2. ɩɪɢ ɩɟɪɟɜɨɡɤɟ ɧɚ ɩɭɬɟɜɵɯ ɜɚɝɨɧɱɢɤɚɯ ɬɹɠɟɥɵɯ ɝɪɭɡɨɜ;
3. ɤɨɝɞɚ ɧɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɵɯ ɢ ɦɧɨɝɨɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɜɵɝɪɭɡɤɚ ɦɚɬɟɪɢɚɥɨɜ ɧɚ ɦɟɠɞɭɩɭɬɶɟ, ɢɥɢ, ɤɨɝɞɚ ɱɟɪɟɡ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ, ɩɨ ɤɨɬɨɪɨɦɭ ɢɞɭɬ ɩɨɟɡɞɚ, ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɩɨɝɪɭɡɤɚ ɢɥɢ ɜɵɝɪɭɡɤɚ ɝɪɭɡɨɜ с ɩɨɟɡɞɚ, сɬɨɹɳɟɝɨ ɧɚ сɨсɟɞɧɟɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɩɭɬɢ.

1 ɉɭɧɤɬ 3.1.5 ɩɭɧɤɬɚ 3 ȽɈɋɌ 34056-2017 ©Ɇɟɠɝɨсɭɞɚɪсɬɜɟɧɧɵɣ сɬɚɧɞɚɪɬ. Ɍɪɚɧсɩɨɪɬ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ. ɋɨсɬɚɜ ɩɨɞɜɢɠɧɨɣ. Ɍɟɪɦɢɧɵ ɢ ɨɩɪɟɞɟɥɟɧɢɹª, ɜɜɟɞɟɧɧɨɝɨ ɜ ɞɟɣсɬɜɢɟ ɩɪɢɤɚɡɨɦ Ɋɨссɬɚɧɚɞɪɬɚ ɨɬ 31 ɦɚɪɬɚ 2017 ɝ. ʋ 231-сɬ (Ɇ.,

©ɋɬɚɧɞɚɪɬɢɧɮɨɪɦª, 2019) (ɞɚɥɟɟ ± ȽɈɋɌ 34056-2017).

Ɂɚɹɜɤɢ ɨ ɧɚɡɧɚɱɟɧɢɢ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɜ сɜɹɡɢ с ɩɪɟɞсɬɨɹɳɢɦ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɨɦ ɩɥɚɧɨɜɵɯ ɪɚɛɨɬ, ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɶ ɤɨɬɨɪɵɦɢ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɛɪɢɝɚɞɢɪɭ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɹ ɩɭɬɢ, ɮɨɪɦɢɪɭɸɬсɹ ɞɨɪɨɠɧɵɦɢ ɦɚсɬɟɪɚɦɢ. ɉɟɪɟɱɟɧɶ ɬɚɤɢɯ ɪɚɛɨɬ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

1. ɉɨɪɹɞɨɤ ɩɪɢɟɦɚ, ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɡɚɹɜɨɤ ɢ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ, ɚ ɬɚɤɠɟ сɩɨсɨɛɨɜ ɩɨɞɬɜɟɪɠɞɟɧɢɹ ɩɪɢɧɹɬɢɹ ɡɚɹɜɨɤ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

Ɂɚɹɜɤɢ ɨ ɧɚɡɧɚɱɟɧɢɢ ɢ ɨɬɦɟɧɟ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɞɨɥɠɧɵ ɩɨɞɚɜɚɬɶсɹ ɬɚɤɢɦ ɨɛɪɚɡɨɦ, ɱɬɨɛɵ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɧɚɡɧɚɱɟɧɢɹ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɛɵɥɚ ɩɨɥɭɱɟɧɚ ɧɟ ɩɨɡɠɟ ɱɟɦ ɡɚ 3 ɱ ɞɨ ɧɚɱɚɥɚ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ, ɚ ɧɚ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɹɯ, ɝɞɟ ɩɨɟɡɞɚ сɥɟɞɭɸɬ ɛɟɡ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɛɨɥɟɟ 3 ɱ ± ɧɟ ɩɨɡɠɟ ɜɪɟɦɟɧɢ, ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɦɨɝɨ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

1. Ɋɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɸ ɪɚɛɨɬ ɡɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ ɩɪɢсɬɭɩɚɬɶ ɤ ɪɚɛɨɬɚɦ, ɚ ɨɬɜɟɬсɬɜɟɧɧɨɦɭ ɡɚ ɛɟɡɨɩɚсɧɨɟ ɩɪɨɜɟɞɟɧɢɟ ɪɚɛɨɬ ± ɞɚɜɚɬɶ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɨ ɧɚɱɚɥɟ ɪɚɛɨɬ, ɧɟ ɭɛɟɞɢɜɲɢсɶ ɱɟɪɟɡ ɭɩɨɥɧɨɦɨɱɟɧɧɵɯ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ, ɱɬɨ ɧɚ ɩɨɟɡɞɚ ɩɟɪɟɞɚɧɵ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ. ɉɟɪɟɱɟɧɶ ɭɩɨɥɧɨɦɨɱɟɧɧɵɯ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ ɨɩɪɟɞɟɥɹɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).
2. ȼ ɡɚɹɜɤɚɯ ɨ ɧɚɡɧɚɱɟɧɢɢ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɞɨɥɠɧɵ ɭɤɚɡɵɜɚɬɶсɹ:
   1. ɬɨɱɧɨɟ ɨɛɨɡɧɚɱɟɧɢɟ ɦɟсɬɚ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ (ɩɟɪɟɝɨɧ ɢɥɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɚɹ сɬɚɧɰɢɹ, ɧɨɦɟɪ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ, сɬɪɟɥɤɢ, ɤɢɥɨɦɟɬɪɵ ɢ ɩɢɤɟɬɵ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ);
   2. ɦɟɪɵ ɩɪɟɞɨсɬɨɪɨɠɧɨсɬɢ ɩɪɢ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ;
   3. ɧɚɱɚɥɨ ɢ сɪɨɤ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ;
   4. ɩɪɢɱɢɧɵ ɧɚɡɧɚɱɟɧɢɹ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ.
3. Ⱦɥɹ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɹ ɧɟɩɪɟɞɜɢɞɟɧɧɵɯ ɪɚɛɨɬ ɩɨ ɭсɬɪɚɧɟɧɢɸ ɨɛɧɚɪɭɠɟɧɧɵɯ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɟɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ, ɤɨɧɬɚɤɬɧɨɣ сɟɬɢ, ɭсɬɪɨɣсɬɜ ɢ сɨɨɪɭɠɟɧɢɣ, ɭɝɪɨɠɚɸɳɢɯ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɢ ɬɪɟɛɭɸɳɢɯ ɨɝɪɚɠɞɟɧɢɹ сɢɝɧɚɥɚɦɢ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɢɥɢ сɢɝɧɚɥɚɦɢ ɭɦɟɧɶɲɟɧɢɹ сɤɨɪɨсɬɢ, сɢɝɧɚɥɨɦ ©ɨɩɭсɬɢɬɶ ɬɨɤɨɩɪɢɟɦɧɢɤª ɡɚɹɜɤɢ ɧɚ ɮɨɪɦɢɪɨɜɚɧɢɟ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɩɨɞɚɸɬсɹ ɞɨɪɨɠɧɵɦ ɦɚсɬɟɪɨɦ (ɩɪɢ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ± ɛɪɢɝɚɞɢɪɨɦ ɞɢсɬɚɧɰɢɢ ɩɭɬɢ), ɧɚɱɚɥɶɧɢɤɚɦɢ, сɬɚɪɲɢɦɢ ɷɥɟɤɬɪɨɦɟɯɚɧɢɤɚɦɢ, ɷɥɟɤɬɪɨɦɟɯɚɧɢɤɚɦɢ ɪɚɣɨɧɨɜ ɤɨɧɬɚɤɬɧɨɣ сɟɬɢ ɢ ɪɚɣɨɧɨɜ ɷɥɟɤɬɪɨсɧɚɛɠɟɧɢɹ, ɷɧɟɪɝɨɞɢсɩɟɬɱɟɪɚɦɢ ɞɢсɬɚɧɰɢɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɧɚɛɠɟɧɢɹ, ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚɦɢ ɞɢсɬɚɧɰɢɣ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɢ, ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ ɢ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɢ (ɞɢсɬɚɧɰɢɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɤɢ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɢ, сɜɹɡɢ) ɩɨ ɡɚɹɜɤɟ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɟɣ ɢ сɩɟɰɢɚɥɢсɬɨɜ ɞɢсɬɚɧɰɢɢ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɢ, ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ ɢ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɢ (ɞɢсɬɚɧɰɢɢ

ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɤɢ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɢ, сɜɹɡɢ), ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɟɧɧɨɝɨ ɭɱɚсɬɤɚ ɦɨɧɢɬɨɪɢɧɝɚ ɢ ɞɢɚɝɧɨсɬɢɤɢ сɟɬɢ сɜɹɡɢ ɪɟɝɢɨɧɚɥɶɧɨɝɨ ɰɟɧɬɪɚ сɜɹɡɢ, сɦɟɧɧɵɦ ɢɧɠɟɧɟɪɨɦ ɨɬɞɟɥɚ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɝɨ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ сɟɬɢ сɜɹɡɢ ɞɢɪɟɤɰɢɢ сɜɹɡɢ с ɩɨсɥɟɞɭɸɳɢɦ сɨɨɛɳɟɧɢɟɦ ɨɛ ɷɬɨɦ ɧɚɱɚɥɶɧɢɤɭ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɟɝɨ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɚ.

1. ɉɪɢ ɜɨɡɧɢɤɧɨɜɟɧɢɢ ɧɟɩɪɟɞɜɢɞɟɧɧɵɯ ɨɛсɬɨɹɬɟɥɶсɬɜ, ɭɝɪɨɠɚɸɳɢɯ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɡɚɹɜɤɚ ɨ ɮɨɪɦɢɪɨɜɚɧɢɢ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɞɟɠɭɪɧɵɦ сɦɟɠɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɦ ɩɟɪɟɝɨɧ (ɢɥɢ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɨɞɧɨɣ ɢɡ ɷɬɢɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ).

Ⱦɟɠɭɪɧɵɟ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɦ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɧɚ ɨсɧɨɜɚɧɢɢ ɩɨɥɭɱɟɧɧɨɣ ɡɚɹɜɤɢ ɢɥɢ сɨɨɛɳɟɧɢɹ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɛɹɡɚɧɵ ɧɟɦɟɞɥɟɧɧɨ ɩɟɪɟɞɚɬɶ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɵɦ ɛɪɢɝɚɞɚɦ, ɧɚɯɨɞɹɳɢɦсɹ ɜ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ɜ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɨɩɚсɧɨɝɨ ɦɟсɬɚ, ɩɨ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɦ сɪɟɞсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ (ɢɥɢ ɱɟɪɟɡ ɚɜɬɨɦɚɬɢɡɢɪɨɜɚɧɧɭɸ сɢсɬɟɦɭ) ɤɢɥɨɦɟɬɪ (ɩɢɤɟɬ) ɢ ɦɟɪɵ ɩɪɟɞɨсɬɨɪɨɠɧɨсɬɢ ɩɪɢ ɟɝɨ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɢ, ɭɛɟɞɢɬɶсɹ ɜ ɩɨɥɭɱɟɧɢɢ ɢ ɞɨɥɨɠɢɬɶ ɨɛ ɷɬɨɦ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ.

ɉɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɷɬɨɝɨ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɧɚ ɩɪɢɛɥɢɠɟɧɢɢ ɤ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢɥɢ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɜ сɥɭɱɚɟ ɧɟɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɢ ɩɟɪɟɞɚɬɶ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɟ ɩɨ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɦ сɪɟɞсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ (ɢɥɢ ɱɟɪɟɡ ɚɜɬɨɦɚɬɢɡɢɪɨɜɚɧɧɭɸ сɢсɬɟɦɭ) ± ɨсɬɚɧɨɜɢɬɶ ɟɝɨ ɭ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ) сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɞɥɹ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɩɢсɶɦɟɧɧɨɝɨ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ.

Ⱦɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ, ɩɨɥɭɱɢɜ сɨɨɛɳɟɧɢɟ ɨɬ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɩɟɪɟɞɚɟɬ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɦ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɭɤɚɡɚɧɢɹ ɨ ɩɨɪɹɞɤɟ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɧɚ ɩɨɟɡɞɚ.

ȼ сɥɭɱɚɟ ɩɟɪɟɪɵɜɚ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɜсɟɯ сɪɟɞсɬɜ сɜɹɡɢ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɟɣ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɨɛɹɡɚɧ ɩɟɪɟɞɚɜɚɬɶ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ ɧɚ ɜсɟ ɩɨɟɡɞɚ, ɨɬɩɪɚɜɥɹɟɦɵɟ ɜ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɨɩɚсɧɨɝɨ ɦɟсɬɚ, ɞɨ ɜɨссɬɚɧɨɜɥɟɧɢɹ ɪɚɛɨɬɵ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɯ сɪɟɞсɬɜ сɜɹɡɢ, ɚ ɜ ɞɚɥɶɧɟɣɲɟɦ ɞɟɣсɬɜɨɜɚɬɶ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɭɤɚɡɚɧɢɹɦɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ.

ɇɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɟɣ ɡɚɹɜɤɢ ɨ ɧɚɡɧɚɱɟɧɢɢ ɧɟɩɪɟɞɜɢɞɟɧɧɵɯ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɞɨɥɠɧɵ ɩɟɪɟɞɚɜɚɬɶсɹ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ, ɤɨɬɨɪɵɣ ɩɪɢɧɢɦɚɟɬ ɦɟɪɵ, ɨɛɟсɩɟɱɢɜɚɸɳɢɟ ɩɟɪɟɞɚɱɭ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɧɚ ɩɨɟɡɞɚ.

ɇɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ, ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɦɵɯ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ), ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɩɟɪɟɞɚɱɚ ɧɚ ɩɨɟɡɞɚ, ɧɚɯɨɞɹɳɢɯсɹ ɜ ɞɜɢɠɟɧɢɢ, сɨɨɛɳɟɧɢɣ ɨ ɧɟɩɪɟɞɜɢɞɟɧɧɨ ɜɨɡɧɢɤɲɢɯ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹɯ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ ɢɥɢ ɱɟɪɟɡ ɚɜɬɨɦɚɬɢɡɢɪɨɜɚɧɧɭɸ сɢсɬɟɦɭ, ɛɟɡ

ɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɩɨɟɡɞɚ. ɉɪɢ ɧɟɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɢ ɢсɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ɚɜɬɨɦɚɬɢɡɢɪɨɜɚɧɧɨɣ сɢсɬɟɦɵ ɬɚɤɢɟ сɨɨɛɳɟɧɢɹ ɞɨɥɠɧɵ ɩɟɪɟɞɚɜɚɬɶсɹ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɚ ɧɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɟɣ ± ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɦ ɩɨɟɡɞɧɵɦ ɩɪɢ ɩɨɞɯɨɞɟ ɩɨɟɡɞɚ ɤ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɟɣ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɞɨ ɨɬɤɪɵɬɢɹ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ сɢɝɧɚɥɚ, с ɪɟɝɢсɬɪɚɰɢɟɣ сɨɨɛɳɟɧɢɹ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢɥɢ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɯ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɣ.

Ɋɚɛɨɬɵ ɩɨ ɭсɬɪɚɧɟɧɢɸ ɧɟɩɪɟɞɜɢɞɟɧɧɵɯ, ɭɝɪɨɠɚɸɳɢɯ ɞɜɢɠɟɧɢɸ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɟɣ, ɩɟɪɟɱɢсɥɟɧɧɵɯ ɜ ɩɭɧɤɬɟ 1 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ, ɚ ɬɚɤɠɟ сɜɹɡɚɧɧɵɟ с ɷɬɢɦ ɩɟɪɟɞɜɢɠɟɧɢɹ сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ сɚɦɨɯɨɞɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɢ сɴɟɦɧɵɯ ɟɞɢɧɢɰ ɞɨɥɠɧɵ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɬɶсɹ ɧɟɦɟɞɥɟɧɧɨ ɩɪɢ ɨɛɧɚɪɭɠɟɧɢɢ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɩɨсɥɟ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɟɝɨ ɨɝɪɚɠɞɟɧɢɹ ɦɟсɬɚ ɪɚɛɨɬɵ. Ɂɚɹɜɤɢ ɢ ɧɚɡɧɚɱɟɧɢɹ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ ɨɮɨɪɦɥɹɸɬсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

1. ɉɨɪɹɞɨɤ ɪɟɝɢсɬɪɚɰɢɢ ɡɚɹɜɨɤ ɧɚ ɧɚɡɧɚɱɟɧɢɟ ɢ ɩɟɪɟɞɚɱɭ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɧɚ ɩɨɟɡɞɚ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

ɉɪɢ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ɚɜɬɨɦɚɬɢɡɢɪɨɜɚɧɧɨɣ сɢсɬɟɦɵ ɧɭɦɟɪɚɰɢɹ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɜɟɞɟɬсɹ ɩɨɦɟсɹɱɧɨ с ɩɟɪɜɨɝɨ ɧɨɦɟɪɚ, ɧɚɱɢɧɚɹ с ɧɭɥɹ ɱɚсɨɜ ɤɚɠɞɨɝɨ ɩɟɪɜɨɝɨ ɱɢсɥɚ ɦɟсɹɰɚ. ȼɥɚɞɟɥɟɰ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɟɰ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ) ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɨɩɪɟɞɟɥɹɟɬ ɩɨɪɹɞɨɤ ɭɱɟɬɚ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɢ ɦɟсɬɚ ɢɯ ɩɟɪɟɞɚɱɢ.

1. Ⱦɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɩɟɪɟɞɚɱɚ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ ɛɪɢɝɚɞɟ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ, ɱɟɪɟɡ ɚɜɬɨɦɚɬɢɡɢɪɨɜɚɧɧɭɸ сɢсɬɟɦɭ ɢɥɢ ɧɚ ɛɭɦɚɠɧɵɯ ɧɨсɢɬɟɥɹɯ.

ȼ ɡɚɜɢсɢɦɨсɬɢ ɨɬ ɜɢɞɚ ɚɜɬɨɦɚɬɢɡɢɪɨɜɚɧɧɨɣ сɢсɬɟɦɵ ɜɥɚɞɟɥɟɰ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɟɰ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ) ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬ ɨɞɢɧ ɢɡ сɥɟɞɭɸɳɢɯ сɩɨсɨɛɨɜ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɧɚ ɩɨɟɡɞɚ:

1. с ɭɱɚсɬɢɟɦ ɭɩɨɥɧɨɦɨɱɟɧɧɵɯ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ ɜ ɮɨɪɦɢɪɨɜɚɧɢɢ ɛɥɚɧɤɨɜ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ с ɩɨɞɩɢсɚɧɢɟɦ ɛɥɚɧɤɚ ɩɨɞɩɢсɶɸ ɢ ɩɟɪɟɞɚɱɟɣ ɛɥɚɧɤɚ ɥɢɱɧɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ ɛɪɢɝɚɞɟ;
2. с ɭɱɚсɬɢɟɦ ɭɩɨɥɧɨɦɨɱɟɧɧɵɯ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ ɜ ɮɨɪɦɢɪɨɜɚɧɢɢ ɛɥɚɧɤɨɜ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ с ɩɨɞɩɢсɚɧɢɟɦ ɛɥɚɧɤɚ ɷɥɟɤɬɪɨɧɧɨɣ ɩɨɞɩɢсɶɸ2 ɭɩɨɥɧɨɦɨɱɟɧɧɵɯ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ ɢ ɩɟɪɟɞɚɱɟɣ ɛɥɚɧɤɚ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ ɛɪɢɝɚɞɟ ɜ ɭɞɚɥɟɧɧɨɦ ɩɭɧɤɬɟ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɭɩɨɥɧɨɦɨɱɟɧɧɵɦ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɦ;
3. с ɭɱɚсɬɢɟɦ ɭɩɨɥɧɨɦɨɱɟɧɧɵɯ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ ɜ ɮɨɪɦɢɪɨɜɚɧɢɢ ɛɥɚɧɤɨɜ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ с ɩɨɞɩɢсɚɧɢɟɦ ɛɥɚɧɤɚ ɷɥɟɤɬɪɨɧɧɨɣ ɩɨɞɩɢсɶɸ ɭɩɨɥɧɨɦɨɱɟɧɧɵɯ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ ɢ ɩɟɪɟɞɚɱɟɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɡɢɪɨɜɚɧɧɨɣ сɢсɬɟɦɨɣ ɩɨɞɩɢсɚɧɧɨɝɨ ɷɥɟɤɬɪɨɧɧɨɝɨ

2 ɉɭɧɤɬ 1 сɬɚɬɶɢ 2 Ɏɟɞɟɪɚɥɶɧɨɝɨ ɡɚɤɨɧɚ ɨɬ 6 ɚɩɪɟɥɹ 2011 ɝ. ʋ 63-ɎɁ ©Ɉɛ ɷɥɟɤɬɪɨɧɧɨɣ ɩɨɞɩɢсɢª (ɋɨɛɪɚɧɢɟ ɡɚɤɨɧɨɞɚɬɟɥɶсɬɜɚ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ, 2011, ʋ15, сɬ. 2036). ).

ɛɥɚɧɤɚ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ ɛɪɢɝɚɞɟ ɧɚ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜ ɱɟɪɟɡ ɚɜɬɨɦɚɬɢɡɢɪɨɜɚɧɧɭɸ сɢсɬɟɦɭ;

1. с ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɢɦ ɮɨɪɦɢɪɨɜɚɧɢɟɦ ɛɥɚɧɤɚ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ с ɨɮɨɪɦɥɟɧɢɟɦ ɷɥɟɤɬɪɨɧɧɨɣ ɩɨɞɩɢсɢ, сɨɡɞɚɜɚɟɦɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɡɢɪɨɜɚɧɧɨɣ сɢсɬɟɦɨɣ, с ɩɟɪɟɞɚɱɟɣ ɛɥɚɧɤɚ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ ɛɪɢɝɚɞɟ ɜ ɭɞɚɥɟɧɧɨɦ ɩɭɧɤɬɟ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɭɩɨɥɧɨɦɨɱɟɧɧɵɦ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɦ, ɛɟɡ ɩɨɞɩɢсɢ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɩɚɪɤɚ);
2. с ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɢɦ ɮɨɪɦɢɪɨɜɚɧɢɟɦ ɛɥɚɧɤɚ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ с ɨɮɨɪɦɥɟɧɢɟɦ ɷɥɟɤɬɪɨɧɧɨɣ ɩɨɞɩɢсɢ, сɨɡɞɚɜɚɟɦɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɡɢɪɨɜɚɧɧɨɣ сɢсɬɟɦɨɣ, с ɩɟɪɟɞɚɱɟɣ ɷɥɟɤɬɪɨɧɧɨɝɨ ɛɥɚɧɤɚ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ ɛɪɢɝɚɞɟ ɱɟɪɟɡ ɚɜɬɨɦɚɬɢɡɢɪɨɜɚɧɧɭɸ сɢсɬɟɦɭ ɛɟɡ ɩɨɞɩɢсɢ ɭɩɨɥɧɨɦɨɱɟɧɧɨɝɨ ɪɚɛɨɬɧɢɤɚ.

ȼ сɥɭɱɚɟ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɣ ɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɢ ɩɪɢɦɟɧɟɧɢɹ ɚɜɬɨɦɚɬɢɡɢɪɨɜɚɧɧɵɯ сɢсɬɟɦ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɟɪɟɞɚɱɚ ɡɚɹɜɤɢ ɨ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹɯ ɜ ɚɞɪɟс ɞɚɧɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ с ɢсɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɟɦ ɬɟɥɟɝɪɚɦɦ ɢɥɢ ɜɢɞɨɜ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɜɹɡɢ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɯ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

1. ɉɟɪɟɞɚɱɚ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɧɚ ɩɨɟɡɞ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɧɚ ɪɚɡɞɟɥɶɧɵɯ ɩɭɧɤɬɚɯ. Ɉɬɩɪɚɜɥɹɬɶ ɩɨɟɡɞɚ ɛɟɡ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɞɟɣсɬɜɭɸɳɢɯ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɡɚɩɪɟɳɟɧɨ.

ɉɟɪɟɱɟɧɶ ɪɚɡɞɟɥɶɧɵɯ ɩɭɧɤɬɨɜ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɧɚ ɩɨɟɡɞɚ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ). Ɋɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɢ ɪɚɛɨɬ (ɨɬɜɟɬсɬɜɟɧɧɵɟ ɡɚ ɛɟɡɨɩɚсɧɨɟ ɩɪɨɜɟɞɟɧɢɟ ɪɚɛɨɬ) ɭɱɚсɬɤɚ ɪɚɡɦɟɳɟɧɢɹ ɞɚɧɧɵɯ ɪɚɡɞɟɥɶɧɵɯ ɩɭɧɤɬɨɜ ɢ сɦɟɠɧɵɯ ɭɱɚсɬɤɨɜ, ɪɚсɩɨɥɨɠɟɧɧɵɯ ɧɚ сɨсɟɞɧɢɯ ɞɨɪɨɝɚɯ, ɞɨɥɠɧɵ ɚɞɪɟсɨɜɚɬɶ ɡɚɹɜɤɢ ɨ ɮɨɪɦɢɪɨɜɚɧɢɢ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɧɚ ɷɬɢ ɪɚɡɞɟɥɶɧɵɟ ɩɭɧɤɬɵ.

1. ɉɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ ɨɛ ɨсɨɛɵɯ ɭсɥɨɜɢɹɯ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɨɬɞɟɥɶɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɟɪɟɞɚɸɬсɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ ɮɨɪɦɢɪɨɜɚɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢɥɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ ɩɪɢɰɟɩɤɢ ɤ ɩɨɟɡɞɚɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ, ɭ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɭɟɬ ɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɶ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ с ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɣ сɤɨɪɨсɬɶɸ. ɉɨɪɹɞɨɤ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɬɚɤɢɯ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ сɦɟɧɵ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ ɢ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɵɯ ɛɪɢɝɚɞ, ɢсɤɥɸɱɚɸɳɢɣ ɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɶ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɧɚ ɭɱɚсɬɨɤ ɛɟɡ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɜ ɤɨɬɨɪɵɯ ɧɚɯɨɞɢɬсɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɨɞɜɢɠɧɨɣ сɨсɬɚɜ ɢɥɢ ɝɪɭɡ, ɜɵɡɵɜɚɸɳɢɣ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɶ сɨɛɥɸɞɟɧɢɹ ɨсɨɛɵɯ ɭсɥɨɜɢɣ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ, ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).
2. ɉɪɢ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ɚɜɬɨɦɚɬɢɡɢɪɨɜɚɧɧɨɣ сɢсɬɟɦɵ ɜ ɩɭɧɤɬɚɯ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ ɮɨɪɦɢɪɭɸɬсɹ ɧɚ ɛɥɚɧɤɟ Ⱦɍ-61, ɪɟɤɨɦɟɧɞɭɟɦɵɣ ɨɛɪɚɡɟɰ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɩɪɢɜɟɞɟɧ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 27 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɩɨ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ

ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɟ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ, сɨɞɟɪɠɚɳɟɣсɹ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 2 ɤ ɉɪɚɜɢɥɚɦ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɣ ɷɤсɩɥɭɚɬɚɰɢɢ ɠɟɥɟɡɧɵɯ ɞɨɪɨɝ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ, ɭɬɜɟɪɠɞɟɧɧɵɯ ɧɚсɬɨɹɳɢɦ ɉɪɢɤɚɡɨɦ, ɢɥɢ ɩɟɱɚɬɚɸɬсɹ ɧɚ ɛɭɦɚɝɟ ɢ ɜɪɭɱɚɸɬсɹ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ ɛɪɢɝɚɞɟ ɜ ɩɨɪɹɞɤɟ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɦ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

ɉɪɢ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɢɢ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ, ɦɨɬɨɪ-ɜɚɝɨɧɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɢ сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ сɚɦɨɯɨɞɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɚɜɬɨɦɚɬɢɡɢɪɨɜɚɧɧɨɣ сɢсɬɟɦɨɣ, ɤɨɬɨɪɚɹ ɨɛɟсɩɟɱɢɜɚɟɬ ɩɪɨɱɬɟɧɢɟ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ ɛɪɢɝɚɞɨɣ ɜ ɤɚɛɢɧɟ, ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɚɹ ɛɪɢɝɚɞɚ ɞɨ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɱɟɪɟɡ ɚɜɬɨɦɚɬɢɡɢɪɨɜɚɧɧɭɸ сɢсɬɟɦɭ ɞɚɟɬ ɩɨɞɬɜɟɪɠɞɟɧɢɟ ɨ ɩɨɥɭɱɟɧɢɢ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ. ȼ сɥɭɱɚɟ ɧɟɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɢ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɢ ɩɨɞɬɜɟɪɠɞɟɧɢɹ ɨ ɩɨɥɭɱɟɧɢɢ ɱɟɪɟɡ ɚɜɬɨɦɚɬɢɡɢɪɨɜɚɧɧɭɸ сɢсɬɟɦɭ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ ɛɪɢɝɚɞɟ ɜɪɭɱɚɟɬсɹ ɛɥɚɧɤ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɧɚ ɛɭɦɚɠɧɨɦ ɧɨсɢɬɟɥɟ.

ɉɪɢ ɩɨɥɭɱɟɧɢɢ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ ɛɪɢɝɚɞɨɣ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɱɟɪɟɡ ɚɜɬɨɦɚɬɢɡɢɪɨɜɚɧɧɭɸ сɢсɬɟɦɭ ɢɥɢ ɩɪɢ ɩɨɥɭɱɟɧɢɢ ɛɥɚɧɤɚ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɱɟɪɟɡ ɪɚɛɨɱɟɟ ɦɟсɬɨ с ɚɜɬɨɦɚɬɢɡɢɪɨɜɚɧɧɵɦ ɩɨɞɬɜɟɪɠɞɟɧɢɟɦ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɛɥɚɧɤɚ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ ɛɪɢɝɚɞɨɣ, ɪɭɱɧɚɹ ɪɚсɩɢсɤɚ ɨ ɩɨɥɭɱɟɧɢɢ ɛɥɚɧɤɚ ɧɟ ɬɪɟɛɭɟɬсɹ.

1. ɇɨɦɟɪ ɨɬɩɪɚɜɥɹɟɦɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɩɪɨсɬɚɜɥɹɟɬсɹ ɧɚ ɛɥɚɧɤɟ Ⱦɍ-61 ɩɟɪɟɞ ɩɟɪɟɞɚɱɟɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ ɛɪɢɝɚɞɟ.

ɉɪɢ сɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɞɜɨɣɧɨɣ ɬɹɝɨɣ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɟ ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ ɛɪɢɝɚɞɟ ɜɟɞɭɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ, ɤɨɬɨɪɵɣ сɬɚɜɢɬ ɜ ɢɡɜɟсɬɧɨсɬɶ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɭɸ ɛɪɢɝɚɞɭ ɜɬɨɪɨɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ɨ ɧɚɥɢɱɢɢ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ. ɉɪɢ сɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ с ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɢɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɦ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ ɩɟɪɟɞɚɸɬсɹ ɬɚɤɠɟ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ ɛɪɢɝɚɞɟ ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɟɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ.

ɉɨɪɹɞɨɤ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɧɚ ɩɪɢɝɨɪɨɞɧɵɟ, ɜɵɜɨɡɧɵɟ ɢ ɩɟɪɟɞɚɬɨɱɧɵɟ ɩɨɟɡɞɚ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɧɚ ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɸɳɢɟ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɵ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

ɉɪɢ ɷɬɨɦ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ ɦɨɠɧɨ ɩɟɪɟɞɚɜɚɬɶ ɧɟ ɧɚ ɤɚɠɞɵɣ ɩɨɟɡɞ, ɚ ɧɚ ɨɩɪɟɞɟɥɟɧɧɵɣ ɩɟɪɢɨɞ (ɦɟɠɞɭ сɦɟɧɚɦɢ ɛɪɢɝɚɞ).

1. ɉɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨ ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɧɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ ɢ ɧɚ ɦɧɨɝɨɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ ɩɨɪɹɞɨɤ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɩɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).
2. ɉɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ, ɧɚɡɧɚɱɚɟɦɵɟ ɞɨ ɨɬɦɟɧɵ, ɩɟɪɟɞɚɸɬсɹ ɧɚ ɩɨɟɡɞɚ ɞɨ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɢɡɜɟɳɟɧɢɹ ɨɛ ɨɬɦɟɧɟ. ɉɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ, ɧɚɡɧɚɱɚɟɦɵɟ ɧɚ ɨɩɪɟɞɟɥɟɧɧɵɣ сɪɨɤ, ɩɟɪɟɞɚɸɬсɹ ɧɚ ɩɨɟɡɞɚ ɬɨɥɶɤɨ ɜ ɬɟɱɟɧɢɟ ɷɬɨɝɨ сɪɨɤɚ. Ɂɚɹɜɤɢ ɨɛ ɨɬɦɟɧɟ ɬɚɤɢɯ

ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɧɟ ɩɨɞɚɸɬсɹ, ɢ ɩɟɪɟɞɚɱɚ ɢɯ ɧɚ ɩɨɟɡɞɚ ɩɪɟɤɪɚɳɚɟɬсɹ, ɟсɥɢ ɨɬ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɹ ɪɚɛɨɬ ɧɟ ɛɭɞɟɬ ɩɨɥɭɱɟɧɨ ɢɡɜɟɳɟɧɢɟ ɨ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ ɩɪɨɞɥɢɬɶ сɪɨɤ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ.

Ʉɨɝɞɚ ɭ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɹ ɪɚɛɨɬ ɨɬсɭɬсɬɜɭɟɬ ɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɶ ɡɚɜɟɪɲɢɬɶ ɪɚɛɨɬɵ, ɜɵɡɜɚɜɲɢɟ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɟ ɜ сɪɨɤ, ɭɤɚɡɚɧɧɵɣ ɜ ɡɚɹɜɤɟ, ɨɧ ɨɛɹɡɚɧ ɢɡɜɟсɬɢɬɶ ɞɟɠɭɪɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɯ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɢɥɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ (ɧɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɟɣ) ɨ ɩɪɨɞɥɟɧɢɢ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ, ɭɤɚɡɚɜ ɧɨɜɵɣ сɪɨɤ ɨɤɨɧɱɚɧɢɹ ɪɚɛɨɬ. Ⱦɨ ɨɤɨɧɱɚɧɢɹ сɪɨɤɚ, ɭɤɚɡɚɧɧɨɝɨ ɜ ɡɚɹɜɤɟ, ɜɵсɥɚɬɶ ɤ ɜɵсɬɚɜɥɟɧɧɵɦ ɩɟɪɟɧɨсɧɵɦ сɢɝɧɚɥɚɦ ɭɦɟɧɶɲɟɧɢɹ сɤɨɪɨсɬɢ (ɤɜɚɞɪɚɬɧɵɦ ɳɢɬɚɦ ɠɟɥɬɨɝɨ ɰɜɟɬɚ) сɢɝɧɚɥɢсɬɨɜ.

Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɩɨɥɭɱɢɜɲɢɣ ɬɚɤɨɟ сɨɨɛɳɟɧɢɟ, ɨɛɹɡɚɧ ɞɟɣсɬɜɨɜɚɬɶ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɭɧɤɬɨɦ 7 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ.

1. ɉɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɟ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɟ ɞɨ ɨɬɦɟɧɵ, ɨɬɦɟɧɹɟɬсɹ ɬɨɥɶɤɨ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɦ, ɤɨɬɨɪɵɦ ɨɧɨ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɨ, ɢɥɢ ɟɝɨ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɟɦ.

Ⱦɨɥɠɧɨсɬɧɵɦ ɥɢɰɚɦ, ɧɚɡɧɚɱɚɸɳɢɦ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɟ, ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɩɨɪɭɱɚɬɶ ɩɨɞɱɢɧɟɧɧɵɦ ɢɦ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɹɦ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɣ ɩɪɨɢɡɜɟсɬɢ ɨɬɦɟɧɭ ɧɚɡɧɚɱɟɧɧɵɯ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɢɥɢ ɩɨɜɵсɢɬɶ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɭɸ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɟɦ сɤɨɪɨсɬɶ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨсɥɟ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɹ ɪɚɛɨɬ, ɭɤɚɡɚɧɧɵɯ ɜ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɢ. Ɉ ɬɚɤɨɦ ɩɨɪɭɱɟɧɢɢ ɞɨɥɠɧɨ ɛɵɬɶ ɭɤɚɡɚɧɨ ɜ ɡɚɹɜɤɟ ɧɚ ɧɚɡɧɚɱɟɧɢɟ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ.

Ɉɬɦɟɧɭ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ, ɧɚɡɧɚɱɚɟɦɵɯ ɩɨ ɡɚɹɜɤɚɦ ɧɚɱɚɥɶɧɢɤɨɜ ɢɥɢ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɟɣ сɦɟɧɵ ɩɭɬɟɢɡɦɟɪɢɬɟɥɶɧɵɯ ɢ ɞɟɮɟɤɬɨсɤɨɩɧɵɯ3 ɜɚɝɨɧɨɜ, ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɶ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɹ ɩɭɬɢ ɢɥɢ ɟɝɨ ɡɚɦɟсɬɢɬɟɥɶ. Ɉɬɦɟɧɭ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ, ɧɚɡɧɚɱɚɟɦɵɯ ɩɨ ɡɚɹɜɤɚɦ ɧɚɱɚɥɶɧɢɤɨɜ ɜɚɝɨɧɨɜ-ɥɚɛɨɪɚɬɨɪɢɣ ɤɨɧɬɚɤɬɧɨɣ сɟɬɢ, ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɶ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɹ ɷɥɟɤɬɪɨсɧɚɛɠɟɧɢɹ.

1. ɉɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ, ɧɚɡɧɚɱɟɧɧɵɟ ɞɨ ɨɬɦɟɧɵ, ɩɨ ɭсɬɪɚɧɟɧɢɢ ɜɵɡɜɚɜɲɢɯ ɢɯ ɩɪɢɱɢɧ ɨɬɦɟɧɹɸɬсɹ ɧɟɦɟɞɥɟɧɧɨ ɩɨɞɚɱɟɣ ɬɟɥɟɝɪɚɦɦɵ (ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɵ) ɢɥɢ ɩɭɬɟɦ ɜɜɨɞɚ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɢ ɜ ɚɜɬɨɦɚɬɢɡɢɪɨɜɚɧɧɭɸ сɢсɬɟɦɭ ɜ ɩɨɪɹɞɤɟ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɦ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ), ɜ ɬɟ ɠɟ ɚɞɪɟсɚ, ɱɬɨ ɢ ɩɪɢ ɧɚɡɧɚɱɟɧɢɢ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ.

Ɉɬɦɟɧɭ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬɶ ɡɚɩɢсɶɸ ɜ ɤɧɢɝɟ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢɯ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɥɢɰɨɦ, ɡɚɹɜɥɹɸɳɢɦ ɨɬɦɟɧɭ, с ɭɤɚɡɚɧɢɟɦ ɦɟсɹɰɚ, ɱɢсɥɚ ɢ ɜɪɟɦɟɧɢ ɨɬɦɟɧɵ ɢ с ɩɨсɥɟɞɭɸɳɢɦ ɩɨɞɬɜɟɪɠɞɟɧɢɟɦ ɷɬɨɣ ɡɚɩɢсɢ ɬɟɥɟɝɪɚɦɦɨɣ (ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɨɣ) ɜ ɚɞɪɟсɚ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ), ɩɟɪɟɱɟɧɶ ɤɨɬɨɪɵɯ ɨɩɪɟɞɟɥɺɧ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

3 ɉɭɧɤɬ 3.3.26 ȽɈɋɌ 34056-2017.

ɂɡɜɟɳɟɧɢɟ ɨɛ ɨɬɦɟɧɟ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ ɭɩɨɥɧɨɦɨɱɟɧɧɵɣ ɪɚɛɨɬɧɢɤ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ) ɡɚɧɨсɢɬ ɜ ɤɧɢɝɭ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɧɚɩɪɨɬɢɜ ɢɦɟɸɳɢɯсɹ ɡɚɩɢсɟɣ, ɭɤɚɡɵɜɚɹ, ɨɬ ɤɨɝɨ ɢ ɤɨɝɞɚ (ɱɚсɵ, ɦɢɧɭɬɵ ɢ ɱɢсɥɨ) ɩɨсɬɭɩɢɥɚ ɨɬɦɟɧɚ. Ɉɬɦɟɧɟɧɧɵɟ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ, сɪɨɤ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɤɨɬɨɪɵɯ ɢсɬɟɤ, ɩɟɪɟɱɟɪɤɢɜɚɸɬсɹ. ɉɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ ɚɜɬɨɦɚɬɢɡɢɪɨɜɚɧɧɵɯ сɢсɬɟɦ ɞɚɧɧɵɟ ɨɛ ɨɬɦɟɧɟ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɩɟɪɟɞɚɸɬсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

ɉɨɥɭɱɢɜ ɢɡɜɟɳɟɧɢɟ ɨɛ ɨɬɦɟɧɟ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ, сɜɹɡɚɧɧɵɯ сɨ сɧɢɠɟɧɢɟɦ сɤɨɪɨсɬɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ, ɢɥɢ ɨ ɞɨсɪɨɱɧɨɦ ɨɤɨɧɱɚɧɢɢ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɚɧɚɥɨɝɢɱɧɵɯ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ, ɟсɥɢ ɨɧɢ ɛɵɥɢ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɵ ɧɚ ɨɩɪɟɞɟɥɟɧɧɵɣ сɪɨɤ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɞɨɥɠɟɧ ɩɨсɬɚɜɢɬɶ ɨɛ ɷɬɨɦ ɜ ɢɡɜɟсɬɧɨсɬɶ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ.

1. Ʌɨɤɨɦɨɬɢɜɧɵɟ ɛɪɢɝɚɞɵ ɩɪɢ сɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɩɨ ɭɱɚсɬɤɭ ɞɨɥɠɧɵ ɪɭɤɨɜɨɞсɬɜɨɜɚɬɶсɹ ɩɟɪɟɞɚɧɧɵɦɢ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹɦɢ ɢ сɥɟɞɢɬɶ ɡɚ ɩɟɪɟɧɨсɧɵɦɢ сɢɝɧɚɥɚɦɢ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɦɢ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ.

ɉɪɢ сɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨ ɦɟсɬɭ ɪɚɛɨɬɵ ɜ ɩɟɪɢɨɞ, ɭɤɚɡɚɧɧɵɣ ɜ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɢ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɚɹ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɟɦ сɤɨɪɨсɬɶ ɞɨɥɠɧɚ сɨɛɥɸɞɚɬɶсɹ ɧɟɡɚɜɢсɢɦɨ ɨɬ ɧɚɥɢɱɢɹ сɢɝɧɚɥɨɜ ɨɝɪɚɠɞɟɧɢɹ.

ȼ сɥɭɱɚɟ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ сɢɝɧɚɥɨɜ ɨɝɪɚɠɞɟɧɢɹ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɚɹ ɛɪɢɝɚɞɚ ɨɛɹɡɚɧɚ сɨɨɛɳɢɬɶ ɨɛ ɷɬɨɦ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ ɢɥɢ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɦ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɞɥɹ ɩɪɢɧɹɬɢɹ ɦɟɪ ɤ ɭсɬɪɚɧɟɧɢɸ ɞɚɧɧɨɝɨ ɧɚɪɭɲɟɧɢɹ.

ɉɪɢ ɩɪɨɯɨɠɞɟɧɢɢ ɦɟсɬɚ ɪɚɛɨɬ ɪɚɧɟɟ ɢɥɢ ɩɨɡɞɧɟɟ ɭɤɚɡɚɧɧɨɝɨ ɜ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɢ сɪɨɤɚ ɢ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ сɢɝɧɚɥɨɜ ɭɦɟɧɶɲɟɧɢɹ сɤɨɪɨсɬɢ ɢɥɢ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ сɤɨɪɨсɬɶ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɧɟ сɧɢɠɚɟɬсɹ.

ɍɜɟɞɨɦɥɟɧɢɟ ɨɛ ɨɤɨɧɱɚɧɢɢ ɪɚɛɨɬ ɪɚɧɟɟ сɪɨɤɚ, ɭɤɚɡɚɧɧɨɝɨ ɜ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɢ, ɢɥɢ ɨ ɩɨɜɵɲɟɧɢɢ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɣ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɟɦ сɤɨɪɨсɬɢ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɩɟɪɟɞɚɜɚɬɶ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ ɛɪɢɝɚɞɟ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ, ɭɤɚɡɚɧɢɟɦ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ (ɢɥɢ ɱɟɪɟɡ ɚɜɬɨɦɚɬɢɡɢɪɨɜɚɧɧɭɸ сɢсɬɟɦɭ).

1. ɉɪɢ ɩɨɥɭɱɟɧɢɢ ɨɬ ɥɸɛɨɝɨ ɥɢɰɚ ɡɚɹɜɥɟɧɢɹ ɨ ɡɚɦɟɱɟɧɧɨɣ ɢɦ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ɢɥɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ, ɤɨɧɬɚɤɬɧɨɣ сɟɬɢ, сɨɨɪɭɠɟɧɢɣ ɢɥɢ ɭсɬɪɨɣсɬɜ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɛɹɡɚɧ ɡɚɪɟɝɢсɬɪɢɪɨɜɚɬɶ ɟɝɨ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɨсɦɨɬɪɚ ɢ ɧɟɦɟɞɥɟɧɧɨ ɩɨсɬɚɜɢɬɶ ɜ ɢɡɜɟсɬɧɨсɬɶ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ, ɞɟɠɭɪɧɵɯ сɦɟɠɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɢ ɪɚɛɨɬɧɢɤɚ, ɨɛсɥɭɠɢɜɚɸɳɟɝɨ ɷɬɢ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚ.

ȿсɥɢ ɩɨɞɨɛɧɚɹ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɶ ɛɭɞɟɬ ɨɛɧɚɪɭɠɟɧɚ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ ɛɪɢɝɚɞɨɣ, сɥɟɞɭɸɳɟɣ ɩɨ ɩɟɪɟɝɨɧɭ, ɬɨ ɨɧɚ ɨɛɹɡɚɧɚ ɩɪɢ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ сɧɢɡɢɬɶ сɤɨɪɨсɬɶ

ɢɥɢ ɨсɬɚɧɨɜɢɬɶ ɩɨɟɡɞ, сɨɨɛɳɢɬɶ ɨɛ ɷɬɨɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɵɦ ɛɪɢɝɚɞɚɦ сɥɟɞɭɸɳɢɯ ɡɚ ɧɢɦ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɛɥɢɠɚɣɲɟɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢɥɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ, ɭɤɚɡɚɜ ɯɚɪɚɤɬɟɪ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɢ ɦɟсɬɨ (ɤɢɥɨɦɟɬɪ, ɩɢɤɟɬ, ɧɨɦɟɪ ɩɭɬɢ), ɧɚ ɤɨɬɨɪɨɦ ɨɧɚ ɨɛɧɚɪɭɠɟɧɚ.

ȿсɥɢ ɩɨɥɭɱɟɧɧɨɟ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ сɨɨɛɳɟɧɢɟ сɜɢɞɟɬɟɥɶсɬɜɭɟɬ ɨ ɧɚɥɢɱɢɢ ɩɪɟɩɹɬсɬɜɢɣ ɞɥɹ ɛɟɡɨɩɚсɧɨɝɨ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɬɨ ɨɧ ɨɛɹɡɚɧ ɩɪɢɧɹɬɶ ɦɟɪɵ ɤ ɩɟɪɟɞɚɱɟ ɭɤɚɡɚɧɧɨɝɨ сɨɨɛɳɟɧɢɹ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɵɦ ɛɪɢɝɚɞɚɦ сɥɟɞɭɸɳɢɯ ɩɨ ɩɟɪɟɝɨɧɭ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɚ ɤɨɝɞɚ ɯɚɪɚɤɬɟɪ сɨɨɛɳɟɧɢɹ сɜɢɞɟɬɟɥɶсɬɜɭɟɬ ɨ ɧɟɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ± ɡɚɩɪɟɬɢɬɶ ɢɦ ɞɚɥɶɧɟɣɲɟɟ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɜɩɪɟɞɶ ɞɨ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɹ ɨɛ ɭсɬɪɚɧɟɧɢɢ ɩɪɟɩɹɬсɬɜɢɹ. ɇɟ ɨɠɢɞɚɹ ɩɪɢɤɚɡɚ ɨ ɡɚɤɪɵɬɢɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ (ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ), ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɛɹɡɚɧ ɬɚɤɠɟ ɩɟɪɟɞɚɬɶ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɭɤɚɡɚɧɢɟ ɨ ɡɚɩɪɟɳɟɧɢɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧ ɩɨɟɡɞɨɜ. Ʌɨɤɨɦɨɬɢɜɧɵɟ ɛɪɢɝɚɞɵ, ɧɚɯɨɞɹɳɢɟсɹ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ, ɜ ɡɚɜɢсɢɦɨсɬɢ ɨɬ ɩɨɥɭɱɟɧɧɨɝɨ сɨɨɛɳɟɧɢɹ ɨɛɹɡɚɧɵ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɬɶ ɨɩɚсɧɨɟ ɦɟсɬɨ с ɨсɨɛɨɣ ɛɞɢɬɟɥɶɧɨсɬɶɸ, ɩɪɢ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ с ɩɨɧɢɠɟɧɧɨɣ сɤɨɪɨсɬɶɸ ɢ ɝɨɬɨɜɧɨсɬɶɸ ɨсɬɚɧɨɜɢɬɶсɹ, ɢɥɢ ɠɟ ɨсɬɚɧɨɜɢɬɶ ɩɨɟɡɞ ɢ ɜɨɡɨɛɧɨɜɢɬɶ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɥɢɲɶ ɩɨсɥɟ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɹ ɨɛ ɭсɬɪɚɧɟɧɢɢ ɩɪɟɩɹɬсɬɜɢɹ.

ɇɚ ɩɟɪɟɝɨɧ, с ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɩɨɥɭɱɟɧɨ ɡɚɹɜɥɟɧɢɟ ɨ ɧɚɥɢɱɢɢ ɩɪɟɩɹɬсɬɜɢɹ ɞɥɹ ɛɟɡɨɩɚсɧɨɝɨ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɨɬɩɪɚɜɥɹɬɶ ɩɟɪɜɵɣ ɩɨɟɡɞ ɜ сɨɩɪɨɜɨɠɞɟɧɢɢ ɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɦɚсɬɟɪɚ ɢɥɢ ɩɪɢ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ± ɛɪɢɝɚɞɢɪɚ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɹ ɩɭɬɢ, ɚ ɩɪɢ ɩɨɜɪɟɠɞɟɧɢɹɯ ɤɨɧɬɚɤɬɧɨɣ сɟɬɢ ± ɪɚɛɨɬɧɢɤɚ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɹ ɷɥɟɤɬɪɨсɧɚɛɠɟɧɢɹ.

ɉɪɢ ɧɚɯɨɠɞɟɧɢɢ ɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɦɚсɬɟɪɚ ɢɥɢ ɛɪɢɝɚɞɢɪɚ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɹ ɩɭɬɢ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ, ɤɨɝɞɚ ɦɟсɬɨɧɚɯɨɠɞɟɧɢɟ ɢɯ ɢɡɜɟсɬɧɨ, ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ ɛɪɢɝɚɞɟ ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɟ ɨɛ ɨсɬɚɧɨɜɤɟ ɢ ɩɨсɚɞɤɟ ɷɬɢɯ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ ɞɥɹ сɨɩɪɨɜɨɠɞɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɤ ɨɩɚсɧɨɦɭ ɦɟсɬɭ.

ȼ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɢ ɭɤɚɡɵɜɚɟɬсɹ ɨɛ ɨсɬɚɧɨɜɤɟ ɜ ɩɪɟɞɟɥɚɯ ɤɢɥɨɦɟɬɪɚ, ɩɪɟɞɲɟсɬɜɭɸɳɟɝɨ ɬɨɦɭ, ɧɚ ɤɨɬɨɪɨɦ ɨɛɧɚɪɭɠɟɧɚ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɶ, ɢ ɨ ɞɚɥɶɧɟɣɲɟɦ сɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɩɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɪɚɛɨɬɧɢɤɚ, сɨɩɪɨɜɨɠɞɚɸɳɟɝɨ ɩɨɟɡɞ ɢɥɢ ɧɚɯɨɞɹɳɟɝɨсɹ ɜ ɪɚɣɨɧɟ ɨɩɚсɧɨɝɨ ɦɟсɬɚ.

ɋɨɩɪɨɜɨɠɞɚɸɳɢɣ ɩɨɟɡɞ ɪɚɛɨɬɧɢɤ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬ ɩɨɪɹɞɨɤ ɩɪɨɩɭсɤɚ ɩɨсɥɟɞɭɸɳɢɯ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɚ ɩɪɢ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ ɞɚɟɬ ɡɚɹɜɤɭ ɨ ɩɟɪɟɞɚɱɟ ɧɚ ɩɨɟɡɞɚ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɜ ɩɨɪɹɞɤɟ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɟɦ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

1. ɉɪɢɤɚɡɵ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ) ɨ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹɯ ɚɞɪɟсɭɸɬсɹ ɧɚɱɚɥɶɧɢɤɚɦ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɢɯ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɚ. ɋ ɧɢɦɢ ɞɨɥɠɧɵ ɛɵɬɶ ɧɟɦɟɞɥɟɧɧɨ ɨɡɧɚɤɨɦɥɟɧɵ ɩɨɞ ɪɚсɩɢсɤɭ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɵ ɩɨɟɡɞɧɵɟ, ɦɚɲɢɧɢсɬɵ-

ɢɧсɬɪɭɤɬɨɪɵ, ɦɚɲɢɧɢсɬɵ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ ɢ ɦɨɬɨɪ-ɜɚɝɨɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɦɚɲɢɧɢсɬɵ (ɜɨɞɢɬɟɥɢ) сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ сɚɦɨɯɨɞɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ, ɞɟɠɭɪɧɵɟ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ, ɞɟɠɭɪɧɵɟ ɩɨ ɞɟɩɨ (ɜ ɩɭɧɤɬɚɯ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ), ɞɨɪɨɠɧɵɟ ɦɚсɬɟɪɚ ɢ ɛɪɢɝɚɞɢɪɵ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɹ ɩɭɬɢ, сɜɹɡɚɧɧɵɟ с ɨɛсɥɭɠɢɜɚɧɢɟɦ ɭɱɚсɬɤɨɜ, ɧɚ ɤɨɬɨɪɵɯ ɧɚɡɧɚɱɚɟɬсɹ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɟ.

Ɋɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɢ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɝɨ ɯɨɡɹɣсɬɜɚ ɢ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɢ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɣ-ɜɥɚɞɟɥɶɰɟɜ ɦɨɬɨɪ-ɜɚɝɨɧɧɨɝɨ ɢ сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ сɚɦɨɯɨɞɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɩɨ ɩɨɥɭɱɟɧɢɢ ɩɪɢɤɚɡɚ ɜ ɬɪɟɯсɭɬɨɱɧɵɣ сɪɨɤ ɨɛɹɡɚɧɵ ɭɜɟɞɨɦɢɬɶ ɧɚɱɚɥɶɧɢɤɨɜ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɨɛ ɨɡɧɚɤɨɦɥɟɧɢɢ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɵɯ ɛɪɢɝɚɞ с ɭɤɚɡɚɧɢɟɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ) ɨ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɢ, ɩɨсɥɟ ɱɟɝɨ ɩɟɪɟɞɚɱɚ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɧɚ ɩɨɟɡɞɚ ɩɪɟɤɪɚɳɚɟɬсɹ.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 16

к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации

# ɉɨɪɹɞɨɤ ɩɨɫɬɚɧɨɜɤɢ ɜ ɩɨɟɡɞɚ ɜɚɝɨɧɨɜ ɫ ɝɪɭɡɚɦɢ, ɬɪɟɛɭɸɳɢɦɢ ɨɫɨɛɵɯ ɭɫɥɨɜɢɣ ɩɟɪɟɜɨɡɤɢ ɢ ɫɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ ɫɨɫɬɚɜɚ

1. Выполнение маневров с вагонами (цистернами), требующими особых условий перевозки, а также их включение в состав поезда производится с постановкой вагонов прикрытия в соответствии с Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом, содержащих порядок заключения договоров, устанавливающих особые условия перевозки грузов, утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 26 июня 2020 г. № 2171.

Информация об особых свойствах перевозимого груза, а также требуемые нормы прикрытия указываются грузоотправителем в перевозочных документах.

1. Одиночные вагоны с исправными ходовыми частями, непригодные для следования в составе поезда, должны пересылаться к пунктам ремонта отдельными локомотивами после составления вагонными депо или промывочно- пропарочными станциями2 пересылочных документов.
2. Порядок постановки в поезда и производства маневровой работы с транспортерами и вагонами, загруженными негабаритными и (или) тяжеловесными грузами, определяется нормативными правовыми актами, издаваемыми в соответствии с Федеральным законом от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ

«О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»3, Федеральным законом от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»4, а также специальными указаниями владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) согласно которым:

1 ʯарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 30 декабря 2020 года, регистрационный № 61935. В соответствии с пунктом 3 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 26 июня 2020 г. № 217 данный акт действует до 1 марта 2027 г.

2 Подпункт 2.12.46 пункта 2.12 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 24 сентября 2019 г.

№ 748-ст (М., «Стандартинформ», 2019), с изменениями ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» («ИУС «Национальные стандарты», 2020, № 3), ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения» (ИУС «Национальные стандарты, 2021, № 8) (далее – ГОСТ 34530-2019).

3 Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169; 2018, № 32, ст. 5105)

4 Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 170; 2015, № 1, ст. 56).

включение вагонов с грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й степеней5, производится с постановкой вагонов прикрытия с головы и хвоста поезда не менее одного вагона с габаритным грузом или порожнего;

вагоны с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности (кроме грузов негабаритности 1-й – 3-й степеней) запрещается ставить в длинносоставные поезда;

вагон с контрольной рамой отделяется от локомотива одной порожней платформой для улучшения видимости контрольной рамы;

вагон с негабаритным грузом нижней и боковой негабаритности 6-й степени или со сверхнегабаритным грузом ставится в состав поезда не ближе 20 вагонов от вагона с контрольной рамой, а при перевозке в специальном поезде с отдельным локомотивом не ближе 5 вагонов;

включение вагона с негабаритным грузом нижней и боковой негабаритности 6-й степени или со сверхнегабаритным грузом производится с постановкой не менее одного вагона прикрытия с габаритным грузом или порожнего от хвоста поезда;

в составы поездов разрешается включать груженые транспортеры грузоподъемностью до 240 т включительно;

включение груженых транспортеров с числом осей 12 и более (кроме транспортеров сцепного типа грузоподъемностью 120 т с одной или двумя промежуточными платформами) в состав поезда производится с постановкой с каждой стороны не менее двух вагонов прикрытия, при следовании в одном поезде нескольких таких транспортеров между ними ставится дополнительно не менее трех вагонов прикрытия, в качестве которых допускается использовать четырехосные груженые вагоны с грузом массой не более 40 т или порожние вагоны любого типа;

порожние транспортеры, имеющие восемь и более осей, а также порожние и груженые транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120 т (типы 3960 и

5 Пункт 1.7 главы 1 Инструкции по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств – участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, утвержденной Протоколом тридцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 19 октября 2001 года (официальный сайт Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств в информационно- телекоммуникационной сети «Интернет»: https://sovetgt.org/, 19 октября 2001 г.). Является обязательным для Российской Федерации в соответствии с Положением о Совете по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств, утвержденным Протоколом заседания Совета глав правительств – участников Содружества Независимых Государств от 20 марта 1992 г. (Единый реестр правовых актов и других документов Содружества Независимых Государств, https://cis.minsk.by, 20 марта 1992 г.), Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта Содружества Независимых Государств от 14 февраля 1992 г. (Бюллетень международных договоров. 1993), Соглашением о создании Содружества Независимых Государств от 8 декабря 1991 г., ратифицированным постановлением Верховного Совета РСФСР от 12 декабря 1991 г. (Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, № 51, ст. 1798) (далее – Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов).

3961) и грузоподъемностью 240 т (типы 3974) при следовании их в поездах массой более 3000 т разрешается ставить только в последнюю четверть состава поезда6;

запрещается ставить в поезда, которые следуют с подталкиванием, груженые и порожние транспортеры, имеющие восемь и более осей, кроме 8-осных площадочных – тип 3912, платформенных – тип 3935, колодцевых – тип 3948)7.

1. Порядок движения хоппер-дозаторов8 по железнодорожным путям общего пользования устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры на основании технической документации.

Количество хоппер-дозаторов в каждом маршруте определяется исходя из технологических требований и условий их разгрузки.

Порожние и груженые маршруты хоппер-дозаторов, курсирующие в составах поездов, длина и масса которых не превышает норм длины и массы поездов, установленных графиком движения поездов, разрешается пополнять любым железнодорожным подвижным составом, не требующим отцепок на промежуточных железнодорожных станциях и не ограничивающим скорости движения маршрутов. Скорости следования таких грузовых поездов не должны превышать скоростей движения находящихся в поезде хоппер-дозаторов.

Информацию о готовности груженного или порожнего хоппер-дозатора к следованию по участку, максимально допускаемых скоростях движения и приведению его разгрузочно-дозировочных устройств в транспортное положение лицо, уполномоченное грузоотправителем (владельцем железнодорожного подвижного состава), указывает в перевозочных документах.

Порядок отправления хоппер-дозаторов в грузовых поездах устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

Перед отправлением хоппер-дозаторов отправитель приводит их в полное транспортное положение, а о готовности к следованию и допускаемых скоростях движения делает на железнодорожной станции отправления соответствующую запись в перевозочных документах.

1. Порядок движения вагонов-самосвалов (думпкаров)9 (далее – думпкар) по железнодорожным путям общего пользования устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры в соответствии с технической документацией на железнодорожный подвижной состав.

6 Пункт 4.13 главы 4 Инструкции по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов.

7 Пункт 4.12 главы 4 Инструкции по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов.

8 Подпункт 2.4.23 пункта 2.4 ГОСТ 34530-2019.

9 Подпункт 3.3.28 пункта 3.3 ГОСТ 34056-2017 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Состав подвижной. Термины и определения», введенного в действие приказом Росстандарта от 31 марта 2017 г. № 231-ст (М., «Стандартинформ», 2017).

Порядок движения думпкаров по железнодорожным путям необщего пользования устанавливается локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Информацию о готовности груженного или порожнего думпкара к следованию по участку, максимально допускаемых скоростях движения и приведению его разгрузочных устройств в транспортное положение лицо, уполномоченное грузоотправителем (владельцем железнодорожного подвижного состава), указывает в перевозочных документах.

Пополнение маршрутов думпкаров разрешается только таким железнодорожным подвижным составом, который не требует отцепки на промежуточных железнодорожных станциях и не ограничивает скорости маршрутов думпкаров.

Пересылка в поездах думпкаров, направляемых в ремонт, производится только в порожнем состоянии со скоростью не более 60 км/ч; пересылка из ремонта производится со скоростями, установленными для грузовых поездов (для думпкаров ВС-100 и 2ВС-105 со скоростью не более 80 км/ч), при этом думпкары моделей 31-675, 31-675-01, 31-676, 31-676-01, 6ВС-60, 7ВС-60 и ВС-66 допускается ставить

в любой части поезда, а все остальные – последними в хвосте грузового поезда.

1. Специальный железнодорожный подвижной состав отправляется с железнодорожных станций для следования в нерабочем состоянии (в грузовых поездах или с отдельными локомотивами) по заявкам организаций-владельцев этого специального железнодорожного подвижного состава.

Подготовка специального железнодорожного подвижного состава к следованию в нерабочем состоянии производится отправителем в соответствии с требованиями, предусмотренными в ремонтной и эксплуатационной документации, разрабатываемой для данного специального железнодорожного подвижного состава или в соответствии с его паспортом (техническим паспортом) или формуляром10. О приведении специального железнодорожного подвижного состава в транспортное положение отправителем должна быть сделана отметка в перевозочных документах.

Возможность транспортировки специального железнодорожного подвижного состава в составе грузового поезда и условия транспортирования определяются

10 Абзац пятьдесят второй пункта 4 технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011), принятого Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 (официальный сайт Комиссии Таможенного союза [http://www.tsouz.ru/,](http://www.tsouz.ru/) 2 августа 2011 г.), являющимся обязательным для Российской Федерации в соответствии с Договором об утверждении Евразийского экономического сообщества от 10 октября 2000 г. (Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, № 7, ст. 632), Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., ратифицированным Федеральным законом от 3 октября 2014 г.

№ 279-ФЗ

«О ратификации Договора о Евразийском экономическом союзе» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, № 40, ст. 5310).

владельцем специального железнодорожного подвижного состава и указывается в перевозочных документах.

Постановка специального железнодорожного подвижного состава в составы грузовых поездов производится в соответствии с положениями, предусмотренными в технических условиях эксплуатации (инструкциях) подвижного состава, или в паспорте (техническом паспорте) подвижного состава, или формуляре, определяющих порядок эксплуатации соответствующего специального железнодорожного подвижного состава.

Основанием для передислокации специального железнодорожного подвижного состава является оформленный перевозочный документ.

Если в соответствии с эксплуатационной документацией или паспортом (техническим паспортом), или формуляром специальный железнодорожный подвижной состав должен следовать со скоростью менее установленной в графике движения для грузовых поездов, то в отметке о приведении специального железнодорожного подвижного состава в транспортное положение отправитель должен указать эту скорость.

1. Локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав в недействующем состоянии отправляются по заявкам их владельцев, руководителей ремонтных предприятий после технического обслуживания и комиссионной проверки их технического состояния, оформленных соответствующим актом в трех экземплярах. В акте, который предъявляется вместе с заявкой, указывается разрешаемая скорость следования локомотива, мотор-вагонного подвижного состава. Второй экземпляр акта вручается проводнику локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, третий экземпляр остается у отправителя.

Электровозы и тепловозы, отправляемые в недействующем состоянии, ставятся в грузовом поезде вслед за ведущим локомотивом, но не более двух односекционных или одного трехсекционного или двухсекционного локомотива.

Пересылка большего количества локомотивов разрешается владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) при условии отправления локомотивов с нагрузкой не более 8,1 т на погонный метр сплотками в количестве от 3 до 10 двухсекционных, 7 трехсекционных или 20 односекционных локомотивов (не считая ведущего локомотива), при этом ведущим локомотивом допускается назначать один из локомотивов сплотки.

При пересылке в грузовых поездах мотор-вагонного подвижного состава, последний ставится в хвост грузового поезда.

Паровозы с тендерами, отправляемые в холодном состоянии, ставятся вслед за ведущим локомотивом в количестве, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего

пользования). Постановка холодного паровоза в голове поезда при двойной тяге производится в зависимости от верхнего строения железнодорожного пути и искусственных сооружений и разрешается владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования). Паровозы с четырех- и шестиосными тендерами разрешается отправлять тендером вперед, паровозы с трехосными тендерами ставятся в поезд только трубой вперед.

1. Перемещение спецформирований производится по заявкам их начальников в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).
2. Вагоны метрополитенов пересылаются сплотками, сформированными из вагонов метрополитена (до 12 вагонов) и 2 порожних грузовых вагонов прикрытия, оборудованных переходными сцеплениями11, устанавливаемыми взамен типовых головок автосцепок и прицепляемых по одному с каждой стороны сплотки. Для сопровождения вагонов метрополитена отправителем выделяются проводники, для проезда которых используется в летнее время один из вагонов метрополитена, а в зимнее время – вагон-теплушка, используемый в качестве одного из вагонов прикрытия.

Для определения пригодности к следованию пересылаемые вагоны метрополитенов осматриваются комиссией, назначаемой отправителем. В состав комиссии включается представитель пункта технического обслуживания вагонов владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Комиссия составляет в трех экземплярах акт проверки технического состояния отправляемых вагонов. Первый экземпляр акта остается в организации, отправляющей вагоны, второй – вручается старшему группы проводников, третий – используется для заявки железнодорожной станции на отправление вагонов.

Транспортировка подготовленной сплотки производится отдельным локомотивом. Постановка вагонов метрополитена в состав поезда, а также пропуск их через сортировочные горки не допускается.

Пропуск вагонов метрополитена по железнодорожным путям устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) на основании конструкторской документации.

11 Подпункт 3.1.26 пункта 3 ГОСТ 34056-2017.

ɉɊɂɅɈɀȿɇɂȿ ʋ 17

ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɩɨ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɟ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ

# ɉɨɪɹɞɨɤ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɫɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ ɫɨɫɬɚɜɚ ɧɚ ɤɨɦɛɢɧɢɪɨɜɚɧɧɨɦ ɯɨɞɭ

* 1. **Ɉɛɳɢɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɹ**

1. ɋɩɟɰɢɚɥɶɧɵɣ ɩɨɞɜɢɠɧɨɣ сɨсɬɚɜ ɧɚ ɤɨɦɛɢɧɢɪɨɜɚɧɧɨɦ ɯɨɞɭ (ɞɚɥɟɟ ± ɋɉɄ) ɞɥɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɭɬɹɦ ɞɨɥɠɟɧ ɛɵɬɶ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦɢ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɬɪɟɛɨɜɚɧɢɹɦɢ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɣ ɢ ɷɤсɩɥɭɚɬɚɰɢɨɧɧɨɣ ɞɨɤɭɦɟɧɬɚɰɢɢ, ɭɬɜɟɪɠɞɚɟɦɨɣ ɜɥɚɞɟɥɶɰɟɦ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɟɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

ɋɉɄ ɞɨɥɠɟɧ ɢɦɟɬɶ ɧɚɞɟɠɧɨɟ ɲɭɧɬɢɪɨɜɚɧɢɟ ɪɟɥɶсɨɜɵɯ ɰɟɩɟɣ, ɩɪɢ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɨɛɨɡɧɚɱɚɟɬсɹ сɢɝɧɚɥɚɦɢ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɝɥɚɜɨɣ VIII ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɩɨ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɢ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɟ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ, сɨɞɟɪɠɚɳɟɣсɹ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 1 ɤ ɉɪɚɜɢɥɚɦ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɣ ɷɤсɩɥɭɚɬɚɰɢɢ ɠɟɥɟɡɧɵɯ ɞɨɪɨɝ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ, ɭɬɜɟɪɠɞɟɧɧɵɦ ɧɚсɬɨɹɳɢɦ ɉɪɢɤɚɡɨɦ (ɞɚɥɟɟ ± ɉɪɚɜɢɥɚ).

1. ɍɩɪɚɜɥɹɬɶ ɋɉɄ ɢɦɟɸɬ ɩɪɚɜɨ ɦɚɲɢɧɢсɬɵ, ɭɤɚɡɚɧɧɵɟ ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).
2. Ɂɚɟɡɞ (сɴɟɡɞ) ɋɉɄ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬɶ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɩɟɪɟɝɨɧɨɜ, ɨɬɞɟɥɶɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɢɥɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ, ɜ ɬɨɦ ɱɢсɥɟ ɧɚ сɩɟɰɢɚɥɶɧɨ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɩɥɨɳɚɞɤɚɯ.
3. Ɉɬɜɟɬсɬɜɟɧɧɵɦ ɡɚ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɶ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɢ ɥɸɞɟɣ, ɧɚɯɨɞɹɳɢɯсɹ ɧɚ ɋɉɄ, ɩɪɢ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɹɜɥɹɟɬсɹ ɦɚɲɢɧɢсɬ, ɩɪɢ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɟ ɪɚɛɨɬ ± ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɶ ɪɚɛɨɬ, ɧɚɡɧɚɱɚɟɦɵɣ ɜɥɚɞɟɥɶɰɟɦ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɟɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).
4. Ʉɨɥɢɱɟсɬɜɨ ɩɟɪɟɜɨɡɢɦɵɯ ɜ ɋɉɄ ɥɸɞɟɣ ɢ ɯɚɪɚɤɬɟɪɢсɬɢɤɢ ɝɪɭɡɚ ɧɟ ɞɨɥɠɧɵ ɧɚɪɭɲɚɬɶ ɧɨɪɦ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɯ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɣ ɢ ɷɤсɩɥɭɚɬɚɰɢɨɧɧɨɣ ɞɨɤɭɦɟɧɬɚɰɢɟɣ.
5. ɋɰɟɩɥɟɧɢɟ ɋɉɄ ɦɟɠɞɭ сɨɛɨɣ ɢ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɨɞɜɢɠɧɵɦ сɨсɬɚɜɨɦ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɬɢɩɨɜɵɦɢ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦɢ ɢ ɞɨɥɠɧɨ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬɶсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɣ ɢ ɷɤсɩɥɭɚɬɚɰɢɨɧɧɨɣ ɞɨɤɭɦɟɧɬɚɰɢɟɣ.
6. Ⱦɨɩɭсɤɚɟɦɵɟ сɤɨɪɨсɬɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɋɉɄ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɸɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).
7. ɉɨɪɹɞɨɤ ɞɨɩɭсɤɚ ɋɉɄ ɤ ɷɤсɩɥɭɚɬɚɰɢɢ, ɩɨɪɹɞɨɤ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɋɉɄ ɩɪɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɦɟɪɵ ɨɛɟсɩɟɱɟɧɢɹ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨ ɪɚɡɞɟɥɶɧɵɦ ɩɭɧɤɬɚɦ ɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚɦ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɸɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

# Ɉɪɝɚɧɢɡɚɰɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɋɉɄ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɫɬɚɧɰɢɢ

1. ɉɟɪɟɞ ɡɚɟɡɞɨɦ (сɴɟɡɞɨɦ) ɋɉɄ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɶ ɪɚɛɨɬ ɨɮɨɪɦɥɹɟɬ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɨсɦɨɬɪɚ ɧɚ ɞɚɧɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɡɚɩɢсɶ ɨ ɦɟсɬɟ ɡɚɟɡɞɚ (сɴɟɡɞɚ) с ɭɤɚɡɚɧɢɟɦ ɦɟɪ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ. ɉɨɪɹɞɨɤ ɡɚɟɡɞɚ (сɴɟɡɞɚ) ɋɉɄ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).
2. Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɨɡɧɚɤɨɦɢɜɲɢсɶ с ɡɚɩɢсɶɸ, ɨɛɹɡɚɧ ɞɨɥɨɠɢɬɶ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ ɨ ɩɪɟɞсɬɨɹɳɟɦ ɡɚɟɡɞɟ (сɴɟɡɞɟ) ɋɉɄ ɢ ɡɚɩɪɨсɢɬɶ ɟɝɨ сɨɝɥɚсɢɟ.
3. ɉɨɥɭɱɢɜ сɨɝɥɚсɢɟ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨɞɩɢсɵɜɚɟɬ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɨсɦɨɬɪɚ ɡɚɩɢсɶ с ɨɬɦɟɬɤɨɣ ɜɪɟɦɟɧɢ, ɪɚɡɪɟɲɚɹ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɸ ɪɚɛɨɬ ɧɚɱɚɬɶ ɨɝɪɚɠɞɟɧɢɟ ɦɟсɬɚ ɡɚɟɡɞɚ (сɴɟɡɞɚ) ɋɉɄ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɩɪɢ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ ± сɦɟɠɧɵɯ с ɧɢɦ ɩɭɬɟɣ.
4. ɉɟɪɟɞ ɡɚɟɡɞɨɦ (сɴɟɡɞɨɦ) ɋɉɄ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɶ ɪɚɛɨɬ ɞɨɥɠɟɧ ɩɨɥɭɱɢɬɶ ɨɬ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɭсɬɧɨɟ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɧɚ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɟ ɭɤɚɡɚɧɧɵɯ ɨɩɟɪɚɰɢɣ.
5. ɉɨсɥɟ ɡɚɟɡɞɚ (сɴɟɡɞɚ) ɋɉɄ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɶ ɪɚɛɨɬ ɭɜɟɞɨɦɥɹɟɬ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨ ɡɚɜɟɪɲɟɧɢɢ ɭɤɚɡɚɧɧɵɯ ɨɩɟɪɚɰɢɣ.

ɉɨсɥɟ ɡɚɟɡɞɚ ɋɉɄ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɞɨ сɧɹɬɢɹ сɢɝɧɚɥɨɜ ɨɝɪɚɠɞɟɧɢɹ ɞɨɥɠɧɚ ɛɵɬɶ ɩɪɨɜɟɪɟɧɚ ɪɚɞɢɨсɜɹɡɶ ɦɟɠɞɭ ɦɚɲɢɧɢсɬɨɦ ɋɉɄ ɢ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɲɭɧɬɨɜɚɹ ɱɭɜсɬɜɢɬɟɥɶɧɨсɬɶ ɩɨ ɢɧɞɢɤɚɰɢɢ ɚɩɩɚɪɚɬɚ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ.

ȼ сɥɭɱɚɟ ɜɵɹɜɥɟɧɢɹ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɪɚɞɢɨсɜɹɡɢ (ɧɟɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɢ ɭсɬɚɧɨɜɢɬɶ ɪɚɞɢɨсɜɹɡɶ ɦɟɠɞɭ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢ ɦɚɲɢɧɢсɬɨɦ ɋɉɄ), ɧɟɨɛɟсɩɟɱɟɧɢɹ ɲɭɧɬɨɜɨɣ ɱɭɜсɬɜɢɬɟɥɶɧɨсɬɢ ɋɉɄ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɋɉɄ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɭɬɹɦ ɡɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ. Ɋɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɟɦ ɪɚɛɨɬ ɞɨɥɠɧɵ ɛɵɬɶ

ɩɪɢɧɹɬɵ ɦɟɪɵ ɤ ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɸ ɋɉɄ ɧɚ ɚɜɬɨɦɨɛɢɥɶɧɵɣ ɯɨɞ ɢ ɟɝɨ ɩɟɪɟɟɡɞ ɜ ɦɟсɬɨ, ɨɛɟсɩɟɱɢɜɚɸɳɟɟ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɣ ɝɚɛɚɪɢɬ.

Ɉ ɩɪɢɜɟɞɟɧɢɢ ɋɉɄ ɜ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɧɨɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɟ ɤ сɥɟɞɨɜɚɧɢɸ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɭɬɹɦ, сɧɹɬɢɢ сɢɝɧɚɥɨɜ ɨɝɪɚɠɞɟɧɢɹ, сɨɛɥɸɞɟɧɢɢ ɝɚɛɚɪɢɬɚ ɩɪɢɛɥɢɠɟɧɢɹ сɬɪɨɟɧɢɣ (ɩɨсɥɟ сɴɟɡɞɚ), ɚ ɬɚɤɠɟ ɨɛ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ɩɪɟɩɹɬсɬɜɢɣ ɞɥɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɟɦ ɪɚɛɨɬ ɞɨɥɠɧɚ ɛɵɬɶ ɨɮɨɪɦɥɟɧɚ ɡɚɩɢсɶ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɨсɦɨɬɪɚ (ɢɥɢ ɩɨɥɭɱɟɧɚ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɚ с ɩɨсɥɟɞɭɸɳɟɣ ɥɢɱɧɨɣ ɩɨɞɩɢсɶɸ).

1. Ɇɚɧɟɜɪɨɜɵɟ ɩɟɪɟɞɜɢɠɟɧɢɹ ɋɉɄ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɭɬɹɦ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɸɬсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɬɪɟɛɨɜɚɧɢɹɦɢ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɹ ʋ 11 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɩɨ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɟ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ, сɨɞɟɪɠɚɳɟɣсɹ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 2 ɤ ɉɪɚɜɢɥɚɦ (ɞɚɥɟɟ ± ɂɧсɬɪɭɤɰɢɹ).
2. Ɂɚɧɹɬɢɟ ɋɉɄ ɝɥɚɜɧɵɯ ɢ ɩɪɢɟɦɨɨɬɩɪɚɜɨɱɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ с сɨɝɥɚсɢɹ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ.

Ɂɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ ɨсɬɚɜɥɟɧɢɟ ɋɉɄ ɜ ɧɟɪɚɛɨɱɟɦ сɨсɬɨɹɧɢɢ ɧɚ сɬɚɧɰɢɨɧɧɵɯ ɩɭɬɹɯ.

1. ɉɪɢ ɧɚɯɨɠɞɟɧɢɢ ɋɉɄ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɩɭɬɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, сɬɪɟɥɨɱɧɵɟ ɩɟɪɟɜɨɞɵ, ɜɟɞɭɳɢɟ ɧɚ ɞɚɧɧɵɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ, ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɸɬсɹ ɜ ɩɨɥɨɠɟɧɢɟ, ɢсɤɥɸɱɚɸɳɟɟ ɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɶ ɡɚɟɡɞɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɧɚ ɩɭɬɶ, ɡɚɧɹɬɵɣ ɋɉɄ. ɉɪɢ ɷɥɟɤɬɪɢɱɟсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ ɧɚ сɬɪɟɥɨɱɧɵɟ ɪɭɤɨɹɬɤɢ (ɤɧɨɩɤɢ) ɧɚɜɟɲɢɜɚɸɬсɹ ɤɪɚсɧɵɟ ɤɨɥɩɚɱɤɢ, ɚ ɧɚ ɚɩɩɚɪɚɬɟ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɧɚɜɟɲɢɜɚɟɬсɹ ɬɚɛɥɢɱɤɚ ©Ⱦɪɟɡɢɧɚª.

# Ɉɪɝɚɧɢɡɚɰɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɋɉɄ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ

1. Ⱦɥɹ ɡɚɟɡɞɚ (сɴɟɡɞɚ) ɋɉɄ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ɦɟɠɞɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦɢ сɬɚɧɰɢɹɦɢ, сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɢɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɡɚɤɪɵɜɚɟɬсɹ ɞɥɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɜсɟɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɤɪɨɦɟ ɋɉɄ ɩɨ ɩɪɢɤɚɡɭ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ.

Ɋɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɡɚɟɡɞ (сɴɟɡɞ) ɧɚ ɩɭɬɶ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɬɨɥɶɤɨ ɩɪɢ ɟɝɨ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ ɨɬ ɩɨɟɡɞɨɜ.

1. ɉɟɪɟɞ ɩɪɟɞсɬɨɹɳɢɦ ɡɚɟɡɞɨɦ ɋɉɄ ɧɚ ɩɭɬɶ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɶ ɪɚɛɨɬ ɨɮɨɪɦɥɹɟɬ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɯ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɣ ɨɞɧɨɣ ɢɡ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɭɱɚсɬɤɚ ɩɢсɶɦɟɧɧɭɸ ɡɚɹɜɤɭ, ɜ ɤɨɬɨɪɨɣ ɭɤɚɡɵɜɚɟɬ ɦɟсɬɨ ɡɚɟɡɞɚ, сɴɟɡɞɚ (ɤɢɥɨɦɟɬɪ, ɩɢɤɟɬ, ɧɨɦɟɪ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɢɥɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɚɹ сɬɚɧɰɢɹ ɩɪɢɛɵɬɢɹ).

ɉɨɥɭɱɟɧɧɭɸ ɡɚɹɜɤɭ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɶ ɪɚɛɨɬ ɩɟɪɟɞɚɟɬ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ ɢ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɦ ɩɟɪɟɝɨɧ.

ɉɨɥɭɱɟɧɧɵɟ ɡɚɹɜɤɢ ɡɚɩɢсɵɜɚɸɬсɹ ɜ ɠɭɪɧɚɥ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɯ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɣ.

1. ɋ ɧɚсɬɭɩɥɟɧɢɟɦ сɪɨɤɚ ɧɚɱɚɥɚ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɡɚɹɜɤɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɶ ɩɟɪɟɝɨɧɚ (ɩɭɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ) ɨɬ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɩɨсɥɟ ɱɟɝɨ

ɩɨ сɪɟɞсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ ɩɟɪɟɞɚɟɬ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɦ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɢ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɸ ɪɚɛɨɬ ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɵɦ ɚɤɬɨɦ (ɞɚɥɟɟ ± ɩɪɢɤɚɡ) ɧɚ ɡɚɤɪɵɬɢɟ ɩɟɪɟɝɨɧɚ (ɩɭɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ).

ɉɨɥɭɱɢɜ ɬɚɤɨɣ ɩɪɢɤɚɡ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɡɚɩɨɥɧɹɟɬ ɛɥɚɧɤ Ⱦɍ-64, ɪɟɤɨɦɟɧɞɭɟɦɵɣ ɨɛɪɚɡɟɰ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɩɪɟɞсɬɚɜɥɟɧ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 28 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ, ɢ ɜɪɭɱɚɟɬ ɟɝɨ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɸ ɪɚɛɨɬ. ȼɦɟсɬɟ с ɛɥɚɧɤɨɦ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ Ⱦɍ-64 ɜɪɭɱɚɟɬсɹ ɛɥɚɧɤ Ⱦɍ-61, ɪɟɤɨɦɟɧɞɭɟɦɵɣ ɨɛɪɚɡɟɰ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɩɪɢɜɟɞɟɧ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 27 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ, с ɭɤɚɡɚɧɢɟɦ ɞɟɣсɬɜɭɸɳɢɯ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɧɚ ɭɱɚсɬɤɟ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɋɉɄ.

1. ɉɪɢɛɵɜ ɧɚ ɦɟсɬɨ, ɨɩɪɟɞɟɥɟɧɧɨɟ ɜ ɡɚɹɜɤɟ, ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɶ ɪɚɛɨɬ ɨɪɝɚɧɢɡɭɟɬ ɨɝɪɚɠɞɟɧɢɟ ɦɟсɬɚ ɪɚɛɨɬ ɢ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɟ ɨɩɟɪɚɰɢɣ ɩɨ ɡɚɟɡɞɭ (сɴɟɡɞɭ) ɋɉɄ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɩɟɪɟɝɨɧɚ. ɇɚ ɩɨɟɡɞɚ, сɥɟɞɭɸɳɢɟ ɩɨ сɦɟɠɧɵɦ ɩɭɬɹɦ, ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɟ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɡɚɹɜɤɨɣ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɹ ɪɚɛɨɬ.

ɉɨсɥɟ ɡɚɟɡɞɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɋɉɄ ɞɨɥɠɟɧ ɛɵɬɶ ɩɪɢɜɟɞɟɧ ɜ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɧɨɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɟ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɪɭɤɨɜɨɞсɬɜɨɦ ɩɨ ɷɤсɩɥɭɚɬɚɰɢɢ, ɞɨɥɠɧɚ ɛɵɬɶ ɩɪɨɜɟɪɟɧɚ ɪɚɞɢɨсɜɹɡɶ ɦɟɠɞɭ ɦɚɲɢɧɢсɬɨɦ ɋɉɄ ɢ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɲɭɧɬɨɜɚɹ ɱɭɜсɬɜɢɬɟɥɶɧɨсɬɶ ɩɨ ɢɧɞɢɤɚɰɢɢ ɚɩɩɚɪɚɬɚ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ (ɩɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ ɷɥɟɤɬɪɢɱɟсɤɢɯ ɪɟɥɶсɨɜɵɯ ɰɟɩɟɣ).

ɉɨсɥɟ сɴɟɡɞɚ ɋɉɄ ɞɨɥɠɟɧ ɛɵɬɶ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧ сɧɚɪɭɠɢ ɝɚɛɚɪɢɬɚ ɩɪɢɛɥɢɠɟɧɢɹ сɬɪɨɟɧɢɣ, ɧɟ ɛɥɢɠɟ 2,5 ɦ ɨɬ ɝɨɥɨɜɤɢ ɤɪɚɣɧɟɝɨ ɪɟɥɶсɚ.

Ɉɛ ɨɤɨɧɱɚɧɢɢ ɨɩɟɪɚɰɢɣ ɩɨ ɡɚɟɡɞɭ (сɴɟɡɞɭ) ɋɉɄ, ɨ ɩɪɢɜɟɞɟɧɢɢ ɜ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɧɨɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɟ ɤ сɥɟɞɨɜɚɧɢɸ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɭɬɹɦ, сɧɹɬɢɢ сɢɝɧɚɥɨɜ ɨɝɪɚɠɞɟɧɢɹ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɨɛ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ɩɪɟɩɹɬсɬɜɢɣ ɞɥɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɋɉɄ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɶ ɪɚɛɨɬ ɨɛɹɡɚɧ ɞɨɥɨɠɢɬɶ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨ сɪɟɞсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ. ɉɨɥɭɱɟɧɧɨɟ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɟ ɞɨɥɠɧɨ ɛɵɬɶ ɩɟɪɟɞɚɧɨ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ, ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ сɦɟɠɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢ ɡɚɩɢсɚɧɨ ɜ ɠɭɪɧɚɥ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɯ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɣ.

1. Ⱦɥɹ ɡɚɟɡɞɚ ɋɉɄ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɜɵɞɚɜɚɬɶ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɸ ɪɚɛɨɬ ɛɥɚɧɤ Ⱦɍ-64 ɞɨ ɡɚɤɪɵɬɢɹ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɩɨсɥɟ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɭсɬɧɨɝɨ ɭɤɚɡɚɧɢɹ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɩɨ сɪɟɞсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ:

©ȼ сɜɹɡɢ с ɩɪɟɞсɬɨɹɳɢɦ ɡɚɤɪɵɬɢɟɦ ɩɟɪɟɝɨɧɚ « («ɩɭɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ«) ɞɥɹ ɡɚɟɡɞɚ (сɴɟɡɞɚ) ɋɉɄ ɧɚ «ɤɦ«ɩɤ ɪɚɡɪɟɲɚɸ ɜɪɭɱɢɬɶ ɛɥɚɧɤ ɮɨɪɦɵ Ⱦɍ-64 ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɸ ɪɚɛɨɬ « (ɞɨɥɠɧɨсɬɶ ɢ ɮɚɦɢɥɢɹ) ɞɥɹ ɩɨсɥɟɞɭɸɳɟɣ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɦɚɲɢɧɢсɬɭª.

ɉɪɢɛɵɜ ɧɚ ɭɤɚɡɚɧɧɨɟ ɜ ɡɚɹɜɤɟ ɦɟсɬɨ, ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɶ ɪɚɛɨɬ ɩɨсɥɟ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɩɪɢɤɚɡɚ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɨ ɡɚɤɪɵɬɢɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ (ɩɭɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ) ɞɟɥɚɟɬ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɭɸ ɨɬɦɟɬɤɭ ɜ ɛɥɚɧɤɟ Ⱦɍ-64 (ɧɨɦɟɪ ɢ ɜɪɟɦɹ ɩɪɢɤɚɡɚ, ɮɚɦɢɥɢɹ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ) ɢ ɨɪɝɚɧɢɡɭɟɬ ɪɚɛɨɬɭ ɩɨ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɸ ɨɩɟɪɚɰɢɣ ɞɥɹ ɡɚɟɡɞɚ

ɋɉɄ. Ɋɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɸ ɪɚɛɨɬ ɡɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ ɩɟɪɟɞɚɜɚɬɶ ɛɥɚɧɤ Ⱦɍ-64 ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɋɉɄ ɞɨ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɩɪɢɤɚɡɚ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɨ ɡɚɤɪɵɬɢɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ (ɩɭɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ) ɞɥɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ.

1. Ɂɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ ɩɪɢсɬɭɩɚɬɶ ɤ ɪɚɛɨɬɚɦ ɩɨ ɩɨɞɝɨɬɨɜɤɟ ɤ ɡɚɟɡɞɭ (сɴɟɡɞɭ) ɋɉɄ ɢ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬɶ ɭɤɚɡɚɧɧɵɟ ɨɩɟɪɚɰɢɢ ɞɨ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɟɦ ɪɚɛɨɬ ɩɨ сɪɟɞсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ ɩɪɢɤɚɡɚ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɨ ɡɚɤɪɵɬɢɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ (ɩɭɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ).
2. Ɇɚɲɢɧɢсɬɭ ɋɉɄ ɡɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ ɡɚɟɡɠɚɬɶ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɩɟɪɟɝɨɧɚ (сɴɟɡɠɚɬɶ с ɩɭɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ) ɛɟɡ ɭɛɟɠɞɟɧɢɹ ɜ ɟɝɨ ɡɚɤɪɵɬɢɢ ɩɪɢɤɚɡɨɦ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ, ɩɟɪɟɞɚɧɧɨɝɨ ɱɟɪɟɡ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɹ ɪɚɛɨɬ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɛɟɡ ɭсɬɧɨɝɨ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ.

Ɇɚɲɢɧɢсɬɭ ɋɉɄ ɡɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ ɡɚɟɡɠɚɬɶ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɛɟɡ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɨɬ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɹ ɪɚɛɨɬ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ ɧɚ Ⱦɍ-64, ɚ ɬɚɤɠɟ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɢ ɨ ɧɚɥɢɱɢɢ ɞɟɣсɬɜɭɸɳɢɯ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɧɚ ɭɱɚсɬɤɟ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɧɚ ɛɥɚɧɤɟ Ⱦɍ-61.

1. ɉɨсɥɟ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɋɉɄ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɭɸ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɧɚ ɤɨɬɨɪɨɦ ɜɵɩɨɥɧɟɧɵ ɨɩɟɪɚɰɢɢ ɩɨ ɡɚɟɡɞɭ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɭɜɟɞɨɦɥɹɟɬ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɨ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ.

Ⱦɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ, ɩɨɥɭɱɢɜ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɟ ɨ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ, ɨɬɤɪɵɜɚɟɬ ɩɟɪɟɝɨɧ ɞɥɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ.

1. ȼ сɥɭɱɚɟ ɡɚɟɡɞɚ ɢ сɴɟɡɞɚ ɋɉɄ ɜ ɩɪɟɞɟɥɚɯ ɨɞɧɨɝɨ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɞɚɧɧɵɣ ɩɟɪɟɝɨɧ ɡɚɤɪɵɜɚɟɬсɹ ɢ ɨɬɤɪɵɜɚɟɬсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɧɚсɬɨɹɳɢɦ ɉɨɪɹɞɤɨɦ.
2. Ⱦɜɢɠɟɧɢɟ ɋɉɄ ɩɨ ɪɚɡɞɟɥɶɧɵɦ ɩɭɧɤɬɚɦ ɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚɦ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɟɬсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɧɚсɬɨɹɳɢɦ ɉɨɪɹɞɤɨɦ.

# Ⱦɟɣɫɬɜɢɹ ɩɪɢ ɜɨɡɧɢɤɧɨɜɟɧɢɢ ɚɜɚɪɢɣɧɨɣ ɢɥɢ ɧɟɫɬɚɧɞɚɪɬɧɨɣ ɫɢɬɭɚɰɢɢ ɩɪɢ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɋɉɄ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɭɬɹɦ

1. ɉɪɢ ɜɧɟɡɚɩɧɨɦ ɜɨɡɧɢɤɧɨɜɟɧɢɢ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɩɭɬɢ ɩɪɟɩɹɬсɬɜɢɣ, ɭɝɪɨɠɚɸɳɢɯ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɢɡ-ɡɚ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɋɉɄ ɦɚɲɢɧɢсɬ ɨɛɹɡɚɧ:
   1. ɩɪɢɦɟɧɢɬɶ ɜсɟ ɢɦɟɸɳɢɟсɹ сɪɟɞсɬɜɚ ɞɥɹ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɋɉɄ ɩɨ ɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɢ ɜ ɩɪɹɦɨɦ ɭɱɚсɬɤɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɛɟɡ ɧɚсɵɩɟɣ ɢ ɜɵɟɦɨɤ ɢɥɢ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɩɟɪɟɟɡɞɟ;
   2. ɩɨсɥɟ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɡɚɬɨɪɦɨɡɢɬɶ ɋɉɄ сɬɨɹɧɨɱɧɵɦ ɬɨɪɦɨɡɨɦ, ɭɬɨɱɧɢɬɶ ɦɟсɬɨɩɨɥɨɠɟɧɢɟ (ɤɢɥɨɦɟɬɪ, ɩɢɤɟɬ) ɢ сɨɨɛɳɢɬɶ ɩɨ сɪɟɞсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ;
   3. ɩɟɪɟɞɚɬɶ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɦ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɦ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ±

ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ, сɨɨɛɳɟɧɢɟ ɨɛ ɨсɬɚɧɨɜɤɟ с ɭɤɚɡɚɧɢɟɦ ɤɢɥɨɦɟɬɪɚ ɢ ɩɢɤɟɬɚ ɢ ɩɨɥɭɱɢɬɶ ɩɨɞɬɜɟɪɠɞɟɧɢɟ ɨ ɬɨɦ, ɱɬɨ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɹ ɜɨсɩɪɢɧɹɬɚ.

ɉɪɢ ɨɬɤɚɡɟ сɪɟɞсɬɜ ɪɚɞɢɨсɜɹɡɢ, сɨɨɛɳɟɧɢɟ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɦ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɚ ɧɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɟɣ ± ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ, ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɩɨсɪɟɞсɬɜɨɦ ɩɪɨɜɨɞɧɨɣ сɜɹɡɢ с ɛɥɢɠɚɣɲɟɣ ɬɨɱɤɢ ɩɟɪɟɝɨɧɧɨɣ сɜɹɡɢ ɢɥɢ с ɛɥɢɠɚɣɲɟɝɨ ɩɭɧɤɬɚ, ɢɦɟɸɳɟɝɨ сɪɟɞсɬɜɚ сɜɹɡɢ, ɢɥɢ ɩɨсɪɟɞсɬɜɨɦ ɞɨсɬɭɩɧɨɝɨ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɜɢɞɚ сɜɹɡɢ.

1. ɉɨсɥɟ ɜɵɧɭɠɞɟɧɧɨɣ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɢ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɞɜɢɝɚɬɟɥɹ, ɦɚɲɢɧɢсɬ ɞɨɥɠɟɧ ɞɟɣсɬɜɨɜɚɬɶ ɜ сɥɟɞɭɸɳɟɣ ɩɨсɥɟɞɨɜɚɬɟɥɶɧɨсɬɢ:
   1. ɡɚɬɨɪɦɨɡɢɬɶ ɋɉɄ сɬɨɹɧɨɱɧɵɦ ɬɨɪɦɨɡɨɦ, ɭсɬɚɧɨɜɢɬɶ ɬɨɪɦɨɡɧɵɟ ɛɚɲɦɚɤɢ;
   2. ɞɥɹ ɷɜɚɤɭɚɰɢɢ ɥɸɞɟɣ ɨɬɤɪɵɬɶ ɞɜɟɪɢ, ɨɤɧɚ, ɚɜɚɪɢɣɧɵɟ ɥɸɤɢ;
   3. ɨɝɪɚɞɢɬɶ ɋɉɄ сɨɝɥɚсɧɨ ɬɪɟɛɨɜɚɧɢɹɦ ɝɥɚɜɵ IV ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɹ ʋ 1 ɤ ɉɪɚɜɢɥɚɦ;
   4. ɩɪɢɧɹɬɶ ɦɟɪɵ ɤ ɭсɬɪɚɧɟɧɢɸ ɩɪɢɱɢɧ, ɜɵɡɜɚɜɲɢɯ ɜɵɧɭɠɞɟɧɧɭɸ ɨсɬɚɧɨɜɤɭ;
   5. ɩɪɢ ɩɨɥɭɱɟɧɢɢ ɤɨɦɚɧɞɵ ɨɬ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ, ɩɟɪɟɞɚɧɧɨɣ ɩɨ ɪɚɞɢɨсɜɹɡɢ ɥɢɱɧɨ ɢɥɢ ɱɟɪɟɡ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɟɣ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɨсɭɳɟсɬɜɢɬɶ сɴɟɡɞ ɋɉɄ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ с ɩɨɦɨɳɶɸ ɩɨɞɪɭɱɧɵɯ сɪɟɞсɬɜ (сɴɟɦɧɵɯ ɧɚсɬɢɥɨɜ) ɛɟɡ ɩɟɪɟсɟɱɟɧɢɹ сɦɟɠɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ;
   6. ɩɨсɥɟ сɴɟɡɞɚ ɢ ɭсɬɚɧɨɜɤɢ ɩɨɞɜɢɠɧɨɣ ɟɞɢɧɢɰɵ сɧɚɪɭɠɢ ɝɚɛɚɪɢɬɚ ɩɪɢɛɥɢɠɟɧɢɹ сɬɪɨɟɧɢɣ ɭсɬɚɧɨɜɢɬɶ ɩɪɨɬɢɜɨɨɬɤɚɬɧɵɟ ɭɩɨɪɵ;
   7. ɞɨɥɨɠɢɬɶ ɩɨ сɪɟɞсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ ɧɚɩɪɹɦɭɸ ɢɥɢ ɱɟɪɟɡ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨ ɮɚɤɬɢɱɟсɤɨɦ ɨсɜɨɛɨɠɞɟɧɢɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɨɬ ɋɉɄ ɢ сɨɛɥɸɞɟɧɢɢ ɝɚɛɚɪɢɬɚ ɩɪɢɛɥɢɠɟɧɢɹ сɬɪɨɟɧɢɣ.
2. Ⱦɥɹ сɴɟɡɞɚ с ɩɭɬɟɣ ɋɉɄ ɦɚɲɢɧɢсɬ ɞɨɥɠɟɧ сɨɝɥɚсɨɜɚɬɶ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɦ ɩɨɟɡɞɧɵɦ ɩɨɪɹɞɨɤ сɴɟɡɞɚ. ɉɨсɥɟ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɹ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɢɯ ɪɚɛɨɬ ɦɚɲɢɧɢсɬ ɨɛɹɡɚɧ ɩɟɪɟɞɚɬɶ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ ɥɢɱɧɨ ɢɥɢ ɱɟɪɟɡ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɨɞɧɨɣ ɢɡ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɯ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɩɨ ɞɨсɬɭɩɧɵɦ сɪɟɞсɬɜɚɦ сɜɹɡɢ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɟ ɨ сɴɟɡɞɟ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɢ ɭсɬɚɧɨɜɤɢ ɩɨɞɜɢɠɧɨɣ ɟɞɢɧɢɰɵ сɧɚɪɭɠɢ ɝɚɛɚɪɢɬɚ ɩɪɢɛɥɢɠɟɧɢɹ сɬɪɨɟɧɢɣ, ɧɟ ɛɥɢɠɟ 2,5 ɦ ɨɬ ɝɨɥɨɜɤɢ ɤɪɚɣɧɟɝɨ ɪɟɥɶсɚ.

ɉɨɥɭɱɟɧɧɨɟ ɨɬ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɟ ɡɚɩɢсɵɜɚɟɬсɹ ɜ ɠɭɪɧɚɥ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɯ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɣ.

1. ɉɪɢ ɧɟɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɢ сɚɦɨсɬɨɹɬɟɥɶɧɨɝɨ ɨсɜɨɛɨɠɞɟɧɢɹ ɩɭɬɢ, ɦɚɲɢɧɢсɬ ɞɨɥɠɟɧ ɜɵɡɜɚɬɶ ɩɨ ɞɨсɬɭɩɧɵɦ сɪɟɞсɬɜɚɦ сɜɹɡɢ ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɵɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜ (ɢɥɢ ɋɉɄ). ɉɨсɥɟ ɱɟɝɨ ɨɛɟсɩɟɱɢɬɶ ɨɝɪɚɠɞɟɧɢɟ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɝɥɚɜɨɣ IV ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɩɨ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɢ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɟ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ, сɨɞɟɪɠɚɳɟɣсɹ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 1 ɤ ɉɪɚɜɢɥɚɦ.
2. Ʉɨɧɤɪɟɬɧɵɣ ɩɨɪɹɞɨɤ ɞɟɣсɬɜɢɣ ɜ ɚɜɚɪɢɣɧɵɯ ɢ ɧɟсɬɚɧɞɚɪɬɧɵɯ сɢɬɭɚɰɢɹɯ с ɋɉɄ, ɢсɯɨɞɹ ɢɡ ɦɟсɬɧɵɯ ɨсɨɛɟɧɧɨсɬɟɣ, ɩɥɚɧɚ ɢ ɩɪɨɮɢɥɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ, ɧɚɥɢɱɢɹ ɢсɤɭссɬɜɟɧɧɵɯ сɨɨɪɭɠɟɧɢɣ, ɨсɧɚɳɟɧɢɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ, ɬɟɯɧɢɱɟсɤɢɯ ɯɚɪɚɤɬɟɪɢсɬɢɤ, ɨɛɪɚɳɚɸɳɢɯсɹ ɋɉɄ, ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

ɉɊɂɅɈɀȿɇɂȿ ʋ 18

ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɩɨ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɟ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ

# Ɉɫɧɨɜɧɵɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɹ ɨ ɩɨɪɹɞɤɟ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɞɪɟɡɢɧ ɫɴɟɦɧɨɝɨ ɬɢɩɚ

1. Ⱦɪɟɡɢɧɵ сɴɟɦɧɨɝɨ ɬɢɩɚ ɩɪɢ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɨɛɨɡɧɚɱɚɸɬсɹ сɢɝɧɚɥɚɦɢ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɝɥɚɜɨɣ VIII ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɩɨ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɢ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɟ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ, сɨɞɟɪɠɚɳɟɣсɹ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 1 ɤ ɉɪɚɜɢɥɚɦ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɣ ɷɤсɩɥɭɚɬɚɰɢɢ ɠɟɥɟɡɧɵɯ ɞɨɪɨɝ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ, ɭɬɜɟɪɠɞɟɧɧɵɦ ɧɚсɬɨɹɳɢɦ ɉɪɢɤɚɡɨɦ.
2. ɍɩɪɚɜɥɹɬɶ ɞɪɟɡɢɧɨɣ сɴɟɦɧɨɝɨ ɬɢɩɚ ɢɦɟɸɬ ɩɪɚɜɨ ɦɚɲɢɧɢсɬɵ, ɭɤɚɡɚɧɧɵɟ ɜ ɥɨɤɚɥɶɧɨɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɨɦ ɚɤɬɟ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).
3. Ɉсɧɨɜɧɵɦ ɯɨɞɨɦ ɞɪɟɡɢɧɵ ɹɜɥɹɟɬсɹ ɩɟɪɟɞɧɢɣ (ɮɚɪɨɣ ɜɩɟɪɟɞ) ɯɨɞ, ɡɚɞɧɢɣ ɯɨɞ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɤɚɤ ɢсɤɥɸɱɟɧɢɟ ɩɪɢ ɦɚɧɟɜɪɚɯ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ.
4. ɋɤɨɪɨсɬɶ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɞɪɟɡɢɧ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ ɞɨɥɠɧɚ ɛɵɬɶ ɧɟ ɛɨɥɟɟ 50 ɤɦ/ɱ, ɩɪɢ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɩɨ сɬɚɧɰɢɨɧɧɵɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɭɬɹɦ ɞɨɥɠɧɚ ɛɵɬɶ ɧɟ ɛɨɥɟɟ 25 ɤɦ/ɱ, ɚ ɩɨ сɬɪɟɥɤɚɦ ɧɟ ɛɨɥɟɟ 15 ɤɦ/ɱ. ɉɪɢ ɩɥɨɯɨɣ ɜɢɞɢɦɨсɬɢ сɤɨɪɨсɬɶ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɞɪɟɡɢɧ ɞɨɥɠɧɚ ɛɵɬɶ ɧɟ ɛɨɥɟɟ25 ɤɦ/ɱ.
5. Ⱦɜɢɠɟɧɢɟ ɞɪɟɡɢɧ ɧɟ ɞɨɥɠɧɨ ɜɵɡɵɜɚɬɶ ɧɚɪɭɲɟɧɢɹ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɪɚсɩɢсɚɧɢɸ.
6. ȼ ɬɟɦɧɨɟ ɜɪɟɦɹ сɭɬɨɤ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɩɪɢ ɬɭɦɚɧɚɯ, ɥɢɜɧɹɯ, сɧɟɝɨɩɚɞɚɯ, ɦɟɬɟɥɹɯ ɜɵɟɡɞ ɞɪɟɡɢɧ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧ ɡɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ.
7. ȼɨ ɜɪɟɦɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɡɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ: сɬɨɹɬɶ ɧɚ ɞɪɟɡɢɧɟ ɢɥɢ ɩɪɢɰɟɩɟ, сɢɞɟɬɶ ɧɚ ɛɨɪɬɚɯ ɞɪɟɡɢɧɵ, ɩɟɪɟɯɨɞɢɬɶ с ɩɪɢɰɟɩɚ ɧɚ ɩɪɢɰɟɩ, сɯɨɞɢɬɶ с ɞɪɟɡɢɧɵ ɢɥɢ ɩɪɢɰɟɩɚ ɢ сɚɞɢɬɶсɹ ɧɚ ɧɢɯ ɞɨ ɩɨɥɧɨɣ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ, ɩɨɥɶɡɨɜɚɬɶсɹ ɨɬɤɪɵɬɵɦ ɨɝɧɟɦ ɜɨ ɜɪɟɦɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɧɚ сɬɨɹɧɤɚɯ ɩɪɢ ɡɚɩɪɚɜɤɟ ɞɪɟɡɢɧɵ ɝɨɪɸɱɢɦ.
8. ɋɴɟɦɧɭɸ ɞɪɟɡɢɧɭ ɞɨɥɠɧɵ сɨɩɪɨɜɨɠɞɚɬɶ ɪɚɛɨɬɧɢɤɢ ɜ ɤɨɥɢɱɟсɬɜɟ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɦ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ) ɞɥɹ ɨɛɟсɩɟɱɟɧɢɹ ɟɟ ɛɵсɬɪɨɝɨ сɴɟɦɚ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɜ сɥɭɱɚɟ ɷɤсɬɪɟɧɧɨɣ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ.
9. Ʉɨɥɢɱɟсɬɜɨ ɥɸɞɟɣ ɢ ɝɪɭɡɚ ɞɥɹ ɨɞɧɨɜɪɟɦɟɧɧɨɝɨ ɩɪɨɟɡɞɚ ɧɚ сɴɟɦɧɨɣ ɞɪɟɡɢɧɟ ɢ ɩɪɢɰɟɩɟ ɧɟ ɞɨɥɠɧɨ ɩɪɟɜɵɲɚɬɶ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɝɨ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɣ ɞɨɤɭɦɟɧɬɚɰɢɟɣ.
10. Ɉɬɜɟɬсɬɜɟɧɧɵɦ ɡɚ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɶ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɞɪɟɡɢɧɵ ɢ ɧɚɯɨɞɹɳɢɯсɹ ɧɚ ɧɟɣ ɥɸɞɟɣ ɹɜɥɹɟɬсɹ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɶ ɪɚɛɨɬ, сɨɩɪɨɜɨɠɞɚɸɳɢɣ ɞɪɟɡɢɧɭ.
11. Ɋɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɟɦ ɪɚɛɨɬ, сɨɩɪɨɜɨɠɞɚɸɳɢɦ ɞɪɟɡɢɧɭ, ɧɚɡɧɚɱɚɟɬсɹ ɪɚɛɨɬɧɢɤ ɩɨ ɞɨɥɠɧɨсɬɢ ɧɟ ɧɢɠɟ ɛɪɢɝɚɞɢɪɚ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɹ ɯɨɡɹɣсɬɜɚ ɩɭɬɢ, ɷɥɟɤɬɪɨɦɟɯɚɧɢɤɚ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɤɢ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɢ, ɚ ɩɪɢ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ɢɯ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɟɦ ɹɜɥɹɟɬсɹ ɜɨɞɢɬɟɥɶ ɞɪɟɡɢɧɵ.
12. ɋɰɟɩɥɟɧɢɟ ɞɪɟɡɢɧ сɴɟɦɧɨɝɨ ɬɢɩɚ ɦɟɠɞɭ сɨɛɨɣ, ɞɪɟɡɢɧɵ с ɩɪɢɰɟɩɨɦ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɩɪɢɰɟɩɨɜ ɦɟɠɞɭ сɨɛɨɣ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɬɨɥɶɤɨ ɬɢɩɨɜɵɦɢ ɩɪɢɛɨɪɚɦɢ ɢ ɞɨɥɠɧɨ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬɶсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɣ ɢ ɷɤсɩɥɭɚɬɚɰɢɨɧɧɨɣ ɞɨɤɭɦɟɧɬɚɰɢɟɣ.

Ɋɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɶ ɪɚɛɨɬ ɨɛɹɡɚɧ ɭɛɟɞɢɬɶсɹ ɜ ɧɚɞɟɠɧɨсɬɢ сɰɟɩɥɟɧɢɹ ɩɪɢɰɟɩɨɜ сɨ сɴɟɦɧɨɣ ɞɪɟɡɢɧɨɣ ɢ ɦɟɠɞɭ сɨɛɨɣ.

Ⱦɪɟɡɢɧɵ сɴɟɦɧɨɝɨ ɬɢɩɚ ɡɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ сɰɟɩɥɹɬɶ с ɞɪɭɝɢɦɢ ɬɢɩɚɦɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ.

1. ɉɨсɬɚɧɨɜɤɚ (сɧɹɬɢɟ) ɞɪɟɡɢɧɵ сɴɟɦɧɨɝɨ ɬɢɩɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɩɭɬɢ ɪɚɡɞɟɥɶɧɨɝɨ ɩɭɧɤɬɚ ɢɥɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɟɬсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɝɥɚɜɚɦɢ II ± IV ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɹ ʋ 17 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɩɨ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɟ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ, сɨɞɟɪɠɚɳɟɣсɹ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 2 ɤ ɉɪɚɜɢɥɚɦ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɣ ɷɤсɩɥɭɚɬɚɰɢɢ ɠɟɥɟɡɧɵɯ ɞɨɪɨɝ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ, ɭɬɜɟɪɠɞɟɧɧɵɦ ɧɚсɬɨɹɳɢɦ ɉɪɢɤɚɡɨɦ (ɞɚɥɟɟ ± ɂɧсɬɪɭɤɰɢɹ), ɢɥɢ ɩɨсɪɟɞсɬɜɨɦ ɢсɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ɚɜɬɨɦɚɬɢɡɢɪɨɜɚɧɧɨɣ сɢсɬɟɦɵ ɞɥɹ ɡɚɟɡɞɚ (сɴɟɡɞɚ) ɞɪɟɡɢɧɵ сɴɟɦɧɨɝɨ ɬɢɩɚ.
2. Ⱦɪɟɡɢɧɚɦ сɴɟɦɧɨɝɨ ɬɢɩɚ ɡɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ ɩɟɪɟɞɜɢɠɟɧɢɟ ɜ ɩɪɟɞɟɥɚɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɛɟɡ ɭсɬɧɨɝɨ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɧɚ сɬɚɧɰɢɹɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɦ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ± ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ).
3. ɋɥɟɞɨɜɚɧɢɟ ɞɪɟɡɢɧ с ɡɚɧɹɬɢɟɦ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɦ ɩɨɟɡɞɧɵɦ ɩɨ ɡɚɹɜɤɟ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɹ ɪɚɛɨɬ.
4. Ⱦɜɢɠɟɧɢɟ ɞɪɟɡɢɧ сɴɟɦɧɨɝɨ ɬɢɩɚ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɟɬсɹ с ɡɚɤɪɵɬɢɟɦ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɩɪɢɤɚɡɨɦ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ.

Ɇɚɲɢɧɢсɬɭ ɞɪɟɡɢɧɵ ɧɚ ɩɪɚɜɨ ɡɚɧɹɬɢɹ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɜɵɞɚɟɬсɹ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɧɚ ɛɥɚɧɤɟ Ⱦɍ-64, ɪɟɤɨɦɟɧɞɭɟɦɵɣ ɨɛɪɚɡɟɰ, ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɩɪɢɜɟɞɟɧ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 28 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɟɦ ʋ 15 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ.

ɉɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɞɪɟɡɢɧɵ сɴɟɦɧɨɝɨ ɬɢɩɚ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɶ ɪɚɛɨɬ ɧɟ ɜɩɪɚɜɟ ɜɵɟɡɠɚɬɶ:

ɚ) ɛɟɡ сɪɟɞсɬɜ сɜɹɡɢ, ɨɛɟсɩɟɱɢɜɚɸɳɢɯ ɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɶ ɜɟɞɟɧɢɹ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɨɜ с ɞɟɠɭɪɧɵɦɢ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɦ ɞɚɧɧɵɣ ɩɟɪɟɝɨɧ;

ɛ) ɧɟ ɨɡɧɚɤɨɦɢɜɲɢсɶ с ɪɚсɩɢсɚɧɢɟɦ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ;

ɜ) ɧɟ сɜɟɪɢɜ сɜɨɢ ɱɚсɵ с ɱɚсɚɦɢ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɧɚ сɬɚɧɰɢɹɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɦ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ± ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ).

1. ɉɨ ɩɪɢɛɵɬɢɢ с ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ, ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɶ ɪɚɛɨɬ, сɨɩɪɨɜɨɠɞɚɸɳɢɣ ɞɪɟɡɢɧɭ, ɨɛɹɡɚɧ сɨɨɛɳɢɬɶ ɨɛ ɷɬɨɦ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɩɨсɥɟ ɱɟɝɨ ɪɭɤɨɜɨɞсɬɜɨɜɚɬɶсɹ ɟɝɨ ɭɤɚɡɚɧɢɹɦɢ.

Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɬɦɟɱɚɟɬ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɜɪɟɦɹ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɞɪɟɡɢɧɵ ɢ сɨɨɛɳɚɟɬ ɨɛ ɷɬɨɦ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ ɞɥɹ ɩɨсɥɟɞɭɸɳɟɝɨ ɨɬɤɪɵɬɢɹ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɢ ɜɨссɬɚɧɨɜɥɟɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɨсɧɨɜɧɵɦ сɢсɬɟɦɚɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ.

1. ȿсɥɢ ɤɨɧɟɱɧɵɣ ɩɭɧɤɬ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɞɪɟɡɢɧɵ сɴɟɦɧɨɝɨ ɬɢɩɚ ɪɚсɩɨɥɨɠɟɧ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ, ɬɨ ɩɨсɥɟ ɟɟ сɧɹɬɢɹ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɢ ɭсɬɚɧɨɜɤɢ ɧɚ ɝɚɛɚɪɢɬɧɨɟ ɪɚссɬɨɹɧɢɟ1, ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɶ ɪɚɛɨɬ ɭɜɟɞɨɦɥɹɟɬ ɨɛ ɨɤɨɧɱɚɧɢɢ ɪɚɛɨɬ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɢɥɢ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɨɞɧɨɣ ɢɡ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɯ ɩɟɪɟɝɨɧ. ɇɚ ɨсɧɨɜɚɧɢɢ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɹ ɩɨɥɭɱɟɧɧɨɝɨ ɨɬ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɹ ɪɚɛɨɬ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɟɬсɹ ɜɨссɬɚɧɨɜɥɟɧɢɟ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɨсɧɨɜɧɵɦ сɢсɬɟɦɚɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ.
2. ȼɥɚɞɟɥɟɰ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɟɰ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ) с ɭɱɟɬɨɦ ɦɟсɬɧɵɯ ɨсɨɛɟɧɧɨсɬɟɣ, ɨсɧɚɳɟɧɢɹ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ ɢ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɢɯ ɯɚɪɚɤɬɟɪɢсɬɢɤ ɨɛɪɚɳɚɸɳɢɯсɹ ɞɪɟɡɢɧ сɴɟɦɧɨɝɨ ɬɢɩɚ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɸɬ:

ɚ) ɩɨɪɹɞɨɤ ɧɚɡɧɚɱɟɧɢɹ сɨɩɪɨɜɨɠɞɚɸɳɢɯ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɟɣ ɪɚɛɨɬ ɢ сɬɚɪɲɢɯ ɝɪɭɩɩ;

ɛ) ɩɨɪɹɞɨɤ ɢɡɜɟɳɟɧɢɹ ɞɟɠɭɪɧɵɯ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɟɪɟɟɡɞɚɦ;

ɜ) ɦɚɤсɢɦɚɥɶɧɨɟ ɤɨɥɢɱɟсɬɜɨ ɥɸɞɟɣ, ɞɨɩɭсɤɚɟɦɨɟ ɞɥɹ ɨɞɧɨɜɪɟɦɟɧɧɨɝɨ ɩɪɨɟɡɞɚ ɧɚ сɴɟɦɧɵɯ ɞɪɟɡɢɧɚɯ ɢ ɩɪɢɰɟɩɚɯ;

ɝ) ɩɨɪɹɞɨɤ ɞɟɣсɬɜɢɣ ɜ ɚɜɚɪɢɣɧɵɯ ɢ ɧɟсɬɚɧɞɚɪɬɧɵɯ сɢɬɭɚɰɢɹɯ;

ɞ) ɨɛɹɡɚɧɧɨсɬɢ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ ɢ ɦɟɪɵ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɢ, ɜ ɬɨɦ ɱɢсɥɟ ɧɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɟɣ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɨɛɟсɩɟɱɢɜɚɸɳɢɟ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɶ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɜ ɬɨɧɧɟɥɹɯ, ɧɚ ɦɨсɬɚɯ, ɜ сɥɨɠɧɵɯ ɭсɥɨɜɢɹɯ ɩɥɚɧɚ ɢ ɩɪɨɮɢɥɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ.

1 ɉɨɞɩɭɧɤɬ 2.2 ɩɭɧɤɬɚ 2 ȽɈɋɌ 9238-2013 ©Ɇɟɠɝɨсɭɞɚɪсɬɜɟɧɧɵɣ сɬɚɧɞɚɪɬ. Ƚɚɛɚɪɢɬɵ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɢ ɩɪɢɛɥɢɠɟɧɢɹ сɬɪɨɟɧɢɣª, ɜɜɟɞɟɧɧɨɝɨ ɜ ɞɟɣсɬɜɢɟ ɩɪɨɬɨɤɨɥɨɦ Ɋɨссɬɚɧɞɚɪɬɚ ɨɬ 22 ɧɨɹɛɪɹ 2013 ɝ. ʋ 1608-сɬ (Ɇ., ©ɋɬɚɧɞɚɪɬɢɧɮɨɪɦª, 2014), с ɢɡɦɟɧɟɧɢɹɦɢ ȽɈɋɌ 9238-2013 ©Ƚɚɛɚɪɢɬɵ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɢ ɩɪɢɛɥɢɠɟɧɢɹ сɬɪɨɟɧɢɣª.

ɉɊɂɅɈɀȿɇɂȿ ʋ 19

ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɩɨ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɟ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ

# ɉɨɪɹɞɨɤ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɪɚɛɨɬɵ ɞɢɫɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ

1. Ⱦɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬ ɧɚ ɭɱɚсɬɤɟ ɞɜɢɠɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ. ɇɢɤɨɦɭ ɤɪɨɦɟ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɧɟ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɞɚɜɚɬɶ ɨɩɟɪɚɬɢɜɧɵɟ ɭɤɚɡɚɧɢɹ ɨ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɭɱɚсɬɤɟ.

ɉɪɢɤɚɡɵ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɹɜɥɹɸɬсɹ ɨɛɹɡɚɬɟɥɶɧɵɦɢ ɞɥɹ ɢсɩɨɥɧɟɧɢɹ ɪɚɛɨɬɧɢɤɚɦɢ, сɜɹɡɚɧɧɵɦɢ с ɞɜɢɠɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɞɚɧɧɨɦ ɭɱɚсɬɤɟ.

Ⱦɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɨɛɹɡɚɧ:

1. ɨɛɟсɩɟɱɢɜɚɬɶ ɡɚɞɚɧɧɵɟ ɪɚɡɦɟɪɵ ɞɜɢɠɟɧɢɹ, ɷɮɮɟɤɬɢɜɧɨ ɢсɩɨɥɶɡɭɹ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɢɟ сɪɟɞсɬɜɚ, ɜɚɝɨɧɧɵɣ ɩɚɪɤ, ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɵ ɢ ɩɪɨɩɭсɤɧɭɸ сɩɨсɨɛɧɨсɬɶ, ɨɪɝɚɧɢɡɭɹ ɩɪɨɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ, сɨɤɪɚɳɟɧɢɟ ɜɪɟɦɟɧɢ ɨɛɪɚɛɨɬɤɢ ɢɯ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ;
2. ɤɨɧɬɪɨɥɢɪɨɜɚɬɶ ɪɚɛɨɬɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɢ ɩɪɢɧɢɦɚɬɶ ɦɟɪɵ ɤ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɸ ɡɚɞɚɧɢɣ ɩɨ ɮɨɪɦɢɪɨɜɚɧɢɸ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɸ ɩɨɟɡɞɨɜ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɝɪɚɮɢɤɨɦ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɢ ɩɥɚɧɨɦ ɮɨɪɦɢɪɨɜɚɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ;
3. ɞɚɜɚɬɶ ɭɤɚɡɚɧɢɹ ɩɨ ɞɜɢɠɟɧɢɸ ɩɨɟɡɞɨɜ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ, ɚ ɩɪɢ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ ɢ ɦɚɲɢɧɢсɬɚɦ ɩɨɟɡɞɨɜ;
4. ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɬɶ ɤɨɧɬɪɨɥɶ ɡɚ сɥɟɞɨɜɚɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɩɟɪɟɝɨɧɚɦ, сɜɨɟɜɪɟɦɟɧɧɵɦ ɩɪɢɟɦɨɦ, ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ɢ ɩɪɨɩɭсɤɨɦ ɩɨɟɡɞɨɜ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦɢ сɬɚɧɰɢɹɦɢ, ɨсɨɛɟɧɧɨ ɩɪɢ ɨɛсɥɭɠɢɜɚɧɢɢ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ ɦɚɲɢɧɢсɬɨɦ ɛɟɡ ɩɨɦɨɳɧɢɤɚ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ, ɩɪɢ ɧɚɪɭɲɟɧɢɹɯ ɧɨɪɦɚɥɶɧɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɭсɬɪɨɣсɬɜ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɤɢ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɢ, сɜɹɡɢ, ɩɪɢ сɤɪɟɳɟɧɢɹɯ ɢ ɨɛɝɨɧɚɯ ɩɨɟɡɞɨɜ;
5. ɩɪɢɧɢɦɚɬɶ ɦɟɪɵ ɞɥɹ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɹ ɝɪɚɮɢɤɚ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɨɛɟсɩɟɱɟɧɢɹ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɢсɤɥɸɱɟɧɢɹ ɧɚɪɭɲɟɧɢɣ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɝɨ ɜɪɟɦɟɧɢ ɧɟɩɪɟɪɵɜɧɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɵɯ ɛɪɢɝɚɞ.
6. Ⱦɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɩɪɢ ɜсɬɭɩɥɟɧɢɢ ɧɚ ɞɟɠɭɪсɬɜɨ ɞɨɥɠɟɧ ɨɡɧɚɤɨɦɢɬɶсɹ с ɩɨɟɡɞɧɵɦ ɩɨɥɨɠɟɧɢɟɦ, ɩɪɨɜɟɪɢɬɶ ɜсɬɭɩɥɟɧɢɟ ɧɚ ɞɟɠɭɪсɬɜɨ ɜсɟɯ ɞɟɠɭɪɧɵɯ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ, сɨɨɛɳɢɬɶ ɢɦ ɞɥɹ сɜɟɪɤɢ ɱɚсɨɜ ɬɨɱɧɨɟ ɜɪɟɦɹ, ɨɡɧɚɤɨɦɢɬɶсɹ с ɩɨɥɨɠɟɧɢɟɦ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ, ɞɟɣсɬɜɭɸɳɢɦɢ ɧɚ ɭɱɚсɬɤɟ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹɦɢ, ɞɚɬɶ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ ɭɤɚɡɚɧɢɹ ɨ ɩɪɟɞсɬɨɹɳɟɣ ɪɚɛɨɬɟ, ɜ ɬɨɦ ɱɢсɥɟ ɩɨ ɨɛɟсɩɟɱɟɧɢɸ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ.

ɇɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɟɣ, ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɩɪɢ ɜсɬɭɩɥɟɧɢɢ ɧɚ ɞɟɠɭɪсɬɜɨ ɨɛɹɡɚɧ ɩɪɨɜɟɪɢɬɶ ɢсɩɪɚɜɧɨсɬɶ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɢɯ

сɪɟɞсɬɜ ɢ ɱɟɪɟɡ ɧɚɱɚɥɶɧɢɤɨɜ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɢɥɢ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ, ɧɚ ɤɨɬɨɪɵɯ ɜɨɡɥɨɠɟɧɨ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɟ ɨɩɟɪɚɰɢɣ ɩɨ ɩɪɢɟɦɭ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɸ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɨɡɧɚɤɨɦɢɬɶсɹ с ɩɨɥɨɠɟɧɢɟɦ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ ɭɱɚсɬɤɚ.

ɉɨɪɹɞɨɤ ɨɡɧɚɤɨɦɥɟɧɢɹ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ (ɩɪɢ ɜсɬɭɩɥɟɧɢɢ ɧɚ ɞɟɠɭɪсɬɜɨ) с ɩɨɥɨɠɟɧɢɟɦ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ ɭɱɚсɬɤɚ ɢ ɩɪɨɜɟɪɤɢ ɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɢɯ сɪɟɞсɬɜ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɦ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ, ɝɞɟ ɧɟ ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧ ɲɬɚɬ ɞɟɠɭɪɧɵɯ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ, ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

ɉɪɢɟɦ ɢ сɞɚɱɚ ɞɟɠɭɪсɬɜ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɜ ɩɨɟɡɞɧɵɯ ɨɮɨɪɦɥɹɟɬсɹ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɯ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɣ (ɩɪɢ ɟɝɨ ɧɚɥɢɱɢɢ) ɢɥɢ ɝɪɚɮɢɤɟ ɢсɩɨɥɧɟɧɧɨɝɨ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ1.

1. ɇɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ, ɧɟ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦɢ ɞɥɹ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɡɚɩɢсɢ ɝɪɚɮɢɤɚ ɢсɩɨɥɧɟɧɧɨɝɨ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɨɛɹɡɚɧ ɩɨɥɭɱɚɬɶ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ, ɪɚсɩɨɥɨɠɟɧɧɵɯ ɧɚ ɭɱɚсɬɤɟ, сɨɨɛɳɟɧɢɹ ɨ ɜɪɟɦɟɧɢ ɩɪɢɛɵɬɢɹ, ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɢɥɢ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɤɚɠɞɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ. ɉɨɥɭɱɚɹ ɬɚɤɢɟ сɨɨɛɳɟɧɢɹ, ɨɛɪɚɳɚɬɶ ɜɧɢɦɚɧɢɟ ɧɚ сɨɛɥɸɞɟɧɢɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦɢ сɬɚɧɰɢɹɦɢ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɣ ɧɭɦɟɪɚɰɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ с ɨɩɚсɧɵɦɢ ɝɪɭɡɚɦɢ ɤɥɚссɚ 1 (ɜɡɪɵɜɱɚɬɵɟ ɦɚɬɟɪɢɚɥɵ) (ɞɚɥɟɟ ± ɨɩɚсɧɵɟ ɝɪɭɡɵ ɤɥɚссɚ 1 (ȼɆ), ɧɟɝɚɛɚɪɢɬɧɵɦɢ ɝɪɭɡɚɦɢ, ɬɹɠɟɥɨɜɟсɧɵɦɢɢ ɞɥɢɧɧɨсɨсɬɚɜɧɵɦɢ, ɩɨɜɵɲɟɧɧɨɣ ɦɚссɵ ɢ ɞɥɢɧɵ.

ɉɨɪɹɞɨɤ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɢ ɪɟɝɢсɬɪɚɰɢɢ сɨɨɛɳɟɧɢɣ ɧɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ с ɢɧɬɟɧсɢɜɧɵɦ ɞɜɢɠɟɧɢɟɦ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦɢ ɞɥɹ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɡɚɩɢсɢ ɝɪɚɮɢɤɚ ɢсɩɨɥɧɟɧɧɨɝɨ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ.

1. Ⱦɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɨɛɹɡɚɧ ɜɟсɬɢ ɝɪɚɮɢɤ ɢсɩɨɥɧɟɧɧɨɝɨ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɧɚ ɤɨɬɨɪɨɦ ɨɧ ɨɬɦɟɱɚɟɬ ɞɚɧɧɵɟ ɨ ɩɟɪɟɞɜɢɠɟɧɢɹɯ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ, ɩɨɞɚɱɚɯ, ɭɛɨɪɤɚɯ ɜɚɝɨɧɨɜ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɨɛɨ ɜсɟɯ ɧɚɪɭɲɟɧɢɹɯ, ɞɨɩɭɳɟɧɧɵɯ ɜ ɪɚɛɨɬɟ, ɢ ɢɯ ɩɪɢɱɢɧɚɯ (ɞɚɥɟɟ ± ɝɪɚɮɢɤ ɢсɩɨɥɧɟɧɧɨɝɨ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ).

ȼ ɝɪɚɮɢɤɟ ɢсɩɨɥɧɟɧɧɨɝɨ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɨɬɦɟɱɚɸɬсɹ:

1. ɧɨɦɟɪɚ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɩɨɟɡɞɧɵɯ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ, ɮɚɦɢɥɢɢ ɦɚɲɢɧɢсɬɨɜ, ɜɟс ɢ ɭсɥɨɜɧɚɹ ɞɥɢɧɚ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɩɨɟɡɞɚ, ɬɪɟɛɭɸɳɢɟ ɨсɨɛɵɯ ɭсɥɨɜɢɣ ɩɪɨɩɭсɤɚ. ɇɨɦɟɪɚ

1 ɉɨɞɩɭɧɤɬ 2.12.9 ɩɭɧɤɬɚ 2.12 ȽɈɋɌ 34530-2019 ©Ɇɟɠɝɨсɭɞɚɪсɬɜɟɧɧɵɣ сɬɚɧɞɚɪɬ. Ɍɪɚɧсɩɨɪɬ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ. Ɉсɧɨɜɧɵɟ ɩɨɧɹɬɢɹ. Ɍɟɪɦɢɧɵ ɢ ɨɩɪɟɞɟɥɟɧɢɹª, ɜɜɟɞɟɧɧɨɝɨ ɜ ɞɟɣсɬɜɢɟ ɩɪɢɤɚɡɨɦ Ɋɨссɬɚɧɞɚɪɬɚ ɨɬ 24 сɟɧɬɹɛɪɹ 2019 ɝ., ʋ 748-сɬ (Ɇ., ©ɋɬɚɧɞɚɪɬɢɧɮɨɪɦª, 2019), с ɢɡɦɟɧɟɧɢɹɦɢ ȽɈɋɌ 34530-2019 Ɍɪɚɧсɩɨɪɬ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ. Ɉсɧɨɜɧɵɟ ɩɨɧɹɬɢɹ. Ɍɟɪɦɢɧɵ ɢ ɨɩɪɟɞɟɥɟɧɢɹª (©ɂɍɋ ©ɇɚɰɢɨɧɚɥɶɧɵɟ сɬɚɧɞɚɪɬɵª, 2020, ʋ 3), ȽɈɋɌ 34530-2019 Ɍɪɚɧсɩɨɪɬ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ. Ɉсɧɨɜɧɵɟ ɩɨɧɹɬɢɹ. Ɍɟɪɦɢɧɵ ɢ ɨɩɪɟɞɟɥɟɧɢɹª (©ɂɍɋ ©ɇɚɰɢɨɧɚɥɶɧɵɟ сɬɚɧɞɚɪɬɵª, 2021, ʋ 8) (ɞɚɥɟɟ ± ȽɈɋɌ 34530-2019).

ɩɨɟɡɞɨɜ, ɞɨɩɨɥɧɟɧɧɵɟ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɢɦɢ ɛɭɤɜɚɦɢ ɢ ɢɧɞɟɤсɚɦɢ, ɨɬɦɟɱɚɸɬсɹ с ɷɬɢɦɢ ɛɭɤɜɚɦɢ ɢ ɢɧɞɟɤсɚɦɢ ɧɚ ɝɪɚɮɢɤɟ ɢсɩɨɥɧɟɧɧɨɝɨ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ;

1. ɜɪɟɦɹ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɢ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ ɭɱɚсɬɤɚ;
2. ɞɚɧɧɵɟ ɨɛ ɢсɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɢ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ;
3. ɞɚɧɧɵɟ ɨ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɢ ɝɪɭɡɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɩɨ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɦ ɩɟɪɢɨɞɚɦ сɭɬɨɤ;
4. ɞɚɧɧɵɟ ɨ ɡɚɧɹɬɢɢ ɩɪɢɟɦɨɨɬɩɪɚɜɨɱɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɚ ɩɪɨɦɟɠɭɬɨɱɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ ɨɬɞɟɥɶɧɵɦɢ ɜɚɝɨɧɚɦɢ ɢɥɢ сɨсɬɚɜɚɦɢ, ɨ ɤɨɥɢɱɟсɬɜɟ ɭɥɨɠɟɧɧɵɯ ɬɨɪɦɨɡɧɵɯ ɛɚɲɦɚɤɨɜ ɢɥɢ сɬɚɰɢɨɧɚɪɧɵɯ ɭсɬɪɨɣсɬɜ ɞɥɹ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɹ ɜɚɝɨɧɨɜ;
5. ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɸ ɨ сɧɹɬɢɢ ɧɚɩɪɹɠɟɧɢɹ ɜ ɤɨɧɬɚɤɬɧɨɣ сɟɬɢ ɧɚ ɝɥɚɜɧɵɯ ɢ ɩɪɢɟɦɨɨɬɩɪɚɜɨɱɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ, ɭɱɚсɬɤɚ ɢ ɩɟɪɟɝɨɧɨɜ;
6. сɜɟɞɟɧɢɹ ɨ ɞɟɣсɬɜɭɸɳɢɯ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹɯ, ɬɪɟɛɭɸɳɢɯ сɧɢɠɟɧɢɹ сɤɨɪɨсɬɢ;
7. ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɸ ɨ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɢ ɧɟсɩɟɰɢɚɥɢɡɢɪɨɜɚɧɧɵɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɭɬɹɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ;
8. сɜɟɞɟɧɢɹ ɨ ɡɚɤɪɵɬɢɢ ɩɟɪɟɝɨɧɨɜ, ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɩɟɪɟɝɨɧɨɜ, ɝɥɚɜɧɵɯ ɢ ɩɪɢɟɦɨɨɬɩɪɚɜɨɱɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɢ ɭсɬɪɨɣсɬɜ, ɨɛсɥɭɠɢɜɚɸɳɢɯ ɞɜɢɠɟɧɢɟ;
9. сɜɟɞɟɧɢɹ ɨ ɡɚɞɟɪɠɤɚɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɧɚɪɭɲɟɧɢɢ ɝɪɚɮɢɤɚ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɨ ɩɪɢɱɢɧɚɯ, ɢɯ ɜɵɡɜɚɜɲɢɯ.

ɉɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ ɧɚ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɦ ɭɱɚсɬɤɟ ɚɜɬɨɦɚɬɢɡɢɪɨɜɚɧɧɨɝɨ ɪɚɛɨɱɟɝɨ ɦɟсɬɚ, ɨɛɟсɩɟɱɢɜɚɸɳɟɝɨ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɟ ɜɟɞɟɧɢɟ ɝɪɚɮɢɤɚ ɢсɩɨɥɧɟɧɧɨɝɨ ɞɜɢɠɟɧɢɹ, ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ ɜɟсɬɢ ɝɪɚɮɢɤ ɜ ɷɥɟɤɬɪɨɧɧɨɦ ɜɢɞɟ, ɤɨɧɬɪɨɥɢɪɭɹ ɞɨсɬɨɜɟɪɧɨсɬɶ ɜɵɞɚɜɚɟɦɨɣ ɢɥɢ ɩɨɥɭɱɚɟɦɨɣ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɢ. Ʉɪɨɦɟ ɬɨɝɨ, ɧɚ ɨɬɞɟɥɶɧɵɯ ɭɱɚсɬɤɚɯ с ɢɧɬɟɧсɢɜɧɵɦ ɞɜɢɠɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ ɞɥɹ ɡɚɩɢсɢ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɵɯ ɞɥɹ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɞɚɧɧɵɯ, ɤɚсɚɸɳɢɯсɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɝɪɭɡɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ, ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɧɚɡɧɚɱɚɬɶ ɜ ɩɨɦɨɳɶ ɨɩɟɪɚɬɨɪɨɜ ɢɥɢ ɭɩɨɥɧɨɦɨɱɟɧɧɵɯ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

1. ȼсɟ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɹ ɩɨ ɞɜɢɠɟɧɢɸ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɭɱɚсɬɤɟ ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɩɟɪɟɞɚɟɬ ɭɤɚɡɚɧɢɹɦɢ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ ɢ ɪɚɛɨɬɧɢɤɚɦ, сɜɹɡɚɧɧɵɦ с ɞɜɢɠɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ.

ɉɟɪɟɝɨɜɨɪɵ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɩɨ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ ɞɨɥɠɧɵ ɡɚɩɢсɵɜɚɬɶсɹ ɪɟɝɢсɬɪɚɬɨɪɨɦ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɨɜ.

1. Ɉɛɹɡɚɬɟɥɶɧɨɣ ɪɟɝɢсɬɪɚɰɢɢ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɯ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɣ ɩɨɞɥɟɠɚɬ сɥɟɞɭɸɳɢɟ ɭɤɚɡɚɧɢɹ:
   1. ɨɛ ɨɬɤɪɵɬɢɢ ɢ ɡɚɤɪɵɬɢɢ ɩɟɪɟɝɨɧɨɜ ɢɥɢ ɨɬɞɟɥɶɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɩɟɪɟɝɨɧɨɜ (ɜ ɬɨɦ ɱɢсɥɟ ɞɥɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɷɥɟɤɬɪɨɩɨɟɡɞɨɜ ɜ сɜɹɡɢ сɨ сɧɹɬɢɟɦ ɧɚɩɪɹɠɟɧɢɹ);
   2. ɨ ɩɟɪɟɯɨɞɟ с ɞɜɭɯɩɭɬɧɨɝɨ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɧɚ ɨɞɧɨɩɭɬɧɨɟ ɢ ɨ ɜɨссɬɚɧɨɜɥɟɧɢɢ ɞɜɭɯɩɭɬɧɨɝɨ ɞɜɢɠɟɧɢɹ;
   3. ɨ ɩɪɟɤɪɚɳɟɧɢɢ ɢ ɜɨссɬɚɧɨɜɥɟɧɢɢ ɞɟɣсɬɜɢɹ сɢсɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ;
   4. ɨɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ, ɧɟ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɨɦɭ ɞɜɭсɬɨɪɨɧɧɟɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɨɣ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦɢ, ɨɛɟсɩɟɱɢɜɚɸɳɢɦɢ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɩɨ сɢɝɧɚɥɚɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɵɯ сɜɟɬɨɮɨɪɨɜ;
   5. ɨɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ с ɪɚɡɝɪɚɧɢɱɟɧɢɟɦ ɜɪɟɦɟɧɟɦ;
   6. ɨɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ с ɨɩɚсɧɵɦɢ ɝɪɭɡɚɦɢ ɤɥɚссɚ 1 (ȼɆ), ɧɟɝɚɛɚɪɢɬɧɵɦɢ ɝɪɭɡɚɦɢ ɢ сɨɟɞɢɧɟɧɧɵɯ;
   7. ɨ ɩɪɢɟɦɟ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɚссɚɠɢɪсɤɢɯ, ɩɨɱɬɨɜɨ-ɛɚɝɚɠɧɵɯ, ɝɪɭɡɨɩɚссɚɠɢɪсɤɢɯ ɢ ɥɸɞсɤɢɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ ɩɭɬɢ ɢ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ, ɧɟ ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɧɵɯ ɞɥɹ ɷɬɢɯ ɨɩɟɪɚɰɢɣ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ), ɪɟɤɨɦɟɧɞɭɟɦɵɣ ɨɛɪɚɡɟɰ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɩɪɟɞсɬɚɜɥɟɧ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 21 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɩɨ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɟ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ, сɨɞɟɪɠɚɳɟɣсɹ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 2 ɤ ɉɪɚɜɢɥɚɦ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɣ ɷɤсɩɥɭɚɬɚɰɢɢ ɠɟɥɟɡɧɵɯ ɞɨɪɨɝ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ, ɭɬɜɟɪɠɞɟɧɧɵɦ ɧɚсɬɨɹɳɢɦ ɉɪɢɤɚɡɨɦ (ɞɚɥɟɟ ± ɂɧсɬɪɭɤɰɢɹ), ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɟɝɨ ɨɬсɭɬсɬɜɢɹ ± ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ;
   8. ɨ ɧɚɡɧɚɱɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɧɟ ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɧɵɯ ɝɪɚɮɢɤɨɦ, ɢ ɩɨɪɹɞɤɟ ɢɯ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɢ ɨɛ ɨɬɦɟɧɟ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɡɚ ɢсɤɥɸɱɟɧɢɟɦ ɩɪɨɩɭсɤɚ ɩɨ ɭɱɚсɬɤɭ ɨɞɢɧɨɱɧɵɯ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ, сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ сɚɦɨɯɨɞɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɢ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ;
   9. ɨ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɢ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɢ;
   10. ɨ ɩɨɪɹɞɤɟ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɨɩɚɡɞɵɜɚɸɳɢɯ ɩɚссɚɠɢɪсɤɢɯ ɩɨɟɡɞɨɜ;
   11. ɨɛ ɨɬɤɪɵɬɢɢ ɢ ɡɚɤɪɵɬɢɢ ɪɚɡɞɟɥɶɧɵɯ ɩɭɧɤɬɨɜ, ɞɟɣсɬɜɭɸɳɢɯ ɧɟ ɤɪɭɝɥɨсɭɬɨɱɧɨ;
   12. ɨ ɩɟɪɟɞɚɱɟ ɧɚ ɪɟɡɟɪɜɧɨɟ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ ɧɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɟɣ;
   13. ɨ ɜɵɞɚɱɟ ɢ ɨɬɦɟɧɟ ɧɟɩɪɟɞɜɢɞɟɧɧɵɯ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ;
   14. ɨɛ ɢɡɦɟɧɟɧɢɢ ɩɨɪɹɞɤɚ ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɹ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ;
   15. ɜ сɥɭɱɚɹɯ, ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɧɵɯ ɜ ɩɭɧɤɬɚɯ 16 ɢ 24 ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɹ ʋ 1 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ.

ɉɨ ɭсɦɨɬɪɟɧɢɸ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɪɟɝɢсɬɪɚɰɢɹ ɩɪɢɤɚɡɨɜ, сɜɹɡɚɧɧɵɯ с ɞɜɢɠɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɭɱɚсɬɤɟ, ɧɟ ɭɤɚɡɚɧɧɵɯ ɜ ɩɨɞɩɭɧɤɬɚɯ 1 ± 15 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɩɭɧɤɬɚ.

ȼ ɠɭɪɧɚɥɟ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɯ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɣ ɞɨɥɠɧɵ ɡɚɩɢсɵɜɚɬɶсɹ ɬɚɤɠɟ ɜсɟ ɭɤɚɡɚɧɢɹ, ɚɞɪɟсɨɜɚɧɧɵɟ ɦɚɲɢɧɢсɬɚɦ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɜсɟ ɭɤɚɡɚɧɢɹ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɜ ɩɨɟɡɞɧɵɯ сɨсɟɞɧɢɯ ɭɱɚсɬɤɨɜ, ɚɞɪɟсɨɜɚɧɧɵɟ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ ɞɚɧɧɨɝɨ ɭɱɚсɬɤɚ.

Ⱦɥɹ сɨɤɪɚɳɟɧɢɹ ɜɪɟɦɟɧɢ ɧɚ ɡɚɩɢсɶ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɯ ɩɪɢɤɚɡɨɜ ɩɨ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɸ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ) ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɩɪɢɦɟɧɹɬɶ сɩɟɰɢɚɥɶɧɵɟ ɲɬɚɦɩɵ с ɧɚɧɟсɟɧɧɵɦɢ ɧɚ ɧɢɯ ɬɟɤсɬɚɦɢ ɧɚɢɛɨɥɟɟ ɱɚсɬɨ ɩɟɪɟɞɚɜɚɟɦɵɯ ɩɪɢɤɚɡɨɜ. Ɋɟɝɢсɬɪɚɰɢɹ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɯ ɭɤɚɡɚɧɢɣ с ɢсɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɟɦ ɚɜɬɨɦɚɬɢɡɢɪɨɜɚɧɧɨɝɨ ɪɚɛɨɱɟɝɨ ɦɟсɬɚ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɟɬсɹ ɜ ɩɨɪɹɞɤɟ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɦ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

1. Ɋɟɝɢсɬɪɢɪɭɟɦɵɟ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɟ ɭɤɚɡɚɧɢɹ ɞɟɠɭɪɧɵɟ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ ɢɥɢ ɨɩɟɪɚɬɨɪɵ ɩɪɢ ɞɟɠɭɪɧɵɯ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ ɡɚɩɢсɵɜɚɸɬ ɭɤɚɡɚɧɢɹ ɜ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɣ ɠɭɪɧɚɥ, ɚ ɩɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ ɚɜɬɨɦɚɬɢɡɢɪɨɜɚɧɧɨɝɨ ɪɚɛɨɱɟɝɨ ɦɟсɬɚ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɞɟɥɚɟɬ ɨɬɦɟɬɤɭ ɨɛ ɨɡɧɚɤɨɦɥɟɧɢɢ с ɭɤɚɡɚɧɢɣ ɜ ɩɨɪɹɞɤɟ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɦ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

Ɂɚɩɢсɚɜ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɟ ɭɤɚɡɚɧɢɟ ɢɥɢ сɞɟɥɚɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɭɸ ɨɬɦɟɬɤɭ с ɭɤɚɡɚɧɢɟɦ ɮɚɦɢɥɢɢ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢɥɢ ɨɩɟɪɚɬɨɪ ɩɪɢ ɞɟɠɭɪɧɨɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɞɨсɥɨɜɧɨ ɩɨɜɬɨɪɹɟɬ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ ɟɝɨ сɨɞɟɪɠɚɧɢɟ, ɧɚɡɵɜɚɹ сɜɨɸ ɮɚɦɢɥɢɸ. ɍɛɟɞɢɜɲɢсɶ ɜ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨсɬɢ ɩɪɢɟɦɚ ɩɪɢɤɚɡɚ, ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɩɨɞɬɜɟɪɠɞɚɟɬ ɟɝɨ сɥɨɜɨɦ ©ȼɵɩɨɥɧɹɣɬɟª.

ȼɪɟɦɹ ɩɪɨɜɟɪɤɢ ɭɤɚɡɚɧɢɹ ɢ ɮɚɦɢɥɢɹ ɥɢɰɚ, ɩɪɢɧɹɜɲɟɝɨ ɟɝɨ, ɨɬɦɟɱɚɸɬсɹ ɜ ɠɭɪɧɚɥɚɯ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɯ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɣ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɢ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɠɭɪɧɚɥ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ.

ȿсɥɢ ɭɤɚɡɚɧɢɟ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɩɪɢɧɢɦɚɟɬ ɢ ɡɚɩɢсɵɜɚɟɬ ɨɩɟɪɚɬɨɪ ɩɪɢ ɞɟɠɭɪɧɨɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɬɨ ɩɨсɥɟɞɧɢɣ ɨɛɹɡɚɧ ɨɡɧɚɤɨɦɢɬɶ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ с сɨɞɟɪɠɚɧɢɟɦ ɭɤɚɡɚɧɢɟ ɩɨɞ ɩɨɞɩɢсɶ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɯ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɣ.

ɍɤɚɡɚɧɢɟ, ɚɞɪɟсɨɜɚɧɧɨɟ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨɟɡɞɚ, ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɩɨсɥɟɞɧɟɦɭ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɦ ɩɨɟɡɞɧɵɦ ɢɥɢ ɱɟɪɟɡ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ.

Ⱦɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɢɥɢ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɞɨɥɠɟɧ ɭɛɟɞɢɬɶсɹ, ɱɬɨ ɩɟɪɟɞɚɧɧɨɟ ɭɤɚɡɚɧɢɟ ɩɨɧɹɬ ɦɚɲɢɧɢсɬɨɦ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨ. Ɏɚɦɢɥɢɹ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɢ ɜɪɟɦɹ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɭɤɚɡɚɧɢɹ ɨɬɦɟɱɚɸɬсɹ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɯ

ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɣ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɢɥɢ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ, ɩɟɪɟɞɚɜɲɟɝɨ ɭɤɚɡɚɧɢɟ.

1. Ʉɨɝɞɚ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɟ ɭɤɚɡɚɧɢɟ ɚɞɪɟсɭɟɬсɹ ɧɟсɤɨɥɶɤɢɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ, ɩɟɪɟɞɚɱɚ ɬɟɤсɬɚ ɭɤɚɡɚɧɢɹ ɞɥɹ ɟɝɨ ɩɪɨɜɟɪɤɢ ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɟɬсɹ ɨɞɧɢɦ ɢɡ ɞɟɠɭɪɧɵɯ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɢ ɢɥɢ ɨɩɟɪɚɬɨɪɨɦ ɩɪɢ ɞɟɠɭɪɧɨɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ, ɚ ɧɚ ɨсɬɚɥɶɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ ɞɟɠɭɪɧɵɟ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢɥɢ ɨɩɟɪɚɬɨɪɵ ɩɪɢ ɞɟɠɭɪɧɵɯ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ ɨɛɹɡɚɧɵ ɜ ɷɬɨ ɜɪɟɦɹ ɩɪɨɜɟɪɹɬɶ, ɩɪɚɜɢɥɶɧɨ ɥɢ ɡɚɩɢсɚɧɨ ɭɤɚɡɚɧɢɟ.

ȼ сɥɭɱɚɟ ɪɟɝɢсɬɪɚɰɢɢ ɭɤɚɡɚɧɢɟ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɨɩɟɪɚɬɨɪɨɦ ɩɪɢ ɞɟɠɭɪɧɨɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɩɟɪɚɬɨɪ ɨɛɹɡɚɧ ɨɡɧɚɤɨɦɢɬɶ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ с сɨɞɟɪɠɚɧɢɟɦ ɭɤɚɡɚɧɢɹ ɩɨɞ ɩɨɞɩɢсɶ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɯ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɣ.

1. Ɂɚɤɪɵɬɢɟ ɨɞɧɨɩɭɬɧɨɝɨ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɢɥɢ ɨɞɧɨɝɨ ɢɥɢ ɧɟсɤɨɥɶɤɢɯ ɝɥɚɜɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɨɦ ɢ ɦɧɨɝɨɩɭɬɧɨɦ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ ɢɥɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɦ ɩɨɟɡɞɧɵɦ ɧɚ ɨсɧɨɜɚɧɢɢ:
   1. ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɹ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ) ɜ сɥɭɱɚɹɯ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɚ ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɧɵɯ ɩɥɚɧɨɦ ɪɟɦɨɧɬɧɨ-ɩɭɬɟɜɵɯ, сɬɪɨɢɬɟɥɶɧɵɯ ɢɥɢ ɜɨссɬɚɧɨɜɢɬɟɥɶɧɵɯ ɪɚɛɨɬ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɪɟɦɨɧɬɧɵɯ ɪɚɛɨɬ ɧɚ ɤɨɧɬɚɤɬɧɨɣ сɟɬɢ;
   2. ɬɪɟɛɨɜɚɧɢɹ, ɩɨɥɭɱɟɧɧɨɝɨ ɨɬ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɨсɬɚɧɨɜɢɜɲɟɝɨсɹ ɜ ɩɭɬɢ ɩɨɟɡɞɚ, ɢɥɢ ɬɪɟɛɨɜɚɧɢɹ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɣ ɩɭɬɢ, ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɤɢ ɢ ɬɟɥɟɦɟɯɚɧɢɤɢ, сɜɹɡɢ, ɷɥɟɤɬɪɨсɧɚɛɠɟɧɢɹ ɩɪɢ ɧɟɩɪɟɞɜɢɞɟɧɧɨɣ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ, сɨɨɪɭɠɟɧɢɣ ɢ ɭсɬɪɨɣсɬɜ, ɭɝɪɨɠɚɸɳɟɣ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ.

ɉɨɥɭɱɟɧɧɨɟ ɬɪɟɛɨɜɚɧɢɟ ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɨɛɹɡɚɧ ɡɚɩɢсɚɬɶ ɜ ɠɭɪɧɚɥ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɯ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɣ, ɭɤɚɡɚɜ ɜɪɟɦɹ ɩɨсɬɭɩɥɟɧɢɹ ɢ ɥɢɰɨ, ɨɬ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɨɧɨ ɩɨсɬɭɩɢɥɨ.

ȼсɟ ɩɢсɶɦɟɧɧɵɟ ɬɪɟɛɨɜɚɧɢɹ, ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɹ, ɬɟɥɟɝɪɚɦɦɵ ɢ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɵ ɞɨɥɠɧɵ ɯɪɚɧɢɬɶсɹ ɜɦɟсɬɟ с ɠɭɪɧɚɥɨɦ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɯ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɣ.

1. Ɉ ɡɚɤɪɵɬɢɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ (ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ) ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɩɟɪɟɞɚɟɬ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɦ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɢ ɩɭɬɟɜɵɦ ɩɨсɬɚɦ, ɟсɥɢ ɨɧɢ ɟсɬɶ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ, ɨɞɢɧ ɢɡ сɥɟɞɭɸɳɢɯ ɭɤɚɡɚɧɢɣ:
   1. ©Ⱦɥɹ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɚ ... (ɭɤɚɡɵɜɚɟɬсɹ ɜɢɞ ɪɚɛɨɬ) ... ɩɭɬɶ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ... с ... ɱ ... ɦɢɧɭɬ ɡɚɤɪɵɜɚɟɬсɹ ɞɥɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ, ɤɪɨɦɟ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ʋ ..., ɨɬɩɪɚɜɥɹɟɦɵɯ ɧɚ ɡɚɤɪɵɬɵɣ ɩɟɪɟɝɨɧ (... ɩɭɬɶ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ...) ɩɨ ɡɚɹɜɤɟ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɹ ɪɚɛɨɬ ....... (ɭɤɚɡɵɜɚɟɬсɹ ɞɨɥɠɧɨсɬɶ ɢ ɮɚɦɢɥɢɹ)ª;
   2. ©Ⱦɥɹ ɨɤɚɡɚɧɢɹ ɩɨɦɨɳɢ ɩɨɟɡɞɭ ʋ..., ɨсɬɚɧɨɜɢɜɲɟɦɭсɹ ɧɚ ... ɤɦ, ... ɩɭɬɶ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ... с ... ɱ ... ɦɢɧɭɬ ɡɚɤɪɵɜɚɟɬсɹ ɞɥɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɜсɟɯ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɤɪɨɦɟ

ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɨɝɨ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ, ɨɬɩɪɚɜɥɹɟɦɨɝɨ сɨ сɬɚɧɰɢɢ ... ɞɥɹ ɜɵɜɨɞɚ ɨсɬɚɧɨɜɢɜɲɟɝɨсɹ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ сɬɚɧɰɢɸ ...ª ɢɥɢ ©ɞɥɹ ɩɨɞɬɚɥɤɢɜɚɧɢɹ ɨсɬɚɧɨɜɢɜɲɟɝɨсɹ ɩɨɟɡɞɚ ɢ ɩɨсɥɟɞɭɸɳɟɝɨ ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɹ ɧɚ сɬɚɧɰɢɸ ...ª;

* 1. ©Ⱦɥɹ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɚ ɜɨссɬɚɧɨɜɢɬɟɥɶɧɵɯ ɪɚɛɨɬ ɧɚ ... ɤɦ ... ɩɭɬɶ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ... с

... ɱ ... ɦɢɧɭɬ ɡɚɤɪɵɜɚɟɬсɹ ɞɥɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɜсɟɯ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɤɪɨɦɟ ɜɨссɬɚɧɨɜɢɬɟɥɶɧɵɯª. ɇɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɵɯ ɢ ɦɧɨɝɨɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ, ɤɨɝɞɚ ɨɞɢɧ ɢɡ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ

ɩɭɬɟɣ ɡɚɤɪɵɬ, ɩɨ ɨсɬɚɸɳɟɦɭсɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɞɥɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɨɬɩɪɚɜɥɹɟɦɵɯ ɜ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɢ, ɚ ɩɪɢ ɞɜɭсɬɨɪɨɧɧɟɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɟ ɢɥɢ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɢ, ɩɪɢɦɟɧɹɟɦɨɣ ɤɚɤ сɚɦɨсɬɨɹɬɟɥɶɧɚɹ сɢсɬɟɦɚ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɜ ɨɛɨɢɯ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɹɯ сɨɯɪɚɧɹɸɬсɹ сɭɳɟсɬɜɭɸɳɢɟ сɢсɬɟɦɵ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ.

ɉɪɢ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨ ɨсɬɚɸɳɟɦɭсɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɩɨɟɡɞɨɜ ɜ ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɢ (ɟсɥɢ ɧɟɬ ɞɜɭсɬɨɪɨɧɧɟɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɢ) сɭɳɟсɬɜɭɸɳɢɟ сɢсɬɟɦɵ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɷɬɨɦɭ ɩɭɬɢ ɡɚɤɪɵɜɚɸɬсɹ ɢ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɩɨ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɦ сɪɟɞсɬɜɚɦ сɜɹɡɢ с ɩɟɪɟɞɚɱɟɣ ɭɤɚɡɚɧɢɹ сɥɟɞɭɸɳɟɝɨ сɨɞɟɪɠɚɧɢɹ:

©ɋ ... ɱ ... ɦɢɧɭɬ ɩɨ ... ɩɭɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ... ɞɟɣсɬɜɢɟ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɢ ɡɚɤɪɵɜɚɟɬсɹ ɢ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɬɟɥɟɮɨɧɧɨɣ сɜɹɡɢ ɩɨ ɩɪɚɜɢɥɚɦ ɨɞɧɨɩɭɬɧɨɝɨ ɞɜɢɠɟɧɢɹª.

ȼ ɡɚɜɢсɢɦɨсɬɢ ɨɬ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɨɛсɬɚɧɨɜɤɢ, ɭɤɚɡɚɧɢɟ ɨɛ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɢɢ ɩɨ ɨсɬɚɸɳɟɦɭсɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɦ сɪɟɞсɬɜɚɦ сɜɹɡɢ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ сɨɜɦɟɳɚɬɶ с ɭɤɚɡɚɧɢɟɦ ɨ ɡɚɤɪɵɬɢɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ.

1. ȿсɥɢ ɨɞɧɚ ɢɡ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɣ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɯ ɡɚɤɪɵɜɚɟɦɵɣ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɧɚɯɨɞɢɬсɹ ɜ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ сɨсɟɞɧɟɝɨ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɝɨ ɭɱɚсɬɤɚ, ɬɨ ɭɤɚɡɚɧɢɟ ɨ ɡɚɤɪɵɬɢɢ сɨɝɥɚсɨɜɵɜɚɟɬсɹ с ɷɬɢɦ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɦ ɩɨɟɡɞɧɵɦ ɢ ɞɚɟɬсɹ ɟɦɭ ɜ ɤɨɩɢɢ.
2. ɉɟɪɟɞ ɩɟɪɟɞɚɱɟɣ ɭɤɚɡɚɧɢɹ ɨ ɡɚɤɪɵɬɢɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɢɥɢ ɨɬɞɟɥɶɧɨɝɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɨɛɹɡɚɧ ɜɵɡɵɜɚɬɶ ɞɟɠɭɪɧɵɯ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɦ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɩɪɟɞɭɩɪɟɞɢɬɶ ɢɯ ɨ ɩɪɟɞсɬɨɹɳɟɦ ɡɚɤɪɵɬɢɢ, сɨɨɛɳɢɬɶ ɮɚɦɢɥɢɸ ɢ ɞɨɥɠɧɨсɬɶ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɹ ɪɚɛɨɬ, ɩɨɪɹɞɨɤ ɩɪɨɩɭсɤɚ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɨсɬɚɸɳɟɦɭсɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ.
3. Ɉɬɤɪɵɬɢɟ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɢɥɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɦ ɩɨɟɡɞɧɵɦ ɩɨсɥɟ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɹ ɨɛ ɭсɬɪɚɧɟɧɢɢ ɜɨɡɧɢɤɲɢɯ ɩɪɟɩɹɬсɬɜɢɣ, ɨɤɨɧɱɚɧɢɢ ɪɚɛɨɬ ɢ ɨсɜɨɛɨɠɞɟɧɢɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɜ ɩɨɪɹɞɤɟ, ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɧɨɦ ɩɭɧɤɬɨɦ 21 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɉɨɪɹɞɤɚ.

ɉɨɥɭɱɟɧɧɨɟ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɟ ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɨɛɹɡɚɧ ɡɚɩɢсɚɬɶ ɜ ɠɭɪɧɚɥ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɯ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɣ, ɭɤɚɡɚɜ ɜɪɟɦɹ ɟɝɨ ɩɨсɬɭɩɥɟɧɢɹ, ɞɨɥɠɧɨсɬɶ ɢ ɮɚɦɢɥɢɸ

ɥɢɰɚ, ɨɬ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɨɧɨ ɩɨɥɭɱɟɧɨ. ɉɢсɶɦɟɧɧɨɟ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɟ ɢɥɢ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɚ ɨɛ ɨɤɨɧɱɚɧɢɢ ɪɚɛɨɬ ɢ ɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɞɨɥɠɧɵ ɯɪɚɧɢɬɶсɹ ɜɦɟсɬɟ с ɠɭɪɧɚɥɨɦ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɯ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɣ.

1. Ɉɛ ɨɬɤɪɵɬɢɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɢɥɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɞɚɟɬ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɦ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɢ ɩɭɬɟɜɵɦ ɩɨсɬɚɦ, ɟсɥɢ ɬɚɤɢɟ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ɢɦɟɸɬсɹ, ɩɪɢɤɚɡ сɥɟɞɭɸɳɟɝɨ сɨɞɟɪɠɚɧɢɹ:

©ɉɪɢɤɚɡ ʋ ... ɨɬ ... ɱɢсɥɚ ɨɬɦɟɧɹɟɬсɹ. Ⱦɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ... ɩɭɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ... с ... ɱ ... ɦɢɧɭɬ ɜɨссɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɩɨ ... (ɭɤɚɡɵɜɚɟɬсɹ сɢсɬɟɦɚ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ)ª.

1. ȿсɥɢ ɧɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɨɦ ɩɟɪɟɝɨɧɟ, ɧɟ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɨɦ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦɢ ɞɥɹ ɞɜɭсɬɨɪɨɧɧɟɝɨ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɟ ɩɨ ɤɚɠɞɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ (ɜ ɬɨɦ ɱɢсɥɟ ɩɨ ɩɨɤɚɡɚɧɢɹɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ), ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɩɪɢ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɨɬɩɪɚɜɥɹɟɬ ɩɨɟɡɞ ɩɨ ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ, ɬɨ ɩɨсɥɟ ɩɪɨɜɟɪɤɢ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ ɷɬɨɝɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɦ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɢ ɩɭɬɟɜɵɦ ɩɨсɬɚɦ, ɟсɥɢ ɬɚɤɢɟ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ɢɦɟɸɬсɹ, ɞɚɟɬсɹ ɭɤɚɡɚɧɢɟ сɥɟɞɭɸɳɟɝɨ сɨɞɟɪɠɚɧɢɹ:

©ɋ ... ɱ ... ɦɢɧɭɬ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ... (ɭɤɚɡɵɜɚɟɬсɹ ɱɟɬɧɵɯ ɢɥɢ ɧɟɱɟɬɧɵɯ) ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ... ɩɭɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ... ɩɪɟɤɪɚɳɚɟɬсɹ. ɉɨɟɡɞ ʋ ... сɨ сɬɚɧɰɢɢ ... ɨɬɩɪɚɜɶɬɟ ɩɨ ... ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɩɨ ɬɟɥɟɮɨɧɧɨɣ сɜɹɡɢ ɩɨ ɩɪɚɜɢɥɚɦ ɨɞɧɨɩɭɬɧɨɝɨ ɞɜɢɠɟɧɢɹª.

ɉɪɟɠɞɟ ɱɟɦ ɩɟɪɟɞɚɬɶ ɬɚɤɨɟ ɭɤɚɡɚɧɢɟ ɨɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨ ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɩɚссɚɠɢɪсɤɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ, ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɯ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɣ ɞɨɥɠɧɨ ɛɵɬɶ ɡɚɩɢсɚɧɨ ɭɤɚɡɚɧɢɟ ɭɩɨɥɧɨɦɨɱɟɧɧɨɝɨ ɩɪɟɞсɬɚɜɢɬɟɥɹ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ):

©ɉɨɟɡɞ ʋ ... сɨ сɬɚɧɰɢɢ ... ɨɬɩɪɚɜɶɬɟ ɩɨ ... ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɩɭɬɢª.

ɍɱɚсɬɢɟ ɩɭɬɟɜɵɯ ɩɨсɬɨɜ (ɩɪɢ ɢɯ ɧɚɥɢɱɢɢ) ɜ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɨɩɪɟɞɟɥɹɟɬсɹ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɦ ɩɨɟɡɞɧɵɦ.

ɉɨɥɭɱɢɜ ɩɪɢɤɚɡ ɨ ɩɪɨɩɭсɤɟ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨ ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ, ɞɟɠɭɪɧɵɟ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ ɨɛɦɟɧɢɜɚɸɬсɹ ɩɨɞ ɤɨɧɬɪɨɥɟɦ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɬɟɥɟɮɨɧɨɝɪɚɦɦɚɦɢ.

Ⱦɟɠɭɪɧɵɟ ɩɭɬɟɜɵɯ ɩɨсɬɨɜ (ɡɚ ɢсɤɥɸɱɟɧɢɟɦ ɩɨсɬɨɜ ɩɪɢɦɵɤɚɧɢɹ ɧɚ ɨɞɧɨɩɭɬɧɨɦ ɩɟɪɟɝɨɧɟ с ɞɜɭɯɩɭɬɧɵɦɢ ɜсɬɚɜɤɚɦɢ ɢ ɩɪɟɞɭɡɥɨɜɵɯ ɩɨсɬɨɜ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɛɥɨɤ-ɩɨсɬɨɜ) ɜ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɚɯ ɨ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɧɟ ɭɱɚсɬɜɭɸɬ, ɧɨ ɨɛ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɨɧɢ ɭɜɟɞɨɦɥɹɸɬсɹ ɩɨ ɬɟɥɟɮɨɧɭ, ɚ ɜɪɟɦɹ ɟɝɨ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɨɬɦɟɱɚɸɬ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ.

ɉɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨ ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɩɨсɥɟɞɨɜɚɬɟɥɶɧɨ ɧɟсɤɨɥɶɤɢɯ ɩɨɟɡɞɨɜ с ɪɚɡɝɪɚɧɢɱɟɧɢɟɦ ɩɭɬɟɜɵɦɢ ɩɨсɬɚɦɢ, ɞɟɠɭɪɧɵɟ ɷɬɢɯ ɩɨсɬɨɜ сɨɨɛɳɚɸɬ ɧɚ сɦɟɠɧɵɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ сɬɚɧɰɢɢ ɨ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɜ:

©ɉɨɟɡɞ ʋ ... ɩɨ ... ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɥ ɜ ... ɱ ... ɦɢɧɭɬ. Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ ɩɭɬɟɜɨɝɨ ɩɨсɬɚª.

ɇɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɵɯ ɷɥɟɤɬɪɢɮɢɰɢɪɨɜɚɧɧɵɯ ɭɱɚсɬɤɚɯ с ɨɞɧɨсɬɨɪɨɧɧɟɣ ɩɭɬɟɜɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɨɣ, ɧɚ ɤɨɬɨɪɵɯ ɩɪɢɦɟɧɹɟɬсɹ ɨɞɧɨсɬɨɪɨɧɧɟɟ ɨɝɪɚɠɞɟɧɢɟ сɴɟɦɧɵɯ ɩɨɞɜɢɠɧɵɯ ɟɞɢɧɢɰ, ɜɪɟɦɹ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨ ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɩɪɢ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɨɛɹɡɚɧ сɨɝɥɚсɨɜɚɬɶ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɦ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɹ ɷɥɟɤɬɪɨсɧɚɛɠɟɧɢɹ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ). ɉɟɪɟɱɟɧɶ ɬɚɤɢɯ ɭɱɚсɬɤɨɜ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

Ɉɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨ ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɧɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɞɜɭсɬɨɪɨɧɧɟɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɨɣ ɢɥɢ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɟɣ, ɩɪɢɦɟɧɹɟɦɨɣ ɤɚɤ сɚɦɨсɬɨɹɬɟɥɶɧɚɹ сɢсɬɟɦɚ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɦɢ, ɨɛɟсɩɟɱɢɜɚɸɳɢɦɢ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɩɨ сɢɝɧɚɥɚɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɵɯ сɜɟɬɨɮɨɪɨɜ, ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɟɬсɹ ɩɨ ɭсɬɧɨɦɭ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɢ ɩɨсɥɟ ɩɟɪɟɤɥɸɱɟɧɢɹ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɢ ɧɚ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɟɟ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɞɜɢɠɟɧɢɹ.

1. ɉɨ ɩɨɥɭɱɟɧɢɢ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɹ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨ ɩɪɢɛɵɬɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨ ɧɟɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɜɨссɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ɧɨɪɦɚɥɶɧɨɟ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɟɪɟɞɚɱɟɣ ɭɤɚɡɚɧɢɹ сɥɟɞɭɸɳɟɝɨ сɨɞɟɪɠɚɧɢɹ:

©ɍɤɚɡɚɧɢɟ ʋ ... ɨɬ ... ɱɢсɥɚ ɨɬɦɟɧɹɟɬсɹ. ɋ ... ɱ ... ɦɢɧɭɬ ɩɨ ... ɩɭɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ... ɜɨссɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ... (ɭɤɚɡɵɜɚɟɬсɹ ɱɟɬɧɵɯ ɢɥɢ ɧɟɱɟɬɧɵɯ) ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ... (ɭɤɚɡɵɜɚɟɬсɹ сɢсɬɟɦɚ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ)ª.

1. ȼ сɥɭɱɚɟ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨɟɡɞɚ с ɨсɬɚɧɨɜɤɨɣ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ, ɧɟ ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɧɨɣ ɝɪɚɮɢɤɨɦ ɞɜɢɠɟɧɢɹ (ɞɥɹ ɩɨсɚɞɤɢ ɢ ɜɵсɚɞɤɢ ɥɸɞɟɣ, ɩɨɝɪɭɡɤɢ ɢ ɜɵɝɪɭɡɤɢ ɝɪɭɡɨɜ), с ɩɨсɥɟɞɭɸɳɢɦ ɩɪɢɛɵɬɢɟɦ ɧɚ сɦɟɠɧɭɸ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɢɥɢ с ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɟɦ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɨɛсɬɚɧɨɜɤɨɣ ɞɚɟɬ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɟ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɦ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɧɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚ, ɭɤɚɡɵɜɚɹ ɜɪɟɦɹ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɢ ɩɪɨɞɨɥɠɢɬɟɥɶɧɨсɬɶ ɡɚɧɹɬɢɹ ɢɦ ɩɟɪɟɝɨɧɚ (ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ).

Ɇɚɲɢɧɢсɬɚɦ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɪɚɛɨɬɧɢɤɚɦ, ɪɭɤɨɜɨɞɹɳɢɦ ɩɨсɚɞɤɨɣ ɢ ɜɵсɚɞɤɨɣ ɥɸɞɟɣ, ɩɨɝɪɭɡɤɨɣ ɢ ɜɵɝɪɭɡɤɨɣ ɝɪɭɡɨɜ, ɩɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɬɚɤɢɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɜɵɞɚɸɬсɹ

сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɢɟ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ. ɉɨсɥɟ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ɦɚɲɢɧɢсɬɵ ɷɬɢɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɜɨɡɨɛɧɨɜɥɹɸɬ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨ сɢɝɧɚɥɚɦ ɭɤɚɡɚɧɧɵɯ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ.

Ⱦɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɢɥɢ ɩɨ ɟɝɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɞɟɠɭɪɧɵɟ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ ɩɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧ ɩɨсɥɟɞɭɸɳɢɯ ɩɨɩɭɬɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɨɛɹɡɚɧɵ ɭɜɟɞɨɦɥɹɬɶ ɦɚɲɢɧɢсɬɨɜ ɷɬɢɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨсɪɟɞсɬɜɨɦ ɭсɬɪɨɣсɬɜ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɱɟсɤɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ ɷɥɟɤɬɪɨсɜɹɡɢ ɨ ɦɟсɬɟ ɧɟɝɪɚɮɢɤɨɜɨɣ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɩɨɟɡɞɚ с ɭɤɚɡɚɧɢɟɦ ɤɢɥɨɦɟɬɪɚ ɢ ɩɢɤɟɬɚ.

Ɉɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɯɨɡɹɣсɬɜɟɧɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ, сɩɟɰɢɚɥɶɧɨɝɨ сɚɦɨɯɨɞɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɧɚ ɡɚɤɪɵɬɵɟ ɩɟɪɟɝɨɧɵ (ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ ɩɭɬɢ) ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɟɬсɹ ɜ ɩɨɪɹɞɤɟ, ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɧɨɦ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 9 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ.

1. ɉɨɥɭɱɢɜ сɨɨɛɳɟɧɢɟ ɨ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ (ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɩɭɬɢ) сɢсɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɡɚɩɢсɵɜɚɟɬ ɟɝɨ ɜ ɠɭɪɧɚɥ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɯ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɣ ɢ, ɩɪɨɜɟɪɢɜ ɱɟɪɟɡ ɞɟɠɭɪɧɵɯ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɶ ɩɟɪɟɝɨɧɚ (ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ), ɩɟɪɟɞɚɟɬ ɭɤɚɡɚɧɢɟ сɥɟɞɭɸɳɟɝɨ сɨɞɟɪɠɚɧɢɹ ɨɛ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɦ сɪɟɞсɬɜɚɦ сɜɹɡɢ:

©ȼɜɢɞɭ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ (ɭɤɚɡɵɜɚɟɬсɹ сɢсɬɟɦɚ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ) ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ (ɢɥɢ ɩɨ ... ɩɭɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ) с ... ɱ ... ɦɢɧɭɬ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɩɨ ɬɟɥɟɮɨɧɧɵɦ сɪɟɞсɬɜɚɦ сɜɹɡɢ ɩɨ ɩɪɚɜɢɥɚɦ ... (ɨɞɧɨɩɭɬɧɨɝɨ ɢɥɢ ɞɜɭɯɩɭɬɧɨɝɨ) ɞɜɢɠɟɧɢɹª.

1. ɉɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ ɩɭɬɟɜɵɯ ɩɨсɬɨɜ, ɩɪɢɤɚɡ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɨ ɩɪɟɤɪɚɳɟɧɢɢ ɢɥɢ ɜɨссɬɚɧɨɜɥɟɧɢɢ ɞɟɣсɬɜɢɹ сɢсɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɬɚɤɠɟ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɭɬɟɜɵɯ ɩɨсɬɨɜ, ɩɪɢ ɷɬɨɦ ɜ ɡɚɜɢсɢɦɨсɬɢ ɨɬ ɨɛсɬɚɧɨɜɤɢ ɩɪɟɤɪɚɳɟɧɢɟ ɢɥɢ ɜɨссɬɚɧɨɜɥɟɧɢɟ ɞɟɣсɬɜɢɹ сɢсɬɟɦɵ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɧɚ ɜсɟɦ ɦɟɠсɬɚɧɰɢɨɧɧɨɦ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ɢɥɢ ɨɬɞɟɥɶɧɨ ɧɚ ɤɚɠɞɨɦ сɜɨɛɨɞɧɨɦ ɦɟɠɩɨсɬɨɜɨɦ ɩɟɪɟɝɨɧɟ.
2. ɉɨсɥɟ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɹ ɨ ɜɨссɬɚɧɨɜɥɟɧɢɢ ɞɟɣсɬɜɢɹ сɢсɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɡɚɩɢсɵɜɚɟɬ ɟɝɨ ɜ ɠɭɪɧɚɥ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɯ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɣ ɢ, ɩɪɨɜɟɪɢɜ ɱɟɪɟɡ ɞɟɠɭɪɧɵɯ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɶ ɩɟɪɟɝɨɧɚ (ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ), ɞɚɟɬ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɦ ɩɟɪɟɝɨɧ, ɭɤɚɡɚɧɢɟ сɥɟɞɭɸɳɟɝɨ сɨɞɟɪɠɚɧɢɹ:

©ɉɪɢɤɚɡ ʋ ... ɨɬɦɟɧɹɟɬсɹ. ɋ ... ɱ ... ɦɢɧɭɬ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ... (ɩɨ ... ɩɭɬɢ ɩɟɪɟɝɨɧɚ) ɜɨссɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɩɨ ... (ɭɤɚɡɵɜɚɟɬсɹ сɢсɬɟɦɚ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ)ª.

ɋ ɭɤɚɡɚɧɧɨɝɨ ɜɪɟɦɟɧɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ сɬɚɧɰɢɢ ɩɟɪɟɯɨɞɹɬ ɧɚ ɬɨɬ ɜɢɞ сɜɹɡɢ, ɤɨɬɨɪɵɣ ɛɭɞɟɬ ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧ ɜ ɭɤɚɡɚɧɢɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ.

ɇɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ, ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɨɣ ɞɥɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɜ ɨɞɧɨɦ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɢ, ɩɪɢɤɚɡ ɨ ɜɨссɬɚɧɨɜɥɟɧɢɢ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɢ ɪɚɡɪɟɲɚɟɬсɹ ɩɟɪɟɞɚɜɚɬɶ ɞɨ ɨсɜɨɛɨɠɞɟɧɢɹ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɨɬ ɩɨɟɡɞɨɜ, ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɧɵɯ ɩɨ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ.

1. Ɉɬɤɪɵɬɢɟ ɢɥɢ ɡɚɤɪɵɬɢɟ ɪɚɡɞɟɥɶɧɵɯ ɩɭɧɤɬɨɜ ɢɥɢ ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɵɯ ɩɨсɬɨɜ, ɪɚɛɨɬɚɸɳɢɯ ɧɟ ɤɪɭɝɥɨсɭɬɨɱɧɨ, ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɜ ɩɨɪɹɞɤɟ, ɭɬɜɟɪɠɞɚɟɦɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɟɦ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɟɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ), ɢ ɨɮɨɪɦɥɹɟɬсɹ ɭɤɚɡɚɧɢɟ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ, ɩɟɪɟɞɚɜɚɟɦɵɦ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɢɯ ɩɟɪɟɝɨɧ:

©Ⱦɟɣсɬɜɢɟ ɩɨсɬɚ ... ɤɦ с ... ɱ ... ɦɢɧɭɬ ɨɬɤɪɵɬɨ (ɡɚɤɪɵɬɨ)ª.

1. ɇɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ с ɷɥɟɤɬɪɢɱɟсɤɨɣ ɬɹɝɨɣ ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɞɨɥɠɟɧ ɪɚɛɨɬɚɬɶ ɜɨ ɜɡɚɢɦɨɞɟɣсɬɜɢɢ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɦ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɹ ɷɥɟɤɬɪɨсɧɚɛɠɟɧɢɹ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ) ɢ ɩɪɢɧɢɦɚɬɶ ɦɟɪɵ ɩɨ ɨɛɟсɩɟɱɟɧɢɸ ɧɨɪɦɚɥɶɧɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɭсɬɪɨɣсɬɜ ɷɥɟɤɬɪɨсɧɚɛɠɟɧɢɹ.

ɉɪɢ ɩɨɜɪɟɠɞɟɧɢɹɯ ɤɨɧɬɚɤɬɧɨɣ сɟɬɢ, ɨɬɤɥɸɱɟɧɢɹɯ ɬɹɝɨɜɵɯ ɩɨɞсɬɚɧɰɢɣ ɢɥɢ сɧɢɠɟɧɢɢ ɢɯ ɦɨɳɧɨсɬɢ, ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ сɨɜɦɟсɬɧɨ с ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɦ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɹ ɷɥɟɤɬɪɨсɧɚɛɠɟɧɢɹ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ) ɨɩɪɟɞɟɥɹɟɬ ɩɨɪɹɞɨɤ ɩɪɨɩɭсɤɚ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɭɱɚсɬɤɚɦ.

ȼ ɩɟɪɢɨɞ ɝɨɥɨɥɟɞɨɨɛɪɚɡɨɜɚɧɢɹ ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɩɨ ɡɚɹɜɤɚɦ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɞɪɚɡɞɟɥɟɧɢɹ ɷɥɟɤɬɪɨсɧɚɛɠɟɧɢɹ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ) ɩɪɟɞɨсɬɚɜɥɹɟɬ ɜɪɟɦɹ, ɜ ɬɟɱɟɧɢɟ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɩɪɟɤɪɚɳɚɟɬсɹ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɨ ɩɟɪɟɝɨɧɭ, ɨɬɞɟɥɶɧɵɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɭɬɹɦ ɩɟɪɟɝɨɧɚ ɢɥɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɞɥɹ ɩɥɚɜɤɢ ɜ ɤɨɧɬɚɤɬɧɨɣ сɟɬɢ ɝɨɥɨɥɟɞɚ.

1. ɉɪɢ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ сɜɹɡɢ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɨɜ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬсɹ ɛɟɡ ɭɱɚсɬɢɹ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ɞɟɠɭɪɧɵɦɢ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ.

ɉɪɢ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɢ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ сɜɹɡɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɢ ɞɟɠɭɪɧɵɟ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ ɞɟɥɚɸɬ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɢɟ ɡɚɩɢсɢ ɜ ɠɭɪɧɚɥɟ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɢɯ ɪɚсɩɨɪɹɠɟɧɢɣ.

Ɉ ɜɨссɬɚɧɨɜɥɟɧɢɢ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ сɜɹɡɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɭɜɟɞɨɦɥɹɟɬ ɜсɟɯ ɞɟɠɭɪɧɵɯ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɪɟɝɢсɬɪɢɪɭɟɦɵɦ ɭɤɚɡɚɧɢɟɦ.

1. ɉɨɪɹɞɨɤ ɪɚɛɨɬɵ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɜ ɩɨɟɡɞɧɵɯ, ɝɞɟ ɲɬɚɬ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ, ɧɚ ɤɨɬɨɪɵɯ ɜɨɡɥɨɠɟɧɨ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɟ ɨɩɟɪɚɰɢɣ ɩɨ ɩɪɢɟɦɭ ɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɸ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ ɧɟ ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧ, ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

ɉɊɂɅɈɀȿɇɂȿ ʋ 20

ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɩɨ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɟ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ

# Ɍɢɩɨɜɵɟ ɬɪɟɛɨɜɚɧɢɹ ɤ ɜɟɞɟɧɢɸ ɪɟɝɥɚɦɟɧɬɚ ɫɥɭɠɟɛɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɨɜ

1. **Ɉɛɳɢɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɹ**
2. Ɍɢɩɨɜɵɟ ɬɪɟɛɨɜɚɧɢɹ ɤ ɜɟɞɟɧɢɸ ɪɟɝɥɚɦɟɧɬɚ сɥɭɠɟɛɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɨɜ ɩɪɢ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɟ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɢ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɪɚɛɨɬɵ (ɞɚɥɟɟ ± Ɍɢɩɨɜɵɟ ɬɪɟɛɨɜɚɧɢɹ) ɩɪɟɞɧɚɡɧɚɱɟɧɵ ɞɥɹ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɚ, ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɟɧɧɚɹ ɞɟɹɬɟɥɶɧɨсɬɶ, ɤɨɬɨɪɵɯ сɜɹɡɚɧɚ с ɞɜɢɠɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɨɣ.

ɇɚ ɭɱɚсɬɤɚɯ ɨɛɪɚɳɟɧɢɹ сɤɨɪɨсɬɧɵɯ ɢ ɜɵсɨɤɨсɤɨɪɨсɬɧɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɪɟɝɥɚɦɟɧɬ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɨɜ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ.

1. Ɍɢɩɨɜɵɟ ɬɪɟɛɨɜɚɧɢɹ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɸɬ ɩɪɢɨɪɢɬɟɬɧɨсɬɶ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɹ ɦɚɲɢɧɢсɬɚɦɢ ɢ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɹɦɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜ ɬɪɟɛɨɜɚɧɢɣ сɢɝɧɚɥɨɜ ɧɚɞ ɜсɟɦɢ ɤɨɦɚɧɞɚɦɢ (сɨɨɛɳɟɧɢɹɦɢ ɢ ɭɤɚɡɚɧɢɹɦɢ), ɡɚ ɢсɤɥɸɱɟɧɢɟɦ ɤɨɦɚɧɞ ɧɚ ɨсɬɚɧɨɜɤɭ ɜ сɥɭɱɚɟ ɭɝɪɨɡɵ ɠɢɡɧɢ, ɡɞɨɪɨɜɶɸ ɥɸɞɟɣ ɢɥɢ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ.
2. Ⱦɥɹ ɢсɤɥɸɱɟɧɢɹ ɜɨɡɦɨɠɧɨɝɨ ɧɟɜɟɪɧɨɝɨ ɜɨсɩɪɢɹɬɢɹ ɜсɟ ɤɨɦɚɧɞɵ (ɭɤɚɡɚɧɢɹ, сɨɨɛɳɟɧɢɹ) ɞɨɥɠɧɵ ɧɨсɢɬɶ ɚɞɪɟсɧɵɣ ɯɚɪɚɤɬɟɪ (ɧɨɦɟɪ ɩɨɟɡɞɚ, ɧɨɦɟɪ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ɢɥɢ ɟɝɨ ɩɨɡɵɜɧɨɝɨ, ɮɚɦɢɥɢɢ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɚ).
3. ɉɟɪɟɝɨɜɨɪɵ ɦɟɠɞɭ ɪɚɛɨɬɧɢɤɚɦɢ, ɡɚɞɟɣсɬɜɨɜɚɧɧɵɦɢ ɜ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɢ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɪɚɛɨɬɟ, ɜɟɞɭɬсɹ ɜ сɜɨɛɨɞɧɨɣ ɮɨɪɦɟ с сɨɛɥɸɞɟɧɢɟɦ сɥɟɞɭɸɳɢɯ ɬɪɟɛɨɜɚɧɢɣ:

ɚ) ɤɨɦɚɧɞɵ (ɭɤɚɡɚɧɢɹ, сɨɨɛɳɟɧɢɹ), ɩɟɪɟɞɚɜɚɟɦɵɟ ɩɨ ɪɚɞɢɨсɜɹɡɢ ɢ ɞɜɭсɬɨɪɨɧɧɟɣ ɩɚɪɤɨɜɨɣ сɜɹɡɢ, ɞɨɥɠɧɵ ɛɵɬɶ ɥɚɤɨɧɢɱɧɵɦɢ ɢ ɩɨɧɹɬɧɵɦɢ;

ɛ) ɪɚɛɨɬɧɢɤ, ɩɟɪɟɞɚɜɲɢɣ ɭɤɚɡɚɧɢɟ (ɤɨɦɚɧɞɭ, сɨɨɛɳɟɧɢɟ), ɨɛɹɡɚɧ ɭɛɟɞɢɬɶсɹ ɜ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨсɬɢ ɟɝɨ ɜɨсɩɪɢɹɬɢɹ ɦɚɲɢɧɢсɬɨɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ (ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɟɦ ɦɚɧɟɜɪɨɜ);

ɜ) ɟсɥɢ ɦɚɲɢɧɢсɬ (ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɶ ɦɚɧɟɜɪɨɜ) ɧɟ ɭɜɟɪɟɧ ɜ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨсɬɢ ɜɨсɩɪɢɹɬɢɹ сɢɝɧɚɥɚ (ɭɤɚɡɚɧɢɹ, сɨɨɛɳɟɧɢɹ, ɤɨɦɚɧɞɵ) ɨɧ ɨɛɹɡɚɧ ɜɵɹсɧɢɬɶ ɨɛсɬɚɧɨɜɤɭ ɞɨ ɧɚɱɚɥɚ ɩɟɪɟɞɜɢɠɟɧɢɣ.

1. Ɂɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ ɜɟсɬɢ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɵ ɩɨ ɪɚɞɢɨсɜɹɡɢ, ɧɟ сɜɹɡɚɧɧɵɟ с ɞɜɢɠɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɨɦ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ.

# ȼɟɞɟɧɢɟ ɫɥɭɠɟɛɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɨɜ ɩɪɢ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ

1. ɉɪɢ ɛɟɡɨсɬɚɧɨɜɨɱɧɨɦ ɩɪɨɩɭсɤɟ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨ ɝɥɚɜɧɵɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɭɬɹɦ ɪɚɡɞɟɥɶɧɨɝɨ ɩɭɧɤɬɚ ɩɪɢ ɪɚɡɪɟɲɚɸɳɢɯ ɩɨɤɚɡɚɧɢɹɯ сɜɟɬɨɮɨɪɨɜ (ɜɯɨɞɧɨɝɨ, ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ ɢ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ), ɚ ɬɚɤɠɟ ɢсɩɪɚɜɧɨɣ ɪɚɛɨɬɟ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɵɯ ɩɪɢɛɨɪɨɜ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɢ ɢ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ ɜ ɩɟɪɟɞɚɱɟ ɧɟɩɪɟɞɜɢɞɟɧɧɵɯ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɩɨ ɦɚɪɲɪɭɬɭ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɵ ɩɨ ɪɚɞɢɨсɜɹɡɢ ɦɟɠɞɭ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɦ ɩɨɟɡɞɧɵɦ ± ɩɪɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ) ɢ ɦɚɲɢɧɢсɬɨɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ɧɟ ɜɟɞɭɬсɹ.
2. ɉɪɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ, ɤɨɝɞɚ ɢɦɟɸɬсɹ ɞɜɚ (ɬɪɢ ± ɩɪɢ ɱɟɬɵɪɟɯɡɧɚɱɧɨɣ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɟ) ɢ ɛɨɥɟɟ сɜɨɛɨɞɧɵɯ ɛɥɨɤ-ɭɱɚсɬɤɨɜ ɭɞɚɥɟɧɢɹ, ɩɨɥɧɨсɬɶɸ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧ ɦɚɪɲɪɭɬ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, ɨɬсɭɬсɬɜɭɟɬ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɶ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɧɟɩɪɟɞɜɢɞɟɧɧɵɯ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɣ ɩɨ ɦɚɪɲɪɭɬɭ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɵ ɩɨ ɪɚɞɢɨсɜɹɡɢ ɦɟɠɞɭ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɦ ɩɨɟɡɞɧɵɦ ± ɩɪɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ) ɢ ɦɚɲɢɧɢсɬɨɦ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ɧɟ ɜɟɞɭɬсɹ.
3. Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɛɹɡɚɧ ɜɵɡɜɚɬɶ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɩɨɟɡɞɚ, ɧɚɯɨɞɹɳɟɝɨсɹ ɧɚ ɭɱɚсɬɤɟ ɩɪɢɛɥɢɠɟɧɢɹ ɤ ɪɚɡɞɟɥɶɧɨɦɭ ɩɭɧɤɬɭ (ɧɚ ɩɟɪɜɨɦ ɢɥɢ ɜɬɨɪɨɦ ɭɱɚсɬɤɟ ɩɪɢɛɥɢɠɟɧɢɹ ɜ ɡɚɜɢсɢɦɨсɬɢ ɨɬ ɭсɥɨɜɢɣ ɩɪɢɟɦɚ ɩɨɟɡɞɚ), ɢ ɞɨɜɟсɬɢ ɞɨ ɧɟɝɨ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɸ ɨ ɩɨɪɹɞɤɟ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ:
   1. ɩɪɢ ɩɪɢɟɦɟ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ сɬɚɧɰɢɸ ɜ сɥɭɱɚɟ, ɤɨɝɞɚ ɜɵɯɨɞɧɨɣ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɵɣ) сɜɟɬɨɮɨɪ сɢɝɧɚɥɢɡɢɪɭɟɬ ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɟɟ ɩɨɤɚɡɚɧɢɟ;
   2. ɩɪɢ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ ɩɟɪɟɞɚɱɢ ɩɪɢɤɚɡɚ ɧɚ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɟ ɜɯɨɞɧɨɝɨ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ) сɜɟɬɨɮɨɪɚ с ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɢɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɟɦ, ɡɧɚɤɚ ©ɝɪɚɧɢɰɚ сɬɚɧɰɢɢª;
   3. ɩɪɢ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɩɪɨɩɭсɤɚ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨ ɛɨɤɨɜɵɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɭɬɹɦ, ɤɨɝɞɚ ɜɯɨɞɧɨɣ сɜɟɬɨɮɨɪ ɧɟ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧ ɦɚɪɲɪɭɬɧɵɦ ɭɤɚɡɚɬɟɥɟɦ;
   4. ɩɪɢ сɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɜɚɪɢɚɧɬɧɵɦ ɦɚɪɲɪɭɬɨɦ;
   5. ɩɪɢ ɩɪɢɟɦɟ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ, ɧɟ ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɧɵɣ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ, ɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ± ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ (ɧɟсɩɟɰɢɚɥɢɡɢɪɨɜɚɧɧɵɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ), ɚ ɬɚɤɠɟ ɩɚссɚɠɢɪсɤɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɛɨɤɨɜɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ, ɤɨɝɞɚ ɝɪɚɮɢɤɨɦ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧ ɩɪɨɩɭсɤ ɩɨɟɡɞɚ ɛɟɡ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɩɨ ɝɥɚɜɧɨɦɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ.
4. ɉɨɪɹɞɨɤ ɞɨɜɟɞɟɧɢɹ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɢ ɞɨ ɦɚɲɢɧɢсɬɨɜ ɩɨɟɡɞɨɜ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɦ ɩɨɟɡɞɧɵɦ ɩɪɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

ɉɨɪɹɞɨɤ ɞɨɜɟɞɟɧɢɹ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɢ ɞɨ ɦɚɲɢɧɢсɬɨɜ ɩɨɟɡɞɨɜ ɨ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ сɦɟɧɵ ɱɚсɬɨɬɵ (ɤɚɧɚɥɚ) ɩɨɟɡɞɧɨɣ ɪɚɞɢɨсɜɹɡɢ ɩɨ ɦɚɪɲɪɭɬɭ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

ɉɨɪɹɞɨɤ ɞɨɜɟɞɟɧɢɹ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɢ ɞɨ ɦɚɲɢɧɢсɬɨɜ ɩɨɟɡɞɨɜ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɜ сɥɭɱɚɟ ɩɪɢɟɦɚ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɬɭɩɢɤɨɜɵɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɭɬɶ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

1. ɍсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ сɥɟɞɭɸɳɚɹ ɩɨсɥɟɞɨɜɚɬɟɥɶɧɨсɬɶ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɹ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɨɜ ɩɨ ɪɚɞɢɨсɜɹɡɢ ɩɪɢ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ:
   1. ɜɵɡɨɜ ɚɛɨɧɟɧɬɚ ɢ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɢɟ с ɧɢɦ сɜɹɡɢ;
   2. ɞɨɜɟɞɟɧɢɟ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɢ ɨ ɩɨɪɹɞɤɟ ɩɪɢɛɵɬɢɹ (ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ) ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɪɚɡɞɟɥɶɧɵɣ ɩɭɧɤɬ;
   3. ɩɨɜɬɨɪ ɦɚɲɢɧɢсɬɨɦ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨɥɭɱɟɧɧɨɣ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɢ ɢ ɭɛɟɠɞɟɧɢɟ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɞɢсɩɟɬɱɟɪɨɦ ɩɨɟɡɞɧɵɦ ± ɩɪɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ) ɜ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨсɬɢ ɜɨсɩɪɢɹɬɢɹ;
   4. ɞɨɜɟɞɟɧɢɟ сɨɩɭɬсɬɜɭɸɳɟɣ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɢ (ɩɪɢ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ). ȼ ɤɚɱɟсɬɜɟ сɨɩɭɬсɬɜɭɸɳɟɣ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɢ ɞɨɩɭсɤɚɟɬсɹ ɩɟɪɟɞɚɜɚɬɶ ɥɸɛɭɸ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɸ ɩɨ ɭсɦɨɬɪɟɧɢɸ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɞɢсɩɟɬɱɟɪɚ ɩɨɟɡɞɧɨɝɨ ± ɩɪɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ), ɤɨɬɨɪɚɹ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɚ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɞɥɹ ɜɟɞɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɢ сɜɹɡɚɧɚ с ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɟɣ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɢ ɬɟɯɧɨɥɨɝɢɟɣ ɪɚɛɨɬɵ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɚ.
2. ȿсɥɢ ɩɨсɥɟ ɬɪɟɯɤɪɚɬɧɨɝɨ ɜɵɡɨɜɚ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɩɨɟɡɞɚ ɧɟ ɭɞɚɥɨсɶ ɭсɬɚɧɨɜɢɬɶ с ɧɢɦ сɜɹɡɶ, ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ± ɩɪɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ) ɩɪɢɧɢɦɚɟɬ ɦɟɪɵ ɤ ɨсɬɚɧɨɜɤɟ ɩɨɟɡɞɚ:

ɩɟɪɟɤɥɸɱɟɧɢɟɦ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɧɚ ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɟɟ ɩɨɤɚɡɚɧɢɟ ɛɟɡ ɢɡɦɟɧɟɧɢɹ ɩɨɥɨɠɟɧɢɹ сɬɪɟɥɨɱɧɵɯ ɩɟɪɟɜɨɞɨɜ ɧɚ ɩɪɨɞɨɥɠɟɧɢɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɟɝɨ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ (с ɩɟɪɟɞɚɱɟɣ ɩɨ ɪɚɞɢɨсɜɹɡɢ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɢ ɨɛ ɢɡɦɟɧɟɧɢɹɯ ɩɨɤɚɡɚɧɢɹ сɜɟɬɨɮɨɪɚ). Ʉɪɨɦɟ ɬɨɝɨ, ɩɪɢɧɢɦɚɸɬсɹ ɦɟɪɵ ɤ ɢɡɨɥɢɪɨɜɚɧɢɸ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɩɪɢɟɦɚ (ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ, сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ) ɩɨɟɡɞɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɜɨɡɦɨɠɧɨɝɨ ɩɪɨɟɡɞɚ ɦɚɲɢɧɢсɬɨɦ ɩɨɟɡɞɚ сɜɟɬɨɮɨɪɚ (ɜɯɨɞɧɨɝɨ, ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ ɢɥɢ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ) с ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɢɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɟɦ;

ɧɚ ɷɥɟɤɬɪɢɮɢɰɢɪɨɜɚɧɧɵɯ ɥɢɧɢɹɯ ± ɩɟɪɟɞɚɱɟɣ сɨɨɛɳɟɧɢɹ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɞɢсɬɚɧɰɢɢ ɷɥɟɤɬɪɨсɧɚɛɠɟɧɢɹ ɨ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ сɧɹɬɢɹ ɧɚɩɪɹɠɟɧɢɹ ɜ ɤɨɧɬɚɤɬɧɨɣ сɟɬɢ ɩɨ ɦɚɪɲɪɭɬɭ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ;

ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ɪɚɛɨɬɧɢɤɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɚ ɧɚɜсɬɪɟɱɭ ɩɨɟɡɞɭ ɞɥɹ ɩɨɞɚɱɢ ɪɭɱɧɨɝɨ сɢɝɧɚɥɚ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ.

1. ɉɪɢ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ ɧɟɦɟɞɥɟɧɧɨɣ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɩɨɟɡɞɚ ɜ сɥɭɱɚɹɯ, ɩɪɟɞɭсɦɨɬɪɟɧɧɵɯ ɉɪɚɜɢɥɚɦɢ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨɣ ɷɤсɩɥɭɚɬɚɰɢɢ ɠɟɥɟɡɧɵɯ ɞɨɪɨɝ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ, ɭɬɜɟɪɠɞɟɧɧɵɦɢ ɧɚсɬɨɹɳɢɦ ɉɪɢɤɚɡɨɦ (ɞɚɥɟɟ ± ɉɪɚɜɢɥɚ),

ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɞɢсɩɟɬɱɟɪ ɩɨɟɡɞɧɨɣ ± ɩɪɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪсɤɨɣ ɰɟɧɬɪɚɥɢɡɚɰɢɢ) ɩɟɪɟɞɚɟɬ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨɟɡɞɚ ɤɨɦɚɧɞɭ ɨɛ ɨсɬɚɧɨɜɤɟ с ɭɤɚɡɚɧɢɟɦ ɩɪɢɱɢɧ ɢ ɭɛɟɠɞɚɟɬсɹ ɜ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨсɬɢ ɜɨсɩɪɢɹɬɢɹ ɤɨɦɚɧɞɵ.

ȼ сɥɭɱɚɟ ɜɨɡɧɢɤɧɨɜɟɧɢɹ ɚɜɚɪɢɣɧɨɣ сɢɬɭɚɰɢɢ сɨɨɛɳɟɧɢɟ ɜ ɷɮɢɪ ɪɚɞɢɨсɜɹɡɢ ɞɨɥɠɧɨ ɧɚɱɢɧɚɬɶсɹ сɥɨɜɚɦɢ: ©ȼɧɢɦɚɧɢɟ ɜсɟ!ª ɢ ɞɚɥɟɟ сɥɟɞɭɟɬ ɬɟɤсɬ сɨɨɛɳɟɧɢɹ. ɉɪɢ ɩɨɥɭɱɟɧɢɢ ɭɤɚɡɚɧɧɨɝɨ сɨɨɛɳɟɧɢɹ ɪɚɛɨɬɧɢɤɢ, ɧɚɯɨɞɹɳɢɟсɹ ɜ ɡɨɧɟ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɪɚɞɢɨсɜɹɡɢ, ɨɛɹɡɚɧɵ ɩɪɟɤɪɚɬɢɬɶ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɵ, ɜɵсɥɭɲɚɬɶ сɨɨɛɳɟɧɢɟ ɢ ɩɪɢɧɹɬɶ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɢɟ ɦɟɪɵ.

1. ɉɨɪɹɞɨɤ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɨɜ ɩɟɪɟɞ ɩɪɢɟɦɨɦ, ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ɢɥɢ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɟɦ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨɟɡɞɨɦ, ɨɛсɥɭɠɢɜɚɟɦɵɦ ɦɚɲɢɧɢсɬɨɦ ɛɟɡ ɩɨɦɨɳɧɢɤɚ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ, ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

# ȼɟɞɟɧɢɟ ɫɥɭɠɟɛɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɨɜ ɩɪɢ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ

1. ɉɪɢ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɜсɟ ɭɱɚсɬɧɢɤɢ ɞɨɥɠɧɵ сɨɛɥɸɞɚɬɶ сɥɟɞɭɸɳɢɟ ɬɪɟɛɨɜɚɧɢɹ:

ɦɚɧɟɜɪɨɜɚɹ ɪɚɛɨɬɚ ɞɨɥɠɧɚ ɩɪɨɜɨɞɢɬɶсɹ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɪɚɧɟɟ ɞɨɜɟɞɟɧɧɵɦ ɩɥɚɧɨɦ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ (ɤɪɚɬɤɢɦ ɭɤɚɡɚɧɢɟɦ ɨ ɩɨсɥɟɞɨɜɚɬɟɥɶɧɨсɬɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɵɯ ɩɟɪɟɞɜɢɠɟɧɢɣ ɩɪɢ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɢ ɡɚɞɚɧɢɹ ɧɚ ɦɚɧɟɜɪɨɜɭɸ ɪɚɛɨɬɭ);

ɪɚɛɨɬɧɢɤ, ɪɚсɩɨɪɹɠɚɸɳɢɣсɹ ɦɚɧɟɜɪɚɦɢ (ɪɚɛɨɬɧɢɤ, ɟɞɢɧɨɥɢɱɧɨ ɪɚсɩɨɪɹɠɚɸɳɢɣсɹ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɟɣ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢɥɢ ɜ ɨɬɞɟɥɶɧɨɦ ɪɚɣɨɧɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ± ɩɪɢ ɟɟ ɞɟɥɟɧɢɢ ɧɚ ɦɚɧɟɜɪɨɜɵɟ ɪɚɣɨɧɵ, ɧɚ ɩɭɬɹɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ) ɞɨɜɨɞɢɬ ɞɨ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɹ ɦɚɧɟɜɪɨɜ ɢ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɩɥɚɧ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ. ɉɪɢ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɵɯ ɩɟɪɟɞɜɢɠɟɧɢɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɦ ɢɥɢ сɩɟɰɢɚɥɶɧɵɦ сɚɦɨɯɨɞɧɵɦ ɩɨɞɜɢɠɧɵɦ сɨсɬɚɜɨɦ, ɧɟ ɨɛсɥɭɠɢɜɚɟɦɵɦ сɨсɬɚɜɢɬɟɥɶсɤɨɣ ɛɪɢɝɚɞɨɣ (ɝɥɚɜɧɵɦ ɤɨɧɞɭɤɬɨɪɨɦ), ɦɨɬɨɪ-ɜɚɝɨɧɧɵɦ ɩɨɞɜɢɠɧɵɦ сɨсɬɚɜɨɦ ɩɥɚɧ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɞɨɜɨɞɢɬсɹ ɞɨ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ;

ɜ ɩɥɚɧɟ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɨɬɪɚɠɚɟɬсɹ сɥɟɞɭɸɳɚɹ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɹ:

1. ɩɟɪɟɱɟɧɶ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ, ɤɨɬɨɪɵɦ ɩɟɪɟɞɚɟɬсɹ ɩɥɚɧ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ;
2. ɨɩɟɪɚɰɢɢ, ɤɨɬɨɪɵɟ ɬɪɟɛɭɟɬсɹ ɜɵɩɨɥɧɢɬɶ;
3. ɦɚɪɲɪɭɬ ɞɜɢɠɟɧɢɹ (ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ ɩɭɬɢ, ɡɚɞɟɣсɬɜɨɜɚɧɧɵɟ ɜ ɦɚɧɟɜɪɨɜɵɯ ɩɟɪɟɞɜɢɠɟɧɢɹɯ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɹ ɨɛ ɢɯ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɢ ɢɥɢ ɡɚɧɹɬɨсɬɢ);
4. ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɹ ɨ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɟ ɦɚɧɟɜɪɨɜ (ɞɨɥɠɧɨсɬɶ ɢ ɮɚɦɢɥɢɹ), ɩɨ ɭɤɚɡɚɧɢɸ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɛɭɞɭɬ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬɶсɹ ɦɚɧɟɜɪɨɜɵɟ ɩɟɪɟɞɜɢɠɟɧɢɹ.
5. ɉɪɢ ɧɟɜɨɡɦɨɠɧɨсɬɢ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɹ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɝɨ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɧɚ ɜɟсɶ ɩɭɬɶ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ (ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɞɨɜɟɞɟɧɧɵɦ ɩɥɚɧɨɦ) ɪɚɛɨɬɧɢɤ, ɪɚсɩɨɪɹɠɚɸɳɢɣсɹ

ɦɚɧɟɜɪɚɦɢ, ɨɛɹɡɚɧ ɭɤɚɡɚɬɶ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ (ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɸ ɦɚɧɟɜɪɨɜ ɩɪɢ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɜɚɝɨɧɚɦɢ ɜɩɟɪɟɞ) ɥɢɬɟɪ сɜɟɬɨɮɨɪɚ с ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɢɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɟɦ, ɨɝɪɚɧɢɱɢɜɚɸɳɟɝɨ ɩɟɪɟɦɟɳɟɧɢɟ ɩɨ сɬɚɧɰɢɨɧɧɵɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɭɬɹɦ ɜɚɝɨɧɨɜ с ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɦ ɢɥɢ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ɛɟɡ ɜɚɝɨɧɨɜ ɛɟɡ ɩɟɪɟɦɟɧɵ ɧɚɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ (ɞɚɥɟɟ ± ɦɚɧɟɜɪɨɜɵɣ ɩɨɥɭɪɟɣс).

1. ɉɪɢ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ ɢɡɦɟɧɟɧɢɹ ɜ ɩɪɨɰɟссɟ ɪɚɛɨɬɵ ɪɚɧɟɟ ɞɨɜɟɞɟɧɧɨɝɨ ɩɥɚɧɚ ɦɚɧɟɜɪɨɜɵɯ ɩɟɪɟɞɜɢɠɟɧɢɣ ɪɚɛɨɬɧɢɤ, ɪɚсɩɨɪɹɠɚɸɳɢɣсɹ ɦɚɧɟɜɪɚɦɢ, ɨɛɹɡɚɧ ɭɜɟɞɨɦɢɬɶ ɨɛ ɷɬɨɦ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɢ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɹ ɦɚɧɟɜɪɨɜ, ɢ ɭɛɟɞɢɬɶсɹ ɜ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨсɬɢ ɜɨсɩɪɢɹɬɢɹ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɢ.
2. ɉɟɪɟɞ ɢɡɦɟɧɟɧɢɟɦ ɪɚɧɟɟ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɧɨɝɨ ɦɚɪɲɪɭɬɚ ɪɚɛɨɬɧɢɤ, ɪɚсɩɨɪɹɠɚɸɳɢɣсɹ ɦɚɧɟɜɪɚɦɢ, ɨɛɹɡɚɧ ɜɵɡɜɚɬɶ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ (ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɹ ɦɚɧɟɜɪɨɜ ɩɪɢ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɜɚɝɨɧɚɦɢ ɜɩɟɪɟɞ) ɢ ɩɨсɥɟ ɟɝɨ ɭɜɟɞɨɦɥɟɧɢɹ ɢ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ сɨɝɥɚсɢɹ ɩɪɢсɬɭɩɢɬɶ ɤ ɢɡɦɟɧɟɧɢɸ ɦɚɪɲɪɭɬɚ.
3. ɉɨɪɹɞɨɤ ɩɪɢсɜɨɟɧɢɹ ɩɨɡɵɜɧɵɯ ɞɥɹ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɨɜ, ɩɪɢɦɟɧɹɟɦɵɯ ɜ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɟ, ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

# ȼɟɞɟɧɢɟ ɪɟɝɥɚɦɟɧɬɚ ɫɥɭɠɟɛɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɨɜ ɩɪɢ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ ɫɨɫɬɚɜɚ

1. Ɂɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ ɩɟɪɟɞɚɜɚɬɶ ɱɟɪɟɡ ɬɪɟɬɶɟ ɥɢɰɨ ɤɨɦɚɧɞɵ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɨ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɢ ɨɩɟɪɚɰɢɣ, сɜɹɡɚɧɧɵɯ с ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɟɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ.
2. ɉɪɢ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɢ сɨсɬɚɜɨɜ ɩɨɟɡɞɨɜ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɞɨɥɠɧɚ сɨɛɥɸɞɚɬɶсɹ сɥɟɞɭɸɳɚɹ ɩɨсɥɟɞɨɜɚɬɟɥɶɧɨсɬɶ ɨɛɦɟɧɚ сɨɨɛɳɟɧɢɹɦɢ ɢ ɭɤɚɡɚɧɢɹɦɢ:
   1. ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ с ɢсɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɟɦ ɢɦɟɸɳɢɯсɹ сɪɟɞсɬɜ сɜɹɡɢ ɞɨ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɢɡɜɟɳɚɟɬ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ, ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɸɳɢɯ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ, ɨ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ ɜɵɯɨɞɚ ɤ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦɭ ɩɭɬɢ ɩɪɢɟɦɚ ɩɨɟɡɞɚ;
   2. ɩɨсɥɟ ɩɪɢɛɵɬɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɟɪɟɞɚɟɬ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɸ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɨ ɪɚɛɨɬɧɢɤɚɯ, ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɸɳɢɯ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɟ сɨсɬɚɜɚ (ɮɚɦɢɥɢɸ ɢ ɞɨɥɠɧɨсɬɶ), ɚ ɬɚɤɠɟ ɨ ɤɚɧɚɥɟ ɪɚɞɢɨсɜɹɡɢ, с ɩɪɢɦɟɧɟɧɢɟɦ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɛɭɞɭɬ ɜɵɩɨɥɧɹɬɶсɹ ɞɚɧɧɵɟ ɨɩɟɪɚɰɢɢ;
   3. ɩɨсɥɟ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɢɹ сɨсɬɚɜɚ ɩɨɟɡɞɚ ɜ ɬɪɟɛɭɟɦɨɦ ɦɟсɬɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɩɪɢɟɦɚ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ с ɢсɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɟɦ ɢɦɟɸɳɢɯсɹ сɪɟɞсɬɜ сɜɹɡɢ ɩɟɪɟɞɚɟɬ ɪɚɛɨɬɧɢɤɭ, ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɸɳɟɦɭ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ, ɤɨɦɚɧɞɭ сɥɟɞɭɸɳɟɝɨ сɨɞɟɪɠɚɧɢɹ:

ɧɨɦɟɪ ɩɭɬɢ ɧɚ ɤɨɬɨɪɨɦ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨ ɡɚɤɪɟɩɢɬɶ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɨɞɜɢɠɧɨɣ сɨсɬɚɜ;

ɤɨɥɢɱɟсɬɜɨ ɨсɟɣ ɜ ɡɚɤɪɟɩɥɹɟɦɨɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɩɨɞɜɢɠɧɨɦ сɨсɬɚɜɟ; ɧɨɦɟɪ ɪɚсɱɟɬɧɨɣ ɮɨɪɦɭɥɵ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɟɦ ʋ 12 ɤ

ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɩɨ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɟ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ, сɨɞɟɪɠɚɳɟɣсɹ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 2 ɤ ɉɪɚɜɢɥɚɦ (ɞɚɥɟɟ ± ɂɧсɬɪɭɤɰɢɹ), ɩɪɢɦɟɧɹɟɦɨɣ ɞɥɹ ɪɚсɱɟɬɚ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨɝɨ ɤɨɥɢɱɟсɬɜɚ ɬɨɪɦɨɡɧɵɯ ɛɚɲɦɚɤɨɜ;

ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨɟ ɤɨɥɢɱɟсɬɜɨ ɬɨɪɦɨɡɧɵɯ ɛɚɲɦɚɤɨɜ (сɬɚɰɢɨɧɚɪɧɵɯ ɭсɬɪɨɣсɬɜ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɹ) с ɪɚсɩɪɟɞɟɥɟɧɢɟɦ ɩɨ сɬɨɪɨɧɚɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɧɨɪɦɚɦɢ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɦɢ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ);

ɧɨɦɟɪ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ɢ ɮɚɦɢɥɢɸ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ.

Ɋɚɛɨɬɧɢɤ, ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɸɳɢɣ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ, ɨɛɹɡɚɧ сɜɟɪɢɬɶ ɭɤɚɡɚɧɧɨɟ ɤɨɥɢɱɟсɬɜɨ ɬɨɪɦɨɡɧɵɯ ɛɚɲɦɚɤɨɜ (сɬɚɰɢɨɧɚɪɧɵɯ ɭсɬɪɨɣсɬɜ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɹ) ɧɚ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɟ ɧɨɪɦɚɦ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɦ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ), ɢ ɩɪɢ ɢɯ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ ɩɨɜɬɨɪɢɬɶ ɤɨɦɚɧɞɭ, ɚ ɩɪɢ ɧɟсɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ ± сɨɨɛɳɢɬɶ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨ ɧɟсɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ ɧɨɪɦ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɹ сɨсɬɚɜɚ ɩɨɟɡɞɚ.

ɉɪɢ ɜɵɹɜɥɟɧɢɢ ɧɟсɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɣ ɧɨɪɦ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɹ сɨсɬɚɜɚ ɩɨɟɡɞɚ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɛɹɡɚɧ ɩɪɢɧɹɬɶ ɦɟɪɵ ɤ ɨɩɪɟɞɟɥɟɧɢɸ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨɝɨ ɤɨɥɢɱɟсɬɜɚ ɬɪɟɛɭɟɦɵɯ сɪɟɞсɬɜ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɹ ɢ ɩɨɜɬɨɪɧɨ ɞɚɬɶ ɤɨɦɚɧɞɭ. ɉɪɚɜɢɥɶɧɨсɬɶ ɜɨсɩɪɢɹɬɢɹ ɤɨɦɚɧɞɵ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨɞɬɜɟɪɠɞɚɟɬ сɥɨɜɚɦɢ ©ȼɟɪɧɨ, ɜɵɩɨɥɧɹɣɬɟ!ª.

ɍɤɚɡɚɧɧɚɹ ɤɨɦɚɧɞɚ ɩɨɞɚɟɬсɹ ɞɟɠɭɪɧɵɦ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨсɥɟɞɨɜɚɬɟɥɶɧɨ ɤɚɠɞɨɦɭ ɢɡ ɪɚɛɨɬɧɢɤɨɜ, ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɸɳɢɯ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɟ. ɉɪɢ ɷɬɨɦ сɥɟɞɭɸɳɟɦɭ ɪɚɛɨɬɧɢɤɭ ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɟɪɟɞɚɟɬ ɤɨɦɚɧɞɭ ɩɨсɥɟ ɡɚɜɟɪɲɟɧɢɹ ɨɩɟɪɚɰɢɣ ɩɨ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɸ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ с ɩɪɨɬɢɜɨɩɨɥɨɠɧɨɣ сɬɨɪɨɧɵ сɨсɬɚɜɚ ɩɨɟɡɞɚ ɢ ɭɛɟɞɢɜɲɢсɶ, ɱɬɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɨɞɜɢɠɧɨɣ сɨсɬɚɜ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɭɤɚɡɚɧɧɵɦɢ ɤɨɦɚɧɞɨɣ ɢ ɧɨɪɦɚɦɢ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɹ.;

* 1. ɪɚɛɨɬɧɢɤ, ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɸɳɢɣ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ, ɩɨсɥɟ ɩɨɥɭɱɟɧɢɹ ɤɨɦɚɧɞɵ ɢ ɭсɬɚɧɨɜɤɢ сɪɟɞсɬɜ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɹ ɩɪɢ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ ɧɚɤɚɬɚ ɨɛɨɞɚ ɤɨɥɟсɚ ɧɚ ɩɨɥɨɡ ɬɨɪɦɨɡɧɨɝɨ ɛɚɲɦɚɤɚ (сɬɚɰɢɨɧɚɪɧɨɟ ɭсɬɪɨɣсɬɜɨ ɞɥɹ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɹ) ɩɟɪɟɞɚɟɬ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨ ɪɚɞɢɨсɜɹɡɢ ɤɨɦɚɧɞɭ ɧɚ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɢ ɩɨсɥɟɞɭɸɳɭɸ ɨсɬɚɧɨɜɤɭ;
  2. ɪɚɛɨɬɧɢɤ, ɨсɭɳɟсɬɜɥɹɸɳɢɣ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ, ɩɨсɥɟ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɹ ɤɨɦɚɧɞɵ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬ ɩɨ ɢɦɟɸɳɢɦсɹ сɪɟɞсɬɜɚɦ сɜɹɡɢ

ɞɨɤɥɚɞ ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ с ɭɤɚɡɚɧɢɟɦ ɤɨɥɢɱɟсɬɜɚ ɢ сɬɨɪɨɧɵ ɭɤɥɚɞɤɢ ɬɨɪɦɨɡɧɵɯ ɛɚɲɦɚɤɨɜ (сɬɚɰɢɨɧɚɪɧɵɯ ɭсɬɪɨɣсɬɜ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɹ);

* 1. ɞɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨсɥɟ ɭɛɟɠɞɟɧɢɹ, ɱɬɨ сɪɟɞсɬɜɚ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɹ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɵ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɟɝɨ ɤɨɦɚɧɞɨɣ ɢ ɧɨɪɦɚɦɢ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɹ, ɭɤɚɡɚɧɧɵɦɢ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 12 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ, ɞɚɟɬ ɤɨɦɚɧɞɭ ɧɚ ɨɬɰɟɩɤɭ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ɨɬ сɨсɬɚɜɚ ɩɨɟɡɞɚ с ɭɤɚɡɚɧɢɟɦ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɤɨɥɢɱɟсɬɜɚ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɯ сɪɟɞсɬɜ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɹ с ɤɚɠɞɨɣ ɢɡ сɬɨɪɨɧ ɩɨɟɡɞɚ.

1. ɉɪɢ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ ɩɪɢ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɟ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɞɨɥɠɧɚ сɨɛɥɸɞɚɬɶсɹ сɥɟɞɭɸɳɚɹ ɩɨсɥɟɞɨɜɚɬɟɥɶɧɨсɬɶ ɨɛɦɟɧɚ сɨɨɛɳɟɧɢɹɦɢ ɢ ɭɤɚɡɚɧɢɹɦɢ:
   1. ɪɚɛɨɬɧɢɤ, ɪɚсɩɨɪɹɠɚɸɳɢɣсɹ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɨɣ, с ɢсɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɟɦ ɢɦɟɸɳɢɯсɹ сɪɟɞсɬɜ сɜɹɡɢ ɩɟɪɟɞɚɟɬ ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɸ ɦɚɧɟɜɪɨɜ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɸ:

ɧɨɦɟɪ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ, ɧɚ ɤɨɬɨɪɨɦ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨ ɡɚɤɪɟɩɢɬɶ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ ɩɨɞɜɢɠɧɨɣ сɨсɬɚɜ;

ɤɨɥɢɱɟсɬɜɨ ɨсɟɣ ɜ ɡɚɤɪɟɩɥɹɟɦɨɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɩɨɞɜɢɠɧɨɦ сɨсɬɚɜɟ; ɧɨɦɟɪ ɪɚсɱɟɬɧɨɣ ɮɨɪɦɭɥɵ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɟɦ ʋ 12 ɤ

ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ, ɩɪɢɦɟɧɹɟɦɨɣ ɞɥɹ ɪɚсɱɟɬɚ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨɝɨ ɤɨɥɢɱɟсɬɜɚ ɬɨɪɦɨɡɧɵɯ ɛɚɲɦɚɤɨɜ;

ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨɟ ɤɨɥɢɱɟсɬɜɨ ɬɨɪɦɨɡɧɵɯ ɛɚɲɦɚɤɨɜ (сɬɚɰɢɨɧɚɪɧɵɯ ɭсɬɪɨɣсɬɜ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɹ) с ɩɪɢɜɹɡɤɨɣ ɤ сɬɨɪɨɧɚɦ ɭɤɥɚɞɤɢ сɨɝɥɚсɧɨ ɬɟɯɧɢɱɟсɤɨ-ɪɚсɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɨɦɭ ɚɤɬɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɢɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɨ ɩɨɪɹɞɤɟ ɨɛсɥɭɠɢɜɚɧɢɹ ɢ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɩɭɬɢ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ);

* 1. ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɶ ɦɚɧɟɜɪɨɜ ɨɛɹɡɚɧ ɩɨɜɬɨɪɢɬɶ ɞɚɧɧɨɟ ɭɤɚɡɚɧɢɟ, ɚ ɪɚɛɨɬɧɢɤ, ɟɝɨ ɞɚɜɲɢɣ, ɩɨɞɬɜɟɪɞɢɬɶ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨсɬɶ ɜɨсɩɪɢɹɬɢɹ сɥɨɜɚɦɢ ©ȼɟɪɧɨ, ɜɵɩɨɥɧɹɣɬɟ!ª;
  2. ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɶ ɦɚɧɟɜɪɨɜ ɩɪɢ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ ɩɟɪɟɞɚɟɬ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ɤɨɦɚɧɞɭ ɧɚ ɩɪɨɬɹɝɢɜɚɧɢɟ (ɨсɚɠɢɜɚɧɢɟ) ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɞɨ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɯ ɦɟсɬ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɹ (сɬɟɥɥɚɠɟɣ с ɬɨɪɦɨɡɧɵɦɢ ɛɚɲɦɚɤɚɦɢ; сɬɚɰɢɨɧɚɪɧɵɯ ɭсɬɪɨɣсɬɜ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɹ; ɩɪɨɞɨɥɶɧɨɝɨ ɩɪɨɮɢɥɹ ɩɭɬɢ, ɧɚ ɤɨɬɨɪɨɦ ɪɚɡɪɟɲɟɧɨ ɨсɬɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɛɟɡ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ);
  3. ɩɨсɥɟ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɢ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɢɹ сɪɟɞсɬɜ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɹ, ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɶ ɦɚɧɟɜɪɨɜ ɩɪɢ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ ɧɚɤɚɬɚ ɨɛɨɞɚ ɤɨɥɟсɚ ɧɚ ɩɨɥɨɡ ɬɨɪɦɨɡɧɨɝɨ ɛɚɲɦɚɤɚ (сɬɚɰɢɨɧɚɪɧɨɟ ɭсɬɪɨɣсɬɜɨ ɞɥɹ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɹ) ɩɟɪɟɞɚɟɬ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ɩɨ ɪɚɞɢɨсɜɹɡɢ ɤɨɦɚɧɞɭ ɧɚ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɢ ɨсɬɚɧɨɜɤɭ;
  4. ɪɭɤɨɜɨɞɢɬɟɥɶ ɦɚɧɟɜɪɨɜ ɩɨсɥɟ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɩɨ ɢɦɟɸɳɢɦсɹ сɪɟɞсɬɜɚɦ сɜɹɡɢ ɩɪɨɢɡɜɨɞɢɬ ɞɨɤɥɚɞ ɪɚɛɨɬɧɢɤɭ, ɪɚсɩɨɪɹɠɚɸɳɟɦɭсɹ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɨɣ, с ɭɤɚɡɚɧɢɟɦ ɤɨɥɢɱɟсɬɜɚ ɢ сɬɨɪɨɧɵ

ɭɤɥɚɞɤɢ ɬɨɪɦɨɡɧɵɯ ɛɚɲɦɚɤɨɜ (ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɢɹ сɬɚɰɢɨɧɚɪɧɵɯ ɭсɬɪɨɣсɬɜ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɹ);

* 1. ɪɚɛɨɬɧɢɤ, ɪɚсɩɨɪɹɠɚɸɳɢɣсɹ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɨɣ, ɩɨсɥɟ ɭɛɟɠɞɟɧɢɹ, ɱɬɨ сɪɟɞсɬɜɚ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɹ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɵ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɤɨɦɚɧɞɨɣ ɞɟɠɭɪɧɨɝɨ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢ ɧɨɪɦɚɦɢ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɹ, ɭɤɚɡɚɧɧɵɦɢ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 12 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ, ɞɚɟɬ ɤɨɦɚɧɞɭ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɧɚ ɨɬɰɟɩɤɭ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ɨɬ сɨсɬɚɜɚ с ɭɤɚɡɚɧɢɟɦ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɤɨɥɢɱɟсɬɜɚ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɯ сɪɟɞсɬɜ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɹ с ɤɚɠɞɨɣ ɢɡ сɬɨɪɨɧ.

1. ɉɨɞɪɨɛɧɵɣ ɩɨɪɹɞɨɤ ɜɟɞɟɧɢɹ ɪɟɝɥɚɦɟɧɬɚ сɥɭɠɟɛɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɨɜ ɩɪɢ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɢ ɨɩɟɪɚɰɢɣ, сɜɹɡɚɧɧɵɯ с ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɟɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ, ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

ɉɨɪɹɞɨɤ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɹ ɨɩɟɪɚɰɢɣ, ɩɨ ɡɚɤɪɟɩɥɟɧɢɸ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ, ɜ ɭсɥɨɜɢɹɯ ɢсɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ ɪɭɱɧɵɯ сɢɝɧɚɥɨɜ ɭсɬɚɧɚɜɥɢɜɚɟɬсɹ ɥɨɤɚɥɶɧɵɦ ɧɨɪɦɚɬɢɜɧɵɦ ɚɤɬɨɦ ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɢɧɮɪɚсɬɪɭɤɬɭɪɵ (ɜɥɚɞɟɥɶɰɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɟɣ ɧɟɨɛɳɟɝɨ ɩɨɥɶɡɨɜɚɧɢɹ).

# ȼɟɞɟɧɢɟ ɪɟɝɥɚɦɟɧɬɚ ɫɥɭɠɟɛɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɨɜ ɦɟɠɞɭ ɦɚɲɢɧɢɫɬɨɦ ɢ ɩɨɦɨɳɧɢɤɨɦ ɦɚɲɢɧɢɫɬɚ

1. ɉɟɪɟɞ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɚ с ɧɚɱɚɥɶɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɪɢ ɪɚɡɪɟɲɚɸɳɟɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɢ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ) сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɢɥɢ ɩɨɥɭɱɟɧɧɨɦ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɢ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɥɨɠɟɧɢɹɦɢ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ, ɦɚɲɢɧɢсɬ ɢ ɩɨɦɨɳɧɢɤ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɨɛɹɡɚɧɵ ɜɵɩɨɥɧɢɬɶ ɩɟɪɟɝɨɜɨɪɵ, ɜ ɤɨɬɨɪɵɯ ɩɨɦɨɳɧɢɤ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɤɨɧɬɪɨɥɢɪɭɟɬ ɢ ɨɛɴɹɜɥɹɟɬ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ (ɞɚɥɟɟ ± ɪɟɝɥɚɦɟɧɬ ©Ɇɢɧɭɬɚ ɝɨɬɨɜɧɨсɬɢª):
   1. ɨ ɧɚɥɢɱɢɢ ɩɨɟɡɞɧɵɯ ɞɨɤɭɦɟɧɬɨɜ ɢ ɛɥɚɧɤɚ Ⱦɍ-61, ɪɟɤɨɦɟɧɞɭɟɦɵɣ ɨɛɪɚɡɟɰ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɩɪɢɜɟɞɟɧ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 27 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ;
   2. ɨ ɜɤɥɸɱɟɧɢɢ ɩɪɢɛɨɪɨɜ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɢ ɢ ɪɚɞɢɨсɬɚɧɰɢɢ;
   3. ɨɛ ɨɬɩɭсɤɟ сɬɨɹɧɨɱɧɨɝɨ ɬɨɪɦɨɡɚ (ɩɪɢ ɩɪɢɟɦɤɟ ɧɚ сɬɚɧɰɢɨɧɧɵɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ ɩɭɬɹɯ);
   4. ɨ ɧɚɥɢɱɢɢ сɩɪɚɜɤɢ ɨɛ ɨɛɟсɩɟɱɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɬɨɪɦɨɡɚɦɢ ɢ ɢсɩɪɚɜɧɨɦ ɢɯ ɞɟɣсɬɜɢɢ (ɤɪɨɦɟ ɦɨɬɨɪ-ɜɚɝɨɧɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ);
   5. ɨ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ ɧɨɦɟɪɚ ɯɜɨсɬɨɜɨɝɨ ɜɚɝɨɧɚ ɜ сɩɪɚɜɤɟ ɨɛ ɨɛɟсɩɟɱɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɬɨɪɦɨɡɚɦɢ ɢ ɢɯ ɢсɩɪɚɜɧɨɦ ɞɟɣсɬɜɢɢ ɢ ɧɚɬɭɪɧɨɦ ɥɢсɬɟ ɩɨɟɡɞɚ (ɤɪɨɦɟ ɦɨɬɨɪ- ɜɚɝɨɧɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ);
   6. ɨ ɩɪɨɜɟɞɟɧɢɢ ɨɩɪɨɛɨɜɚɧɢɹ ɬɨɪɦɨɡɨɜ (ɞɥɹ ɝɪɭɡɨɜɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɞɨɩɨɥɧɢɬɟɥɶɧɨ

– ɨ ɩɥɨɬɧɨсɬɢ ɬɨɪɦɨɡɧɨɣ ɦɚɝɢсɬɪɚɥɢ ɩɨɟɡɞɚ);

* 1. ɨ ɞɚɜɥɟɧɢɢ ɜ ɬɨɪɦɨɡɧɨɣ ɢ ɧɚɩɨɪɧɨɣ ɦɚɝɢсɬɪɚɥɹɯ;
  2. ɨ ɩɨɤɚɡɚɧɢɢ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɢɥɢ ɭсɬɪɨɣсɬɜ ɢɧɞɢɤɚɰɢɢ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ (ɞɚɥɟɟ ± ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɵɣ сɜɟɬɨɮɨɪ);
  3. ɨ ɩɪɨɜɟɪɤɟ ɰɟɥɨсɬɧɨсɬɢ ɬɨɪɦɨɡɧɨɣ ɦɚɝɢсɬɪɚɥɢ ɩɚссɚɠɢɪсɤɨɝɨ ɢɥɢ ɝɪɭɡɨɜɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɩɭɬɟɦ ɤɪɚɬɤɨɜɪɟɦɟɧɧɨɣ ɩɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɪɭɱɤɢ ɤɪɚɧɚ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɜ ɩɟɪɜɨɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɟ;
  4. ɨ ɩɨɤɚɡɚɧɢɢ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ) сɜɟɬɨɮɨɪɚ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ;
  5. ɨɛ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɣ сɤɨɪɨсɬɢ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɩɨ ɦɚɪɲɪɭɬɭ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɜ ɤɦ/ɱ;
  6. ɨɛ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ сɢɝɧɚɥɨɜ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɢ ɩɨɟɡɞɚ ɢ ɨ ɬɨɦ, ɱɬɨ ɜɪɟɦɹ сɬɨɹɧɤɢ ɩɚссɚɠɢɪсɤɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ сɨɝɥɚсɧɨ ɪɚсɩɢсɚɧɢɸ ɡɚɤɨɧɱɢɥɨсɶ.

1. Ɇɚɲɢɧɢсɬ ɩɟɪɟɞ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɚ ɞɨɥɠɟɧ ɭɛɟɞɢɬɶсɹ:
   1. ɜ ɧɚɥɢɱɢɢ ɪɚɡɪɟɲɚɸɳɟɝɨ ɩɨɤɚɡɚɧɢɹ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ) сɜɟɬɨɮɨɪɚ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɢ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɭɸɳɟɦ ɟɦɭ ɩɨɤɚɡɚɧɢɢ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɢɥɢ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ, ɩɨɥɭɱɟɧɧɨɝɨ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɂɧсɬɪɭɤɰɢɟɣ;
   2. ɜ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ сɢɝɧɚɥɨɜ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ, ɩɨɞɚɜɚɟɦɵɯ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ;
   3. ɜ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨ ɦɚɪɲɪɭɬɭ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ.

ȼ сɥɭɱɚɟ ɜɵɩɨɥɧɟɧɢɹ ɭɤɚɡɚɧɧɵɯ ɭсɥɨɜɢɣ ɦɚɲɢɧɢсɬ ɩɪɢɜɨɞɢɬ ɩɨɟɡɞ ɜ ɞɜɢɠɟɧɢɟ.

1. ɉɨсɥɟ ɩɪɢɜɟɞɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɜ ɞɜɢɠɟɧɢɟ ɦɚɲɢɧɢсɬ ɢ ɩɨɦɨɳɧɢɤ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɨɛɹɡɚɧɵ, ɩɨɨɱɟɪɟɞɧɨ ɨɬɤɪɵɜɚɹ ɛɨɤɨɜɵɟ ɨɤɧɚ, ɢɥɢ с ɩɨɦɨɳɶɸ ɡɟɪɤɚɥ ɡɚɞɧɟɝɨ ɜɢɞɚ (ɤɚɦɟɪ ɜɢɞɟɨɧɚɛɥɸɞɟɧɢɹ) ɩɪɨɜɟɪɢɬɶ ɢ ɞɨɥɨɠɢɬɶ ɞɪɭɝ ɞɪɭɝɭ ɨɛ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ (ɧɚɥɢɱɢɢ) сɢɝɧɚɥɨɜ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɨ сɨсɬɨɹɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ.
2. ɉɟɪɟɞ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟɦ ɩɨɟɡɞɚ с ɩɪɨɦɟɠɭɬɨɱɧɨɣ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢɥɢ ɩɨсɥɟ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɧɚ ɩɟɪɟɝɨɧɟ ɩɪɢ ɪɚɡɪɟɲɚɸɳɟɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɢ ɩɭɬɟɜɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɢɥɢ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ, ɩɨɥɭɱɟɧɧɨɝɨ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɂɧсɬɪɭɤɰɢɟɣ, ɦɚɲɢɧɢсɬ ɢ ɩɨɦɨɳɧɢɤ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɨɛɹɡɚɧɵ ɜɵɩɨɥɧɢɬɶ ɪɟɝɥɚɦɟɧɬ ©Ɇɢɧɭɬɚ ɝɨɬɨɜɧɨсɬɢª, ɩɪɢ ɤɨɬɨɪɨɦ ɩɨɦɨɳɧɢɤ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɤɨɧɬɪɨɥɢɪɭɟɬ ɢ ɨɛɴɹɜɥɹɟɬ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ:
   1. ɨ ɜɤɥɸɱɟɧɧɨɦ сɨсɬɨɹɧɢɢ ɭсɬɪɨɣсɬɜ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɢ ɢ ɪɚɞɢɨсɬɚɧɰɢɢ;
   2. ɨ ɜɪɟɦɟɧɢ сɬɨɹɧɤɢ ɨɬ ɩɨсɥɟɞɧɟɝɨ ɨɩɪɨɛɨɜɚɧɢɹ ɬɨɪɦɨɡɨɜ ± ɞɥɹ ɩɚссɚɠɢɪсɤɢɯ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢɥɢ ɨ ɩɥɨɬɧɨсɬɢ ɬɨɪɦɨɡɧɨɣ ɦɚɝɢсɬɪɚɥɢ ɩɨɟɡɞɚ ± ɞɥɹ ɝɪɭɡɨɜɵɯ ɩɨɟɡɞɨɜ;
   3. ɨ ɩɪɨɜɟɪɤɟ ɰɟɥɨсɬɧɨсɬɢ ɬɨɪɦɨɡɧɨɣ ɦɚɝɢсɬɪɚɥɢ ɩɚссɚɠɢɪсɤɨɝɨ ɢɥɢ ɝɪɭɡɨɜɨɝɨ ɩɨɟɡɞɚ ɩɭɬɟɦ ɤɪɚɬɤɨɜɪɟɦɟɧɧɨɣ (ɧɟ ɛɨɥɟɟ 0,5 с) ɩɨсɬɚɧɨɜɤɢ ɪɭɱɤɢ ɤɪɚɧɚ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɜ ɩɟɪɜɨɟ ɩɨɥɨɠɟɧɢɟ;
   4. ɨ ɞɚɜɥɟɧɢɢ ɜ ɬɨɪɦɨɡɧɨɣ ɦɚɝɢсɬɪɚɥɢ;
   5. ɨ ɩɨɤɚɡɚɧɢɢ ɩɭɬɟɜɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ (ɩɪɢ ɟɝɨ ɧɚɥɢɱɢɢ);
   6. ɨ ɩɨɤɚɡɚɧɢɢ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ;
   7. ɨɛ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɣ сɤɨɪɨсɬɢ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɜ ɤɦ/ɱ.

ɉɨɦɨɳɧɢɤ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɦɨɬɨɪ-ɜɚɝɨɧɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ ɨɛɴɹɜɥɹɟɬ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɸ ɜ сɨɨɬɜɟɬсɬɜɢɢ с ɩɨɞɩɭɧɤɬɚɦɢ 5 ± 7 ɧɚсɬɨɹɳɟɝɨ ɩɭɧɤɬɚ ɢ ɩɨɤɚɡɚɧɢɟ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɢ ɡɚɤɪɵɬɢɹ ɞɜɟɪɟɣ ɞɥɹ ɩɨсɚɞɤɢ (ɜɵсɚɞɤɢ) ɩɚссɚɠɢɪɨɜ.

1. ɉɨɦɨɳɧɢɤ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɨɛɹɡɚɧ ɞɨɥɨɠɢɬɶ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɨ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨ ɧɟɤɨɞɢɪɨɜɚɧɧɵɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɭɬɹɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɜ ɩɪɟɞɟɥɚɯ ɜɢɞɢɦɨсɬɢ:

©Ɇɚɪɲɪɭɬ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨ с « ɩɭɬɢ ɧɚ « ɩɭɬɶª. Ɇɚɲɢɧɢсɬ, ɭɛɟɞɢɜɲɢсɶ ɜ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨɦ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɢɢ ɦɚɪɲɪɭɬɚ, ɨɛɹɡɚɧ ɩɨɜɬɨɪɢɬɶ: ©ȼɢɠɭ, ɦɚɪɲɪɭɬ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨª. ɉɨɦɨɳɧɢɤ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɨɛɹɡɚɧ ɞɨɥɨɠɢɬɶ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɨɤɚɡɚɧɢɟ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ) сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɩɪɢ ɟɝɨ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɢ (ɧɚ ɪɚссɬɨɹɧɢɢ

ɨɬ 10 ɞɨ 15 ɦ ɞɨ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ) сɜɟɬɨɮɨɪɚ): ©Ɇɚɪɲɪɭɬɧɵɣ (ɜɵɯɨɞɧɨɣ) сɜɟɬɨɮɨɪ с « ɩɭɬɢ (ɧɚɡɵɜɚɟɬ ɩɨɤɚɡɚɧɢɟ сɜɟɬɨɮɨɪɚ)ª. Ɇɚɲɢɧɢсɬ, ɭɛɟɞɢɜɲɢсɶ ɜ ɩɨɤɚɡɚɧɢɢ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ) сɜɟɬɨɮɨɪɚ, ɨɛɹɡɚɧ ɨɬɜɟɬɢɬɶ: ©ȼɢɠɭ ɜɵɯɨɞɧɨɣ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɵɣ) с « ɩɭɬɢ (ɧɚɡɵɜɚɟɬ ɩɨɤɚɡɚɧɢɟ сɜɟɬɨɮɨɪɚ)ª.

1. ɉɨсɥɟ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨɦɨɳɧɢɤ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɨɛɹɡɚɧ ɞɨɥɨɠɢɬɶ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɨɛ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɨɣ сɤɨɪɨсɬɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨ ɩɟɪɟɝɨɧɭ, ɩɟɪɟɝɨɧɧɨɦɭ ɜɪɟɦɟɧɢ ɯɨɞɚ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɨ ɧɚɥɢɱɢɢ ɩɨсɬɨɹɧɧɵɯ ɢ ɜɪɟɦɟɧɧɨ ɞɟɣсɬɜɭɸɳɢɯ ɨɝɪɚɧɢɱɟɧɢɹɯ сɤɨɪɨсɬɢ.
2. ȼ ɩɭɬɢ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɩɨɦɨɳɧɢɤ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɨɛɹɡɚɧ ɞɨɤɥɚɞɵɜɚɬɶ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɨ ɩɨɤɚɡɚɧɢɹɯ сɜɟɬɨɮɨɪɨɜ (ɤɪɨɦɟ ɩɪɨɯɨɞɧɵɯ сɜɟɬɨɮɨɪɨɜ ɩɪɢ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɟ, сɢɝɧɚɥɢɡɢɪɭɸɳɢɯ ɡɟɥɟɧɵɦ ɨɝɧɟɦ), ɩɨɤɚɡɚɧɢɹɯ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ (ɩɪɢ ɨɬсɭɬсɬɜɢɢ ɜɢɞɢɦɨсɬɢ ɧɚɩɨɥɶɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ), ɚ ɬɚɤɠɟ ɨɛ ɢɡɦɟɧɟɧɢɹɯ ɩɨɤɚɡɚɧɢɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ, сɢɝɧɚɥɚɯ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ, ɩɨɞɚɜɚɟɦɵɯ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɢ ɩɨɟɡɞɚ, сɢɝɧɚɥɚɯ ɨɝɪɚɠɞɟɧɢɹ ɦɟсɬ ɩɪɨɢɡɜɨɞсɬɜɚ ɪɚɛɨɬ.

Ɇɚɲɢɧɢсɬ, ɭɛɟɞɢɜɲɢсɶ ɜ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨсɬɢ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɢ, ɨɛɹɡɚɧ ɩɨɜɬɨɪɢɬɶ ɟɟ.

1. ɉɨɦɨɳɧɢɤ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɨɛɹɡɚɧ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɚɬɶ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɨ ɩɪɢɛɥɢɠɟɧɢɢ:
   1. ɤ ɦɟсɬɚɦ ɩɪɨɜɟɪɤɢ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɢɯ ɬɨɪɦɨɡɨɜ ɜ ɩɨɟɡɞɟ с ɭɤɚɡɚɧɢɟɦ ɤɢɥɨɦɟɬɪɚ, ɩɢɤɟɬɚ ɢ сɤɨɪɨсɬɢ ɧɚɱɚɥɚ ɬɨɪɦɨɠɟɧɢɹ;
   2. ɤ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɟɪɟɟɡɞɚɦ;
   3. ɤ ɦɟсɬɚɦ ɞɟɣсɬɜɢɹ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ ɨɛ ɨɝɪɚɧɢɱɟɧɢɢ сɤɨɪɨсɬɢ (ɧɚ ɪɚссɬɨɹɧɢɢ ɨɬ 1,5 ɞɨ 2,0 ɤɦ).

Ɇɟсɬɚ ɨɝɪɚɧɢɱɟɧɢɹ сɤɨɪɨсɬɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ, ɨɝɪɚɠɞɟɧɧɵɟ ɡɧɚɤɚɦɢ ©ɇɚɱɚɥɨ ɨɩɚсɧɨɝɨ ɦɟсɬɚª ɢ ©Ʉɨɧɟɰ ɨɩɚсɧɨɝɨ ɦɟсɬɚª, ɩɨɦɨɳɧɢɤ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɨɛɹɡɚɧ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɬɶ, сɬɨɹ ɧɚ сɜɨɟɦ ɪɚɛɨɱɟɦ ɦɟсɬɟ.

1. ɉɪɢ сɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨ ɤɪɢɜɵɦ ɭɱɚсɬɤɚɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ, ɩɪɢ ɩɪɢɛɥɢɠɟɧɢɢ ɤ ɢсɤɭссɬɜɟɧɧɵɦ сɨɨɪɭɠɟɧɢɹɦ (ɬɨɧɧɟɥɢ, ɦɨсɬɵ, ɜɢɚɞɭɤɢ)

ɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ сɬɚɧɰɢɹɦ ɦɚɲɢɧɢсɬ ɢ ɩɨɦɨɳɧɢɤ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɨɛɹɡɚɧɵ ɩɨɨɱɟɪɟɞɧɨ ɱɟɪɟɡ ɛɨɤɨɜɵɟ ɨɤɧɚ ɢɥɢ с ɩɨɦɨɳɶɸ ɡɟɪɤɚɥ ɡɚɞɧɟɝɨ ɜɢɞɚ (ɤɚɦɟɪ ɜɢɞɟɨɧɚɛɥɸɞɟɧɢɹ) ɨсɦɚɬɪɢɜɚɬɶ ɩɨɟɡɞ ɢ ɞɨɤɥɚɞɵɜɚɬɶ ɞɪɭɝ ɞɪɭɝɭ ɨ сɨсɬɨɹɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɜ ɩɪɟɞɟɥɚɯ ɜɢɞɢɦɨсɬɢ.

1. ɇɚ ɞɜɭɯɩɭɬɧɵɯ ɢ ɦɧɨɝɨɩɭɬɧɵɯ ɭɱɚсɬɤɚɯ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɩɨɦɨɳɧɢɤ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɨɛɹɡɚɧ ɨсɦɚɬɪɢɜɚɬɶ ɜсɬɪɟɱɧɵɣ ɩɨɟɡɞ ɢ ɞɨɤɥɚɞɵɜɚɬɶ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɨ ɪɟɡɭɥɶɬɚɬɚɯ ɨсɦɨɬɪɚ, ɚ ɜ сɥɭɱɚɟ ɨɛɧɚɪɭɠɟɧɢɹ ɜ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɜɲɟɦ ɩɨɟɡɞɟ ɧɟɢсɩɪɚɜɧɨсɬɟɣ ɢɥɢ ɧɚɪɭɲɟɧɢɣ, ɭɝɪɨɠɚɸɳɢɯ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ, ɩɨ ɪɚɞɢɨсɜɹɡɢ сɨɨɛɳɢɬɶ ɨɛ ɷɬɨɦ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɜɲɟɝɨ ɩɨɟɡɞɚ, ɞɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɢɥɢ ɞɢсɩɟɬɱɟɪɭ ɩɨɟɡɞɧɨɦɭ.
2. ɉɪɢ ɞɭɛɥɢɪɨɜɚɧɢɢ ɩɨɤɚɡɚɧɢɣ сɜɟɬɨɮɨɪɨɜ ɦɚɲɢɧɢсɬ ɢ ɩɨɦɨɳɧɢɤ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɨɛɹɡɚɧɵ ɧɚɡɵɜɚɬɶ ɢɯ ɧɚɡɧɚɱɟɧɢɟ (ɩɪɨɯɨɞɧɨɣ, ɩɪɟɞɭɩɪɟɞɢɬɟɥɶɧɵɣ, ɜɯɨɞɧɨɣ, ɦɚɪɲɪɭɬɧɵɣ, ɩɨɜɬɨɪɢɬɟɥɶɧɵɣ, ɜɵɯɨɞɧɨɣ, ɦɚɧɟɜɪɨɜɵɣ), ɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɯ сɬɚɧɰɢɹɯ ɢ ɦɧɨɝɨɩɭɬɧɵɯ ɭɱɚсɬɤɚɯ ± ɬɚɤɠɟ ɩɪɢɧɚɞɥɟɠɧɨсɬɶ ɩɨ ɧɨɦɟɪɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ. Ɍɚɦ, ɝɞɟ ɧɚ сɜɟɬɨɮɨɪɚɯ ɢɦɟɸɬсɹ ɦɚɪɲɪɭɬɧɵɟ ɭɤɚɡɚɬɟɥɢ, ɢɯ ɩɨɤɚɡɚɧɢɹ ɬɚɤɠɟ ɩɨɜɬɨɪɹɸɬсɹ ɞɪɭɝ ɞɪɭɝɭ.
3. ɉɪɢ ɩɪɢɛɥɢɠɟɧɢɢ ɤ сɜɟɬɨɮɨɪɭ с ɨɞɧɢɦ ɠɟɥɬɵɦ (ɧɟɦɢɝɚɸɳɢɦ) ɨɝɧɟɦ ɢɥɢ ɞɜɭɦɹ ɠɟɥɬɵɦɢ (ɧɟɦɢɝɚɸɳɢɦɢ) ɨɝɧɹɦɢ ɩɨɦɨɳɧɢɤ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɨɛɹɡɚɧ ɞɨɥɨɠɢɬɶ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɭɸ сɤɨɪɨсɬɶ ɟɝɨ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɢ ɜɟɥɢɱɢɧɭ ɞɚɜɥɟɧɢɹ ɜ ɬɨɪɦɨɡɧɨɣ ɦɚɝɢсɬɪɚɥɢ.
4. ɉɪɢ ɩɪɢɛɥɢɠɟɧɢɢ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ ɤ ɜɯɨɞɧɨɦɭ сɜɟɬɨɮɨɪɭ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɨɦɨɳɧɢɤ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɜ ɩɪɟɞɟɥɚɯ ɟɝɨ ɜɢɞɢɦɨсɬɢ ɨɛɹɡɚɧ ɞɨɥɨɠɢɬɶ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɨ ɩɨɤɚɡɚɧɢɢ ɜɯɨɞɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɢ ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɭɸ сɤɨɪɨсɬɶ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ. Ɇɚɲɢɧɢсɬ, ɭɛɟɞɢɜɲɢсɶ ɜ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨсɬɢ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɢ, ɨɛɹɡɚɧ ɩɨɜɬɨɪɢɬɶ ɟɟ.
5. ɉɪɢ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɦɚɲɢɧɢсɬ ɢ ɩɨɦɨɳɧɢɤ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɨɛɹɡɚɧɵ сɥɟɞɢɬɶ ɡɚ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨсɬɶɸ ɩɪɢɝɨɬɨɜɥɟɧɧɨɝɨ ɦɚɪɲɪɭɬɚ, сɜɨɛɨɞɧɨсɬɶɸ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ ɢ ɩɨɤɚɡɚɧɢɟɦ ɜɵɯɨɞɧɨɝɨ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɨɝɨ) сɜɟɬɨɮɨɪɚ, ɨɛɦɟɧɢɜɚɬɶсɹ ɦɟɠɞɭ сɨɛɨɣ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɟɣ ɨ ɦɚɪɲɪɭɬɟ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ ɢ сɤɨɪɨсɬɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ сɥɟɞɭɸɳɟɝɨ сɨɞɟɪɠɚɧɢɹ: ©ȼɵɯɨɞɧɨɣ (ɦɚɪɲɪɭɬɧɵɣ) сɜɟɬɨɮɨɪ с « ɩɭɬɢ — (ɧɚɡɵɜɚɟɬ ɩɨɤɚɡɚɧɢɟ сɜɟɬɨɮɨɪɚ), сɤɨɪɨсɬɶ « ɤɦ/ɱª. ɉɨɦɨɳɧɢɤ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɩɪɢ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɩɨɟɡɞɨɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɨɛɹɡɚɧ ɧɚɛɥɸɞɚɬɶ ɡɚ ɩɨɤɚɡɚɧɢɹɦɢ сɜɟɬɨɮɨɪɨɜ ɢ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɶɸ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ, сɬɨɹ ɧɚ сɜɨɟɦ ɪɚɛɨɱɟɦ ɦɟсɬɟ.
6. ɉɪɢ ɜсɬɭɩɥɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɛɥɨɤ-ɭɱɚсɬɨɤ с ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɢɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɟɦ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɩɨɦɨɳɧɢɤ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɨɛɹɡɚɧ ɩɪɢɛɥɢɡɢɬɶсɹ ɤ ɪɚɛɨɱɟɦɭ ɦɟсɬɭ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ, ɩɪɨɜɟɪɢɬɶ ɢ ɞɨɥɨɠɢɬɶ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɨ ɩɨɥɨɠɟɧɢɢ ɤɨɧɬɪɨɥɥɟɪɚ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɢ ɪɭɱɟɤ ɤɪɚɧɚ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ, ɞɚɜɥɟɧɢɢ ɜ ɬɨɪɦɨɡɧɨɣ ɢ ɧɚɩɨɪɧɨɣ ɦɚɝɢсɬɪɚɥɹɯ, ɧɚɩɨɦɧɢɬɶ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɨ ɧɟɨɛɯɨɞɢɦɨсɬɢ сɧɢɠɟɧɢɹ сɤɨɪɨсɬɢ. ɉɨсɥɟ

ɷɬɨɝɨ ɩɨɦɨɳɧɢɤ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɨɛɹɡɚɧ ɧɚɛɥɸɞɚɬɶ ɡɚ ɩɨɤɚɡɚɧɢɟɦ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɢ сɜɨɛɨɞɧɨсɬɶɸ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɝɨ ɩɭɬɢ. ɉɪɢ ɷɬɨɦ ɦɚɲɢɧɢсɬ ɢ ɩɨɦɨɳɧɢɤ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɩɪɢ ɤɚɠɞɨɣ ɩɨɞɚɱɟ ɩɪɢɛɨɪɨɦ ɛɟɡɨɩɚсɧɨсɬɢ ɡɜɭɤɨɜɨɝɨ сɢɝɧɚɥɚ ɥɢɛɨ ɩɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ ɧɚ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɟ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚ сɢсɬɟɦɵ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɝɨ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɬɨɪɦɨɡɚɦɢ ɱɟɪɟɡ ɢɧɬɟɪɜɚɥ ɨɬ 30 ɞɨ 40 с ɨɛɹɡɚɧɵ ɞɨɤɥɚɞɵɜɚɬɶ ɞɪɭɝ ɞɪɭɝɭ ɨ ɩɪɢɛɥɢɠɟɧɢɢ ɤ сɜɟɬɨɮɨɪɭ с ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɢɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɟɦ ɢ ɨсɬɚɧɨɜɢɬɶ ɩɨɟɡɞ ɩɟɪɟɞ ɷɬɢɦ сɜɟɬɨɮɨɪɨɦ. ȼ сɥɭɱɚɟ ɧɟɜɵɩɨɥɧɟɧɢɹ ɦɚɲɢɧɢсɬɨɦ ɭɤɚɡɚɧɧɨɝɨ ɩɨɪɹɞɤɚ ɞɟɣсɬɜɢɣ ɩɪɢ сɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɧɚ ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɢɣ сɢɝɧɚɥ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɢ ɧɟɩɪɢɧɹɬɢɹ ɦɚɲɢɧɢсɬɨɦ ɦɟɪ ɤ ɨсɬɚɧɨɜɤɟ ɩɨɟɡɞɚ ɩɨɦɨɳɧɢɤ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɨɛɹɡɚɧ ɨсɬɚɧɨɜɢɬɶ ɩɨɟɡɞ.

ɉɨɦɨɳɧɢɤɭ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɜ ɰɟɥɹɯ ɢсɤɥɸɱɟɧɢɹ сɥɭɱɚɟɜ ɧɟɜɵɩɨɥɧɟɧɢɹ ɭɤɚɡɚɧɧɨɝɨ ɩɨɪɹɞɤɚ ɞɟɣсɬɜɢɣ ɡɚɩɪɟɳɚɟɬсɹ ɩɨɤɢɞɚɬɶ ɤɚɛɢɧɭ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɨɞɜɢɠɧɵɦ сɨсɬɚɜɨɦ ɜ сɥɟɞɭɸɳɢɯ сɥɭɱɚɹɯ:

1. ɩɪɢ ɩɪɨсɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ;
2. ɩɪɢ ɩɪɢɛɥɢɠɟɧɢɢ ɤ сɜɟɬɨɮɨɪɚɦ, ɩɨɤɚɡɚɧɢɹ ɤɨɬɨɪɵɯ ɬɪɟɛɭɸɬ сɧɢɠɟɧɢɹ сɤɨɪɨсɬɢ ɢɥɢ ɨсɬɚɧɨɜɤɢ;
3. ɩɪɢ сɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɩɨ ɦɟсɬɚɦ ɭɦɟɧɶɲɟɧɢɹ сɤɨɪɨсɬɢ, ɨɝɪɚɠɞɟɧɧɵɦ ɡɧɚɤɚɦɢ

©ɇɚɱɚɥɨ ɨɩɚсɧɨɝɨ ɦɟсɬɚª, ©Ʉɨɧɟɰ ɨɩɚсɧɨɝɨ ɦɟсɬɚª ɢ ɭɤɚɡɚɧɧɵɦ ɜ ɛɥɚɧɤɚɯ Ⱦɍ-61, ɪɟɤɨɦɟɧɞɨɜɚɧɧɵɣ ɨɛɪɚɡɟɰ ɤɨɬɨɪɨɝɨ ɩɪɢɜɟɞɟɧ ɜ ɩɪɢɥɨɠɟɧɢɢ ʋ 27 ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ;

1. ɩɪɢ ɝɨɪɹɳɟɦ ɛɟɥɨɦ ɨɝɧɟ ɧɚ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɦ сɜɟɬɨɮɨɪɟ (ɤɪɨɦɟ ɭɱɚсɬɤɨɜ, ɧɟ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɧɵɯ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɛɥɨɤɢɪɨɜɤɨɣ ɢɥɢ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɟɣ, ɩɪɢɦɟɧɹɟɦɨɣ ɤɚɤ сɚɦɨсɬɨɹɬɟɥɶɧɚɹ сɢсɬɟɦɚ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ);
2. ɩɪɢ сɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɩɨ ɧɟɤɨɞɢɪɨɜɚɧɧɵɦ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɦ ɩɭɬɹɦ;
3. ɜ ɩɪɟɞɟɥɚɯ ɢсɤɭссɬɜɟɧɧɵɯ сɨɨɪɭɠɟɧɢɣ;
4. ɩɪɢ ɜɵɤɥɸɱɟɧɧɵɯ ɭсɬɪɨɣсɬɜɚɯ ɚɜɬɨɦɚɬɢɱɟсɤɨɣ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɣ сɢɝɧɚɥɢɡɚɰɢɢ.
5. ɉɨ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɸ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɩɨɦɨɳɧɢɤ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɨɛɹɡɚɧ ɩɪɢ сɥɟɞɨɜɚɧɢɢ ɩɨ ɡɟɥɟɧɵɦ ɨɝɧɹɦ ɩɪɨɯɨɞɧɵɯ сɜɟɬɨɮɨɪɨɜ ɨсɦɚɬɪɢɜɚɬɶ ɦɚɲɢɧɧɨɟ (ɞɢɡɟɥɶɧɨɟ) ɨɬɞɟɥɟɧɢɟ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɚ, ɜɚɝɨɧɵ ɦɨɬɨɪ-ɜɚɝɨɧɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ. ɉɪɢ ɨсɦɨɬɪɟ ɩɨɦɨɳɧɢɤ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɨɛɹɡɚɧ, ɜ ɡɚɜɢсɢɦɨсɬɢ ɨɬ ɜɢɞɚ ɬɹɝɢ, ɩɪɨɜɟɪɢɬɶ ɪɚɛɨɬɭ ɷɥɟɤɬɪɢɱɟсɤɨɝɨ ɨɛɨɪɭɞɨɜɚɧɢɹ ɢ ɚɩɩɚɪɚɬɨɜ, ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɵɯ ɦɚɲɢɧ1, сɨсɬɨɹɧɢɟ ɞɢɡɟɥɶ-ɝɟɧɟɪɚɬɨɪɧɨɣ ɭсɬɚɧɨɜɤɢ, ɜсɩɨɦɨɝɚɬɟɥɶɧɵɯ ɚɝɪɟɝɚɬɨɜ ɢ ɯɨɥɨɞɢɥɶɧɵɯ ɭсɬɪɨɣсɬɜ, ɩɨɤɚɡɚɧɢɹ ɢɡɦɟɪɢɬɟɥɶɧɵɯ ɩɪɢɛɨɪɨɜ, ɧɚɥɢɱɢɟ (ɨɬсɭɬсɬɜɢɟ) ɩɨсɬɨɪɨɧɧɟɝɨ сɬɭɤɚ ɢ сɤɪɟɠɟɬɚ ɜ ɯɨɞɨɜɵɯ ɱɚсɬɹɯ, ɧɚɥɢɱɢɟ (ɨɬсɭɬсɬɜɢɟ) ɡɚɞɵɦɥɟɧɧɨсɬɢ.

1 ɉɨɞɩɭɧɤɬ 2.3.52 ɩɭɧɤɬɚ 2.3 ȽɈɋɌ 34530-2019 ©Ɇɟɠɝɨсɭɞɚɪсɬɜɟɧɧɵɣ сɬɚɧɞɚɪɬ. Ɍɪɚɧсɩɨɪɬ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ. Ɉсɧɨɜɧɵɟ ɩɨɧɹɬɢɹ. Ɍɟɪɦɢɧɵ ɢ ɨɩɪɟɞɟɥɟɧɢɹª, ɜɜɟɞɟɧɧɨɝɨ ɜ ɞɟɣсɬɜɢɟ ɩɪɢɤɚɡɨɦ Ɋɨссɬɚɧɞɚɪɬɚ ɨɬ 24 сɟɧɬɹɛɪɹ 2019 ɝ. ʋ 748-сɬ (Ɇ., ©ɋɬɚɧɞɚɪɬɢɧɮɨɪɦª, 2019), с ɢɡɦɟɧɟɧɢɹɦɢ ȽɈɋɌ 34530-2019 ©Ɍɪɚɧсɩɨɪɬ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ. Ɉсɧɨɜɧɵɟ ɩɨɧɹɬɢɹ. Ɍɟɪɦɢɧɵ ɢ ɨɩɪɟɞɟɥɟɧɢɹª (©ɂɍɋ ©ɇɚɰɢɨɧɚɥɶɧɵɟ сɬɚɧɞɚɪɬɵª, 2020, ʋ 3), ȽɈɋɌ 34530-2019

©Ɍɪɚɧсɩɨɪɬ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɣ. Ɉсɧɨɜɧɵɟ ɩɨɧɹɬɢɹ. Ɍɟɪɦɢɧɵ ɢ ɨɩɪɟɞɟɥɟɧɢɹª (©ɂɍɋ ©ɇɚɰɢɨɧɚɥɶɧɵɟ сɬɚɧɞɚɪɬɵª,

2021, ʋ 8).

ɉɨ ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɢ ɜ ɤɚɛɢɧɭ ɭɩɪɚɜɥɟɧɢɹ ɩɨɦɨɳɧɢɤ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɨɛɹɡɚɧ ɩɪɨɜɟɪɢɬɶ ɩɨɤɚɡɚɧɢɹ ɩɭɬɟɜɨɝɨ ɢ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɝɨ сɜɟɬɨɮɨɪɨɜ, ɞɨɥɨɠɢɬɶ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɨɛ ɢɯ ɩɨɤɚɡɚɧɢɹɯ. Ɇɚɲɢɧɢсɬ, ɭɛɟɞɢɜɲɢсɶ ɜ ɩɪɚɜɢɥɶɧɨсɬɢ ɢɧɮɨɪɦɚɰɢɢ, ɨɛɹɡɚɧ ɩɨɜɬɨɪɢɬɶ ɟɟ. ɉɨсɥɟ ɷɬɨɝɨ ɩɨɦɨɳɧɢɤ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɨɛɹɡɚɧ ɞɨɥɨɠɢɬɶ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɨ ɪɟɡɭɥɶɬɚɬɚɯ ɨсɦɨɬɪɚ ɦɚɲɢɧɧɨɝɨ (ɞɢɡɟɥɶɧɨɝɨ) ɨɬɞɟɥɟɧɢɹ ɢ ɜɚɝɨɧɨɜ ɦɨɬɨɪ- ɜɚɝɨɧɧɨɝɨ ɩɨɞɜɢɠɧɨɝɨ сɨсɬɚɜɚ.

1. ȼ сɥɭɱɚɟ ɩɪɢɟɦɚ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɭɸ 0сɬɚɧɰɢɸ ɢɥɢ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɹ с ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ ɩɪɢ ɡɚɩɪɟɳɚɸɳɟɦ ɩɨɤɚɡɚɧɢɢ сɜɟɬɨɮɨɪɚ, ɩɨɝɚсɲɢɯ ɨсɧɨɜɧɵɯ ɨɝɧɹɯ сɜɟɬɨɮɨɪɚ ɩɨ ɨɞɧɨɦɭ ɢɡ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɣ, ɭсɬɚɧɨɜɥɟɧɧɵɯ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɟɣ, ɚ ɬɚɤɠɟ ɩɪɢ ɧɚɥɢɱɢɢ ɛɟɥɨɝɨ ɨɝɧɹ ɧɚ ɥɨɤɨɦɨɬɢɜɧɨɦ сɜɟɬɨɮɨɪɟ ɩɨɦɨɳɧɢɤ ɦɚɲɢɧɢсɬɚ ɨɛɹɡɚɧ ɞɨɤɥɚɞɵɜɚɬɶ ɦɚɲɢɧɢсɬɭ ɨ ɩɨɥɨɠɟɧɢɢ ɤɚɠɞɨɣ сɬɪɟɥɤɢ ɩɨ ɦɚɪɲɪɭɬɭ сɥɟɞɨɜɚɧɢɹ ɩɨɟɡɞɚ.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 21

к Инструкции по организации движения поездов и маневровой работы

на железнодорожном транспорте Российской Федерации Рекомендуемый образец

# Ɍɟɯɧɢɱɟɫɤɨ-ɪɚɫɩɨɪɹɞɢɬɟɥɶɧɵɣ ɚɤɬ

1. **ɋɨɪɬɢɪɨɜɨɱɧɵɟ, ɩɚɫɫɚɠɢɪɫɤɢɟ, ɩɚɫɫɚɠɢɪɫɤɢɟ ɬɟɯɧɢɱɟɫɤɢɟ, ɭɱɚɫɬɤɨɜɵɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ ɫɬɚɧɰɢɢ**

(полное наименование организации)

(должность и фамилия, имя, отчество (при наличии) лица, утверждающего техническо- распорядительный акт железнодорожной станции)

(дата утверждения)

|  |
| --- |
| ТЕХНИЧЕСКО-РАСПОРЯДИТЕЛЬНЫЙ АКТ  железнодорожной станции  (сортировочная, пассажирская, пассажирская техническая, грузовая, участковая) |

1. Общие сведения
   1. Характер работы и класс железнодорожной станции.

Железнодорожная станция по характеру работы является и отнесена к классу.

* 1. Прилегающие к железнодорожной станции перегоны, основные системы интервального регулирования движения поездов при движении поездов и порядок их использования для организации движения:
     1. Нечетное направление:

|  |
| --- |
|  |

* + 1. Четное направление:

|  |
| --- |
|  |

* + 1. Внутристанционные соединения:

|  |
| --- |
|  |

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

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| п/п  № | Наименование организации, для обслуживания которой предназначен железнодорожный путь необщего пользования (общего пользования) | Принадлежность железнодорожного пути необщего пользования (общего пользования) | Mесто примыкания и граница железнодорожного пути необщего пользования (общего пользования) | Наличие предохранительных устройств для предупреждения выхода железнодорожного подвижного состава с железнодорожного пути необщего пользования  (общего пользования) |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|  |  |  |  |  |

* 1. Перечень железнодорожных путей общего пользования, переданных в ведение других подразделений и организаций владельца инфраструктуры, примыкающих к путям станции, а также путей, пользование которыми осуществляется иными физическими и юридическими лицами:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| п/п  № | Наименование подразделения | Mесто примыкания и граница | Наличие предохранительных устройств для предупреждения выхода  железнодорожного подвижного состава |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
|  |  |  |  |

* 1. Ведомость парков и железнодорожных путей:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Номера железнодо- рожных путей | Назначение железнодо- рожных путей | Стрелки,  ограничивающие железнодорожный путь | | Полезная длина железнодо- рожного пути в метрах | Вместимость в условных вагонах | Наличие на железнодорожном пути | | |
| от | до | ɷлектрической изоляции | контактной сети | устройств автоматической локомотивной  сигнализации |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |

* 1. Железнодорожные пути, выделенные для приема, отправления и пропуска поездов со взрывчатыми материалами (далее ± ВM), негабаритными грузами и для стоянки вагонов с грузами ВM:
     1. Железнодорожные пути, выделенные для приема, отправления и пропуска поездов с грузами ВM:
     2. Железнодорожные пути, предназначенные для стоянки вне поездов вагонов с грузами ВM и цистерн для перевозки сжиженных газов:
     3. Железнодорожные пути (место), предназначенные для ликвидации аварийных ситуаций:
     4. Железнодорожные пути, предназначенные для приема, отправления и пропуска поездов с негабаритными грузами:
  2. Стрелочное хозяйство.
     1. ɐентрализованные стрелки:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Номера постов | Номера стрелок, входящих в пост | Должность работника, который переводит стрелки | Порядок убеждения в свободности стрелки от  железнодорожного подвижного состава | |
| при нормальном действии устройств железнодорожной автоматики и  телемеханики | при неисправности устройств железнодорожной автоматики и  телемеханики |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|  |  |  |  |  |

* + 1. ɐентрализованные стрелки, которые можно передавать на местное управление:

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

* + 1. Нецентрализованные стрелки:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Номера районов | Номера постов | Номера стрелок, входящих в  пост | Нормальное положение стрелок | Система запирания стрелок | Должность работника, у которого хранятся ключи от запертых стрелок | Освещение стрелок |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|  |  |  |  |  |  |  |

* + 1. Нецентрализованные стрелки в районах железнодорожных станций не обслуживаемых дежурными стрелочного поста:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Номера районов | Номера стрелок, входящих в районы | Нормальное положение стрелок | Система запирания стрелок | Должность работника, который переводит стрелки | Должность работника, который осуществляет техническое обслуживание и очистку  стрелок | Должность работника, у которого хранятся ключи от запертых стрелок | Освещение стрелок |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |

* 1. Районы работы оператора поста централизации, сигналистов и дежурных стрелочных постов:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Районы работы и  должности работников | Должность работника, у которого в подчинении  находятся операторы постов централизации, | Основные обязанности,  возложенные на работников |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | сигналисты и дежурные стрелочных постов |  |
| 1 | 2 | 3 |
|  |  |  |

* 1. Mеста хранения инвентаря, применяемого при нарушении нормальной работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование инвентаря | Mесто хранения | Количество |
| 1 | 2 | 3 |
|  |  |  |

* 1. Сортировочные горки, вытяжные железнодорожные пути и их оборудование:

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

* 1. Ȼашмаконакладыватели и башмакосбрасыватели:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Железнодорожные пути и парки | Mесторасположение (в  какой стороне) установлены устройства | Количество и сторонность | |
| башмаконакладывателей | башмакосбрасывателей |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
|  |  |  |  |

* 1. Специальные стационарные устройства для закрепления вагонов:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Парки и железнодорожные пути | Mесторасположение стационарных устройств | Количество, тип |
| 1 | 2 | 3 |
|  |  |  |

* 1. Пассажирские и грузовые устройства:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Номера железнодорожных путей | Наименование устройств | Длина (в метрах или вагонах) |
| 1 | 2 | 3 |
|  |  |  |

* 1. ɍстройства для ɷкипировки поездных локомотивов, опробования автотормозов, водопоя живности и другие:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование устройств | Mесто расположения | Для поездов каких направлений следования предназначены |
| 1 | 2 | 3 |
|  |  |  |

* 1. Освещение станционных железнодорожных путей:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Mесто установки осветительных точек | Количество | | | | Mеста включения освещения |
| мачт | | гирлянд, светильников | других точек освещения |
| прожекторов | ламп |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|  |  |  |  |  |  |

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

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Перечень командных пунктов | Виды связи | | | |
| прямая телефонная | радио | парковая | другие виды связи и средства  доставки документов |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование | Станция приписки железнодорожного подвижного состава или местонахождение | Порядок вызова |
| 1 | 2 | 3 |
|  |  |  |

1. Прием и отправление поездов.
   1. Районы управления и обязанности каждого дежурного по железнодорожной станции, дежурного по парку железнодорожной станции и операторов при них:

|  |
| --- |
|  |
|  |
|  |

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование переездов | Тип переездной сигнализации | Порядок действий дежурного по железнодорожной станции при  неисправности переездной сигнализации |
| 1 | 2 | 3 |
|  |  |  |

* 1. Порядок прекращения маневров перед приемом или отправлением поезда:

|  |
| --- |
|  |
|  |
|  |

* 1. Порядок проверки свободности железнодорожных путей:
     1. ɍстройства ɷлектрической изоляции железнодорожных путей:

|  |
| --- |
|  |
|  |
|  |

* + 1. Порядок действий при нарушении нормальной работы устройств ɷлектрической изоляции железнодорожных путей или их отсутствии:

|  |
| --- |
|  |
|  |
|  |

* 1. Порядок контроля правильности приготовления маршрута приема, отправления поездов:
     1. Нормальное действие устройств железнодорожной автоматики и телемеханики:

|  |
| --- |
|  |
|  |

|  |
| --- |
|  |

* + 1. Нарушение нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики:

|  |
| --- |
|  |
|  |
|  |

* 1. Время, необходимое для приготовления маршрута приема (отправления) поездов при нарушении нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики:

Для приема поездов:

С железнодорожной станции на (в) железнодорожный путь (парк) минут.

Для отправления поездов:

На железнодорожную станцию с (из) железнодорожного пути (парка) минут.

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Номера постов | Номера стрелок | Периодичность проверки |
| 1 | 2 | 3 |

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

|  |
| --- |
|  |

* 1. Порядок встречи прибывающих на железнодорожную станцию поездов.
     1. Встреча прибывающих поездов дежурным по железнодорожной станции (дежурным станционного поста, дежурным по парку):

|  |
| --- |
|  |

* + 1. Встреча прибывающих поездов дежурными стрелочных постов, сигналистами, операторами постов централизации:

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

* 1. Порядок контроля дежурным по железнодорожной станции в прибытии поезда в полном составе:

|  |  |
| --- | --- |
| Парки (железнодорожные пути) приема поездов и направление их  следования | Способ проверки прибытия поезда в полном  составе |
| 1 | 2 |
|  |  |

* 1. Порядок приема на железнодорожную станцию поездов при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора и по неправильному железнодорожному пути (при отсутствии на ɷтом железнодорожном пути входного светофора):
     1. Разрешения на проезд запрещающего сигнала:

|  |  |
| --- | --- |
| Перечень входных и маршрутных  (по приему) светофоров | Разрешение на проезд светофора  с запрещающим показанием |
| 1 | 2 |
|  |  |

* + 1. Порядок приема поездов по письменному разрешению дежурного по железнодорожной станции:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Перечень входных и  маршрутных (по приему) светофоров | Mесто вручения  машинисту письменного разрешения | Работник (должность), который вручает машинисту письменное разрешение |
| 1 | 2 | 3 |
|  |  |  |

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

|  |
| --- |
|  |

* 1. Порядок приема поездов на железнодорожную станцию с перегона, имеющего затяжной спуск (подɴем):

|  |  |
| --- | --- |
| Ɂатяжной спуск (подɴем) со стороны  железнодорожной станции | Порядок приема поездов на железнодорожную  станцию с перегона, имеющего затяжной спуск |
| 1 | 2 |

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

|  |
| --- |
|  |

* 1. Контроль за проследованием поездов, не имеющих остановки:

|  |
| --- |
|  |

* 1. Порядок контроля отправления поездов дежурными стрелочных постов, сигналистами, операторами поста централизации:

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

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Железнодорожные пути | Разрешение | Должность работника, который | ɍказание машинисту о |
| (парки) отправления | машинисту | вручает машинисту разрешение на | возможности отправления |
| поездов и направление их  следования | на занятие  перегона | занятие перегона | поезда при запрещающем  показании выходного |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  | светофора |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
|  |  |  |  |

* 1. Порядок выдачи предупреждений об особых условиях следования отдельных поездов:

|  |
| --- |
|  |
|  |
|  |

* 1. Дополнительные указания по приему и отправлению поездов:

|  |
| --- |
|  |
|  |
|  |

* 1. Mаневровый порядок движения поездов (составов) между раздельными пунктами железнодорожных путей необщего пользования:

|  |
| --- |
|  |
|  |
|  |

1. Организация маневровой работы.
   1. Распределение обязанностей по распоряжению маневровой работой:

|  |
| --- |
|  |
|  |
|  |

* 1. Специализация районов маневровой работы:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Районы маневровой работы | Вытяжка и ее границы | Основной характер выполняемой работы | Серия локомотивов | Наличие в районе технических средств, применяемых при  маневрах |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|  |  |  |  |  |

* 1. ɍстройства радиосвязи и парковой связи, используемые при маневровой работе:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Районы маневровой работы | Вид связи | Должность работников, которым предоставляется право пользоваться устройствами, и характер передаваемых  ими указаний и сообщений |
| 1 | 2 | 3 |
|  |  |  |

* + 1. Порядок обеспечения безопасности маневров в случае внезапного отказа радиосвязи руководителя маневров с машинистом локомотива:

|  |
| --- |
|  |
|  |

* 1. Основные особенности производства маневров в каждом районе:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Номера районов | Количество лиц | Порядок | Способ передачи | Должность работника, который |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| маневровой работы | составительской бригады | передачи указаний на установку  стрелок | машинисту указания (сигнала), разрешающего выезд на стрелки | производит торможение отцепов при маневрах толчками |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

* 1. Mеры безопасности при работе в одном маневровом районе двух и более маневровых локомотивов:

|  |
| --- |
|  |
|  |
|  |
|  |

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Районы работы | Железнодорожные пути или парки | Mеры безопасности |
| 1 | 2 | 3 |
|  |  |  |
|  |  |  |

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Район  заезда | Порядок согласования заезда  маневрового локомотива в район | Порядок согласования возвращения  маневрового локомотива из района | Дополнительные  указания |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

* 1. Порядок перестановки маневровых составов из парка в парк:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Откуда и куда производится перестановка | Mаршрут перестановки | Mаксимальное количество вагонов в  составе | | Требуется ли включать тормоза | Должность работника, который сопровождает маневровый состав | Дополнительные указания |
| физическое  количество вагонов | условное  количество вагонов |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |

* 1. Порядок и нормы закрепления железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях железнодорожной станции.
     1. Порядок и нормы закрепления:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Парки и | Величин | С какой | Нормы закрепления | Должност | Должнос |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| номера | а уклона | стороны | Наличие | Количест | Количество осей | | ь работника  , который производ ит закреплен ие тормозны ми башмакам и, способ доклада о закреплен ии | ть работни ка, который снимает тормозн ые башмаки  , способ доклада о снятии |
| железнодорож | (в | производи | стационарн | во |
| Норма по формуле (1) | Норма по |
| ных путей (по | тысячны | тся | ых | тормозн | приложения № 12 к |
| формуле (2) к |
| паркам) | х) | закреплен ие | устройств | ых башмако в | Инструкции по организации движения поездов и маневровой  работе на |
| приложению  № 12 к ИДП2 |
|  |  |  |  |  | железнодорожном |  |
|  |  |  |  |  | транспорте Российской |  |
|  |  |  |  |  | Федерации, содержащейся |  |
|  |  |  |  |  | в приложении № 2 к |  |
|  |  |  |  |  | Правилам технической |  |
|  |  |  |  |  | ɷксплуатации железных |  |
|  |  |  |  |  | дорог Российской |  |
|  |  |  |  |  | Федерации, |  |
|  |  |  |  |  | утверждаемым настоящим |  |
|  |  |  |  |  | Приказом (далее ± ИДП)1 |  |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |

* + 1. Порядок проверки закрепления железнодорожного подвижного состава:

|  |
| --- |
|  |
|  |
|  |

* 1. Mеста хранения тормозных башмаков

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Mеста  хранения | Количество и номера тормозных  башмаков | Должность работника, который отвечает за  наличие и сохранность тормозных башмаков |
| 1 | 2 | 3 |
|  |  |  |

* 1. Mесто ɷкипировки маневровых локомотивов:

|  |
| --- |
|  |
|  |
|  |

* 1. Вагонные весы:

|  |
| --- |
|  |
|  |
|  |

* 1. Дополнительные указания:

|  |
| --- |
|  |
|  |
|  |

Перечень приложений к техническо-распорядительному акту:

1 Подпункт 2 пункта 8 приложения № 12 к ИДП.

2 Подпункт 3 пункта 8 приложения № 12 к ИДП.

|  |
| --- |
|  |
|  |
|  |

Техническо-распорядительный акт железнодорожной станции составил / /

( фамилия, имя, отчество (при наличии), должность) (расшифровка подписи)

« » г.

проверил / /

(фамилия, имя, отчество (при наличии), должность) (расшифровка подписи)

« » г.

Согласовано: / / Для отметок по выверке техническо-распорядительного акта железнодорожной станции:

|  |
| --- |
|  |
|  |
|  |

# ɉɪɨɦɟɠɭɬɨɱɧɵɟ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɵɟ ɫɬɚɧɰɢɢ, ɪɚɡɴɟɡɞɵ, ɨɛɝɨɧɧɵɟ ɩɭɧɤɬɵ ɢ ɩɭɬɟɜɵɟ ɩɨɫɬɵ

(наименование организации)

(должность, фамилия, имя, отчество (при наличии) лица, утверждающего техническо- распорядительный акт)

(дата утверждения)

|  |
| --- |
| ТЕХНИЧЕСКО-РАСПОРЯДИТЕЛЬНЫЙ АКТ  железнодорожной станции (промежуточная станция, разɴезд, обгонный пункт, путевой пост) |

1. Общие сведения
   1. Характер работы и класс железнодорожной станции.

Железнодорожная станция по характеру работы является и отнесена к классу.

* 1. Прилегающие к железнодорожной станции перегоны, основные системы интервального регулирования движения поездов при движении поездов и порядок их использования для организации движения:
     1. Нечетное направление:

|  |
| --- |
|  |

* + 1. Четное направление:

|  |
| --- |
|  |

1. Перечень железнодорожных путей необщего пользования и места их примыкания:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| п/п  № | Наименование организации, для обслуживания которой предназначен железнодорожный путь необщего пользования | Принадлежность железнодорожного пути необщего пользования | Mесто примыкания и граница железнодорожного пути необщего пользования | Наличие предохранительных устройств для предупреждения выхода железнодорожного подвижного состава с железнодорожного пути необщего  пользования |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|  |  |  |  |  |

* 1. Перечень железнодорожных путей общего пользования, переданных в ведение других подразделений и организаций владельца инфраструктуры, примыкающих к путям станции, а также путей, пользование которыми осуществляется иными физическими и юридическими лицами:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| п/п  № | Наименование  подразделения | Mесто примыкания и  граница | Наличие предохранительных устройств для предупреждения  выхода железнодорожного подвижного состава |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
|  |  |  |  |

1. Ведомость парков и железнодорожных путей:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Номера железнодо- рожных путей | Назначение железнодо- рожных путей | Стрелки, ограничивающие железнодо-  рожный путь | | Полезная длина железнодорожного пути в метрах | Вмести- мость в условных вагонах | Наличие на железнодорожном пути | | |
| от | до | ɷлектрической изоляции | контактной сети | устройств автоматической локомотивной  сигнализации |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |

1. Стрелочное хозяйство.
   1. ɐентрализованные стрелки:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Номера постов | Номера стрелок, входящих в пост | Должность работника, который переводит стрелки | Порядок убеждения в свободности стрелки от  железнодорожного подвижного состава | |
| при нормальном действии устройств железнодорожной автоматики и  телемеханики | при неисправности устройств железнодорожной автоматики и  телемеханики |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|  |  |  |  |  |

* 1. ɐентрализованные стрелки, которые можно передавать на местное управление:

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

* 1. Нецентрализованные стрелки:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Номера районов | Номера постов | Номера стрелок, входящих в  пост | Нормальное положение стрелок | Система запирания стрелок | Должность работника, у которого хранятся ключи от запертых стрелок | Освещение стрелок |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |

* 1. Нецентрализованные стрелки в районах железнодорожных станций не обслуживаемых дежурными стрелочного поста:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Номера районов | Номера стрелок, входящих в районы | Нормальное положение стрелок | Система запирания стрелок | Должность работника, который переводит стрелки | Должность работника, который осуществляет техническое обслуживание и  очистку стрелок | Должность работника, у которого хранятся ключи от запертых стрелок | Освещение стрелок |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |

1. Районы работы дежурных стрелочного поста, сигналистов:

|  |  |
| --- | --- |
| Районы работы и  должности работников | Основные обязанности,  возложенные на работников |
| 1 | 2 |
|  |  |

1. Mеста хранения инвентаря, применяемого при нарушении нормальной работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование инвентаря | Mесто хранения | Количество |
| 1 | 2 | 3 |
|  |  |  |

1. Пассажирские и грузовые устройства:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Номера железнодорожных  путей | Наименование  устройств | Длина  (в метрах или вагонах) |
| 1 | 2 | 3 |
|  |  |  |

1. Освещение станционных железнодорожных путей:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Mесто установки осветительных точек | Количество | | | | Mеста включения освещения |
| мачт | | гирлянд, светильников | других точек освещения |
| прожекторов | ламп |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|  |  |  |  |  |  |

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование | Станция приписки железнодорожного подвижного  состава или местонахождение | Порядок вызова |
| 1 | 2 | 3 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  |  |

1. Время, необходимое для приготовления маршрута приема (отправления) поездов при нарушении нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики:

Для приема поездов:

С железнодорожной станции на (в) железнодорожный путь (парк) минут.

Для отправления поездов:

На железнодорожную станцию с (из) железнодорожного пути (парка) минут.

1. Порядок прекращения маневров перед приемом или отправлением поезда:

|  |
| --- |
|  |

1. Порядок проверки свободности железнодорожных путей.
   1. ɍстройства ɷлектрической изоляции железнодорожных путей:

|  |
| --- |
|  |

* 1. Порядок действий при нарушении нормальной работы устройств ɷлектрической изоляции железнодорожных путей или их отсутствии:

|  |
| --- |
|  |

1. Порядок контроля правильности приготовления маршрута приема, отправления поездов:
   1. Нормальное действие устройств железнодорожной автоматики и телемеханики:

|  |
| --- |
|  |

* 1. Нарушение нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики:

|  |
| --- |
|  |

1. Нецентрализованные стрелки, положение и исправность которых проверяются не для каждого поезда:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Номера постов | Номера стрелок | Периодичность проверки |
| 1 | 2 | 3 |
|  |  |  |

1. Порядок пропуска поездов и маневровых составов по железнодорожным путям, расположенным между пассажирским зданием и стоящим на железнодорожной станции пассажирским поездом при отсутствии переходного моста или тоннеля:
2. Контроль за проследованием поездов, не имеющих остановки:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Железнодорожные пути приема и отправления поездов | Районы и посты, участвующие  в приготовлении маршрута | | | Должность работника, который встречает или провожает поезда, место  встречи |
| централизованные  посты | стрелочные  районы | стрелочные  посты |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|  |  |  |  |  |

1. Порядок контроля дежурным по железнодорожной станции в прибытии поезда в полном составе:

|  |  |
| --- | --- |
| Парки (железнодорожные пути) приема поездов и направление их  следования | Способ проверки прибытия  поезда в полном составе |
| 1 | 2 |
|  |  |

1. Порядок приема на железнодорожную станцию поездов при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора и по неправильному железнодорожному пути (при отсутствии на ɷтом железнодорожном пути входного светофора):
   1. Разрешение на проезд запрещающего сигнала:

|  |  |
| --- | --- |
| Перечень входных и маршрутных  (по приему) светофоров | Что служит разрешением на проезд светофора с  запрещающим показанием |
| 1 | 2 |
|  |  |

* 1. Порядок приема поездов по письменному разрешению дежурного по железнодорожной станции:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Перечень входных и маршрутных (по приему)  светофоров | Mесто вручения машинисту письменного разрешения | Должность работника, который вручает машинисту письменное разрешение |
| 1 | 2 | 3 |
|  |  |  |

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

|  |
| --- |
|  |

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

|  |  |
| --- | --- |
| Ɂатяжной спуск (подɴем) со стороны  железнодорожной станции | Порядок приема поездов на железнодорожную станцию  с перегона, имеющего затяжной спуск |
| 1 | 2 |
|  |  |

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Железнодорожные пути (парки) отправления поездов и  направление их следования | Разрешение машинисту на  занятие перегона | Должность работника, который вручает машинисту разрешение на занятие  перегона | ɍказание машинисту о возможности  отправления поезда |
| 1 | 2 | 3 | 4 |
|  |  |  |  |

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование переездов | Тип переездной сигнализации | Порядок действий дежурного по железнодорожной станции  при неисправности переездной сигнализации |
| 1 | 2 | 3 |
|  |  |  |

1. Наличие маневровых локомотивов и характер их работы:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Характер выполняемой  работы | Серия  локомотивов | Состав локомотивных и  составительских бригад |
| 1 | 2 | 3 |
|  |  |  |

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

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Районы  работы | Железнодорожные пути  или парки | Mеры  безопасности |
| 1 | 2 | 3 |
|  |  |  |

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

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Парки и номера железнодорожных путей (по паркам) | Величина уклона (в тысячных) | С какой стороны производится закрепление | Нормы закрепления | | | | Должность работника, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о  закреплении | Должность работника, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии |
| Наличие стационарных устройств | Количество тормозных башмаков | Количество осей | |
| Норма по формуле (1) приложения№ 12 к ИДП3 | Норма по формуле (2) приложения  № 12 к ИДП4 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |

3 Пункт 8 приложения № 12 к ИДП.

4 Пункт 8 приложения № 12 к ИДП.

1. Порядок проверки закрепления железнодорожного подвижного состава:

|  |
| --- |
|  |

1. Mеста хранения тормозных башмаков:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Mеста хранения | Количество и номера тормозных  башмаков | Должность работника отвечающий  за наличие и сохранность тормозных башмаков |
| 1 | 2 | 3 |
|  |  |  |

1. Дополнительные указания:

|  |
| --- |
|  |

Перечень приложений к техническо-распорядительному акту:

|  |
| --- |
|  |

Техническо-распорядительный акт

составил / /

( фамилия, имя, отчество (при наличии), должность) (расшифровка подписи)

« » г.

проверил / /

( фамилия, имя, отчество (при наличии), должность) (расшифровка подписи)

« » г.

Согласовано: / /

Для отметок по выверке техническо-распорядительному акту железнодорожной станции:

|  |
| --- |
|  |

ɉɊɂɅɈɀȿɇɂȿ ʋ 22

ɤ ɂɧсɬɪɭɤɰɢɢ ɩɨ ɨɪɝɚɧɢɡɚɰɢɢ ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɟ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ Ɋɟɤɨɦɟɧɞɭɟɦɵɣ ɨɛɪɚɡɟɰ

# Ȼɥɚɧɤ ɩɭɬɟɜɨɣ ɡɚɩɢɫɤɢ (ɛɥɚɧɤ Ⱦɍ-50)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ɄɈɊȿɒɈɄ  ɉɍɌȿȼɈɃ ɁȺɉɂɋɄɂ  ɀɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɚɹ сɬɚɧɰɢɹ (ɲɬɟɦɩɟɥɶ)  ©BBBª BBBBBBBBBBBBBBBBB 20BBB ɝ.  BBBBBBB ɱ BBBBBBB ɦɢɧɭɬ ȼɵɞɚɧɚ ɧɚ ɩɨɟɡɞ ʋ BBBBBBBBB (ɬɨɥɤɚɱɭ ɩɨɟɡɞ ʋ BBBBBBBBBBBB)  Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ  ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ |  | ɉɍɌȿȼȺə ɁȺɉɂɋɄȺ ɀɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɚɹ сɬɚɧɰɢɹ (ɲɬɟɦɩɟɥɶ)  ©BBBBª BBBBBBBBBBBBBBBB 20BBBB ɝ. BBBBBBB ɱ BBBBBBBB ɦɢɧɭɬ  Ɋɚɡɪɟɲɚɸ ɩɨɟɡɞɭ (ɬɨɥɤɚɱɭ ɩɨɟɡɞɚ) ʋ BBBBBBBBB ɨɬɩɪɚɜɢɬɶсɹ с BBBBBBBBBBB ɩɭɬɢ ɩɨ BBBBBBBBBBB ɩɭɬɢ ɢ сɥɟɞɨɜɚɬɶ ɞɨ ɜɯɨɞɧɨɝɨ сɢɝɧɚɥɚ сɬɚɧɰɢɢ BBBBBBBBBBBBBBBBBBBBBBB (ɞɨ BBBBBBBBBBB ɤɦ)  с ɜɨɡɜɪɚɳɟɧɢɟɦ ɨɛɪɚɬɧɨ.  ɋɢсɬɟɦɵ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɧɟ ɞɟɣсɬɜɭɸɬ.  Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ (ɧɟɧɭɠɧɨɟ ɡɚɱɟɪɤɧɭɬɶ) |

движения поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации Рекомендуемый образец

# Ȼɥɚɧɤ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ ɧɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚ (ɛɥɚɧɤ Ⱦɍ-52)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| КОРЕШОК  РАЗРЕШЕНИЯ № |  | РАЗРЕШЕНИЕ № |
|  | Железнодорожная станция (штемпель) |
| Железнодорожная станция  (штемпель) | « » 20 г. |
| « » 20 г. | I  Разрешаю поезду № толкачу поезда |
| Разрешение выдано на поезд №  с заполнением пункта | отправиться с пути по пути при закрытом выходном (проходном, маршрутном) светофоре и следовать до входного (проходного, выходного) светофора блок-поста  станции  до км с возвращением обратно. |
|  | II  Разрешаю поезду № отправиться с пути по открытому выходному (групповому, маршрутному) светофору с пути. |
| Дежурный по блок-посту железнодорожной станции | Дежурный по блок-посту  железнодорожной станции (ненужное зачеркнуть) |

движению поездов и маневровой работы на железнодорожном транспорте Российской Федерации Рекомендуемый образец

# Ȼɥɚɧɤ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ ɧɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚ (ɛɥɚɧɤ Ⱦɍ-54)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № |  | РАЗРЕШЕНИЕ № |
| Железнодорожная станция (штемпель) | Железнодорожная станция (штемпель) |
| « » 20 г. | « » 20 г. |
| Разрешение выдано на поезд №  с заполнением пункта | I  Разрешаю поезду № отправиться с  пути по пути при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора и со скоростью не свыше 20 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, следовать до первого проходного (выходного) светофора и далее по сигналам автоблокировки (до принятия сигналов автоматической локомотивной сигнализации, а далее руководствоваться сигналами автоматической локомотивной сигнализации).  Настоящее разрешение дает право проследовать только запрещающее показание выходного (маршрутного) светофора железнодорожной  станции. |
| Дежурный по железнодорожной станции | II  Разрешаю поезду № отправиться с пути по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору и следовать далее по сигналам автоблокировки. |
|  | Дежурный по железнодорожной станции |
|  | (ненужное зачеркнуть) |

ɞɜɢɠɟɧɢɹ ɩɨɟɡɞɨɜ ɢ ɦɚɧɟɜɪɨɜɨɣ ɪɚɛɨɬɵ ɧɚ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɦ ɬɪɚɧсɩɨɪɬɟ Ɋɨссɢɣсɤɨɣ Ɏɟɞɟɪɚɰɢɢ Ɋɟɤɨɦɟɧɞɭɟɦɵɣ ɨɛɪɚɡɟɰ

**Ȼɥɚɧɤ ɢɡɜɟɳɟɧɢɹ ɨ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ (ɛɥɚɧɤ Ⱦɍ-55)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ɄɈɊȿɒɈɄ ɂɁȼȿɓȿɇɂə ʋ BBBBBBB ɀɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɚɹ сɬɚɧɰɢɹ (ɲɬɟɦɩɟɥɶ)  ©BBBBª BBBBBBBBBBBBBBBB 20BBBB ɝ.  Ɉ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɨɞɧɨɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ ɩɪɢ ɩɟɪɟɪɵɜɟ ɜсɟɯ сɢсɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɢ сɜɹɡɢ  Ⱦɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ BBBBBB  Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ |  | ɂɁȼȿɓȿɇɂȿ ʋ BBBBBBBB ɀɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɚɹ сɬɚɧɰɢɹ (ɲɬɟɦɩɟɥɶ)  ©BBBBª BBBBBBBBBBBBBBBB 20BBBB ɝ.  Ɉ ɞɜɢɠɟɧɢɢ ɩɨɟɡɞɚ ɧɚ ɨɞɧɨɩɭɬɧɵɯ ɩɟɪɟɝɨɧɚɯ ɩɪɢ ɩɟɪɟɪɵɜɟ ɜсɟɯ сɢсɬɟɦ ɢɧɬɟɪɜɚɥɶɧɨɝɨ ɪɟɝɭɥɢɪɨɜɚɧɢɹ ɢ сɜɹɡɢ  Ⱦɟɠɭɪɧɨɦɭ ɩɨ сɬɚɧɰɢɢ BBBBBBBBBBBBB  Ⱦɟɠɭɪɧɵɣ ɩɨ ɠɟɥɟɡɧɨɞɨɪɨɠɧɨɣ сɬɚɧɰɢɢ |

**Ȼɥɚɧɤ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ ɧɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚ (ɛɥɚɧɤ Ⱦɍ-56)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ  № |  | РАЗРЕШЕНИЕ № |
| « » 20 г. Железнодорожная станция  (штемпель) | « » 20 г.  Железнодорожная станция (штемпель) |
| Выдано на поезд № | Разрешаю поезду № отправиться с железнодорожной  станции поста  и следовать до входного светофора станции  поста |
|  | при закрытом выходном светофоре. проходном  Все системы интервального регулирования и связи прерваны.  ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ  О прибытии на соседнюю железнодорожную станцию ранее отправленного поезда сведения имеются.  не имеются |
| Дежурный по железнодорожной станции  посту | Дежурный по железнодорожной станции  посту |

**Ȼɥɚɧɤ ɤɨɪɟɲɤɚ ɩɪɟɞɭɩɪɟɠɞɟɧɢɹ (ɛɥɚɧɤ Ⱦɍ-61)**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Корешок предупреждения  предупреждение на поезд № получил « » 20 г. машинист, помощник машиниста, водитель специального самоходного подвижного состава  подпись фамилия, имя, отчество (при наличии) | | | | |
| Линия отреза Железнодорожная станция (штемпель)  « » 20 г.  Предупреждение на поезд № | | | | |
| Mесто действия предупреждения (км, пикет, железнодорожная станция) | Время действия предупреждения | Cкорость не более (км/ч) | Остановиться у красного сигнала, а при его отсутствии следовать со скоростью не  более (км/ч) | Другие особые условия следования поезда |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| Уполномоченный работник (должность) | | | | |

**Ȼɥɚɧɤ ɪɚɡɪɟɲɟɧɢɹ ɧɚ ɨɬɩɪɚɜɥɟɧɢɟ ɩɨɟɡɞɚ (ɛɥɚɧɤ Ⱦɍ-64)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ |  | РАЗРЕШЕНИЕ |
| Железнодорожная станция (штемпель) | Железнодорожная станция (штемпель) |
| « » 20 г. | « » 20 г. |
| Разрешено поезду № с локомотивом № отправиться на перегон  по пути до км для | Разрешаю поезду № с локомотивом № отправиться на перегон  по пути до км для |
| Настоящее разрешение дает право проезда выходного светофора железнодорожной станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки. | Настоящее разрешение дает право проезда выходного светофора железнодорожной станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки. |
| Дежурный по железнодорожной станции  (подпись) | Дежурный по железнодорожной станции  (подпись) |

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3

к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации

от 23 июня 2022 г. № 250

Рекомендуемый образец

AКT

допуска железнодорожного подвижного состава

к эксплуатации на железнодорожных путях общего пользования после изготовления, модернизации, ремонта

Железнодорожная станция « » 20 г.

Настоящий акт составлен по результатам проверки технического состояния железнодорожного подвижного состава на соответствие, которые отвечают требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июня 2022 г. № 250, вновь изготовленного/модернизированного/прошедшего ремонт на

(наименование предприятия, условный номер клеймения)

серия (модель) заводской номер

(вид железнодорожного подвижного состава)

номер железнодорожного подвижного состава

(по данным пономерного учета)

по окончании ,

(вид ремонта, изготовление, модернизация)

проведенного по ,

(вид и реквизиты документа, по которому выполнены работы)

признан и

(технически исправным/технически неисправным)/ (допускается/не допускается)

на железнодорожные пути общего пользования.

Причины отказа

Уполномоченный представитель владельца инфраструктуры

/ /

(должность) (подпись) (инициалы, фамилия)

Настоящий акт вручен дежурному по железнодорожной станции: Дата и время « » 20 г. ч минут.

Дежурный по железнодорожной станции

(подпись) (инициалы, фамилия)

2

Перечень несоответствий,

Оборотная сторона акта

выявленных в ходе осмотра железнодорожного подвижного состава

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование несоответствия (несоответствий), выявленного (выявленных) при осмотре железнодорожного подвижного состава, с указанием пункта Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации  от 23 июня 2022 г. № 250 | Метод контроля (визуальный/инструментальный контроль/по данным отчетно- учетной документации) |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

Уполномоченный представитель владельца инфраструктуры

/ /

(должность) (подпись) (инициалы, фамилия)

Уполномоченный представитель предприятия, производившего изготовление/модернизацию/ремонт железнодорожного подвижного состава:

/ /

\_ (должность) (подпись) (инициалы, фамилия)

Дата и время « » 20 г. ч минут