

**КОНСПЕКТ
В ПОМОЩЬ ЛОКОМОТИВНЫМ БРИГАДАМ
ИЗУЧАЮЩИМ
ИНСТРУКЦИЮ ПО ДВИЖЕНИЮ ПОЕЗДОВ
И МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ ЖЕЛЕЗНЫХ
ДОРОГ УКРАИНЫ**



*Сделано
Малыхиним А.П.*

ОДЕССА 2007

ББК 39.24–082я77
УДК 629.457.004 (075.4)
К 363

Конспект составлен на основании Инструкции по движению поездов и маневровой работы на железных дорогах Украины ЦД-0058, утвержденной приказом Министерства транспорта и связи №507 от 31.08.2005 г.

**Под редакцией начальника службы локомотивного хозяйства
Одесской ж.д. Квитко А.Е.**

Автор проекта Конченко А.Д.

К $\frac{3202030000}{2007}$ Без объявл.

Телефон для справок : 8-096-58-17-959

© Конченко А.Д.

ВВЕДЕНИЕ.

ИДП, в соответствии с требованиями ПТЭ и ИСИ, при различных средствах сигнализации, централизации, блокировки (СЦБ) и связи (в том числе и при их неисправности) конкретизирует правила :

- приема поездов
- отправления поездов
- пропуска поездов
- приема и отправления поездов при производстве ремонтных работ на ж.д. путях и сооружениях
- производства маневров на станциях
- выдачи предупреждений на поезда
- другие правила, которые регламентируют :
 - == безопасное и беспрепятственное движение поездов (прием, отправление и следование поездов)
 - == выполнения работниками ж.д. требований правил охраны труда
 - == выполнения работниками ж.д. требований правил охраны окружающей природной среды

Твердое знание и выполнение требований ИДП, причастными работниками — это залог обеспечения безопасности движения поездов и производства маневровых работ.

Нормы и требования ИДП обязательны :

- для всех ж.д. Украины
 - и их структурных подразделений
-
-

4. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

§4.1. Согласно требований ПТЭ, руководить движением поездов может только один работник :

- на станции == ДСП
- на участке == ДНЦ
- на посту == дежурная по посту
- поездом == машинист ведущего локомотива, МВПС,...

На отдельных станциях, в зависимости от путевого развития, может быть несколько дежурных по станции, посту или парку.

Каждый из них, единолично руководит движением поездов, выполняет другие операции, только в пределах своих районов работы.

Разграничение таких районов работы и обязанности дежурных, на таких станциях, постах или парках определяется ТРА станции.

§4.2. Все машинисты ведущих локомотивов, МВПС, ССПС и другие работники обслуживающие поезда обязаны выполнять приказы :

- на станциях == ДСП
 - на станциях при ДЦ == ДНЦ
-
-

§4.3. Все распоряжения по движению поездов и маневровой работе должны даваться :

- кратко
- четко
- ясно
- с точным выполнением требований ПТЭ, ИСИ, ИДП, ТРА

Работник, давший распоряжение, обязан :

- каждый раз требовать его повторение исполнителем
- выслушать его повторение
- убедиться, что оно им воспринято правильно

О выполнении распоряжения исполнитель обязан доложить работнику от которого получил распоряжение, используя :

- радиосвязь
- двухстороннюю парковую связь
- телефон
- или лично

Работник, который дал распоряжение, при возможности, **дополнительно** обязан убедиться по показаниям контрольных приборов, или другим путем в правильности его выполнения.

Отменить данное распоряжение может :

- только тот, кто его давал
- или тот кто заменил его во время дежурства
- или тот, кто заступил на дежурство

§4.4. Только УЗ, Н, ДН (нормативными актами) разрешается определять порядок движения поездов (производство маневровой работы) при чрезвычайных ситуациях представляющих опасность :

- для здоровья и жизни людей
 - сохранности МТС, сооружений ж.д. транспорта
 - загрязнения окружающей природной среды
-
-

§4.5. Управление приборами сигнализации, централизации, блокировки, открытие (закрытие) светофоров, кроме тех, которые действуют автоматически, производится :

- на станции == ДСП, или по его распоряжению :
 - ** оператором при ДСП
 - ** оператором поста централизации
 - ** дежурным стрелочного поста
- на путевом посту == дежурным поста
- на станционном исполнителем посту == оператором поста централизации
- на участках с ДЦ == ДНЦ, или по его распоряжению :
 - ** ДСП
 - ** дежурным поста
 - ** оператором поста централизации
- при передаче стрелок на местное управление == определено в ТРА станции

Управление из пульт-табло устройствами СЦБ, стрелками, сигналами, ... с целью проверки их работы, осуществляется :

- на станциях == ДСП
 - на участках с ДЦ == ДНЦ
 - при необходимости == электромехаником СЦБ при условии :
 - ** только с разрешения ДСП
 - ** и под наблюдением ДСП
-
-

§4.6. При отправлении поезда со станции при *запрещающем* показании выходного светофора (его отсутствии) письменное разрешение на занятие поездом перегона машинисту вручается :

- лично ДСП (дежурным по парку, посту), если оно не передается по радиосвязи
- через одного из членов локомотивной бригады этого поезда
- или другим станционным работником, связанным с движением поездов, о чем указано в ТРА станции

Получив разрешение (под роспись) машинист обязан убедиться :

- в соответствии полученного разрешения
- его соответствие номеру поезда и пути перегона
- в правильности заполнения всех пунктов и граф разрешения
- наличие штампа станции и подписи ДСП

Машинисту локомотива после получения письменного разрешения запрещается приводить поезд в движение пока он не получит дополнительное разрешение :

- ДСП, переданное по радиосвязи
- или подачи сигнала отправления поезда лично ДСП
- или (по указанию ДСП) подачи сигнала отправления :
 - == дежурной стрелочного поста
 - == дежурной по парку
 - == другим работником станции связанным с движением поездов

§4.7. Если приказ ДСП о приеме (отправлении) поезда, при запрещающем показании сигнала передается машинисту по радиосвязи, то его текст должен соответствовать формам, установленным ИДЦ.

В тексте должны быть указаны :

- дата, время передачи приказа (часы, минуты)
- номер приказа
- литер светофора (или номер пути отправления, если его нет)

Машинист, при этом, обязан полностью повторить текст приказа, а ДСП подтвердить правильность его восприятия словами : **«верно — выполняйте»**.

§4.8. *В случае отправления (приема) поезда :*

- при запрещающем показании светофора
- или с пути, где его нет

в журнале движения поездов (ф. ДУ-3) напротив номера поезда в графе «примечание» и в журнале «ф. ДУ-2» в графе «записи о поездной работе» должна быть сделана отметка :

«РЗ» == по радиосвязи с указанием :

- номера приказа
- времени его передачи машинисту
- литеры светофора
- номера пути отправления, если светофора нет
- фамилии машиниста

(Пример : РЗ, №5 13.30, Ч-2 ТЧМ Лащук

РЗ, №5 13.30, с 4го пути, ТЧМ Лащук)

«ЗС» == по пригласительному сигналу с указанием :

- времени нажатия кнопки сигнала**
- литеры светофора**
- показания счетчика (если он есть)**

(Пример : ЗС, 12.35, Ч-2 3768)

«ПД» == по письменному разрешению с указанием :

- формы выданного разрешения**
- его номера**
- времени вручения его машинисту, или руководителю работ**

(Пример : ПД, ДУ-64, №34, 14-25)

На станциях, оборудованных документированной регистрацией переговоров «ДСП - машинист, ДНЦ - машинист», эти приказы дополнительно регистрируются «архиватором речи».

Сроки хранения этой информации определяются Н.

§4.9. Во всех случаях, приема (отправления) поезда при запрещающем показании входного (маршрутного, выходного) светофора ДСП (перед тем как выдать машинисту разрешение) обязан :

- привести устройства управления в положение, которое соответствует безопасному маршруту следования ПС в данном направлении
- убедиться (в соответствии с ТРА станции) :
 - == в свободности пути приема поезда**
 - == а при отпращивании - первого блок-участка, или пути перегона**

- == в правильности приготовления маршрута приема поезда, или его отправления (замыкания стрелок)
- == в переключении действия блокировки на соответствующее направление движение поезда

При применении кнопки пригласительного огня светофора, ДСП должен ее удерживать в нажатом положении, до тех пор, пока локомотив поезда не проследует светофор (машинист локомотива **обязан доложить о проследовании этого светофора ДСП**).

§4.10. Если на станции имеются переезды, расположенные в стрелочной горловине или на блок-участке (участке) удаления, **во всех случаях** приема (отправления) поезда при запрещающем показании светофора, машинист поезда при подходе к такому переезду (проследовании его головой поезда) обязан :

- вести поезд с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться в случае возникновения препятствия, со скоростью :
 - == не более **20км/ч**, если переезд находится в пределах границы станции
 - == не более **25км/ч**, при его расположении на участке удаления

ДСП, в этом случае, если сообщение о закрытии переезда осуществляется нажатием кнопки “закрытие переезда”, перед приемом (отправлением) поезда обязан :

- нажать эту кнопку
- а после проследования поезда через переезд вернуть ее в нормальное положение

Перечень таких станций утверждается Н и объявляется приказом по дороге.

§4.11. При отправлении поездов на однопутный перегон в условиях нарушения нормальной работы устройств СЦБ и связи на перегоне ДСП обязан :

- запросить у ДНЦ **разрешение** на право отправления поезда на перегон
- запросить у ДСП соседней станции **разрешение** на право отправления поезда на перегон
- после прибытия (возвращения), отправления, проследования поезда немедленно об этом сообщить ДНЦ и ДСП соседней станции

О прибытии (возвращении, отправлении, проследовании) **всех поездов** ДСП обязан сообщить об этом ДСП соседних станций и ДНЦ по форме : **(пример)**

- **« Поезд №... отправился (проследовал) в ..ч ..мин.» ДСП...**

- **или «За поездом №... отправился поезд №... в ...ч ...мин»**

При этом ДСП соседней станции обязан его повторить, а ДСП, который передал подтвердить словом «верно».

При скрещении поездов на станции (однопутный перегон) или на однопутном перегоне с двухпутными вставками форма сообщения дополняется словами :

- **«после прибытия поезда №.. в ...ч ...мин, поезд №... отправился (проследовал) в ...ч ...мин»**

Если поезд следовал с толкачем, сообщение об его отправлении и прибытии дополняется словами **«с толкачем»**.

К номеру поезда добавляются буквы в случаях :
(например: 2783ВМ)

- ВМ == если в поезде есть вагоны с опасным грузом класса 1
- В == при следовании тяжеловесных поездов
- Д == длинносоставных
- ПВ == повышенного веса
- ПД == повышенной длины
- З == соединенных
- Н == если в поезде есть вагоны с негабаритным грузом (зоны и степень негабаритности, обозначается цифрами)
пример : 3304Н - 0430

На двухпутных участках с интенсивным движением, при автоблокировке, передача уведомлений от станции к станции устанавливается лишь о поездах :

- следующих с отклонением от графика
- на грузовые поезда, к номеру которых добавляются соответствующие буквы или цифровой индекс
- а передача уведомления ДНЦ, кроме того, не с каждой станции этого участка

Аналогичный порядок передачи сообщений ДНЦ может быть установлен на двухпутных и однопутных участках, оборудованных устройствами автоматической записи графиков исполненного движения (поездографами).

Перечень таких станций и порядок передачи от них сообщений устанавливается Н.

§4.12. ДСП при обнаружении (лично или с сообщения других работников станции) **неисправностей :**

- путевого хозяйства
- устройств СЦБ и связи
- контактной сети, устройств электроснабжения
- или срабатывания устройств контроля тех. состояния ПС

обязан сделать запись в «журнале осмотра пути, стрелочных переводов, устройств СЦБ и связи, контактной сети **формы ДУ-46**» и немедленно сообщить дежурному работнику который обслуживает эти устройства (если таковых нет — тогда их руководителю).

При неисправности средств автоматического контроля технического состояния ПС, ДСП (оператор обслуживающий эти устройства) обязан предупредить :

- локомотивные бригады
- ДНЦ
- ДСП соседних станций
- сменного инженера ШЧ, который сообщает оператору ПТО
- дежурных постов безопасности

Кроме того, во всех случаях, ДСП обязан сообщать ДНЦ и ДС :

- о всех неисправностях технических устройств, ПС, которые **угрожают безопасности движения**
- о всех неисправностях технических устройств, ПС, которые **могут вызвать задержки поездов**
- во всех случаях **несанкционированного вмешательства** в работу железной дороги

После устранения неисправности, в журнале ф. ДУ-46 делается отметка об ее устранении и заверяется подписями исполнителя и ДСП.

§4.13. По приказу ДНЦ (при всех средствах сигнализации и связи) производится :

- закрытие (открытие) перегонов
- закрытие (открытие) путей для движения
- установление однопутного движения
- переход с одних средств сигнализации и связи на другие

Перед переходом на телефонные средства связи ДСП станций, ограждающих перегон, обязаны :

- кнопки выходных светофоров на этот перегон установить в положение, соответствующее запрещающему показанию светофоров
- и навесить на них красные колпачки

При переходе с основных на телефонные средства связи, ДСП обмен поездными телефонограммами должны осуществлять по поездной диспетчерской связи **под контролем ДНЦ.**

(это требование касается однопутных, двухпутных, многопутных перегонов с двусторонним движением)

Если на перегоне прекращено действие основных средств СЦБ, то во всех случаях перед отправлением поезда :

- для движения по неправильному пути
- или при неисправности автоматики на переездах

ДСП (а при ДЦ - ДНЦ) обязан выдать машинисту предупрежде-

ние об ограничении скорости на переездах:

- не более 40км/ч == для охраняемых переездов
- не более 25км/ч == для не охраняемых переездов

Перед переездом и при проследовании его головой поезда, машинист обязан часто подавать оповестительный звуковой сигнал.

Порядок передачи информации, на такие переезды, о прохождении по ним поездов определяет Н.

§4.14. Перед заступлением на дежурство ДСП обязан :

- ознакомиться с планом предстоящей работы
- ознакомиться с приказами и распоряжениями, которые касаются приема (отправления) поездов и производства маневровой работы
- наличием и расположением ПС на приемо-отправочных путях
- свободностью (занятостью) прилегающих к станции блок-участков (перегонов)
- убедиться в исправности приборов управления СЦБ и связи, наличием на них необходимых пломб
- проверить (лично или через ответственных работников) правильность и надежность закрепления ПС на путях станции
- проверить наличие и исправность сигнальных принадлежностей, инструмента и инвентаря строгого учета
- ознакомиться с записями в книге предупреждений и других журналах, которые ведут ДСП

- ознакомиться с записями в журналах :

== распоряжений ДНЦ

== движения поездов

== поездных телефонограмм

== предупреждений

== ДУ-46 и других, которые ведут ДСП под роспись

Заступление на дежурство оформляется записями в журнале движения поездов по форме :

<p>«...» «.....» 2005г. .. ч ..мин. Дежурство принял ДСП(подпись)</p> <p>«...» «.....» 2005г. ..ч ..мин Дежурство сдал ДСП (подпись)</p>
--

Если на станции применяются счетчики :

- пригласительных сигналов
- искусственного срабатывания устройств контроля прибытия
- искусственной разделки маршрута и т.д.

перед текстом ДСП указывает показания счетчиков.

§4.15 Заступив на дежурство ДСП обязан :

- проверить явку на работу составителей, сигнальщиков,
 - через них проверить состояние обслуживаемых ими рабочих мест, особенно правильность закрепления ПС
 - при наличии недостатков, принять меры по их устранению для обеспечения нормальной работы и безопасности движения, а при необходимости доложить ДС и ДНЦ
-
-

§4.16. При упразднении на отдельных пунктах дежурного штата работников службы перевозок, порядок выполнения операций, связанных с приемом, (отправлением) поездов, производством маневров, устанавливает Н.

§4.17. Запрещается :

- заблаговременно подписывать незаполненные бланки предупреждений (ф. ДУ-61)
 - заблаговременно заполнять бланки разрешений, которые позволяют отправить поезд со станции при неисправностях блокировки (ДУ-50, ДУ-52, ДУ-54, ДУ-56, ДУ-59, ДУ-64)
-
-

Запрещается :

- отправлять пассажирский поезд на перегон вслед за дрезинами, мотовозами и автомотрисами до прибытия их на соседний отдельный пункт
- выезд ССПС на станции и перегоны с неисправными средствами радиосвязи

При отправлении на перегон, где есть проходные светофоры, поезда **вслед за ССПС** (пассажирские поезда отправлять запрещается) ДСП обязан :

- предупредить машиниста поезда по радиосвязи о нахождении на перегоне ССПС

Запрещается локомотивным бригадам, руководителям маневров оставлять на участках оборудованных рельсовыми цепями вагоны и локомотивы в местах, где головки рельс покрыты песком, мазутом, ржавчиной, льдом, прессованным снегом, землей и т.д.

Запрещается работникам всех служб при выполнении ремонтно-строительных работ на участках с электрическими рельсовыми цепями загрязнять головки рельс песком, землей, щебнем и т.д.

Вопросы для самоконтроля.

- == кто имеет право давать указания машинисту по движению поездов, на перегоне и станции?**
- == кто имеет право отменить данное распоряжение по движению поездов или маневровой работе?**
- == в каких случаях порядок движения поездов будет определять Н, ДН, или УЗ?**
- == кто имеет право вручать машинисту письменное разрешение на право проезда запрещающего показания выходного светофора?**
- == когда машинисту разрешается привести локомотив в движение после получения письменного разрешения на право проезда запрещающего показания выходного светофора?**
- == что должно быть указано в тексте приказа ДСП, который передан машинисту по радиосвязи?**
- == как должна поступать ДСП, в случае приема поезда на станцию при запрещающем показании входного светофора?**
- == как обязан проследовать машинист переезд, который находится в пределах границы станции, если его отправляют при запрещающем показании выходного светофора?**
- == как обязан проследовать машинист переезд, который находится на участке удаления от станции, если его отправляют при запрещающем показании выходного светофора?**
- == как должен поступать ДСП при отправлении поезда на однопутный перегон, когда нарушена работа устройств СЦБ и связи на перегоне?**

- == в каком случае к номеру поезда добавляют буквы «В», «ПД» ?
 - == как должен поступать ДСП при неисправности устройств контроля технического состояния ПС?
 - == как должен поступить ДСП в случае обнаружения неисправности, которая угрожает безопасности движения поездов?
 - == кто имеет право дать приказ на закрытие пути на перегоне?
 - == кто имеет право дать приказ на переход с одних средств сигнализации на другие?
 - == в каких случаях ДСП обязан выдать машинисту предупреждение об ограничении скорости на переездах?
 - == когда ДСП разрешается подписать бланк формы ДУ-61?
 - == когда ДСП разрешается заполнить бланк формы ДУ-50?
-
-

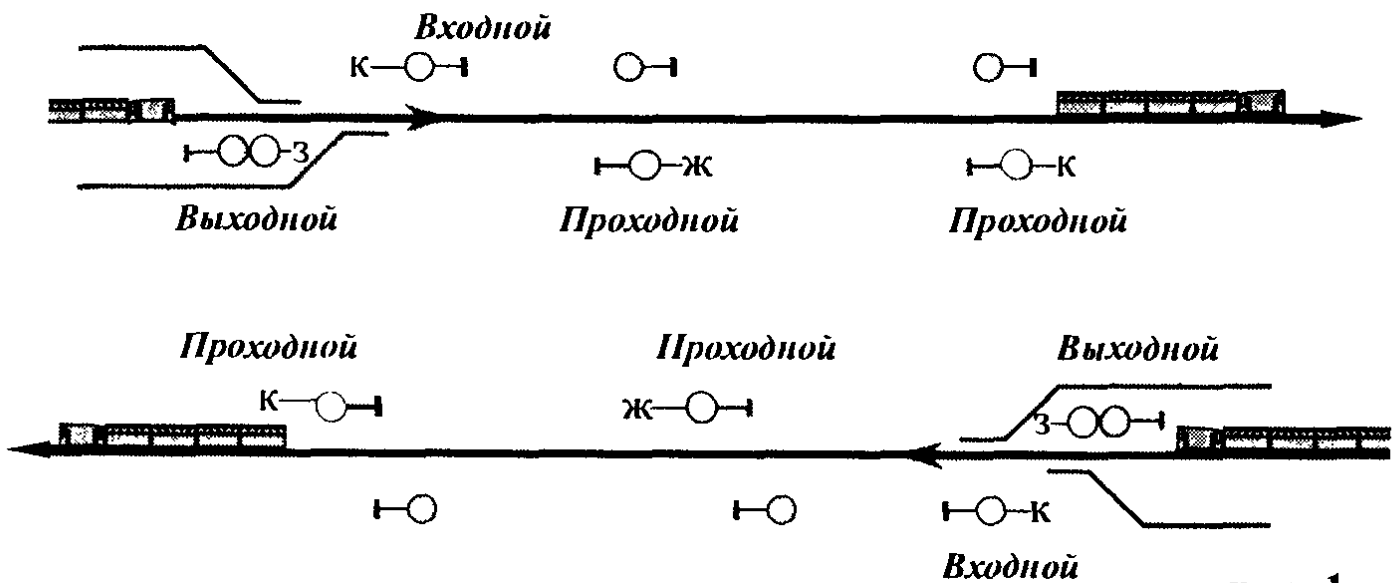
Для заметок.

5. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ АВТОБЛОКИРОВКЕ.

§5.1. При автоблокировке движение поездов осуществляется :

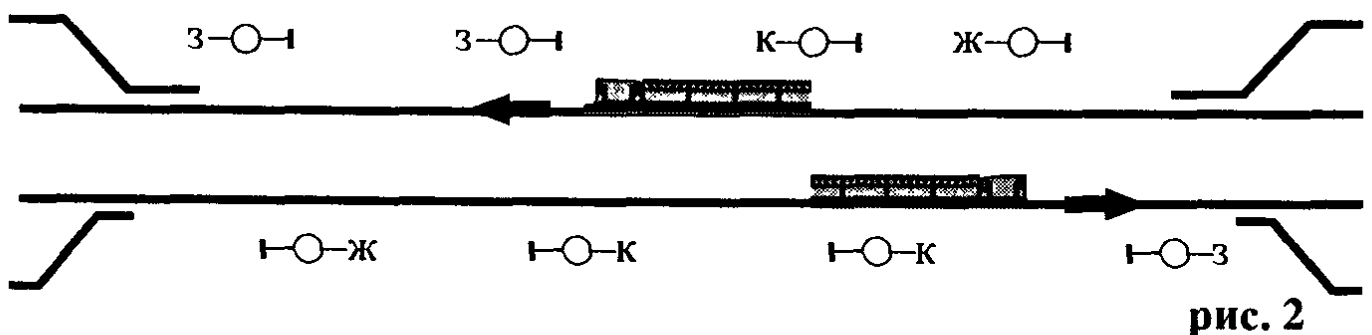
а) на однопутных перегонах :

- в обоих направлениях, применяется двухсторонняя автоблокировка (рис. 1)
- иногда может применяться автоблокировка с односторонним движением



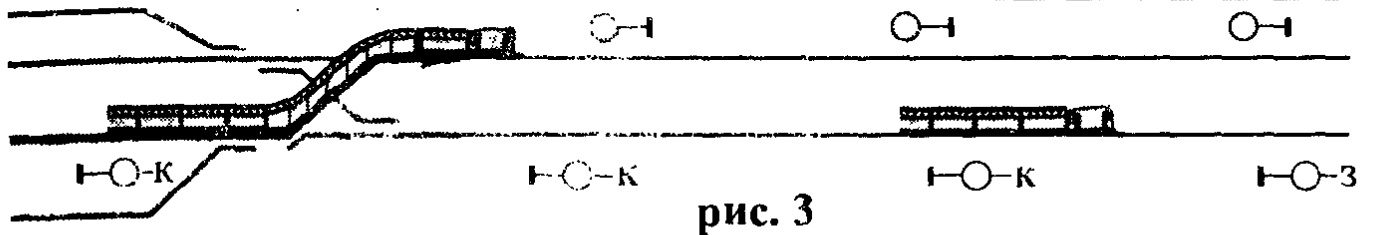
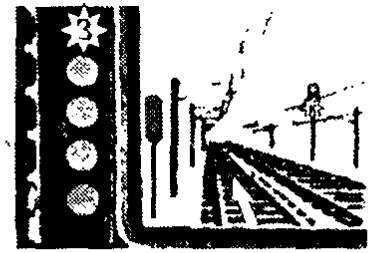
б) на двухпутных перегонах :

- движение нечетных поездов осуществляется по одному пути
- движение четных поездов по другому пути
- каждый из этих путей является правильным, для своего направления (блокировка не разворачивается) (рис. 2)



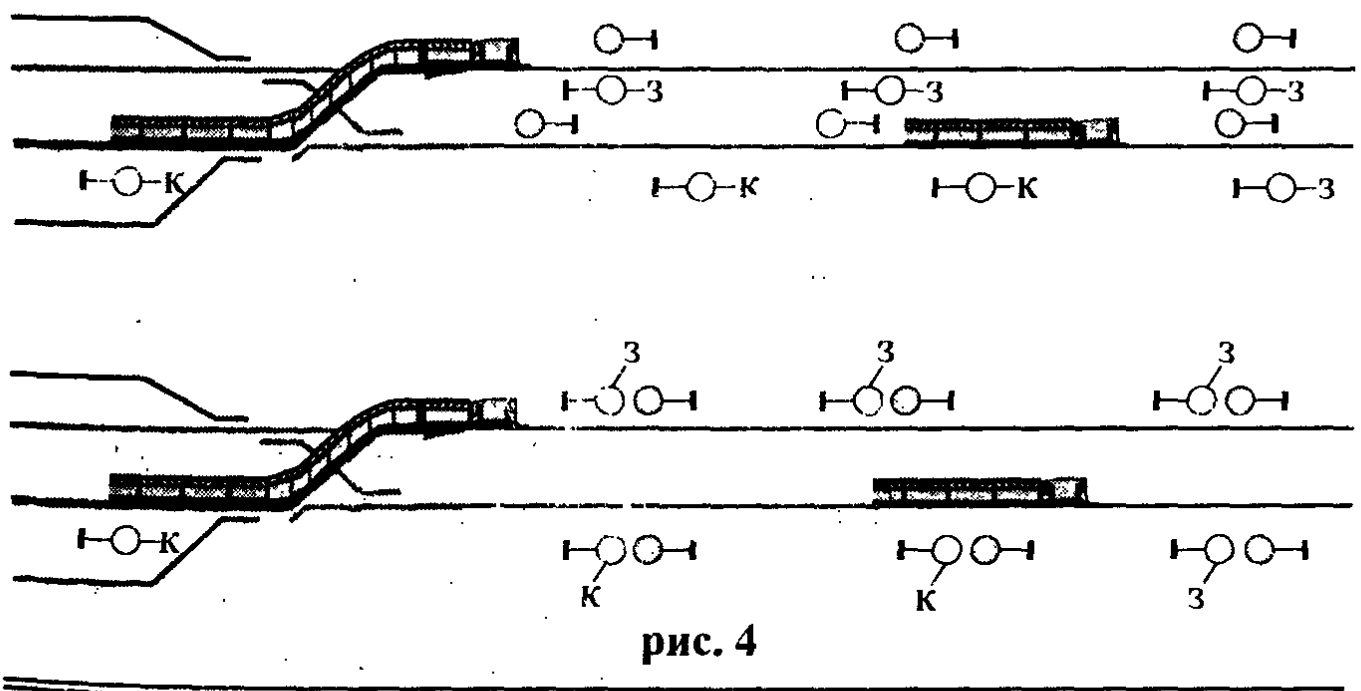
в) на двухпутных перегонах с организацией движения поездов по неправильному пути по АЛСН :

- по правильному пути по сигналам автоблокировки
- по неправильному пути по АЛСН (рис. 3)



г) на двухпутных (многопутных) перегонах оборудованных двухсторонней автоблокировкой :

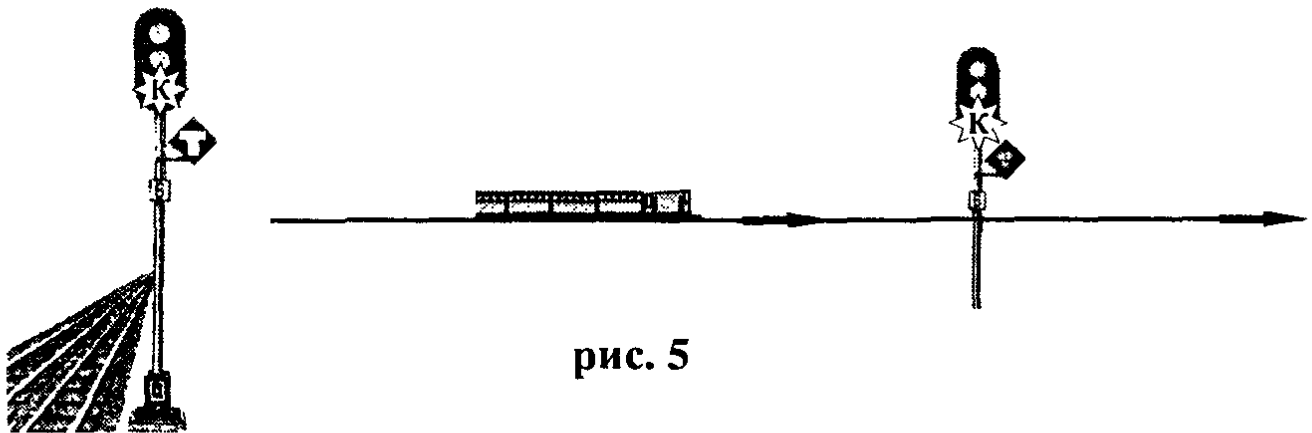
- движение поездов по каждому пути, может осуществляться в обоих направлениях (как на однопутном участке) (рис. 4)
- порядок движения поездов на таких перегонах по каждому главному пути определяется «Н» (если участок в пределах одной дороги) и «УЗ» (если в пределах двух и более дорог)



Движение поездов по перегону при автоблокировке.

§5.2. При автоблокировке, разрешением на занятие поездом блок-участка служит разрешающее показание *выходного* или *проходного* светофора.

На проходных светофорах (кроме предвходных), расположенных на затяжных подъемах, с разрешения Н, допускается устанавливать «условно-разрешающий сигнал» (щит с отражательным знаком в виде буквы «Т»). (рис. 5)



Этот сигнал служит разрешением грузовому поезду проследовать запрещающее показание проходного светофора без остановки со скоростью не более 20км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться в случае возникновения препятствия для дальнейшего движения.

При движении поезда по перегону машинист обязан остановить поезд перед проходным светофором : (рис. 6)

- с красным огнем
- непонятным показанием светофора
- погасшим сигнальным огнем светофора, если на локомотивном светофоре горит :

== белый огонь

== желтый с красным огонь

== красный огонь

== или исчезновении огней на лок. светофоре

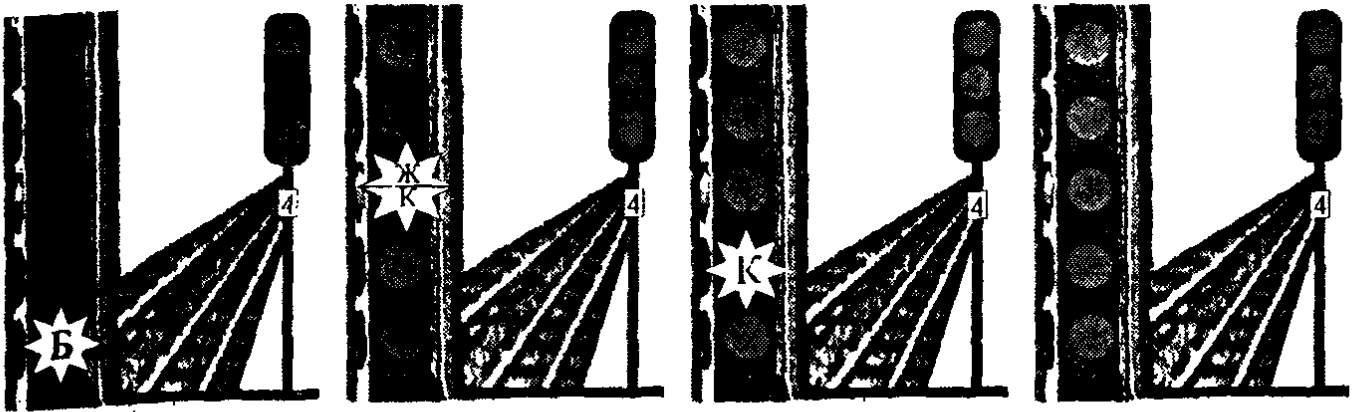


рис. 6

После остановки, если машинист знает, что впереди блок-участок занят поездом, ему запрещается движение, до его освобождения.

Если машинист не знает занят, впереди лежащий блок-участок или нет, или знает, что он свободен тогда, после остановки поезда, ему разрешается :

- отпустить автотормоза (ЭПТ)
- и, если за это время на светофоре не появится разрешающее показание, начать движение
- проследовать проходной светофор со скоростью не более 20км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения
- если, после проследования проходного светофора с запрещающим показанием на локомотивном светофоре появится разрешающее показание (желтый с красным, желтый, зеленый огонь), ему разрешается :

== следовать по показаниям локомотивного светофора, со скоростью не более 40км/ч до следующего светофора

== а далее следовать по его показаниям

Если следующий проходной светофор будет в таком же положении, его необходимо проследовать (после остановки) таким же порядком.

Проходной светофор с погасшим огнем разрешается проследовать без остановки по разрешающему показанию локомотивного светофора.

Во время движения поезда на запрещающее показание светофора, машинист обязан :

- внимательно следить за состоянием пути и если на локомотивном светофоре **вместо красного или белого огня** появится **разрешающее** показание немедленно остановить поезд
- сообщить машинистам вслед идущих поездов, ДСП, ДНЦ об остановке поезда, указав :
 - == место остановки (км., пикет, номер опоры КС,)
 - == и место появления разрешающего показания на локомотивном светофоре
- осмотреть состояние рельс :
 - == от места, где появилось разрешающее показание на локомотивном светофоре в сторону, противоположную движению поезда, на расстоянии 50м
 - == осмотр производит помощник машиниста
 - == а если стаж работы у помощника менее 6-ти месяцев — тогда машинист, *в течении 10-15-ти мин.*
- если (в этом случае) машинист не может остановить поезд (нейтральная вставка, условно-разрешающий сигнал, ...) он, согласовав с ДНЦ, принимает решение об остановке поезда

- при выявлении машинистом излома рельс он должен немедленно об этом сообщить ДСП, ДНЦ, и машинистам вслед идущих поездов
- (вспомните принцип работы рельсовых эл. цепей и АЛСН, смотри Приложение №1а, №1б)

При движении поезда по участку локомотивная бригада должна следить за показаниями путевых светофоров и строго выполнять их требования.

Если сигнал путевого светофора не виден (туман, метель, кривая, ...), локомотивная бригада до приближения поезда к путевому светофору, на расстояние видимости, обязана руководствоваться показаниями локомотивного светофора.

§5.3. Если показание локомотивного светофора не соответствует показаниям путевого светофора, машинист обязан руководствоваться показанием путевого светофора.

Если при следовании по путям перегона или станции, оборудованным путевыми устройствами АЛСН, на локомотивном светофоре внезапно появится белый огонь, машинист обязан :

- снизить скорость
- вести поезд до следующего светофора или появления разрешающего показания на локомотивном светофоре:

== с особой бдительностью

== и со скоростью, которая обеспечит своевременную остановку поезда перед возможным препятствием для дальнейшего движения

Если на участке приближения к переезду на локомотивном светофоре вместо разрешающего показания появится белый или красный

сний огонь, машинист обязан снизить скорость, которая позволит ему остановить поезд перед заградительным светофором.

Только по регистрируемому приказу ДНЦ разрешается следование поезда (локомотива) с неисправными устройствами :

- АЛСН
- или радиосвязи

Этот регистрируемый приказ ДНЦ обязан передать :

- на все станции своего участка следования этого поезда
- ДНЦ соседнего участка
- и на станцию где есть возможность отремонтировать неисправные устройства или заменить локомотив **по форме** :

***«Приказ № ... дата ... время (...ч ...мин).
Всем ДСП от станции ... до ...станции. Копия машинисту поезда №..., ДНЦ соседнего участка. Поезд №... следует с неисправной АЛСН (поездной радиосвязью). Обеспечте безопасный пропуск поезда №... ДНЦ ... (фамилия)»***

При неисправности радиосвязи машинист обязан :

- по радиостанции второй кабины получить выше указанный регистрируемый приказ ДНЦ
- или (для его получения) остановить поезд (локомотив) на первой станции

В случае неисправности устройств АЛСН (радиосвязи) и получения от ДНЦ регистрируемого приказа, машинист обязан :

- довести до пункта смены локомотивных бригад (где локомотив должен быть отремонтирован или заменен) :

- == пассажирский поезд
- == грузопассажирский поезд
- == грузовой поезд
- == *одиночный локомотив*

- довести до места производства работ с возвращением назад :
 - == хозяйственный поезд
 - == восстановительный
 - == или пожарный поезд
- довести **МВПС** :
 - == до ближайшей станции с основным (оборотным) депо
 - == или станции, где есть их пункт ТО

Следование локомотивов, МВПС, с неисправными устройствами радиосвязи или АЛСН, до указанных выше пунктов, разрешается только по приказу ДНЦ.

При движении поезда с неисправными устройствами АЛСН (радиосвязи), машинист обязан :

- вести поезд с особой бдительностью
- руководствуясь сигналами путевых светофоров

При следовании поезда с неисправными устройствами АЛСН, ДСП станций обязаны сообщать машинисту :

- порядок пропуска поезда через станцию
- сигнальные показания светофоров по маршруту следования поезда по станции

При сбоях в работе АЛСН машинист обязан сообщить об этом одному из ДСП станций, ограждающих перегон, указав :

- место появления сбоя в работе АЛСН
- и характер неисправности

§5.4. При соединении поездов на перегоне машинисту поезда, следующего на соединение разрешается :

- проследовать проходной светофор с запрещающим показанием **без остановки** (на занятый блок-участок) **со скоростью не более 20км/ч** и готовностью своевременно остановиться возле поезда, который стоит на перегоне
-
-

Вопросы для самоконтроля.

- == как осуществляется движение поездов при автоблокировке на однопутных перегонах?
- == как осуществляется движение поездов при автоблокировке на двухпутных перегонах?
- == как осуществляется движение поездов при автоблокировке с организацией движения поездов по неправильному пути по показаниям АЛСН на двухпутных перегонах?
- == как осуществляется движение поездов при двухсторонней автоблокировке на однопутных и двухпутных перегонах?
- == как разрешается машинисту грузового поезда проследовать запрещающее показание проходного светофора с условно-разрешающим сигналом?
- == в каких случаях машинисту необходимо остановить поезд (локомотив) перед проходным светофором на перегоне?
- == в каких случаях и как разрешается машинисту проследовать запрещающее показание проходного светофора на перегоне?
- == как разрешается машинисту проследовать не горящий проходной светофор на перегоне?
- == как обязан поступить машинист, если при движении на запрещающее показание светофора вместо красного или белого огня на локомотивном светофоре появится разрешающее показание?
- == если сигнал путевого светофора машинисту не виден показани-

ями какого светофора он обязан руководствоваться?

- == если показание локомотивного светофора не соответствует показаниям путевого светофора, показаниями какого светофора обязан руководствоваться машинист?
- == как должен поступить машинист, если на кодированном участке на локомотивном светофоре внезапно появится белый огонь
- == как обязан поступить машинист, если на участке приближения к переезду на локомотивном светофоре вместо разрешающего показания внезапно появится белый или красный огонь?
- == кто имеет право дать приказ на следование поезда без АЛСН?
- == кому обязан ДНЦ передать регистрируемый приказ на следование с неисправными устройствами АЛСН на локомотиве?
- == продиктуйте форму регистрируемого приказа ДНЦ на следование с неисправными устройствами АЛСН на локомотиве?
- == как должен вести поезд машинист после получения регистрируемого приказа ДНЦ на следование по участку с неисправными устройствами АЛСН на локомотиве?
- == до какого пункта разрешается следовать машинисту одиночного локомотива при неисправности АЛСН на локомотиве?
- == до какого пункта разрешается следовать машинисту пассажирского поезда при неисправности АЛСН на локомотиве?
- == до какого пункта разрешается следовать машинисту грузового поезда при неисправности АЛСН на локомотиве?
- == до какого пункта разрешается следовать машинисту пожарного поезда при неисправности АЛСН на локомотиве?
- == до какого пункта разрешается следовать машинисту МВПС при неисправности АЛСН?
- == как должен поступить машинист при сбоях в работе устройств АЛСН на локомотиве?
- == как обязан поступить машинист при неисправности радиосвязи на локомотиве?

Движение поездов при автоблокировке по неправильному пути по АЛСН.

§5.5. «Организация движения поездов по неправильному пути по АЛСН» применяется для увеличения пропускной способности двухпутного (многопутного) участка.

На таких перегонах следование поездов в правильном направлении осуществляется по сигналам автоблокировки, а в неправильном направлении по показаниям локомотивного светофора. (рис. 3)

Границей блок-участка, при этой системе, служит обратная сторона проходного светофора правильного направления.

При этой системе, отправление поезда со станции, на неправильный путь перегона производится по разрешающему показанию выходного светофора.

При ведении поезда по неправильному пути по показаниям локомотивного светофора машинист обязан :

- при зеленом огне == следовать со скоростью установленной Н для таких случаев
- при желтом огне == следовать со скоростью :
не более 60км/ч – для пассажирских поездов
не более 50км/ч – для грузовых поездов
- при «к/ж» огне == снизить скорость до 20км/ч и остановить поезд перед первым путевым светофором встречного направления
- после остановки поезда при *желто-красном* огне на локомотивном светофоре, если машинист знает, что впереди ле-

жащий блок-участок занят поездом, он должен ожидать освобождения блок-участка

- после появления на локомотивном светофоре *желтого* или *зеленого* огня он должен продолжить движение по сигналам локомотивного светофора

Если, после остановки поезда, при желто-красном огне на локомотивном светофоре, машинист знает, что впереди лежащий блок-участок свободен (или не знает), ему разрешается :

- отпустить тормоза
- возобновить движение поезда со скоростью не более 20км/ч с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, до конца следующего блок-участка
- причем, при появлении (в процессе движения) *желтого* или *зеленого* огня на локомотивном светофоре машинисту разрешается :

== увеличить скорость, но не более чем до 40км/ч

== а в конце блок-участка при *желтом* или *зеленом* огне локомотивного светофора продолжить движение по их показаниям

- если в конце блок-участка на локомотивном светофоре сохраняется :

== красный огонь

== желто-красный

== белый огонь

== или при исчезновении огней на лок. светофоре

машинист обязан опять остановить поезд, перед путевым светофором встречного направления, а далее поступать так, как было определено ранее

В случае внезапного появления на локомотивном светофоре вместо разрешающего показания :

- желто-красного
- красного
- белого огней
- или в случае исчезновения огней

машинист обязан:

== снизить скорость

== и следовать с особой бдительностью и готовностью остановиться перед возможным препятствием :

******* до конца блок- участка

******* или до появления разрешающего показания

(Помним работу рельсовых эл. цепей и АЛСН, смотри Приложение №1а, №1б, а так же требования §5.2.)

Если устройства АЛСН на локомотиве вышли со строя, машинист обязан :

- **остановить поезд у первого светофора встречного направления**
- **а далее следовать до входного светофора (сигнального знака «граница станции») с особой бдительностью и готовностью остановиться перед возможным препятствием**
- **(помним, что движение поезда с неисправными устройствами АЛСН разрешается по регистрируемому приказу ДНЦ)**

Прием поезда на станцию, следующего с неправильного пути, производится по разрешающему показанию входного светофора.

Во всех случаях, скорость въезда на станцию поезда, следующего с неправильного пути, (при разрешающем показании входного светофора) не должна превышать установленной для приема поездов на боковой путь станции.

На двухпутных перегонах, если выходной светофор на неправильный путь ДСП открыть не может, (или его нет) поезд может быть отправлен :

- по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта №1 формы ДУ-54 (а если путь не кодирован — тогда по путевой записке формы ДУ-50)

Перед отправлением такого поезда ДСП обязан :

- получить регистрируемый приказ ДНЦ, который подтверждает свободу от поездов перегона (пути перегона)
- установить блок-систему в направлении движения поезда
- изъять из аппарата ключ-жезл соответствующего пути перегона (его разрешается вернуть в аппарат только после занятия поездом перегона)

Во всех случаях отправления поезда на неправильный путь двухпутных (многопутных) перегонов, с недействующей переездной автоматикой, ДСП обязан :

- выдать машинисту **предупреждение** об ограничении скорости проследования (головой поезда) переезда

Наличие или отсутствие переездной автоматики при движении по неправильному пути определено в ТРА станции.

Временные устройства для движения поездов по неправильному пути по АЛСН включаются в работу по регистрируемому приказу ДНЦ, переданному ДСП.

После получения от ДСП сообщения о прибытии поезда, *следовавшего по неправильному пути по АЛСН*, ДНЦ своим регистрируемым приказом возобновляет нормальное движение поездов (по автоблокировке по правильному пути).

Порядок включения (присма в эксплуатацию и эксплуатации) *временных устройств для двустороннего движения* на двухпутных (многопутных) перегонах определяется Н.

Перечень неисправностей, (помним, что их 5) при которых необходимо прекратить действие данной системы перед отправлением поезда на неправильный путь и порядок движения поездов, в этом случае, указан в § 5.11.5.

Вопросы для самоконтроля.

- == что является границей блок-участка при этой системе?
 - == какое показание выходного светофора должно быть при отправлении поезда на неправильный путь при этой системе?
 - == как обязан вести поезд машинист при этой системе сигнализации и связи по неправильному пути?
 - == как должен поступить машинист, если в конце блок-участка на локомотивном светофоре сохраняется красно-желтый огонь?
 - == как должен поступить машинист, если на локомотивном светофоре внезапно появится белый огонь?
 - == как обязан поступить машинист, если при следовании по перегону на локомотиве вышли со строя устройства АЛСН?
 - == как осуществляется прием поезда на станцию, который следовал по неправильному пути?
 - == какая скорость должна быть у такого поезда при въезде его на станцию по стрелочной горловине?
 - == в каких случаях необходимо прекратить отправление поездов на неправильный путь по этой системе?
-
-

Прием и отправление поездов при автоблокировке.

§5.6.1. Перед приемом (отправлением) поезда ДСП готовит маршрут приема (отправления) поезда и открывает входной (выходной) светофор.

Кроме того, ДСП обязан предварительно согласовать с ДНЦ (а при неисправности поездной диспетчерской связи с ДСП соседней станции) право занятия перегона и отправления поезда :

- на однопутный перегон с двухсторонним движением
- на неправильный путь двухпутного (многопутного) перегона при двухсторонней автоблокировке
- по неправильному пути 2-х путного перегона с организацией движения поездов по неправильному пути по АЛСН

После проследования поездом входного (выходного) светофора он должен закрываться автоматически.

На 2-х путных участках, при организации движения поездов по правильному пути, входные, маршрутные, выходные светофоры расположенные на главных путях могут работать в автоматическом режиме (как проходные светофоры на перегоне).

§5.6.2. *Отправление поездов при применении групповых выходных (групповых маршрутных) светофоров производится по одному из двух вариантов :*

- по разрешающему показанию группового выходного (группового маршрутного) светофора *и маршрутному указателю номера пути с цифрой зеленого цвета*, указывающей на номер пути с которого разрешается отправление поезда (рис. 7)

- или по разрешающему показанию группового выходного (группового маршрутного) светофора и разрешающему показанию повторительного светофора (рис. 8)

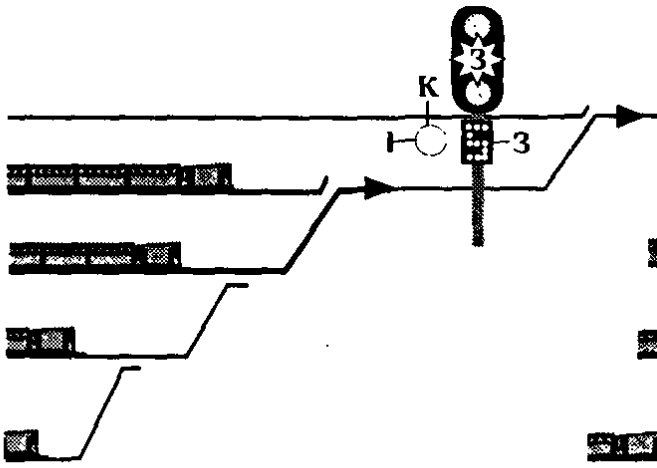


рис. 7

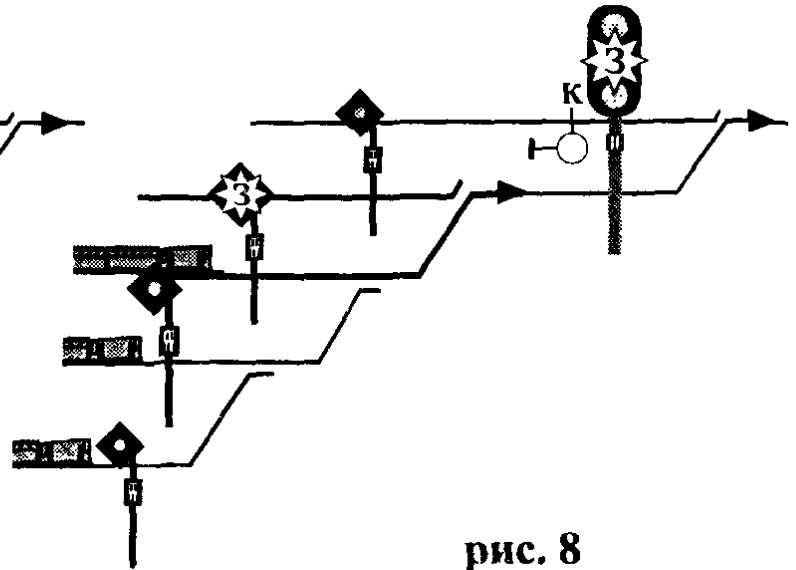


рис. 8

Разрешающее показание повторительного светофора дает право машинисту проследовать только до группового выходного (группового маршрутного) светофора, а далее разрешается следовать только по его показанию.

Отправление поезда при разрешающем показании группового выходного светофора и неисправности :

- маршрутного указателя номера пути
- или повторительного светофора
- или когда голова поезда находится за повторительным светофором

производится :

== по регистрируемому приказу ДСП, переданному машинисту по радиосвязи по форме :

*«Приказ №... дата ...время (...ч ...мин)
Машинист поезда №... на ... пути. Групповой сигнал
Вам открыт. Разрешаю отправиться. ДСП...»*

== или по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта №2 формы ДУ-54

§5.6.3. Отправления поездов :

- с путей, не имеющих выходные светофоры
- или, если голова поезда находится за выходным светофором с запрещающим показанием
- или, если голова поезда находится за выходным светофором с запрещающим показанием, в следствии остановки поезда после перекрытия выходного светофора
- или, если голова поезда находится за выходным светофором с запрещающим показанием, в следствии самопроизвольного перекрытия выходного светофора
- или, если *при правильно установленном маршруте и свободном первом блок-участке, выходной светофор не открывается*

производится :

а) автоблокировка, двухпутный перегон : *(по правильному пути)*

- по пригласительному сигналу на выходном светофоре
- или по регистрируемому приказу ДСП, переданному машинисту по радиосвязи по форме:

*«Приказ №... дата ... время... (ч.. мин..).
Машинисту поезда №... разрешаю отправиться с ... пути по главному пути при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора (литер) и следовать до первого проходного (выходного, маршрутного) светофора (литер), а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП ...»*

- или по разрешению на бланке зеленого цвета формы ДУ-54 с заполнением пункта №1

б) автоблокировка двухпутный перегон :

(по неправильному пути)

- по путевой записке формы ДУ-50, которая вручается машинисту после перехода ДСП станций, ограждающих данный перегон, на телефонные средства связи

в) на однопутный перегон

(с двусторонним движением)

- по разрешению на бланке зеленого цвета формы ДУ-54 с заполнением пункта №1
- или по регистрируемому приказу ДСП, переданному машинисту по радиосвязи

г) на однопутный перегон

(с односторонним движением по направленному действию автоблокировки)

- по разрешению на бланке зеленого цвета формы ДУ-54 с заполнением пункта №1
- или по регистрируемому приказу ДСП, переданному машинисту по радиосвязи

д) на однопутный перегон

(с односторонним движением против направленного действия автоблокировки)

- по путевой записке ф. ДУ-50, после прекращения действия автоблокировки и перехода на телефонные средства связи

е) на однопутный перегон без проходных светофоров :

(при установленном направлении движения)

- по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта №1 формы ДУ-54
- или по регистрируемому приказу ДСП, переданному машинисту по радиосвязи по форме :

*«Приказ №.. дата ..время (..ч .. мин).
Машинисту поезда №... разрешаю отправиться с ... пути по главному пути при запрещающем показании выходного светофора (литер), и следовать до входного, светофора (литер), станции ... ДСП...»*

(причем, следовать по перегону, до входного светофора следующей станции, машинист обязан со скоростью не более 20км/ч)

ж) на однопутный перегон без проходных светофоров :

(против установленного направления движения)

- по путевой записке формы ДУ-50, после перехода ДСП на телефонные средства связи

з) на однопутный перегон без проходных светофоров, не оборудованный устройствами для смены направлений движения или ключем-жезлом :

(при установленном направлении движения)

- по разрешению на бланке зеленого цвета формы ДУ-54 с заполнением пункта №1
- или по регистрируемому приказу ДСП, переданному машинисту по радиосвязи

и) на однопутный перегон без проходных светофоров, не оборудованный устройствами для смены направлений движения или ключем-жезлом :

(против установленного направления движения)

- по путевой записке формы ДУ-50, после перехода ДСП на телефонные средства связи

(конкретный порядок отправления поездов, на таких участках, устанавливает «Н» и указывается в ТРА станций и местных инструкциях о порядке использования устройств СЦБ)

к) на двухпутный перегон с двусторонней автоблокировкой :
(в том числе и по неправильному пути)

- по разрешению на бланке зеленого цвета формы ДУ-54 с заполнением пункта №1
- или по регистрируемому приказу ДСП, переданному машинисту по радиосвязи

л) автоблокировка, двухпутный участок, с организацией движения поездов по неправильному пути по АЛСН :

- по *правильному* пути :
 - == по разрешению на бланке зеленого цвета формы ДУ-54 с заполнением пункта №1
 - == или по регистрируемому приказу ДСП, переданному машинисту по радиосвязи
- по *неправильному* пути :
 - == после вручения машинисту разрешения на бланке зеленого цвета ф. ДУ-54 с заполнением пункта №1
 - == а при наличии хотя бы одной из 5 неисправности, указанной в § 5.11.5., когда действие этой блоки-

ровки необходимо прекратить — тогда по путевой записке формы ДУ-50 (после перехода ДСП на телефонные средства связи)

Если голова поезда находится за выходным (маршрутным) светофором с разрешающим показанием, или когда машинисту, по любой причине, не видно его разрешающего показания, поезд разрешается отправить по одному из разрешений :

- по зарегистрированному приказу ДСП переданному машинисту по радиосвязи по форме :

«Приказ №... ..дата ...время (...ч ..мин) Машинист поезда №.. на ...пути. Выходной (маршрутный) светофор (литер) Вам открыт. Разрешаю отправиться. ДСП...»

- или по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта №2 формы ДУ-54
 - или по разрешающему показанию повторительной головки выходного светофора (если она по приказу «Н» установлена)
-
-

§5.6.4. Если при разрешающем показании выходного (маршрутного) светофора зеленый огонь повторительного светофора не загорается (*не путать с повторительным светофором установленным перед групповым выходным или групповым маршрутным светофором*) тогда :

- машинисту готового к отправлению поезда, *стоящего перед повторительным светофором*, ДСП должен сообщить (лично, по радиосвязи или через станционного работника, указанного в ТРА станции) :

== о его неисправности, и разрешении следовать до выходного (маршрутного) светофора со скоростью, обеспечивающей остановку перед его запрещающим показанием

== а если он открыт — то далее следовать по показаниям выходного или маршрутного светофора

- если поезд станцию должен проследовать без остановки, ДСП при вступлении этого поезда на первый блок-участок приближения к станции обязан :

== предупредить машиниста по радиосвязи о неисправности повторительного светофора и следовании поезда, руководствуясь показаниями **локомотивного и выходного** или **маршрутного** светофоров

- **когда** поезд, что стоит перед повторительным светофором, отправляется при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора, разрешение, которое вручается (передается по радиосвязи) машинисту будет являться одновременно и разрешением на проследование негорящего повторительного светофора

Вопросы для самоконтроля.

- == как должен поступить ДСП перед отправлением поезда на однопутный перегон?
- == как обязан поступить ДСП перед отправлением поезда на двухпутный перегон по правильному пути при автоблокировке?
- == как обязан поступить ДСП перед отправлением поезда на двухпутный перегон по неправильному пути при автоблокировке?
- == как обязан поступить ДСП перед отправлением поезда на двухпутный перегон по правильному пути при двухсторонней автоблокировке?
- == как обязан поступить ДСП перед отправлением поезда на двухпутный перегон по неправильному пути при двухсторонней автоблокировке?
- == как может быть отправлен поезд при наличии групповых выходных светофоров на станции?

- == разрешающее показание повторительного светофора, установленного перед групповым выходным светофором разрешает машинисту следовать до ?
- == как отправить поезд при разрешающем показании группового выходного светофора и неисправности повторительного светофора?
- == как отправить поезд при разрешающем показании группового выходного светофора и неисправности маршрутного указателя номера пути с цифрой зеленого цвета?
- == как отправить поезд при разрешающем показании группового выходного светофора если голова поезда находится за повторительным светофором?
- == как отправить поезд с пути, не имеющего выходной светофор на однопутный перегон?
- == как отправить поезд с пути, не имеющего выходной светофор на двухпутный перегон для движения по правильному пути при автоблокировке?
- == как отправить поезд с пути, не имеющего выходной светофор на двухпутный перегон для движения по не правильному пути при автоблокировке?
- == как отправить поезд с пути, не имеющего выходной светофор на двухпутный перегон для движения по не правильному пути при двухсторонней автоблокировке?
- == как отправить поезд с пути, не имеющего выходной светофор на двухпутный перегон для движения по правильному пути при двухсторонней автоблокировке?
- == как отправить поезд при запрещающем показании выходного светофора на однопутный перегон?
- == как отправить поезд при запрещающем показании выходного светофора на двухпутный перегон для движения по правильному пути при автоблокировке?
- == как отправить поезд при запрещающем показании выходного

светофора на двухпутный перегон для движения по неправильному пути при автоблокировке?

- == как отправить поезд при запрещающем показании выходного светофора на двухпутный перегон для движения по правильному пути при двухсторонней автоблокировке?
- == как отправить поезд при запрещающем показании выходного светофора на двухпутный перегон для движения по неправильному пути при двухсторонней автоблокировке?
- == как отправить поезд при запрещающем показании выходного светофора на двухпутный перегон для движения по правильному пути при автоблокировке с организацией движения поездов по неправильному пути по АЛСН?
- == как отправить поезд при запрещающем показании выходного светофора на двухпутный перегон для движения по неправильному пути при автоблокировке с организацией движения поездов по неправильному пути по АЛСН?

Для заметок.

**Отправление, при автоблокировке, поезда с
подталкивающим локомотивом.**

§5.6.5. Отправление и движение по перегону поезда с подталкивающим локомотивом производится :

а) если толкач с поездом следует на весь перегон :

- поезд с толкачем отправляется по разрешающему показанию выходного светофора, а далее следует по сигналам автоблокировки

**б) если толкач следует на часть перегона с возвращением
обратно :**

- поезд с толкачем отправляется по разрешающему показанию выходного светофора, а машинисту толкача, для возвращения до границы станции отправления, вручается :

== ключ-жезл

== и **предупреждение** о скорости движения по переездам при следовании в обратном направлении *до входного* светофора станции (а если его нет, тогда до сигнального знака *«граница станции»*)

В случае :

- неисправности ключа-жезла
- или, если ключ-жезл отсутствует

Отправлять поезд с подталкивающим локомотивом, который следует на часть перегона с возвращением обратно разрешается только после прекращения действия блокировки и перехода ДСП на телефонные средства связи.

В этом случае, машинистам и поезда и толкача перед отправлением со станции, вручаются путевые записки, формы ДУ-50, которые и будут служить разрешением на право занятия перегона, а толкачу и для возвращения обратно.

(Причем, машинисту поезда в путевой записке будет указано «до входного сигнала станции», а машинисту толкача «до километра с возвращением обратно»).

Вопросы для самоконтроля.

- == как отправить поезд с подталкивающим локомотивом, на перегон, если толкач должен следовать на весь перегон?
- == как отправить поезд с подталкивающим локомотивом, на перегон, если толкач следует на часть перегона с возвращением обратно на станцию отправления?

Для заметок.

Отправление хозяйственного поезда на незакрытый перегон при автоблокировке.

§5.6.6. Отправление хозяйственного поезда для работы на перегоне (когда перегон не закрывается) с возвращением на станцию отправления производится :

- по сигналам автоблокировки, при открытом выходном светофоре
- с вручением машинисту предупреждения о скорости движения через переезды при следовании в обратном направлении
- с вручением руководителю работ ключа-жезла

После выполнения работ, для возвращения поезда обратно, руководитель работ обязан вручить машинисту ключ- жезл, который даст ему право следовать :

- до входного светофора станции
- или (если его нет) до сигнального знака «граница станции»

Ключ-жезл может быть использован и при подаче (уборке) вагонов с примыканий на перегоне, которые не обслуживаются вспомогательным постом.

На двухпутных (многопутных) участках с организацией движения поездов по неправильному пути по АЛСН, отправление хозяйственного поезда с ключом-жезлом разрешается только по правильному пути.

По неправильному пути, на двухпутных участках с организацией движения поездов по неправильному пути по АЛСН, ключ-жезл не применяется.

§5.6.7. В случае :

- неисправности ключа-жезла
- или, если ключ-жезл отсутствует

отправлять хозяйственный поезд, который следует на незакрытый перегон с возвращением обратно на станцию отправления разрешается только после прекращения действия блокировки и перехода ДСП на телефонные средства связи.

В этом случае, машинисту хозяйственного поезда перед отправлением со станции, вручается путевая записка, формы ДУ-50, которая и будет служить ему разрешением на право занятия перегона, следования до определенного километра и возвращения обратно.

(Помним, что возвращаемся только до входного светофора, а если его нет, тогда до сигнального знака «граница станции»)

§5.6.8. Отправление на перегон ССПС производится по сигналам автоблокировки (причем конструкция ССПС должна обеспечить надежное шунтирование рельсовых цепей).

Вопросы для самоконтроля.

- == как отправить хозяйственный поезд на не закрытый перегон с возвращением на станцию отправления?
 - == может ли применяться ключ-жезл при отправлении хоз. поезда на неправильный путь при организации движения по АЛСН?
-
-

Для заметок.

Порядок действий при неисправностях автоблокировки.

§5.7.1., 5.7.2. Если, при правильно установленном маршруте и свободном первом блок-участке, выходной светофор не открывается, поезд отправляется (в зависимости от системы блокировки) по одному из разрешений, указанных в § 5.6.3.

Перед отправлением поезда на однопутный перегон или по неправильному пути двухпутного перегона с двусторонней автоблокировкой ДСП обязан :

- получить регистрируемый приказ ДНЦ, подтверждающий свободу пути перегона от встречных поездов по форме :

*«Приказ №.. дата ...время (ч.. мин..).
Разрешаю отправить поезд №... со станции по ... главному
пути при запрещающем показании выходного светофора ...
(литер.) Перегон (главный путь перегона) ... от встречных
поездов свободен. ДНЦ ...».*

(этот приказ может быть передан для нескольких попутных поездов)

- установить блок-систему в направлении отправления поезда
- изъять из аппарата ключ-жезл соответствующего перегона (пути перегона)

Изъятый ключ-жезл возвращается в аппарат после вступления поезда на первый блок-участок удаления.

По пригласительному сигналу выходного светофора отправление поезда не допускается :

- на однопутный перегон
- и по неправильному пути двухпутного перегона

После получения машинистом разрешения на проследование запрещающего показания выходного светофора, он обязан :

- проследовать его и вести поезд до первого проходного светофора со скоростью не более 20км/ч, с особой бдительностью и готовностью остановиться при возникновении препятствия для движения, а далее руководствоваться сигналами светофоров автоблокировки
- если участок **оборудован** путевыми устройствами АЛСН и локомотив **оборудован** АЛСН с автостопом, когда машинист знает о **свободности** первого блок-участка, то **после вступления** поезда на перегон и появления на локомотивном светофоре **зеленого, желтого или красно-желтого** огней, ему разрешается движение, руководствуясь этими показаниями до первого проходного светофора, а далее по его показаниям
- при **белом** огне на локомотивном светофоре машинист обязан вести поезд до первого проходного светофора со скоростью **не более 20км/ч**, а далее по сигналам автоблокировки
- если сведений о **свободности** первого блок-участка нет, машинист обязан вести поезд до первого проходного светофора со скоростью не более 20км/ч, а далее следовать по сигналам автоблокировки

§5.7.3. ДСП запрещается отправлять поезд при запрещающем показании выходного светофора на перегон, не убедившись в свободности первого блок-участка.

Если по истечении времени, необходимого на проследование ранее отправленным поездом первого блок-участка, приборы управления продолжают показывать его занятость и выходной светофор при правильно подготовленном маршруте не открывается, ДСП обязан убедиться в его свободности любым другим способом.

Если в течении 10 мин. ДСП не может выяснить местонахождение отправленного поезда, следующий поезд разрешается отправить :

- при запрещающем показании выходного светофора
- с уведомлением машиниста по радиосвязи, или отметкой в форме ДУ-54, о том, что сведений о свободности первого блок-участка нет

Порядок отправления поезда, в такой ситуации, на перегон где отсутствуют проходные светофоры, в зависимости от системы СЦБ, определяет «Н» (этот порядок указывается в ТРА станции и Инструкции по применению устройств СЦБ).

§5.7.4. Проследование поездом проходного светофора с запрещающим показанием на путевом посту, который не обслуживается дежурным, производится :

- по регистрируемому приказу ДСП (к которому приписан этот пост) переданному машинисту по радиосвязи
- или по регистрируемому приказу ДНЦ (при ДЦ), переданному машинисту по радиосвязи

Если, в этом случае, отправление поезда производится на **однопутный перегон или по не правильному пути двухпутного перегона с двусторонней автоблокировкой, ДСП обязан :**

- получить от ДНЦ зарегистрированный приказ, подтверждающий свободу перегона от встречных поездов
-
-

§5.7.5. Проследование поездом маршрутного светофора с запрещающим показанием (после проверки ДСП свободности ограждаемого этим светофором участка пути) разрешается :

- по пригласительному сигналу

- или по регистрируемому приказу ДСП, переданному машинисту по радиосвязи
 - или по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта №1 (формы ДУ-54)
 - или по письменному разрешению ДСП формы ДУ-59, но только если нельзя использовать разрешение формы ДУ-54
 - или по регистрируемому приказу ДНЦ, переданному машинисту по радиосвязи (при ДЦ)
-
-

§5.7.6. После получения машинистом разрешения на проследование запрещающего показания маршрутного светофора, он обязан :

- проследовать его и вести поезд до выходного, (маршрутного) светофора со скоростью не более 20км/ч, с особой бдительностью и готовностью остановиться при возникновении препятствия для движения
- а далее руководствоваться показаниями этого светофора (выходного или маршрутного).

При неисправности одновременно маршрутного и выходного светофоров ДСП может выдать одно разрешение на проезд запрещающих показаний обоих светофоров, но только в том случае, если это разрешение в данном, конкретном случае разрешается применить и для маршрутного, и для выходного светофора.

(например : регистрируемый приказ ДСП, форма ДУ-54, но нельзя применять формы ДУ-50, ДУ-59, ДУ-64, ДУ-56)

§5.7.7. При неисправности группового выходного (группового маршрутного) светофора, отправление поезда производится :

- по регистрируемому приказу ДСП, переданного машинисту по радиосвязи
- или по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта №1 (ф. ДУ-54)

§5.7.8. При неисправности на выходном светофоре *маршрутного указателя направления движения (белого цвета)*, отправление поезда производится :

- по разрешающему показанию выходного светофора
- **после сообщения** ДСП машинисту, по радиосвязи (лично или через одного из работников станции, связанного с движением поездов) :

== о неисправности маршрутного указателя направления движения поезда

== и готовности маршрута, в направлении движения поезда

ПОМНИМ, что в случае, если **маршрутный указатель** направления движения поезда, установленный на мачте *выходного или маршрутного* светофора с разрешающим показанием неисправен, машинист должен следовать на станцию с особой бдительностью и **дополнительное разрешения ДСП, в этом случае, не требуется за исключением** :

== станций стыкования эл. тяги переменного и постоянного тока, где порядок определяет «Н»

== и станций совмещения пути разной ширины, где порядок определяет «Н»

Вопросы для самоконтроля.

== в каких случаях разрешается применять пригласительный сигнал на выходном светофоре?

- == как отправить поезд на однопутный перегон в случае неисправности выходного светофора при автоблокировке?
- == как отправить поезд, в случае неисправности выходного светофора на двухпутный перегон для движения по правильному пути при автоблокировке?
- == как отправить поезд, в случае неисправности выходного светофора на двухпутный перегон для движения по неправильному пути при двухсторонней автоблокировке?
- == как отправить поезд, в случае неисправности выходного светофора на двухпутный перегон для движения по правильному пути при двухсторонней автоблокировке?
- == как отправить поезд, в случае неисправности выходного светофора на двухпутный перегон для движения по неправильному пути при автоблокировке с организацией движения поездов по неправильному пути по АЛСН?
- == как машинист (после получения разрешения ДСП) обязан проследовать запрещающее показание выходного светофора и следовать дальше по перегону?
- == как машинист (после получения разрешения ДСП) обязан проследовать запрещающее показание выходного светофора и следовать дальше по перегону, если на локомотивном светофоре горит белый огонь?
- == как машинист (после получения разрешения ДСП) обязан проследовать запрещающее показание выходного светофора и следовать дальше по перегону, если участок оборудован путевыми устройствами АЛСН и локомотив оборудован АЛСН с автостопом?
- == как машинист (после получения разрешения ДСП) обязан проследовать запрещающее показание выходного светофора и следовать дальше по перегону, если сведений о свободности первого блок-участка нет?
- == как проследовать запрещающее показание проходного светофора на путевом посту, который не обслуживается дежурным?

- == как проследовать запрещающее показание проходного светофора на путевом посту, который обслуживается дежурным?
- == какое разрешение должен получить машинист для проследования запрещающего показания маршрутного светофора?
- == как проследовать запрещающий маршрутный светофор?
- == как проследовать запрещающее показание группового маршрутного светофора?
- == как проследовать разрешающее показание группового маршрутного светофора и неисправности маршрутного указателя номера пути?
- == как проследовать разрешающее показание маршрутного светофора и неисправности маршрутного указателя направления движения поезда?
- == как проследовать разрешающее показание выходного светофора и неисправности маршрутного указателя направления движения поезда?

Для заметок.

Движение поездов при перерыве всех установленных видов телефонной связи, но при исправном действии автоблокировки.

§5.7.11. При перерыве всех установленных видов телефонной связи, но при исправном действии автоблокировки и свободности, по показаниям контрольных приборов участков удаления, движение поездов осуществляется :

- на двухпутных перегонах == только по правильному пути по сигналам автоблокировки
- на однопутных перегонах == по письменным извещениям формы ДУ-55

На однопутных перегонах первый поезд может отправить только станция не четного (преимущественного) направления.

На однопутных перегонах использовать автоблокировку для отправления поездов может только станция нечетного (преимущественного) направления и то при условии, что на момент перерыва связи автоблокировка была установлена в нечетном направлении.

Если на момент перерыва связи автоблокировка была установлена в четном направлении то ДСП станции нечетного направления разрешается отправить поезд :

- только по истечении времени перегонного хода четного поезда плюс 10мин. (с момента перерыва телефонной связи)
- и при условии, что в течении всего этого времени контрольные приборы на пульте управления показывали свободность перегона

Для отправления первого поезда (одиночного локомотива, дрезины, ССПС) ДСП нечетной станции обязан :

- сменить направление блокировки на нечетное
- изъять из аппарата ключ-жезл
- открыть выходной светофор
- передать с машинистом для ДСП соседней станции письменное извещение формы ДУ-55

С этого момента, до восстановления работы телефонной связи, движение поездов будет осуществляться согласно правил, определенных в разделе 10.

Вопросы для самоконтроля.

- == как организовывается движение поездов, в этом случае, на однопутных участках?
 - == как осуществляется движение поездов, в этом случае, на двухпутных участках?
 - == когда ДСП нечетной станции может отправить одиночный локомотив, если на момент перерыва связи автоблокировка была установлена в четном направлении?
 - == как должен поступать ДСП нечетной станции при отправлении дрезины, если на момент перерыва связи автоблокировка была установлена в четном направлении?
-
-

Для заметок.

Прекращение действия автоблокировки.

§5.7.12.-15. Неисправности, при которых действие автоблокировки прекращается :

- А) погасшие сигнальные огни *двух и более*, расположенных подряд светофоров, на перегоне
- Б) наличие разрешающего огня на выходном или проходном светофоре при занятом блок-участке
- В) невозможность смены направления действия автоблокировки при отправлении поезда :

== на *однопутный* перегон

== или на *неправильный путь* при двусторонней автоблокировке

== или на многопутном перегоне, где движение организовано по правилам установленным для однопутных перегонов

== (использовать автоблокировку в установленном направлении разрешается)

Машинист поезда при обнаружении неисправности автоблокировки обязан :

- немедленно сообщить :
 - == ДСП ближайшей станции (ДНЦ)
 - == и машинистам сзади идущих поездов
- при неисправности, указанной в п. «Б» — немедленно остановить поезд

- после остановки поезда перед *выходным* или *проходным* светофором с разрешающим показанием при занятом блок-участке (или их проезда) машинисту разрешается продолжить движение :

== *на станции*, только по указанию ДСП (при ДЦ — ДНЦ)

== *на перегоне*, после освобождения поездом блок-участка, и следовать до следующего светофора со скоростью не более 20км/ч с особой бдительностью и готовностью остановиться, а далее по показаниям светофоров

- при *погасших* сигнальных огнях *проходных* светофоров — следовать по перегону, по показаниям локомотивного светофора, порядком, определенным в § 5.2.

ДСП, получив сообщение о неисправности автоблокировки на перегоне, или обнаружив ее неисправность на станции, обязан :

- прекратить отправление поездов на этот перегон (по данному пути)
- привести выходные светофоры в запрещающее положение (на кнопки одеть красные колпачки)
- вызвать по радиосвязи машинистов поездов, находящихся на перегоне и предупредить их о неисправности
- сообщить о неисправности ДНЦ
- сделать запись в журнале осмотра и сообщить электромеханику СЦБ (дежурному ШЧ)
- (на участках с ДЦ эти действия выполняет ДНЦ)

Во всех трех, выше указанных случаях, по приказу ДНЦ, действие автоблокировки прекращается и устанавливается движение поездов по телефонным средствам связи.

Прекращение действия автоблокировки и переход на телефонные средства связи *производится по регистрируемому приказу ДНЦ* переданному ДСП станций, ограждающих перегон по форме :

*«Приказ №... дата (..ч.. мин).
В связи с неисправностью автоблокировки с ... ч ... мин
по четному (нечетному) пути перегона (на перего-
не) действие автоблокировки прекращается и устанавливается движение поездов по телефонным средствам
связи по правилам двухпутного (однопутного) движения.
ДНЦ ...»*

До того, как передать такой приказ, ДНЦ обязан убедиться через ДСП, а так же через устройства диспетчерского контроля (если есть) *в свободности межстанционного перегона* (пути перегона) от поездов.

После прекращения действия автоблокировки и переходе на телефонные средства связи, машинистам локомотивов, как разрешение на занятие перегона, выдаются путевые записки формы ДУ-50.

Путевая записка является одновременно и разрешением на проследование **выходного** светофора с **запрещающим** показанием.

Если поезд следует с несколькими действующими локомотивами, или с подталкивающим локомотивом, **следующими на весь перегон**, письменное разрешения формы ДУ-50 *вручается только машинисту ведущего локомотива.*

(машинисты других локомотивов должны руководствоваться сигналами, указаниями, сообщениями машиниста ведущего локомотива).

Проследование **маршрутных** светофоров с **запрещающим** показанием *после прекращения действия автоблокировки* производится по одному из видов разрешений, *указанных в §5.7.5.*

§5.7.14. Если один из отдельных пунктов, который ограждает перегон с неисправной блокировкой, не обслуживается ДСП, то после прекращения действия автоблокировки отправление поездов, *на свободный перегон*, с таких отдельных пунктов, (до вступления на работу ДСП), производится :

- по регистрируемому приказу ДНЦ (*если у него есть контроль положения путей и стрелок*), переданному машинисту по радиосвязи по форме :

*«Приказ №... дата ... время (...ч ...мин).
Автоблокировка на перегоне ...(пути перегона) не действует. Поезду №... разрешаю отправиться со станции ... и следовать до входного светофора станции ..., а далее руководствоваться его показанием. ДНЦ...»*

В данном случае приказ ДНЦ, о закрытии блокировки, передается лишь на станцию, где есть ДСП (отправление поездов с нее будет осуществляться по путевым запискам формы ДУ-50).

При отправлении поезда на однопутный перегон, путевая записка может быть выдана машинисту лишь после получения ДСП регистрируемого приказа ДНЦ по форме :

*«Перегон ...(путь перегона) от поездов свободен.
Разрешаю отправить поезд № ... ДНЦ ...»*

Помним :

- что требование этого параграфа относится только к одному перегону, а не нескольким перегонам подряд
- что к отдельным пунктам относятся: станции, разъезды, обгонные пункты, путевые посты, проходные светофоры при автоблокировке, сигнальный знак «граница блок-участка» при АЛСН, как самостоятельном средстве сигнализации и связи

§5.9. Возобновление движения поездов по автоблокировке производится по регистрируемому приказу ДНЦ :

- после получения сообщения об устранении неисправности
- после того, как он убедится через ДСП, а так же по устройствам диспетчерского контроля (если есть) в свободности межстанционного перегона (пути перегона) от поездов
- на двухпутном перегоне, при движении по правильному пути, приказ разрешается передать до освобождения межстанционного перегона от поезда, отправленного по правильному пути

Текст сообщения об устранении неисправности ДНЦ обязан записать в журнал диспетчерских распоряжений перед приказом о возобновлении действия автоблокировки по форме :

*«Приказ №... ..ч ..мин.
На основании сообщения ШН ... приказ № от ... 200..г.
отменяется. С ...ч ...мин. по четному (не четному)
пути перегона ... (на перегоне) возобновляется движение
поездов по автоблокировке. ДНЦ...»*

Вопросы для самоконтроля.

- == в каких случаях действие автоблокировки прекращается?
- == как обязан поступить машинист, если сигнальные огни проходного светофора не горят?
- == как обязан поступить машинист, если сигнальные огни следующего по ходу движения проходного светофора не горят?
- == как должен поступить ДСП, получив сообщение о неисправности автоблокировки?
- == кто имеет право прекратить действие автоблокировки?
- == объясните содержание формы ДУ-50

- == как организовывается движение поездов после прекращения действия автоблокировки?
- == какое разрешение дает право машинисту поезда отправиться со станции после прекращения действия автоблокировки?
- == является ли путевая записка разрешением машинисту на право проследовать запрещающее показание выходного светофора?
- == является ли путевая записка разрешением машинисту на право проследовать запрещающее показание входного светофора следующей станции?
- == является ли путевая записка разрешением машинисту на право проследовать запрещающее показание маршрутного светофора
- == как проследовать запрещающее показание маршрутного светофора после прекращения действия автоблокировки?
- == как должен следовать по перегону машинист при наличии путевой записки?
- == как отправить поезд с отдельного пункта, который не обслуживается дежурным после прекращения действия автоблокировки?
- == кто имеет право возобновить действие автоблокировки?
- == разрешается ли возобновить действие автоблокировки на двухпутном перегоне по правильному пути до освобождения перегона от поезда

Для заметок.

5.11. Порядок движения поездов при АЛСН, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи.

При этой системе организации движения поездов обеспечивается двухстороннее движение (в том числе по каждому пути двухпутного перегона) по сигналам локомотивного светофора.

Принцип организации движения поездов на таких участках аналогичный, как и при автоблокировке.

Границей блок-участков на перегонах, в данном случае, служат сигнальные знаки *«граница блок-участка»*.

Разрешением на занятие поездом первого блок-участка служит :

- разрешающее показание выходного светофора
- и соответствующее ему показание локомотивного светофора

Разрешением на занятие *последующих блок-участков*, служит разрешающее показание локомотивного светофора.

При ведении поезда по перегону по показаниям локомотивного светофора машинист обязан :

- при зеленом огне == следовать со скоростью установленной «Н» для таких случаев
- при желтом огне == следовать со скоростью :
не более 60км/ч – для пассажирских поездов
не более 50км/ч – для грузовых поездов
- при «к/ж» огне == снизить скорость до 20км/ч и остановить поезд перед первым сигнальным знаком «граница блок-участка»

После остановки поезда при желто-красном огне на локомотивном светофоре, если машинист знает, что впереди лежащий блок-участок занят поездом, он должен ожидать освобождения блок-участка.

После появления на локомотивном светофоре **желтого** или **зеленого** огня он должен продолжить движение по сигналам АЛСН.

Если, после остановки поезда, при желто-красном огне на локомотивном светофоре, машинист знает, что впереди лежащий блок-участок свободен (или не знает), ему разрешается :

- отпустить тормоза
- возобновить движение поезда со скоростью **не более 20км/ч** с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, **до конца следующего блок-участка**

Причем, при появлении (в процессе движения) **желтого** или **зеленого** огня на локомотивном светофоре машинисту разрешается :

- увеличить скорость, но не более чем до 40км/ч
- а в **конце блок-участка**, при **желтом** или **зеленом** огне на локомотивном светофоре, продолжить движение по их показаниям

В случае, если в конце блок-участка на локомотивном светофоре сохраняется :

- **красный** огонь
- **желто-красный**
- **белый** огонь
- или при исчезновении огней на локомотивном светофоре

Машинист обязан опять остановить поезд перед сигнальным знаком «граница блок-участка» и далее поступать так, как было сказано ранее.

В случае внезапного появления на локомотивном светофоре вместо разрешающего показания :

- желто-красного
- красного
- белого огней
- или в случае исчезновения огней

машинист обязан :

== снизить скорость

== и следовать с особой бдительностью и готовностью остановиться перед возможным препятствием :

*** до конца блок-участка

*** или до появления разрешающего показания

*** (помним о принципе работы рельсовых эл. цепей, АЛСН и требованиях § 5.2)

Если устройства АЛСН на локомотиве вышли со строя, машинист обязан :

- **остановить поезд у первого сигнального знака «граница блок-участка»**
- **а далее следовать до входного светофора (сигнального знака «граница станции») с особой бдительностью и готовностью остановиться перед возможным препятствием**
- (помним, что следовать с поездом с неисправными устройствами АЛСН разрешается только по регистрируемому приказу ДНЦ)

Прием поезда на станцию (в том числе и с не правильного пути), производится по разрешающему показанию входного светофора (дополнительного входного светофора, или по одному из разрешений указанных в разделе 14).

При приеме поезда, *следующего с неправильного пути*, скорость въезда его на станцию, (при разрешающем показании входного светофора) не должна превышать установленной для приема поездов на боковой путь станции.

При отправлении поезда на неправильный путь двухпутных (многопутных) перегонов, с *недействующей переездной автоматикой*, ДСП обязан выдать машинисту **предупреждение** об ограничении скорости проследования (головой поезда) переезда.

Предупредительный (*предвходной*) светофор с погасшими огнями, при этой системе, разрешается проследовать по показаниям локомотивного светофора.

В случае неисправности :

- маршрутных указателей **номера пути** (повторительных светофоров) **групповых выходных светофоров**
- или, когда голова поезда находится **за** повторительным светофором при разрешающем показании **группового** выходного светофора

отправление поезда производится по регистрируемому приказу ДСП переданному машинисту по радиосвязи по форме :

*«Приказ №... дата ... время (...ч ... мин).
Машинист поезда №... на ... пути. Групповой сигнал...
Вам открыт. При исправной АЛСН разрешаю отпра-
виться. ДСП.....»*

При запрещающем показании выходного светофора разрешени-
ем для отправления поезда служит регистрируемый приказ ДСП,
переданный машинисту локомотива по радиосвязи по форме:

*«Приказ №... дата ...время (..ч ..мин).
Разрешаю поезду №... отправиться с пути.. по... глав-
ному пути при запрещающем показании выходного све-
тофора и следовать до выхода на перегон со скорос-
тью не более 20 км/ч, а далее руководствоваться сиг-
налами локомотивного светофора. ДСП ...»*

**§5.11.5. Неисправности, при которых действие данной систе-
мы сигнализации прекращается, и движение поездов устанавли-
вается по телефонным средствам связи :**

- **А) ложная занятость трех и более блок-участков подряд**
- **Б) невозможность смены направления** (в том числе с помо-
щью кнопок вспомогательного режима) на однопутном пе-
регоне или двухпутном перегоне (если направление движе-
ния установлено по неправильному пути)
- **В) если фактически блок-участок занят поездом :**
 - == а на локомотивном светофоре разрешающее показание
 - == или при наличии контроля свободности блок-участка
- **Г) если машинист обнаружит любую неисправность АЛСН
перед отправлением поезда со станции**
- **Д) если поезд надо отправить с не кодированного пути**

После прекращения действия этой блокировки и переходе ДСП станций ограждающих перегон на телефонные средства связи, машинисту поезда (перед отправлением) *вручается путевая записка* формы ДУ-50.

**Прекращать действие блокировки в случаях «Г» и «Д» не тре-
буется в случае :**

- если перегон свободен
- и ДСП имеет возможность открыть выходной светофор на «зеленый» огонь
(это означает, что перегон до входного светофора следующей станции свободен)

Конкретный порядок организации движения поездов при этой системе сигнализации и связи устанавливается «Н», в утверждаемых им местных инструкциях и отражается в ТРА станций.

Вопросы для самоконтроля.

- == как организовывается движение поездов при этой системе?
- == что является границей блок-участка при этой системе?
- == что служит машинисту разрешением на занятие поездом первого блок-участка?
- == что служит машинисту разрешением на занятие поездом следующих блок-участков?
- == как должен машинист вести поезд по перегону?
- == как должен поступить машинист при внезапном появлении белого огня на локомотивном светофоре при движении по перегону?
- == как должен поступить машинист, если на локомотиве устройства АЛСН вышли со строя?
- == как осуществляется прием поезда на станцию при этой системе?
- == как отправить поезд, если его голова находится за повторительным светофором при разрешающем показании группового выходного светофора?
- == как отправить поезд, если его голова находится за выходным светофором с запрещающим показанием?
- == как отправить поезд с некодированного пути?

- == как отправить поезд при запрещающем показании выходного светофора для следования по правильному пути по перегону?
 - == как отправить поезд при запрещающем показании выходного светофора для следования по неправильному пути перегона?
 - == при каких неисправностях действие этой блокировки прекращается?
 - == в каких случаях, при отправлении поезда, действие этой блокировки прекращать не надо?
 - == как отправить поезд с пути, где нет выходного светофора?
-
-

Для заметок.

6. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИЕЙ. (ДЦ)

На участках, оборудованных ДЦ, основными средствами сигнализации и связи при движении поездов являются :

- автоблокировка
- и электрическая централизация на станциях (ЭЦ)

Устройства ДЦ должны обеспечить :

- управление стрелками и сигналами станций с одного пульта
- контроль на аппарате управления положения стрелок, сигналов, свободу путей станций и перегонов
- возможность передачи станций на резервное управление
- возможность передачи стрелок на местное управление
- выполнение требований, предъявляемых к ЭЦ стрелок, автоблокировке и АЛСН, которая применяется как самостоятельное средство сигнализации и связи

При этой системе непосредственно ДНЦ :

- управляет всеми светофорами и стрелками на отдельных пунктах и перегонах
- контролирует (по приборам аппарата управления) :
 - == положение стрелок
 - == показание светофоров
 - == занятость станционных путей, оборудованных рельсовыми электрическими цепями
 - == занятость блок-участков приближения к отдельным пунктам

== занятость стрелочных участков

== установленное направление движения на перегонах

== показания *входных, маршрутных, выходных* и, при необходимости, *маневровых* светофоров

Все распоряжения по движению поездов и маневровой работе ДНЦ непосредственно передает :

- машинисту локомотива
- или работнику, на которого возложены обязанности по выполнению операций по приему (отправлению) поездов, выполнению маневров на отдельном пункте

В необходимых случаях ДНЦ разрешается передавать :

- отдельные станции на резервное управление
- отдельные стрелки на местное управление
- отдельные горловины станций на местное управление

6.3. Прием и отправление поездов при ДЦ.

Перед приемом (отправлением) поезда на станцию ДНЦ обязан, по показаниям контрольных приборов, убедиться :

- в свободности пути приема (первого блок-участка, перегона)
- в свободности стрелочных участков
- после чего установить маршрут приема (отправления) поезда

Если после открытия входного (выходного) светофора ДНЦ необходимо изменить маршрут приема (отправления) поезда, он обязан :

- предупредить об этом машиниста
 - убедиться, что машинист воспринял его команду верно
 - закрыть соответствующий светофор
 - убедиться, что поезд задержан у входного (выходного) светофора, или на пути отправления
 - приготовить новый маршрут
 - вторично открыть светофор
-
-

§ 6.3.4. Отправление поезда с подталкивающим локомотивом, хозяйственных поездов, следующих на весь перегон, производится по сигналам автоблокировки.

§ 6.3.5. Отправление поезда с подталкивающим локомотивом, который следует на часть перегона с возвращением обратно, а также хозяйственного поезда, следующего на незакрытый перегон до километра с возвращением обратно на станцию отправления производится *после передачи станций, ограждающих данный перегон, на резервное управление* (порядком, определенным в § 5.6.5.-5.6.8).

§ 6.3.6. *Только после передачи станций, ограждающих перегон, на резервное управление на перегон могут быть отправлены :*

- восстановительные поезда для работы на перегоне
- пожарные поезда для работы на перегоне
- вспомогательный локомотив

В этих случаях машинистам (как разрешение на занятие перегона) выдаются разрешения на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали формы ДУ-64.

Вспомогательный локомотив; как исключение, разрешается отправлять на перегон до передачи станций на резервное управление

по регистрируемому приказу ДНЦ, переданному машинисту по радиосвязи, по форме :

«Приказ №...дата... время (...ч ..мин). Машинисту поезда №.. разрешаю отправиться с пути ... станции... на перегон ... по... пути... до ...км для оказания помощи поезду №... с прибытием (возвращением) на станцию... ДНЦ...»

6.4. Производство маневров при ДЦ.

Перевод стрелок при маневрах осуществляется :

- **ДНЦ с центрального пульта** (с передачей соответствующим работникам указаний о готовности маневрового маршрута по радиосвязи или по телефонам, которые установлены в горловинах станций)
- **ДС** (другим работником), после передачи станции на резервное управление
- **составителем поездов** (другим работником, в том числе и локомотивной бригадой, порядком определенным ДН или Н) при передаче отдельных стрелок на местное управление

Работник, который переводит стрелки, после передачи их на местное управление, после каждого перевода обязан убедиться :

- в правильности положения острияков непосредственно на месте, или по контрольным приборам на пульте управления

Запрещается переводить стрелку с пульта местного управления (или ключем местного управления) :

- до освобождения стрелочного изолированного участка
 - или до освобождения стрелки от ПС (если она не включена в зависимость)
-
-

6.5. Порядок действий при неисправностях устройств ДЦ.

Если при правильно установленном маршруте и свободном (по показаниям приборов управления) пути приема **входной светофор не открывается**, поезд может приниматься на станцию :

- по **регистрируемому приказу** ДНЦ, передаваемому машинисту по радиосвязи по форме :

*«Приказ №.. дата... время (... ч ... мин).
Разрешаю машинисту... ввести поезд №... на станцию на ...путь при запрещающем показании входного светофора (литер). ДНЦ...»*

- или, после передачи станции **на резервное управление**, по одному из разрешений, которые предусмотрены в разделе 14

После получения разрешения машинист обязан проследовать за запрещающее показание входного светофора со скоростью не более 20км/ч с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

При неисправности **выходного** светофора отправление поезда производится только при свободном от встречных поездов перегоне, после установления действия блокировки в направлении движения поезда по перегону :

- по **регистрируемому приказу** ДНЦ, переданному машинисту по радиосвязи по форме :

*«Приказ №.. дата... время(..ч..мин).
Разрешаю машинисту... поезда №... отправиться со станции спути при запрещающем показании выходного светофора (литер). ДНЦ...»*

- или, после передачи станции *на резервное управление*, по одному из разрешений, указанных в разделе 5

После получения разрешения, машинист должен отправиться со станции и вести поезд порядком, определенным в разделе 5.

Если перевести стрелку с центрального пульта невозможно ДНЦ разрешается на отдельных пунктах, которые не обслуживаются дежурными работниками, для осмотра (перевода) стрелок привлекать локомотивные бригады, установленным «Н» порядком.

§ 6.5.7. При неисправностях автоблокировки (когда ее действие прекращается) ДНЦ обязан :

- передать станции, ограждающие данный перегон на резервное управление
- убедиться в свободности перегона
- своим приказом прекратить действие автоблокировки
- установить движение поездов по телефонным средствам связи

После передачи станций ограждающих перегон с неисправной блокировкой на резервное управление машинистам, как разрешение на право занятия перегона, будут вручаться путевые записки ф. ДУ-50.

Если перегоны, с неисправной автоблокировкой, ограничиваются отдельными пунктами, на которых нет дежурных работников, то впредь до их вызова на станцию, отдельные поезда могут быть отправлены на свободный перегон :

- ***по регистрируемому приказу ДНЦ, переданному машинисту по радиосвязи (при условии, что у ДНЦ есть контроль положения путей и стрелок) по форме :***

**«Приказ №... дата ... время (...ч ...мин).
Автоблокировка на перегоне ... (пути перегона) не действует. Поезду №... разрешаю отправиться со станции и следовать до входного светофора станции, а далее руководствоваться его показанием. ДНЦ...»**

Перегоны, где разрешается применять такой порядок, а также условия обеспечения безопасности движения поездов на них, определяются «Н».

Во всех случаях перед отправлением поезда на перегон, на котором прекращено действие автоблокировки, а также при неисправности выходного светофора ДНЦ (ДСП) обязан :

- дать указание на переезды об их закрытии, порядком определенным ДН (Н)
- предупредить машиниста :
 - == о наличии переездов и необходимости их проследования с особой бдительностью и со скоростью, которая обеспечит безопасность движения
 - == о частой подачи звуковых оповестительных сигналов
 - == и о готовности немедленно остановиться в случае возникновения препятствия для движения

Вопросы для самоконтроля.

- == какие основные средства сигнализации и связи применяются при ДЦ?
- == как должны работать толкачи при ДЦ?
- == как разрешается отправить хозяйственный поезд на незакрытый перегон с возвращением обратно при ДЦ?

- == как отправить пожарный поезд для работы на перегон при ДЦ?
- == как разрешается отправить со станции вспомогательный локомотив при ДЦ?
- == как отправить поезд на однопутный перегон в случае неисправности выходного светофора при ДЦ?
- == как отправить поезд, в случае неисправности выходного светофора на двухпутный перегон для движения по правильному пути при ДЦ (автоблокировка)?
- == как отправить поезд, в случае неисправности выходного светофора на двухпутный перегон для движения по неправильному пути при ДЦ (двухсторонняя автоблокировка)?
- == как отправить поезд, в случае неисправности выходного светофора на двухпутный перегон для движения по правильному пути при ДЦ (двухсторонняя автоблокировка)?
- == как машинист (после получения разрешения ДНЦ) обязан проследовать запрещающее показание выходного светофора и следовать дальше по перегону?
- == как машинист (после получения разрешения ДНЦ) обязан проследовать запрещающее показание выходного светофора и следовать дальше по перегону, если на локомотивном светофоре горит белый огонь?
- == как машинист (после получения разрешения ДНЦ) обязан проследовать запрещающее показание выходного светофора и следовать дальше по перегону, если участок оборудован путевыми устройствами АЛСН и локомотив АЛСН с автостопом?
- == как машинист (после получения разрешения ДНЦ) обязан проследовать запрещающее показание выходного светофора и следовать дальше по перегону, если сведений о свободности первого блок-участка нет?
- == как проследовать запрещающее показание проходного светофора на путевом посту, который не обслуживается дежурным?
- == как проследовать запрещающее показание проходного светофора на путевом посту, который обслуживается дежурным?

- == какое разрешение должен получить машинист для проследования запрещающего показания маршрутного светофора?
 - == как проследовать запрещающий маршрутный светофор?
 - == как проследовать запрещающее показание группового маршрутного светофора?
 - == как проследовать разрешающее показание группового маршрутного светофора и неисправности маршрутного указателя номера пути?
 - == как проследовать разрешающее показание маршрутного светофора и неисправности маршрутного указателя направления движения поезда?
 - == как проследовать разрешающее показание выходного светофора и неисправности маршрутного указателя направления движения поезда?
 - == как проследовать разрешающее показание входного светофора и неисправности маршрутного указателя направления движения поезда?
 - == как обязан поступить машинист, если сигнальные огни следующего по ходу движения проходного светофора не горят?
 - == какое разрешение дает право машинисту поезда отправиться со станции после прекращения действия автоблокировки?
 - == является ли путевая записка разрешением машинисту на право проследовать запрещающее показание входного светофора следующей станции?
 - == является ли путевая записка разрешением машинисту на право проследовать запрещающее показание маршрутного светофора?
 - == как должен следовать по перегону машинист при наличии путевой записки?
 - == как отправить поезд с отдельного пункта, который не обслуживается дежурным после прекращения действия автоблокировки?
-

7. Движение поездов при полуавтоматической блокировке. (ПАБ)

7.1. Прием и отправление поездов при ПАБ

§7.1.1.-1.5. При полуавтоблокировке разрешением на занятие поездом перегона служит разрешающее показание выходного (проходного блок-поста) светофора.

На однопутных участках для открытия выходного светофора необходимо :

- предварительно получить от ДСП соседней станции (куда отправляется поезд) по блок-аппарату **блок-сигнал согласия** на отправление поезда
- переключить блок-систему на соответствующее направление движения поезда
- приготовить маршрут отправления поезда
- открыть выходной светофор (одновременно подается на соседнюю станцию **блок-сигнал отправления** поезда)

Перед приемом поезда на станцию ДСП обязан :

- заблаговременно приготовить маршрут приема поезда
- открыть входной светофор

После прохода, прибывающим поездом входного светофора, он закрывается автоматически (или его закрывает ДСП вручную).

Убедившись в прибытии поезда на станцию в полном составе, ДСП подает на станцию отправления, **блок-сигнал прибытия поезда**, и по телефону межстанционной связи сообщает время его прибытия.

После этого, блок-система разблокируется и опять будет подготовлена для выполнения новых согласованных действий ДСП по отправлению следующего поезда.

Если поезд был отправлен с толкачем (*который следовал на весь перегон*), то блок-сигнал и уведомление о прибытии поезда с толкачем ДСП подает на станцию отправления только после того, как убедится в прибытии толкача.

ДСП запрещается передавать на станцию отправления уведомление и блок-сигнал прибытия поезда, если он не убедился в том, что поезд с перегона прибыл на станцию в полном составе.

Если прибывающий на станцию **грузовой поезд** имел вынужденную остановку на перегоне в следствии **самопроизвольного срабатывания автотормозов или сигнализации обрыва тормозной магистрали** машинист обязан :

- доложить об этом ДСП по радиосвязи
 - или лично, остановив поезд на первой станции
-
-

§7.1.6. Если после открытия выходного светофора поезд не будет отправлен (по любой причине) ДСП обязан :

- закрыть выходной светофор
- сделать об этом запись в журнале движения поездов
- сообщить об этом на соседний отдельный пункт
- сообщить ДНЦ

Если, после перекрытия светофора, в том числе и самопроизвольного (из за перегорания лампы светофора, ... но при исправном действии блокировки), необходимо отправить задержанный поезд (любой другой, того же направления), тогда поезд отправляется :

- при закрытом выходном светофоре
- с выдачей машинисту одного из разрешений :

== разрешения на бланке зеленого цвета с заполнением пункта №1 формы ДУ 52

== или по регистрируемому приказу ДСП переданному по радиосвязи (при условии, что ведется запись автоматическим регистратором переговоров) по форме :

«Приказ №... дата... время (...ч ...мин) Машинисту ... поезда №... Разрешаю отправиться с ... пути по ... главному пути и следовать до станции (блок-поста) ... Перегон свободен. ДСП...»

== на станциях, имеющих устройства, которые при свободном перегоне позволяют повторно открыть выходной светофор, ДСП (с согласия ДНЦ) вновь его открывает

§7.1.7. Если на станции (однопутный участок) после открытия выходного светофора, возникнет необходимость задержать поезд и отправить на этот перегон поезд встречного направления, тогда :

- ДСП необходимо закрыть выходной светофор
- ДНЦ, своим приказом, прекратить действие ПАБ
- ДСП, на основании зарегистрированного приказа ДНЦ, организовать движение поездов по телефонным средствам связи
- выдать машинисту отправляемого поезда путевую записку

После прибытия этого поезда (или поездов), таким порядком, ранее задержанный поезд может быть отправлен по одному из разрешений, определенных в § 7.1.6., а все последующие — порядком, установленным в § 7.1.1.

§7.1.8. При наличии на станции групповых выходных светофоров, отправление поездов производится :

- по разрешающему показанию группового выходного светофора
- и по показанию маршрутного указателя номера пути с цифрой зеленого цвета с которого разрешается отправление поезда

При неисправности маршрутного указателя номера пути с цифрой зеленого цвета группового выходного светофора, *если групповой выходной открыт*, отправление поезда производится :

- по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта №2 формы ДУ 52
- или по регистрируемому приказу ДСП переданному по радиосвязи

При неисправности на выходном светофоре *маршрутного указателя направления движения белого цвета*, отправление поездов производится :

- по разрешающему показанию светофора
- после того, как ДСП сообщит машинисту о готовности маршрута в направлении движения поезда

Такое сообщение может быть передано :

- по радиосвязи
- лично
- или через одного из работников станции, связанного с движением поездов

Если голова поезда (готового к отправлению) находится за **выходным светофором с разрешающим показанием** то его отправление производится :

- по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта №2 формы ДУ 52
- или по регистрируемому приказу ДСП переданному по радиосвязи

Если голова поезда (готового к отправлению) находится за **выходным светофором с запрещающим показанием, (или поезд отправляется с пути, где нет выходного светофора)**, то его отправление производится :

- после прекращения действия блокировки и перехода ДСП на телефонные средства связи
- с выдачей машинисту путевой записки формы ДУ-50

§7.1.10.-1.12. Отправление поезда с возвращением обратно на станцию отправления при ПАБ.

Отправление поездов на не закрытый перегон с возвращением на станцию отправления производится :

а) на однопутный участок

- при закрытом выходном светофоре
- с выдачей машинисту ключа-жезла на право проезда закрытого выходного светофора и следования обратно до границы станции
- после получения от ДСП соседней станции по блок-аппарату согласия на отправление поезда
- или когда блок-система будет переключена на соответствующее направление движения

б) по *правильному* пути двухпутного участка :

- при закрытом выходном светофоре
- с выдачей машинисту ключа-жезла на право проезда закрытого выходного светофора и следования обратно до границы станции

в) по *неправильному* пути двухпутного перегона :

- после прекращения действия блокировки и перехода ДСП на телефонные средства связи
- с выдачей машинисту поезда путевой записки формы ДУ-50

Если место до которого следует поезд, *с возвращением обратно*, (который был отправлен при запрещающем показании выходного светофора) находится за первым по ходу поезда путевым постом (блок постом) — то дежурный этого поста (при свободном, впереди перегоне) обязан :

- выдать машинисту разрешение на бланке зеленого цвета с заполнением пункта №1 ф. ДУ-52 на право проследования закрытого проходного светофора и последующего возвращения
- так же поступают и дежурные других блок-постов (если есть)

При возвращении такого поезда до станции отправления (до входного светофора или сигнального знака «граница станции») он может проследовать безостановочно все вышеуказанные блок-посты.

Входной светофор станции или сигнальный знак «граница станции» разрешается проследовать порядком, указанным в разделе 14.

После прибытия поезда на станцию отправления, ключ-жезл возвращается ДСП.

При неисправности ключа-жезла (или если аппарат не оборудован ключем-жезлом), такие поезда на перегон отправляются:

- после прекращения действия блокировки
- при запрещающем показании выходного светофора
- после вручения машинисту путевой записки формы ДУ-50

Если на двухпутном перегоне, *при отсутствии ключа-жезла*, место, до которого следует такой поезд, находится за блок-постом, то ДСП станции отправления выдает машинисту *путевую записку* формы ДУ-50 только до блок-поста.

Дежурный по блок-посту встречает этот поезд и выдает машинисту *путевую записку на дальнейшее следование* (если следующий межпостовой перегон свободен) до входного светофора станции или проходного светофора следующего блок-поста (если такой есть).

Возвращение поезда производится порядком, как и § 7.1.11.

Действие блокировки возобновляется ДНЦ после возвращения поезда с перегона.

§7.1.13.-1.15. Отправление поезда с подталкивающим локомотивом при ПАБ.

Отправление поезда с подталкивающим локомотивом, который следует на весь перегон, производится :

- по разрешающему показанию выходного светофора
- с предупреждением ДСП соседней станции об отправлении поезда с толкачем

Отправление поезда с подталкивающим локомотивом, который следует на часть перегона *с возвращением обратно*, производится :

- по разрешающему показанию выходного светофора
- с вручением машинисту толкача ключа-жезла, для следования обратно до границы станции

Если ДСП вручить машинисту толкача **ключ-жезл не может** (из-за его неисправности, или когда блок-аппарат им не оборудован), тогда поезд с толкачем может быть отправлен на перегон :

- после прекращения действия блокировки и переходе ДСП на телефонные средства связи
- с выдачей машинистам **и поезда, и толкача путевых записок** формы ДУ-50 :

== для поезда «до входного светофора станции»

== для толкача «с возвращением обратно»

Действие полуавтоблокировки возобновляется после получения сообщения ДСП о прибытии поезда на станцию и возвращения толкача.

ССПС отправляется на перегон порядком, как и поезда.

7.2. Следование поездов по перегонам, которые имеют путевые посты (блок-посты) при ПАБ.

Блок-посты на перегоне машинисту поезда разрешается проследовать по разрешающему показанию проходных светофоров.

После того как дежурный блок-поста убедиться, что поезд проследовал блок-пост он подает на отдельный пункт, что находится позаду, блок-сигнал проследования.

Если поезд следовал с толкачем, дежурный блок-поста подает на отдельный пункт, что находится сзади блок-сигнал проследования, *только когда убедится*, что толкач проследовал.

В случае проследования поездом блок-поста без подталкивающего локомотива (отстал) дежурный по блок-посту обязан :

- немедленно доложить об этом дежурным соседних отдельных пунктов (*блок-сигнал проследования поезда не подает*)
- при электромеханической блокировке закрыть проходной светофор
- подать *блок-сигнал проследования* только после проследования толкачем блок-пост

Аналогичным порядком поступают и дежурные других блок-постов (если такие есть).

При электромеханической блокировке дежурные по впереди лежащим блок-постам пропускают этот поезд *на свободный* перегон :

- при закрытых проходных светофорах
- после выдачи машинисту разрешения на бланке зеленого цвета с заполнением пункта №1 формы ДУ-52.

При автоматическом закрытии проходного светофора впереди идущим поездом подталкивающий локомотив следует на соседний межпостовой перегон при запрещающем показании проходного светофора.

Начальник дороги (в зависимости от системы применяемых устройств), устанавливает порядок организации движения поездов на перегонах, оборудованных :

- автоматическими блок-постами

- блок-постами, обслуживающими пункты примыканий
 - блок-постами, периодически открываемыми вместо отдельных пунктов с путевым развитием
-
-

7.3. Движение поездов при неисправности ПАБ.

Действие полуавтоблокировки прекращается в случаях :

- когда невозможно закрыть **выходной (проходной)** светофор
- когда невозможно **открыть выходной (проходной)** светофор при свободном перегоне
- самопроизвольное получение блокировочных сигналов
- невозможно подать или принять блокировочный сигнал
- когда отсутствуют необходимые пломбы на блок-аппарате
- при работах по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию, замене блокировочных устройств
- других работах, вызывающих временное прекращение действия блокировки

После прекращения действия блокировки, ДСП станций, ограждающие данный перегон обязаны :

- перейти на телефонные средства связи
- машинистам поездов, для следования до входного светофора соседнего раздельного пункта, выдавать путевые записки формы ДУ-50

Запрещающее показание маршрутного светофора разрешается проследовать по одному из видов разрешений :

- по пригласительному сигналу

- по регистрируемому приказу ДСП, переданному по радиосвязи
- по разрешению на бланке зеленого цвета формы ДУ-52 с заполнением пункта №1
- по письменному разрешению ДСП формы ДУ-59, которое применяется, если невозможно применить другие формы разрешений

(если одновременно не работают входной и маршрутный светофоры, разрешение формы ДУ-59 вручается отдельно на каждый из этих светофоров)

При следовании поезда двойной тягой или с подталкивающим локомотивом на весь перегон, разрешение на право занятия перегона вручается только машинисту *ведущего* локомотива, (все остальные машинисты выполняют команды машиниста ведущего локомотива).

На двухпутных (многопутных) перегонах, отправление поездов по не правильному пути, производится :

- после прекращения действия блокировки и переходе ДСП на телефонные средства связи
- с выдачей машинистам путевых записок формы ДУ-50

В зависимости *от системы полуавтоблокировки и конкретных условий работы на данном участке* «Н» определяет :

- порядок эксплуатации устройств полуавтоблокировки
- порядок действия работников при приеме, отправлении и пропуске поездов

Вопросы для самоконтроля.

- == объясните принцип действия полуавтоблокировки
- == как обязан поступить машинист грузового поезда, если во время движения по перегону в поезде самопроизвольно сработали автотормоза?
- == по какому разрешению может быть отправлен поезд со станции если выходной светофор перекрылся самопроизвольно?
- == как отправить со станции задержанный или любой другой поезд того же направления?
- == в каких случаях действие полуавтоблокировки прекращается?
- == как отправить поезд с толкачем, следующим на весь перегон?
- == как отправить поезд с толкачем, следующим на часть перегона с возвращением обратно на станцию отправления?
- == как разрешается отправить хозяйственный поезд на незакрытый перегон?
- == как отправить поезд на однопутный перегон в случае неисправности выходного светофора?
- == как отправить поезд, в случае неисправности выходного светофора на двухпутный перегон по правильному пути?
- == как отправить поезд, в случае неисправности выходного светофора на двухпутный перегон для движения по неправильному пути?
- == как машинист (после получения разрешения ДСП) обязан проследовать запрещающее показание выходного светофора и следовать дальше по перегону?
- == как проследовать запрещающее показание проходного светофора на путевом посту, который обслуживается дежурным?
- == какое разрешение должен получить машинист для проследования запрещающего показания маршрутного светофора?
- == как проследовать запрещающее показание группового маршру-

тного светофора?

- == как проследовать разрешающее показание группового маршрутного светофора и неисправности маршрутного указателя номера пути?
 - == как проследовать разрешающее показание маршрутного светофора и неисправности маршрутного указателя направления движения поезда?
 - == как проследовать разрешающее показание выходного светофора и неисправности маршрутного указателя направления движения поезда?
 - == как проследовать разрешающее показание входного светофора и неисправности маршрутного указателя направления движения поезда?
 - == как обязан поступить машинист, если сигнальные огни проходного светофора на блок-посту не горят?
 - == кто имеет право прекратить действие автоблокировки?
 - == какое разрешение даст право машинисту поезда отправиться со станции после прекращения действия полуавтоблокировки?
 - == объясните содержание формы ДУ-50
 - == является ли путевая записка разрешением машинисту на право проследовать запрещающее показание выходного светофора?
 - == является ли путевая записка разрешением машинисту на право проследовать запрещающее показание входного светофора следующей станции?
 - == является ли путевая записка разрешением машинисту на право проследовать запрещающее показание маршрутного светофора
 - == является ли путевая записка разрешением машинисту на право проследовать запрещающее показание проходного светофора блок-поста?
 - == как должен следовать машинист по перегонам, имеющим путевые посты?
-
-

8. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ ЭЛЕКТРОЖЕЗЛОВОЙ СИСТЕМЕ. (ЭЖС)

§8.1.- 8.5. Электрожелезнодорожная система может применяться :

- на малодеятельных участках
- или подъездных путях

При этой системе разрешением машинисту на занятие поездом перегона служит жезл данного перегона. (смотри Приложение № 1в)

Если перегон свободен, на станциях, которые его ограждают, в эл. жезловых аппаратах (соединенных между собой электрической цепью), должно быть четное количество жезлов.

Только в этом случае, ДСП станций ограждающих перегон могут начать согласовывать отправление поезда.

После согласования отправления поезда ДСП, которая будет отправлять поезд, изымает из жезлового аппарата жезл (после чего электрожелезнодорожная система заблокируется), и вручает его машинисту.

После получения жезла машинист обязан:

- проверить его соответствие данному перегону
- убедиться в разрешающем показании семафора (если на станции установлены выходные светофоры, тогда см. § 8.9.2.)
- убедиться в подаче сигнала отправления ДСП (другого работника станции, указанного в ТРА) и отправить поезд

После прибытия поезда на следующую станцию машинист обязан:

- сдать жезл ДСП

- а если жезловые аппараты установлены на стрелочном посту, сдать жезл дежурной стрелочного поста

Устройства этой системы не должны допускать :

- **одновременное** изъятие с жезловых аппаратов станций ограждающих перегон более одного жезла
- если жезловые аппараты установлены в помещениях стрелочных постов не допускать изъятия жезла без согласия ДСП

Устанавливать жезловые аппараты одной серии разрешается не чаще :

- чем через три перегона
- на подходах к узлам, не чаще чем через два перегона

Каждый жезл должен иметь :

- свой порядковый номер
- серию
- наименование станций ограждающих перегон

Если на перегоне движение поездов организовано с толкачом, который следует на весь перегон, жезловые аппараты должны быть укомплектованы развинчивающимися жезлами.

Каждый развинчивающийся жезл состоит из двух частей :

- из билета (первая часть жезла)
- и жезла (вторая часть жезла)

Развинчивающиеся жезлы применяются и при организации движения поездов с разграничением времени при этой системе. (раздел 19)

При необходимости, жезловые аппараты должны дополняться устройствами, которые оборудованы ключом-жезлом.

Эти устройства не должны допускать :

- изъятие из аппарата ключа-жезла до изъятия основного жезла
- или изъятие основного жезла при изъятном ключе-жезле

§8.7. Обмен (вручение машинисту) жезлов производится:

- как правило, возле помещения ДСП
- а при безостановочном пропуске поездов на входной горловине станции

Запрещается производить обмен жезлов при безостановочном пропуске поездов на выходных горловинах.

§8.8. ДСП запрещается :

- запрашивать разрешение на изъятие жезла если поезд к отправлению не готов, кроме случаев :
 - == безостановочного пропуска поездов
 - == если стоянка поезда по расписанию не более 5мин
- держать действующие жезлы не вложенными в аппарат

Машинистам запрещается провозить жезл данного перегона на соседний перегон.

§8.9. Прием и отправление поездов при ЭЖС.

§8.9.1. Прием поезда на станцию осуществляется по разрешающему показанию входного семафора (светофора).

ДСП (дежурная стрелочного поста) обязана :

- убедиться, что поезд прибыл в полном составе
- проверить соответствие жезла (который сдал машинист) перегону, с которого он прибыл
- записать номер жезла в журнал движения поездов
- вложить жезл в эл. жезловый аппарат
- сообщить ДСП соседней станции о прибытии поезда (дежурная стрелочного поста докладывает ДСП)

ДСП, после прибытия поезда с подталкивающим локомотивом получив от машиниста поезда «билет», а от машиниста толкача «жезл» свинчивает их и вкладывает в эл. жезловый аппарат.

§8.9.4. При отправлении поезда со станции, где есть выходной светофор, ДСП обязан погасить красный и зажечь лунно-белый огонь светофора (при наличии жезла данного перегона машинисту разрешается отправиться).

Если зажечь лунно-белый огонь невозможно ДСП обязан сообщить машинисту :

- о том, что лунно-белый огонь зажечь невозможно
- и о правильно подготовленном маршруте отправления

Жезл является правом машинисту проследовать выходной семафор с запрещающим показанием.

§8.9.6- 9.10. При отправлении поезда на перегон с возвращением его обратно на станцию отправления машинисту в обычном порядке выдается жезл.

Если поезд отправляется с толкачем, который следует по всему перегону сцепленный с поездом, тогда жезл вручается только машинисту поезда.

При отправлении поезда с толкачем, который следует на весь перегон (*но не сцеплен с поездом*), машинисту поезда выдается «билет» а машинисту толкача вторая часть жезла «жезл».

Если эл. жезловые аппараты не оборудованы развинчивающимися жезлами, тогда при отправлении такого поезда :

- действие электрожезловой системы прекращается
- и движение поездов организовывается по телефонным средствам связи с выдачей машинистам и поезда и толкача путевых записок формы ДУ-50.

При отправлении поезда с толкачем, который следует на часть перегона (до границы станции) с возвращением обратно, тогда :

- машинисту поезда выдается приказ
- а машинисту толкача ключ-жезл

Ключ жезл также может быть использован :

- при подаче (уборке) вагонов на подъездные пути, которые примыкают к перегону
- при движении за отправленным поездом хозяйственного поезда с последующим возвращением его на станцию отправления (порядок отправления таких поездов определяет Н)

В случаях, когда необходимо выдать ключ-жезл, а ДСП его выдать не может, тогда действие эл. жезловой системы прекращается и движение поездов организовывается по телефонным средствам связи.

8.10. Движение поездов при наличии примыканий на перегоне.

§8.10.2. При необходимости подачи (уборки) вагонов на примыкание (которое не обслуживается вспомогательным постом) с возвращением локомотива на станцию отправления (или при следовании его на соседнюю станцию), машинисту выдается «жезл» с прикрепленным к нему ключом от контрольного замка стрелки примыкания

§8.10.3.-7. При наличии на перегоне примыкания, которое обслуживается вспомогательным постом, этот пост соединяется с одной из станций перегона дополнительной электрожезловой связью.

Аппараты и жезлы вспомогательного поста должны иметь одну и ту же серию, надписи, что и аппараты станций данного перегона.

При отправлении поезда со станции следующего на примыкание ДСП выдает машинисту жезл данного перегона, который будет служить ему разрешением на следование до вспомогательного поста.

После прибытия этого поезда на вспомогательный пост машинист отдает жезл дежурной поста, которая переводит стрелку на примыкание и отправляет туда поезд (без жезла), после чего возвращает стрелку в нормальное положение и вкладывает жезл в вспомогательный аппарат.

После этого дежурная поста разрешает ДСП станции (с которой пост связан вспомогательными электрожезловыми аппаратами) изъять жезл из вспомогательного аппарата и переложить его в основной аппарат.

После чего ДСП соседних станций опять могут согласовывать отправление следующих поездов (в жезловых аппаратах опять четное количество жезлов).

В аппарате, что связывает вспомогательный пост со станцией (при отсутствии поезда на перегоне) должно быть **не парное** количество жезлов.

Вспомогательный пост при движении поездов, которые следуют от станции до станции, участие не принимает.

Стрелки примыкания должны быть оборудованы устройствами, которые не должны допустить :

- перевод стрелок если у дежурного поста нет изъятых жезлов
- вложить жезл в аппарат (вспомогательного поста) если стрелки на главном пути не установлены в нормальное положение

Движение поездов при электрожезловой системе по перегонам с вспомогательными постами на дороге определяется Инструкцией утвержденной Н.

Действие электрожезловой системы прекращается (с переходом на телефонные средства связи) если :

- нельзя вложить (вынуть) жезл с аппарата, при свободном перегоне
- отсутствует жезл (утерян, не получен с поезда, который прибыл на станцию или ее проследовал)

Вопросы для самоконтроля.

== на каких участках может применяться электрожезловая система

== что является машинисту разрешением на занятие поездом перегона при этой системе?

== как обязан поступить машинист после получения жезла?

== как обязан поступить машинист после прибытия поезда на следующую станцию?

- == чего не должны допустить устройства этой системы?
- == как часто разрешается устанавливать жезловые аппараты одной серии?
- == что должен иметь каждый жезл?
- == в каких случаях применяются развинчивающиеся жезлы?
- == что не должны допускать устройства жезловой системы, оборудованные ключем-жезлом?
- == где производится обмен (вручение машинисту) жезлов?
- == как осуществляется прием поезда на станцию при этой системе
- == как осуществляется отправление поезда со станции при этой системе?
- == как отправить поезд на перегон с возвращением обратно на станцию отправления?
- == как отправить поезд с толкачем, который следует на весь перегон сцепленный с поездом?
- == как отправить поезд с толкачем, который следует на весь перегон но не сцепленный с поездом?
- == как отправить поезд с толкачем, который следует на часть перегона с возвращением на станцию отправления?
- == в каких случаях может быть использован ключ-жезл?
- == как должен поступать ДСП, если в случаях когда необходимо выдать ключ-жезл он его выдать не может?
- == как отправить поезд на примыкание, которое не обслуживается вспомогательным постом?
- == как отправить поезд на примыкание, которое обслуживается вспомогательным постом?
- == в каких случаях допускается перевод стрелки, расположенной на перегоне?
- == в каких случаях действие этой системы должно быть прекращено?

9. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ ТЕЛЕФОННЫХ СРЕДСТВАХ СВЯЗИ.

При телефонных средствах связи разрешением машинисту на занятие поездом перегона служит **путевая записка** формы ДУ-50.

Путевая записка машинисту поезда выдается :

а) на однопутных участках

- после получения ДСП от ДСП соседней станции поездной телефонограммы о согласии на прием поезда

б) на двухпутных участках

- после получения поездной телефонограммы от ДСП соседней станции о прибытии в полном составе последнего отправленного поезда

Путевая записка дает машинисту право :

- после получения дополнительного разрешения от ДСП про- следовать запрещающее показание выходного светофора и следовать до **входного светофора** следующей станции
- если поезд отправляется на неправильный путь, тогда разрешается следовать **до дополнительного входного** светофора следующей станции (если такой есть), или до сигнального знака **«граница станции»**
- если на двухпутном перегоне есть блок-посты, тогда разрешается следовать только до проходного светофора блок-поста, а далее дежурная поста обязана :

== если впереди межпостовой перегон **свободный**, открыть входной сигнал блок-поста и пропустить поезд без остановки, вручая машинисту **«путевую записку»** на ходу

- == если впереди лежащий межпостовой перегон занят поездом, тогда прибывающий поезд задерживается у входного сигнала блок-поста до его освобождения
- == если открыть входной сигнал блок-поста дежурная не может, тогда она **обязана встречать** поезд у входного сигнала блок-поста для вручения машинисту путевой записки (в этом случае в верхней части «путевой записки» она должна сделать отметку *«входной сигнал неисправный»*)

При следовании поезда на двойную тягу или с толкачем следующим на весь перегон, путевая записка вручается только машинисту ведущего локомотива.

При следовании поезда с толкачем, следующим на часть перегона с возвращением обратно, путевая записка вручается :

- машинисту ведущего локомотива (до входного сигнала)
- и машинисту толкача (до ... километра и обратно)

При отправлении поезда на незакрытый перегон с возвращением обратно в путевой записке ДСП должна быть сделана запись «до ... километра с возвращением обратно».

Поезд, который возвращается назад на станцию отправления, при наличии на перегоне блок-постов, может проследовать их в обратном направлении без остановки.

При отправлении поезда на неправильный путь в путевой записке ДСП должна быть сделана запись «по ... неправильному пути».

Перед отправлением поезда, ДСП обязан убедиться в том, что у машиниста есть предупреждение формы ДУ-61 (в том числе и при отправлении поезда на неправильный путь перегона).

При закрытии на двухпутных участках одного из путей и установлением однопутного движения по незакрытому пути, в верхней части путевой записки формы ДУ-50 необходимо оставить отметку «... путь для движения закрыт».

При открытии на перегоне вспомогательного поста для обслуживания примыкания, этот пост берет участие в переговорах с ДСП о движении только тех поездов, которые следуют :

- по назначению на примыкание
- или назад с примыкания

При необходимости выезда с ПС с примыкания на главный путь с дальнейшим возвращением на путь примыкания :

- по приказу ДНЦ движение поездов по этому пути перегона должно быть прекращено
- после чего выезд разрешается по сигналу дежурной поста

Для замыкания маршрута отправления ДСП разрешается открыть выходной светофор на разрешающее показание, но только после того, когда убедится (по радиосвязи ...), что у машиниста имеется «путевая записка» формы ДУ-50.

Вопросы для самоконтроля.

- == что является машинисту разрешением на занятие поездом перегона при этой системе?
- == когда может быть выдана путевая записка машинисту на однопутных участках?
- == когда может быть выдана путевая записка машинисту на двухпутных участках?
- == какое право дает машинисту путевая записка?

- == как должен поступить машинист после получения ф. ДУ-50?
- == как осуществляется прием поезда на станцию при этой системе
- == как отправить поезд на перегон с возвращением обратно на станцию отправления при этой системе?
- == как отправить поезд с толкачем, который следует на весь перегон сцепленный с поездом?
- == как отправить поезд с толкачем, который следует на часть перегона с возвращением на станцию отправления?
- == как отправить поезд на примыкание, которое обслуживается вспомогательным постом?
- == когда разрешается выпустить ПС с примыкания, которое обслуживается вспомогательным постом, на главный путь перегона с дальнейшим возвращением его обратно и что послужит машинисту разрешением в этом случае?
- == что должно быть указано в форме ДУ-50 при отправлении поезда для следования по неправильному пути?
- == в каком документе определен порядок движения поездов по перегонам с вспомогательными постами при этой системе?
- == в каком случае (при этой системе) ДСП разрешается открыть выходной светофор?

Для заметок.

10. ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПРИ ПЕРЕРЫВЕ ДЕЙСТВИЯ ВСЕХ СРЕДСТВ СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ.

§10.1.-10.3. При перерыве действия всех средств сигнализации и связи движение поездов осуществляется :

- на однопутных участках == по письменным извещениям (форма ДУ-55)
- на двухпутных участках == с разграничением времени, которое предусмотрено в расписании для проследования поездом перегона плюс 3 мин.

Правом машинисту на занятие поездом перегона, в этом случае, служит разрешение на бланке белого цвета с двумя красными полосами по диагонали формы ДУ-56, выдаваемое ДСП.

Получив разрешение формы ДУ-56 машинист обязан :

- убедиться в его соответствии номеру поезда и пути перегона
- наличие штампа станции и подписи ДСП
- ознакомиться с информацией, указанной в предупреждении :

== если сведения о прибытии, ранее отправленного поезда на соседнюю станцию (блок-пост) есть — вести поезд по перегону с установленной скоростью для данного участка

== а если сведений нет — вести поезд с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться если встретится препятствие для дальнейшего движения (хвост, ранее отправленного поезда может быть не огражден)

При перерыве всех средств сигнализации и связи запрещается отправлять на перегон поезда :

- с опасными грузами класса 1 (взрывчатые) и 2 (газы)
- негабаритными грузами
- соединенные поезда
- поезда повышенного веса
- поезда повышенной длины
- поезда, которые обслуживаются одним машинистом
- поезда, которые следуют на примыкание на перегоне
- хозяйственные поезда и ССПС (разрешается только после затребования)
- поезда с остановкой для работы на перегоне, **кроме случаев, когда затребован :**

== восстановительный поезд

== пожарный поезд

== или вспомогательный локомотив

Подталкивающие локомотивы (если применяются) должны следовать на весь перегон.

Путевые посты (если они были) участие в движении поездов :

- на однопутных участках **не принимают**
- на двухпутных участках **принимают**

10.4. Порядок движения поездов на однопутных участках.

§10.4.1.- 4.13. При перерыве действия всех средств сигнализации и связи, до установления движения поездов по письменным извещениям формы ДУ-55, **первым** на перегон может быть отправлен :

- только поезд **нечетного** (приоритетного) направления
- после проверки ДСП свободности перегона от поездов

(при отправлении поезда на **однопутный** перегон с **односторонним движением**, проверять свободность перегона ДСП не требуется)

Пересылка письменных извещений формы ДУ-55 начинается с **первым** поездом (локомотивом, дрезиной, ...), который отправляется.

В этом извещении ДСП определяет порядок дальнейшего движения поездов по этому перегону, заполняя его по одной из форм :

Форма А:

«Отправил к Вам в ...ч ...мин поезд №... . После его прибытия жду от Вас поезд. ДСП...»

Форма Б:

«Отправил к Вам в ...ч ...мин поезд №... . После него в ...ч ...мин отправляю поезд №... . ДСП...»

(второй поезд может быть отправлен с интервалом — перегонное время хода ранее отправленного поезда плюс 3мин)

Форма В:

«Жду от Вас поезд. ДСП... »

(если на это время у ДСП нет не четных поездов и он знает, что со станции четного направления поезда есть)

После получения ДСП станции четного направления письменного звещения ф. ДУ-55 движение поездов считается установленным.

Если на двухпутном перегоне до перерыва действия всех средств сигнализации и связи движение поездов было организовано по одному пути (из-за ремонта второго, ...), тогда первым может быть отправлен поезд только того направления, который для этого пути (что действует) **был правильным** при двухстороннем движении.

Возобновляется действие (после ремонта), установленных для этого перегона средств сигнализации и связи по приказу ДЦ.

10.5. Порядок движения поездов на двухпутных перегонах.

§10.5.1.-5. На двухпутных участках поезда отправляются с ограничением времени, предусмотренном в расписании для проследования поездом перегона плюс 3 мин., и **только по правильному пути.**

На двухпутных перегонах, *оборудованных двухсторонней автоблокировкой*, перед отправлением первого поезда, ДСП обязан убедиться в свободности пути перегона от встречных поездов.

При наличии на перегоне блок-постов, движение поездов (выше указанным способом) организовывается, но только от станции до блок-поста и т.д.

Разрешением машинисту на отправление поезда, в этом случае, будет служить разрешение формы ДУ-56, с указанием до входного сигнала блок-поста.

Для следования дальше дежурная поста вынесет свое разрешение формы ДУ-56.

Поезда до блок-поста будут отправляться с интервалом — перегонное время хода поезда (до блок-поста) плюс 3мин.

Пожарный, восстановительный поезд, ССПС или вспомогательный локомотив разрешается отправить на перегон только после его (их) затребования.

В этом случае, машинисту такого поезда (вспомогательного локомотива) правом на занятие перегона будет служить разрешение на бланке белого цвета с одной красной полосой по диагонали формы ДУ-64, выданное ДСП.

Вопросы для самоконтроля.

- == как организовывается движение поездов на однопутных участках при этой системе?
 - == как организовывается движение поездов на двухпутных участках при этой системе?
 - == какое разрешение будет выдано машинисту при отправлении поезда при этой системе?
 - == что должен выполнить машинист после получения ф. ДУ-56?
 - == какие поезда запрещается отправлять на перегон при этой системе?
 - == как должны работать толкачи при этой системе?
 - == когда путевые посты принимают участие в движении поездов, при этой системе, а когда не принимают?
 - == объясните порядок организации движения поездов на однопутных перегонах при этой системе?
 - == объясните порядок организации движения поездов на двухпутных перегонах при этой системе?
 - == когда и как разрешается отправить вспомогательный локомотив на перегон для оказания помощи остановившемуся поезду и какое разрешение в этом случае будет выдано машинисту?
-
-

11. движение восстановительных поездов, ССПС, пожарных поездов и вспомогательных локомотивов.

§11.1. Эти поезда и ССПС назначаются ДНЦ по требованию :

- машиниста, (помощника машиниста) ведущего локомотива
 - работников службы пути
 - работников службы электроснабжения
 - работников службы сигнализации и связи
-

§11.2.-4. В случае затребования помощи машинист (пом. машиниста) поезда, который остановился на перегоне обязан :

- выполнить требования п. 16.43 ПТЭ
- сообщить ДСП (при ДЦ - ДНЦ) :
 - == на каком километре, пикете находится голова поезда
 - == в связи с чем затребована помощь
 - == время ее затребования по форме :

«Я машинист поезда №... локомотива №...(фамилия). Остановился головой на ...км ...пикете ...пути перегона ... по причине... Прошу оказать помощь. Время подачи заявки ...ч ...мин»

- убедиться, что заявка воспринята правильно
- записать фамилию ДСП (ДНЦ)
- записать время передачи сообщения о помощи

Для затребования помощи машинист может использовать :

- радиосвязь
- телефонную связь
- на двухпутных участках - локомотивную бригаду встречного поезда (для передачи ДСП **письменной** заявки)
- локомотив, отцепленный от поезда, для доставки ДСП **письменной** заявки (только когда это разрешается ИДП)

Запрещается отцеплять локомотив от поезда :

- если по условиям профиля пути закрепить состав наличными средствами невозможно
- если поезд остановлен на уклоне 0,0025 и более
- если в поезде есть вагоны, занятые людьми без охраны работниками ж. д.
- если в поезде есть вагоны, с разрядными грузами класса 1

В других случаях разрешается отцеплять локомотив от поезда, но при выполнении следующих требований :

- после закрепления вагонов, с укладкой тормозных башмаков
- приведения в действие ручных тормозов
- приведения в действие автотормозов вагонов, которые остаются с полным открытием концевого крана

При необходимости доставки на станцию **письменного требования о помощи**, может быть использован поезда локомотив без вагонов или с вагонами (при разрыве поезда, тогда в этом случае на месте состава должен быть установлен желтый сигнальный флажок, или фонарь).

Машинист такого локомотива, следующего на станцию с письменной заявкой об оказании помощи обязан :

- **при автоблокировке, следовать по перегону, руководствуясь показаниями сигналов блокировки**
- **при полуавтоблокировке, на первом блок-посту (если он есть) сообщить ДНЦ о том, что случилось, и по открытому сигналу проходного светофора, а далее и входного проследовать на станцию, для вручения ДСП письменной заявки**
- **при электрожелезнодорожной системе машинист следует на станцию, где отдает ДСП жезл данного перегона и письменную заявку**

Возвращение этого локомотива к своему поезду (части поезда) со станции обратно осуществляется по устному разрешению ДСП.

ДНЦ, получив заявку о помощи обязан :

- **немедленно доложить дежурному по ДН**
- **вместе с ним решить, откуда и как будет оказываться помощь**
- **сообщить машинисту, откуда и как будет оказываться помощь**
- **при необходимости передать сообщение и начальнику восстановительного (пожарного) поезда**

В случае остановки поезда на подъеме, если его вес превышает норму по условиям его трогания с места и осаживание его запрещается, машинист обязан :

- **немедленно вызвать вспомогательный локомотив (перечень таких мест и весовые нормы определяет Н)**

§11.5.-8. Отправление со станции *восстановительных, пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, ССПС* производится :

- после закрытия перегона (пути перегона) для движения всех остальных поездов
- после выдачи машинисту разрешения на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали формы ДУ-64

В этом разрешении в зависимости от того, с какой стороны будет оказываться помощь, должно быть указано место (километр, пикет), до которого разрешается следовать поезду для оказания помощи.

Если помощь оказывается с хвоста поезда место, указанное в заявке о помощи, изменяется с учетом длины поезда (*в этом случае пикет в форме ДУ-64 не указывается*).

Разрешение формы ДУ-64 выдается машинисту и в случае, если возле места препятствия для движения поездов открывается временный пост.

Машинист пожарного, восстановительного поезда, вспомогательного локомотива, который следует для оказания помощи, обязан :

- сразу после выезда на перегон вызвать по радиосвязи машиниста, который затребовал помощь с целью уточнения :
 - == данных, указанных в разрешении формы ДУ-64
 - == места остановки головы поезда (км., пикет)
 - == особых ориентиров
 - == условной длины поезда (для определения местонахождения хвостовой части поезда)
 - == согласованных с ним действий
- при следовании по неправильному пути убедиться в наличии переездов и скорости их проследования (по предупреждению)
- за два километра до места указанного в разрешении ф. ДУ-64 снизить скорость и следовать далее с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться перед препятствием

- не доезжая к месту работ (к поезду, которому оказывается помощь) остановить поезд (вспомогательный локомотив), а далее выполнять все указания руководителя работ по восстановлению движения (машиниста ведущего локомотива)

О начале вывода состава поезда (которому оказывалась помощь) с перегона машинист вспомогательного локомотива обязан доложить ДСП (ДНЦ).

На двухпутный перегон (автоблокировка) до получения извещения о том, что путь перегона от поезда (которому оказывалась помощь) свободен, ДСП запрещается отправлять :

- пассажирские поезда
- поезда с вагонами, загруженными опасным грузом класса 1, 2
- поезда с вагонами, загруженными негабаритным грузом
- соединенные поезда
- поезда повышенного веса и длины
- ССПС

11.14. Оказание помощи поезду, который остановился на перегоне

§11.14.1.-14.8. На участках :

- оборудованных автоблокировкой
- поездной радиосвязью
- и в условиях хорошей видимости

для оказания помощи поезду, который остановился на перегоне разрешается использовать :

- **одиначный локомотив, следующий за этим поездом**

- локомотив, отцепленный от грузового поезда, следующего за ним
- грузовой поезд, без отцепки от него ведущего локомотива при условии :

== что он **нормального** веса и длины

== и в его составе нет вагонов с опасным грузом класса I

Тот или другой способ оказания помощи осуществляется по регистрируемому приказу ДНЦ переданному машинистам обоих локомотивов по форме :

а) если помощь оказывается одиночным локомотивом
(вслед идущим по перегону)

*«Приказ № ...дата ...время (...ч ...мин)
Машинисту поезда №... . Окажите помощь поезду №...
что остановился впереди. ДНЦ ...»*

б) если помощь оказывается локомотивом, отцепленным от
сзади идущего поезда :

*«Приказ № ...дата ...время (...ч ...мин)
Машинисту поезда №... . Закрепите состав поезда, отцепитесь от него и окажите помощь поезду №... , что остановился впереди на ...км ...пк. ДНЦ ...»*

в) если помощь оказывается локомотивом, отцепленным от
поезда, который находится на станции:

регистрируемый приказ ДНЦ передает ДСП (а при ДЦ непосредственно машинисту по форме «б») по форме :

*«Приказ № ... дата ... время (... ч ... мин)
Для оказания помощи поезду №... , что остановил-
ся на перегоне ... , закрепите состав поезда №... (ва-
гонов ... осей ...) согласно ТРА станции. О закрепле-
нии состава доложить ДНЦ ...»*

(в этом случае, локомотив, отцепленный от поезда будет отправлен на перегон по разрешению на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали формы ДУ-64, а при ДЦ до передачи станций, ограждающих перегон на резервное управление, по регистрируемому приказу ДНЦ)

§11.14.3. Машинист одиночного (сзади идущего) локомотива, (локомотива отцепленного от сзади идущего поезда, или локомотива вместе с сзади идущим поездом) после получения регистрируемого приказа ДНЦ обязан :

- проследовать на занятый блок-участок со скоростью, обеспечивающей своевременную остановку перед препятствием (красный проходной сигнал разрешается проследовать без остановки со скоростью не более 20км/ч)
- не доезжая к составу поезда (которому нужна помощь) остановиться и лично осмотреть автосцепку хвостового вагона
- рычаг автосцепки локомотива закрепить «на буфер»
- после чего подъехать к составу поезда
- далее начать подталкивание (выполнять другие действия) **ТОЛЬКО** по указанию машиниста ведущего локомотива поезда
- оказание помощи прекращается по команде машиниста ведущего локомотива поезда

Если помощь оказывалась одиночным локомотивом, следовавшим за поездом, или локомотивом вместе с сзади идущим поездом, тогда после прекращения подгалкивания он продолжает движение по сигналам автоблокировки.

Если помощь оказывалась локомотивом, отцепленным от сзади идущего поезда, тогда машинист этого локомотива, после оказания помощи, обязан :

- вернуться к своему составу (если он оказывал помощь поезду с проследованием на станцию, тогда для отправления ему со станции будет служить устное разрешение ДСП)
- не доезжая к оставленному составу остановить локомотив
- лично проверить автосцепки вагона и локомотива
- соединиться с поездом
- произвести сокращенную пробу автотормозов
- проверить номер хвостового вагона
- проверить наличие хвостовых поездных сигналов
- снять закрепление состава (тормозные башмаки, отпустить ручные тормоза)
- продолжить движение по сигналам автоблокировки

§11.14.4. Оказание помощи поезду остановившемуся на перегоне локомотивом с вслед идущим поездом допускается :

- в исключительных случаях, на участках, определенных «Н»
- при условии, что вес и длина обоих поездов не превышает установленных норм
- установленным «Н» порядком действий ДНЦ, ДСП, машинистов и других работников
- установленной «Н» скоростью движения при оказании помощи

Запрещается оказывать помощь локомотивом вместе с вслед идущим поездом :

- пассажирским поездам
- грузовым поездам с вагонами, с опасным грузом класса 1 и 2
- грузовым поездам с негабаритным грузом
- соединенным поездам
- поездам повышенного веса и длины
- поездам с **загруженными** транспортерами сцепного типа
- поездам с **загруженными** транспортерами с количеством осей 16 и более
- поездам с ПС требующим особых условий пропуска
- поездам, следующим с общим ограничением скорости движения до 50км/ч
- поездам с *порожними* транспортерами с количеством осей 8 и более

§11.14.6-8. Оказание помощи одиночному локомотиву, ССПС при вынужденной остановке на перегоне :
(автоблокировка)

- в этом случае, разрешается оказать помощь **поездом**, который следует сзади (без отценки от него локомотива)
- только до **ближайшей станции**
- после получения регистрируемого приказа ДНЦ, который передается машинистам обоих локомотивов и ДСП станций по форме :

***«Приказ № ...дата ...время (...ч ...мин)
Машинисту поезда №... . Окажите помощь поезду №... ,
что остановился впереди. ДНЦ ...»***

В этом случае производится соединение (сцепление) локомотива или ССПС, что остановился, с локомотивом поезда который следует сзади.

Скорость дальнейшего (соединенного) следования (по указанию машиниста ведущего локомотива) не должна превышать 25км/ч.

Возможность применения такого порядка, (в зависимости от плана и профиля пути) определяется «Н».

Оказание помощи пассажирскому поезду в случае вынужденной остановки на перегоне.

Помощь пассажирскому поезду может быть оказана :

- вспомогательным локомотивом с головы поезда
- или вспомогательным локомотивом с хвоста поезда, с дальнейшим выводом его, на сзади расположенную станцию

Машинист пассажирского поезда, которому будет оказываться помощь, обязан, после получения информации от ДСП (ДНЦ) о порядке оказания помощи, сообщить ее начальнику поезда.

Оказание помощи МВПС в случае вынужденной остановки на перегоне. (автоблокировка)

В случае вынужденной остановки на перегоне, если дальнейшее самостоятельное движение МВПС невозможно, ему разрешается оказать помощь :

- вспомогательным локомотивом (как для пасс. поезда)
- а также, сзади идущим по перегону МВПС, но тогда в этом случае :

- == порядок действий локомотивных бригад обоих поездов при их соединении и следовании сдвоенным составом должен определить «Н»
- == движение разрешается до первой попутной станции
- == с обязательным включением автотормозов обоих поездов в общую магистраль

Соединение составов МВПС осуществляется по регистрируемому приказу ДНЦ, переданному машинистам обоих поездов по форме :

*«Приказ №... дата... время ... (...ч ...мин)
Машинисты поездов №... и №... соедините поезда и
сдвоенным составом следуйте до станции ... ДНЦ...»*

Если управлять соединенным составом с головной кабины первого МВПС невозможно, тогда управление производится с головной кабины второго поезда, скорость движения такого соединенного состава не должна превышать 25км/ч.

В этом случае машинист головной кабины первого поезда обязан следить за движением поезда и в случае необходимости принять меры к его остановке экстренным торможением.

§11.14.7. Если грузовой поезд (*при автоблокировке*), который следовал по перегону остановился на подъеме, его разрешается осадить на более легкий профиль пути по регистрируемому приказу ДНЦ, который передается машинисту и ДСП станции расположенной сзади по форме :

*«Приказ №... дата... время ... (...ч ...мин)
Машинисту поезда №..., ДСП... . Перегон ... (путь перегона...) для движения закрыт. Разрешаю осадить состав на более легкий профиль, участок пути до входного сигнала (сигнального знака «граница станции») станции... свободен от поездов. ДНЦ...».*

Прежде чем дать такой приказ ДНЦ обязан убедиться :

- что в хвосте этого поезда нет подталкивающего локомотива
- и что перегон от хвоста поезда до границы станции свободен

ДСП, после получения такого приказа, запрещается :

- отправлять поезда на этот перегон
- производить маневры с выездом за границу станции по этому пути вплоть до открытия перегона поездным диспетчером

Осаживание поезда разрешается со скоростью не более 5км/ч (впереди этого поезда должен находиться пом. машиниста, составитель или другой член локомотивной бригады...).

(помним, что при плохой видимости сигналов осаживание запрещается)

§11.9.-13. При разрыве поезда на перегоне машинист обязан :

- немедленно по радиосвязи сообщить об этом :
 - == машинистам поездов, которые следуют по перегону
 - == ДСП, которые ограждают перегон (а они ДНЦ)
- если часть состава (без локомотива) осталась на спуске противоположном движению поезда, **немедленно ее закрепить**, причем **обязательно** надо уложить один тормозной башмак под колесную пару хвостового вагона
- в других случаях, если на операции по соединению поезда уйдет более 20мин. необходимо **закрепить** оторвавшуюся часть поезда

- через помощника машиниста (в пассажирском поезде через начальника поезда или поездного электромеханика) проверить состояние автосцепных устройств и если они исправны, соединить поезд (если неисправны — произвести ремонт, для чего разрешается использовать детали автосцепки хвостового вагона, тормозные рукава и т.д.)

Осаживать часть поезда, с целью ее соединения с другой частью, необходимо с особой осторожностью, чтобы скорость сцепления была не более 3км/ч.

Запрещается соединять части поезда на перегоне :

- если подаваемые сигналы не видны (туман, метель...)
- если часть поезда, что отцепилась, находится на уклоне 0,0025 и круче (разрешается по приказу ДНЦ с оказанием помощи)

При необходимости, для оказания помощи по соединению частей поезда, может быть использован :

- одиночный, следующий за поездом локомотив
- или сзади идущий *грузовой* поезд
- или вспомогательный локомотив

В этом случае, в заявке об оказании помощи, машинист обязан сообщить :

- примерное расстояние между разорвавшимися частями поезда
- или, что их местонахождение не известно

Для оказания помощи по соединению расцепившегося состава регистрируемый приказ ДНЦ, будет передан машинисту (одиночного, следующего за поездом локомотива или сзади идущего грузового поезда) по форме :

*«Приказ №... дата ... время (...ч ...мин)
Машинисту поезда №... . Соединитесь локомотивом
с хвостовыми вагонами, что отцепились от поезда
№..., который остановился впереди и окажите по-
мощь при соединении этих вагонов с головной час-
тью состава. ДНЦ ...»*

При оказании помощи вспомогательным локомотивом с хвоста поезда (при разрыве состава), если местонахождение хвостовой части неизвестно, машинисту вспомогательного локомотива на станции отправления кроме разрешения формы ДУ-64 выдается предупреждение по форме :

«Местонахождение вагонов, что разъединились на перегоне неизвестно».

Если такое предупреждение есть, машинист вспомогательного локомотива обязан следовать по перегону с **особой бдительностью** и со скоростью, которая обеспечит своевременную остановку перед препятствием.

Соединение локомотива (поезда), оказывающего помощь, с хвостовым вагоном оторвавшейся части поезда в этом случае **обязательно**.

Машинист локомотива, при оказании помощи, обязан выполнять **все** указания машиниста ведущего локомотива поезда.

Соединение отцепившихся частей разрешается производить как методом осаживания, так и надвига.

После соединения частей поезда локомотивная бригада обязана :

- убедиться в целостности поезда :

== по номеру хвостового вагона

== и наличием на нем поездного сигнала

- произвести сокращенную пробу тормозов
- убрать закрепление

После соединения расцепившихся частей поезда помощник машиниста отцепляет локомотив от последнего вагона, и каждый поезд (поезд и локомотив) продолжают движение, руководствуясь сигналами автоблокировки.

Вопросы для самоконтроля.

- == перечислите требования п. 16.43. ПТЭ.
- == кто имеет право назначать эти поезда?
- == кто имеет право затребовать помощь у ДНЦ?
- == что обязан выполнить машинист, в случае затребования помощи?
- == что разрешается использовать машинисту для затребования помощи?
- == когда запрещается отцеплять локомотив от поезда?
- == после выполнения каких операций разрешается машинисту отцепить локомотив от поезда?
- == как должен поступить ДНЦ, получив заявку о помощи?
- == когда и как разрешается отправить пожарный поезд со станции
- == когда и как разрешается отправить вспомогательный локомотив со станции?
- == как обязан поступить машинист вспомогательного локомотива после получения разрешения формы ДУ-64?
- == какая скорость должна быть у вспомогательного локомотива за два километра от места, указанного в форме ДУ-64?

- == какие поезда запрещается отправлять на перегон до получения извещения о том, что путь перегона от поезда, которому оказывалась помощь свободен?
- == кому обязан доложить машинист вспомогательного локомотива о начале вывода поезда с перегона?
- == каким образом разрешается оказывать помощь, остановившемуся поезду на перегоне, при автоблокировке?
- == каким образом разрешается оказывать помощь, остановившемуся поезду на перегоне, при полуавтоблокировке?
- == каким образом разрешается оказать помощь, остановившемуся поезду на перегоне, сзади идущим одиночным локомотивом при автоблокировке?
- == когда и каким образом разрешается оказать помощь, остановившемуся поезду на перегоне, локомотивом отцепленным от сзади идущего поезда при автоблокировке?
- == когда и каким образом разрешается оказать помощь, остановившемуся поезду на перегоне, локомотивом вместе с сзади идущим поездом при автоблокировке?
- ≡ перечислите поезда, которым запрещается оказывать помощь вслед идущим поездом
- ≡ как оказать помощь одиночному локомотиву в случае вынужденной его остановки на перегоне?
- ≡ как оказать помощь пассажирскому поезду в случае вынужденной его остановки на перегоне?
- ≡ как оказать помощь электропоезду в случае вынужденной его остановки на перегоне?
- ≡ как должен поступить машинист грузового поезда в случае остановки на подъеме, если вес поезда превышает норму по условиям трогания такого поезда с места?
- ≡ когда и как разрешается осадить поезд на перегоне?
- ≡ как обязан поступить машинист в случае разрыва поезда на перегоне?

- == когда запрещается соединять части поезда на перегоне?
 - == что обязана выполнить локомотивная бригада после соединения частей поезда на перегоне?
 - == когда и как может быть оказана помощь машинисту для соединения разорвавшихся частей поезда на перегоне?
 - == как должен поступить машинист, в случае необходимости доставки на станцию письменного требования об оказании помощи
 - == какие составы запрещается оставлять на перегоне без охраны работниками ж.д.?
 - == в каких случаях осаживание поездов на перегоне запрещается?
-
-

Для заметок.

12. ВОЗВРАЩЕНИЕ ПОЕЗДА С ПЕРЕГОНА НА СТАНЦИЮ ОТПРАВЛЕНИЯ.

§12.1.-12.4. Если, после остановки на перегоне, поезд не может продолжить движение вперед (*при любой системе сигнализации и связи*) и его необходимо вернуть на станцию отправления, машинист обязан:

- доложить об этом по радиосвязи, телефону, письменно, через пом. машиниста (другого работника) ДСП или ДНЦ по форме:

*«Поездной диспетчер (ДСП)... Я, машинист поезда №... локомотива №... (фамилия), остановился на ...км ...пикете ...пути перегона по причине... Прошу оказать помощь или разрешить осадить поезд обратно на станцию.
Время подачи заявки ...ч ...мин»*

Получив такое сообщение, ДНЦ обязан :

- закрыть перегон (путь перегона) для движения поездов
- проверить есть ли между границей станции и остановившимся поездом другие поезда
- определить порядок возвращения поезда *до границы станции или на станцию отправления*

Как правило, возвращение поезда на станцию отправления с перегона производится вспомогательным локомотивом.

В исключительных случаях (после закрытия по приказу ДНЦ перегона, или пути перегона) поезд может быть осажён :

- до сигнального знака «граница станции»
- или до входного светофора станции

А) Осаживание поезда до входного светофора или границы станции осуществляется :

- по регистрируемому приказу ДСП (кроме случаев, когда **осаживание поездов запрещается**) переданному машинисту локомотива по радиосвязи, по форме :

*«Приказ №... дата... время (...ч ...мин.).
Перегон ... (путь перегона) для движения всех поездов закрыт по приказу ДНЦ №... . Поезд №... . разрешаю осадить до входного сигнала... (сигнального знака «граница станции»). ДСП станции ... фамилия ...».*

- или после вручения машинисту разрешения **формы ДУ-64** (если радиосвязь, или телефонная связь не работает)

Помним, что по требованию ПТЭ, осаживание запрещается :

- пассажирских поездов (выводятся с перегона вспомогательным локомотивом)
- при неблагоприятных условиях, когда сигналы трудно различимы
- если поезд был отправлен при перерыве действия всех средств сигнализации и связи
- если в хвосте поезда есть подталкивающий локомотив

Во всех случаях осаживание поезда производится со скоростью не более 5км/ч.

При осаживании, впереди хвостовой части поезда, для обеспечения безопасности осаживания, должен находиться :

- помощник машиниста
- или другой член локомотивной бригады

Осаживание с перегона МВПС, ССПС и одиночных локомотивов производится :

- установленным выше порядком (пункт А) после смены кабины управления машинистом
- со скоростью, обеспечивающей своевременную остановку в пределах видимости сигналов

Б) Если хвост поезда при автоблокировке не покинул пределы первого блок-участка, осаживание поезда до входного светофора (границы станции) осуществляется :

- по регистрируемому приказу ДСП переданному машинисту локомотива по радиосвязи по форме :

*«Приказ №... дата... время (...ч ...мин)
Машинисту поезда №... . Разрешаю осадить поезд до входного сигнала (до сигнального знака «граница станции»)
ДСП станции ... фамилия ... ».*

Порядок осаживания поезда тот же, что был указан в пункте «А».

Осаживаемый поезд может быть принят на станцию :

- по разрешающему показанию входного светофора (если есть)
- или по одному из разрешений указанных в §14.4.2.

Если для осаживаемого с перегона поезда маршрут приема на станцию готов, разрешение на осаживание может совмещаться с разрешением о приеме поезда на станцию, тогда (в зависимости от местных условий) текст разрешения дополняется словами :

• **«и следовать на ... путь. Входной светофор открыт»**

• **«и следовать на ... путь при запрещающем показании входного светофора. Маршрут приема готов»**

• **«и следовать на ... путь. Маршрут приема готов»**

Порядок следования на станцию указан в пункте «В».

В) Если хвост поезда не покинул пределы границы станции, осаживание производится :

- *маневровым порядком* по устному разрешению ДСП
- со скоростью не более 5км/ч
- впереди хвостовой части поезда, для обеспечения безопасности осаживания должен находиться :

== составитель поездов

== или помощник машиниста (другой член локомотивной бригады)

== или проводник последнего вагона пассажирского (пригородного) поезда

== или другой работник

Вопросы для самоконтроля.

== назовите форму заявки машиниста об оказании помощи?

== каким образом разрешается осадить поезд до границы станции при автоблокировке?

== как разрешается осадить поезд до границы станции при ПАБ?

== как вернуть пассажирский поезд на станцию отправления?

== как вернуть электропоезд на станцию отправления?

== когда и как разрешается осадить поезд, если его хвост не покинул пределы первого блок-участка при автоблокировке?

== когда и как разрешается осадить поезд, если его хвост не покинул пределы границы станции?

== объясните, каким порядком может быть осажён поезд на станции?

13. ДВИЖЕНИЕ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПОЕЗДОВ, ССПС ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ РАБОТ НА Ж.Д. ПУТЯХ И СООРУЖЕНИЯХ.

§13.1. Ремонт пути, других сооружений и устройств, как правило, осуществляется без закрытия перегона (пути перегона).

Если при выполнении этих работ необходимо прекратить движение поездов, тогда ДН (Н) должен :

- определить время начала и окончания работ
 - разработать вариантный график движения поездов
 - определить порядок движения поездов по пути перегона, который остается для осуществления движения поездов
-
-

§13.6.-13.7. Отправление хозяйственных поездов, ССПС, на перегон (путь перегона) **закрытый для ремонта** сооружений и устройств, осуществляется **по разрешению на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали ф. ДУ-64.**

После получения ф. ДУ-64 и дополнительного разрешения ДСП хозяйственные поезда на перегон следуют :

- только до места, указанного в форме ДУ-64
- первый поезд с установленной скоростью
- все остальные со скоростью не более 20км/ч
- причем, расстояние между поездами (до и после остановки) должно быть не менее 1км

*После начала работ машинисты обязаны выполнять команды **руководителя работ.***

Хозяйственные поезда, которые отправляются на **закрытый** перегон с разных отдельных пунктов (навстречу друг другу) должны следовать только до места указанного в **ф. ДУ-64**. (где, по указанию **руководителя работ, устанавливается сигнальный знак остановки**).

Если ремонтные работы производятся вблизи станции, когда отправляемые хозяйственные поезда рассредоточить на расстоянии 1км невозможно, тогда отправлять их на один и тот же километр разрешается выполнив следующие условия :

- после прибытия на место работ первого хоз. поезда руководитель работ обязан оградить его со стороны станции отправления сигналами остановки на расстоянии 100м от хвоста поезда
- остальные хоз. поезда могут быть отправлены к месту работ только по заявке руководителя работ со скоростью не более 20км/ч

§13.8. На перегонах оборудованных автоблокировкой (по согласованию с ДНЦ) разрешается отправлять хоз. поезда по сигналам автоблокировки **до закрытия перегона** с выдачей машинистам предупреждения, до какого километра им разрешается следовать.

Разрешение ф. ДУ-64 в этом случае ДСП выдает руководителю работ, который **после закрытия перегона (до начала работ)** обязан выдать их машинистам хозяйственных поездов.

§13.9. На перегон, **не оборудованный автоблокировкой**, разрешается (по указанию ДНЦ) отправлять хоз. поезда до места работ **до закрытия перегона** через 5мин вслед за ранее отправленным **грузовым** поездом.

Перечень таких перегонов определяется «Н».

Хоз. поезда (в этом случае) отправляются на перегон по разрешению ф. ДУ-64 со скоростью не более 20 км/ч, причем, машинисту первого поезда выдается предупреждение по форме :

«Впереди Вас с ... ч ... ми отправлен поезд №..., сведений о прибытии которого не получено»

§13.10.,13.11. Хозяйственные поезда, отправляемые со станции **соединенными**, разрешается на перегоне рассоединять или соединять по указанию руководителя работ.

Каждому машинисту такого соединенного поезда ДСП обязана вручить разрешение ф. ДУ-64 с присвоением каждому из них своего номера поезда.

обратно, после окончания работ, такие хоз. поезда могут следовать как соединенным составом, так и отдельно)

Хозяйственные поезда при выполнении работ на перегоне или станции должны сопровождаться руководителем работ.

При необходимости (по указанию ДН или Н) на хоз. поезда могут назначаться составители поездов.

§13.13.-13.23. ***Возвращение хозяйственных поездов с перегона производится по указанию руководителя работ.***

Если на двухпутных перегонах (автоблокировка) после окончания работ хоз. поезда отправляются на станцию по правильному пути, они должны следовать по сигналам автоблокировки (независимо от того есть у них разрешение на бланке ф. ДУ-64 или нет).

Во всех остальных случаях возвращение хоз. поездов после работы на перегоне до границы станции производится :

- **первый поезд :**

== с установленной скоростью, если локомотив в голове поезда

== со скоростью не более **25км/ч**, если вагонами вперед

== или со скоростью не более **40км/ч** вагонами вперед, при наличии радиосвязи между машинистом и сигнальником

- все остальные хоз. поезда – со скоростью не более **20км/ч**
- соблюдая расстоянием между собой не менее **1км**

Принимаются эти поезда на станцию на свободный путь или свободный участок занятого пути порядком, установленным в разделе 14 ИДП.

Порядок эксплуатации переездов во время проведения путевых работ на перегоне определяется телеграммой «Н».

При движении по пути перегона, которая осталась для организации движения поездов **после закрытия другого пути**, машинисту поезда разрешается проследовать имеющиеся на действующем пути перегона переезды с установленной скоростью **при условии :**

- если переезд постоянно находится в закрытом положении
- или когда он обслуживается дежурным и между ним и ДСП станций ограждающих перегон имеется **двухсторонняя связь**

Отправление поездов со станции, в этом случае, производится только после доклада дежурной по переезду ДСП о закрытии переезда.

При отправлении поездов на перегон или присмс на станцию, где проводятся ремонтные работы машинистам (при необходимости) выдаются предупреждения.

Вопросы для самоконтроля.

- == какое разрешение послужит машинисту хозяйственного поезда правом на отправление на закрытый перегон?
 - == как обязан поступить машинист после получения разрешения формы ДУ-64?
 - == как отправить несколько хозяйственных поездов на закрытый перегон для выполнения работ на перегоне?
 - == как отправить несколько хозяйственных поездов на незакрытый перегон при автоблокировке?
 - == как отправить хозяйственный поезд на перегон, если место работ находится вблизи станции?
 - == когда может быть отправлен следующий хоз. поезд, если место работ находится вблизи станции?
 - == как должны следовать по перегону хоз. поезда, которые отправлены на закрытый перегон?
 - == как должны следовать по перегону хоз. поезда, которые отправлены на незакрытый перегон при автоблокировке?
 - == когда и как может быть отправлен хоз. поезд, на перегон при полуавтоблокировке?
 - == кто имеет право руководить движением хоз. поездов на перегоне, после его закрытия?
 - == какой порядок возвращения хоз. поездов, после выполнения работ, на станцию отправления?
 - == в каких случаях машинистам разрешается проследовать переезд с установленной скоростью при движении по пути, который остался для организации движения после закрытия другого пути?
-
-

14. ПРИЕМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ.

Прием поездов на станцию разрешается на свободные пути, определенные ТРА станции, при открытом входном светофоре.

Перед приемом поезда на станцию ДСП (а при диспетчерской централизации ДНЦ) обязан :

- убедиться в том, что путь для приема поезда свободен
- прекратить маневры с выходом на путь и маршрут приема поезда
- приготовить маршрут приема поезда
- открыть входной светофор
- в непредвиденных ситуациях вызвать машиниста прибывающего поезда по радиосвязи и сообщить :
 - == о готовности маршрута приема
 - == и о показаниях входного, маршрутного и выходного светофоров

При приеме поезда на станцию (пропуске, отправлении) ДСП (ДНЦ при ДЦ) обязан сообщить машинисту о порядке приема, пропуска, или отправления поезда со станции в случаях:

- приема (пропуска) поезда по не специализированным путям
- при остановке (скрещении) поезда, если она не предусмотрена графиком движения
- отклонения от маршрута следования поездов
- выдачи предупреждений (при необходимости)
- при возникновении аварийных *и нестандартных* ситуаций (помним, что относится к нестандартным ситуациям; смотри раздел «Термины применяемые в тексте»)

- при следовании поезда с неисправными устройствами АЛСН
- при необходимости пропустить поезд (маневровый состав, локомотив) по пути, который расположен между остановившимся пассажирским поездом и зданием вокзала

ДСП не имеет права давать указания об изменении маршрута приема (отправления) поезда, если входной (выходной) светофор открыт.

В исключительных случаях, при необходимости изменения маршрута приема (отправления) поезда ДСП обязан :

- заблаговременно об этом предупредить машиниста
- закрыть входной (выходной) светофор
- убедиться, где остановилась голова поезда
- отменить заданный маршрут
- после чего дать новое указание на приготовление маршрута

Прием поезда на станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора разрешается в случаях :

- если входной светофор невозможно открыть (неисправность)
- если поезд принимается на не специализированный путь и его открыть невозможно
- при приеме на свободные участки занятого пути (**кроме путей занятых пассажирскими, людскими поездами и поездами с опасным грузом класса 1**) :

== восстановительных или пожарных поездов

== хозяйственных поездов, ССПС (при выполнении работ с закрытием перегона)

== толкачей, одиночных или вспомогательных локомотивов

== ССПС и снегоочистителей

Прием поезда на станцию :

- при запрещающем показании *входного* (маршрутного) светофора
- с неправильного пути, если входного светофора нет
- после внезапного перекрытия входного (маршрутного) светофора на запрещающее показание и остановки поезда машинистом после его проезда

разрешается :

- по регистрируемому приказу ДСП, переданному машинисту по радиосвязи
- по регистрируемому приказу ДНЦ, переданному машинисту по радиосвязи (при ДЦ)
- по регистрируемому приказу ДСП, переданному машинисту по специальному телефону, установленному возле входного светофора
- по пригласительному сигналу
- по письменному разрешению ДСП ф. ДУ-59, которое, как правило, применяется, если невозможно применить другие формы разрешений

(если одновременно не работают входной и маршрутный светофоры, разрешение ф. ДУ-59 вручается отдельно на каждый из этих светофоров)

- по специальному маневровому светофору, установленному на мачте входного светофора

Письменное разрешение вручается машинисту возле входного (маршрутного) светофора.

Для передачи письменного разрешения могут привлекаться :

- дежурные стрелочных постов
- работники составительских бригад
- дежурные и операторы постов централизации
- другие работники, указанные в ТРА станции

Эти работники обязаны встречать поезд возле входного (маршрутного) светофора, а при движении по не правильному пути, если входного светофора нет, возле сигнального знака «граница станции» :

- с развернутым красным флагом днем
- красным огнем ручного фонаря ночью

В случае неисправности и входного, и маршрутного светофора — письменное разрешение вручается на каждый из них возле входного светофора (оба), или возле каждого из них.

Конкретный порядок действий работников при приеме поезда на станцию при запрещающем показании входного светофора указан в ТРА станции.

В случае, если **маршрутный указатель направления движения поезда**, установленный на мачте входного (маршрутного) светофора **с разрешающим показанием** неисправен, машинист обязан :

- следовать на станцию с особой бдительностью
- дополнительное разрешения ДСП, в этом случае, не нужно (не забывать, что для выходного, согласие ДСП обязательно)
- **порядком, определенным Н, для станций :**
 - == стыкования эл. тяги переменного и постоянного тока
 - == совмещения пути разной ширины

Формы регистрируемых приказов ДСП, которые применяются при приеме поезда на станцию при запрещающем показании входного светофора :

- *« Приказ №... .. дата ... время (...ч ...мин). Машинисту поезда №.. . Я, дежурный по станции ... разрешаю Вам следовать на путь при запрещающем показании входного светофора. Маршрут приема готов. ДСП ...»*

- *« Приказ №... .. дата ... время (...ч ...мин). Машинисту поезда №.. . Я, дежурный по станции ... разрешаю Вам с неправильного пути следовать на ... путь при запрещающем показании входного светофора. Маршрут приема готов. ДСП ...»*

- *« Приказ №... .. дата ... время (...ч ...мин). Машинист поезда №.. . Я, дежурный по станции ... разрешаю Вам следовать на свободный участок ... пути при запрещающем показании входного светофора до (указать место остановки). Маршрут приема готов. ДСП ...»*

- *« Приказ №... .. дата ... время (...ч ...мин). Машинист поезда №.. . Я, дежурный по станции ... разрешаю Вам следовать на свободный участок ... пути при запрещающем показании входного светофора до (указать место остановки). Маршрут приема готов. Далее будете следовать на путь ... ДСП...»*

Регистрируемый приказ ДСП, как правило, передается машинисту заблаговременно при подходе поезда к станции.

При неисправности радиосвязи, пригласительный сигнал при приеме поезда на свободный участок пути применять запрещается.

В случаях, когда на хвостовом вагоне отсутствует поездной сигнал, прибытие поезда в полном составе устанавливается :

- по радиосвязи с машинистом (сопоставлением номера хвостового вагона с данными в натурном листе)
 - или после остановки поезда на этой или следующей станции по ходу движения
-
-

Если поезд, который принимается на станцию, не располагается в пределах полезной длины пути приема, ДСП обязан :

- предупредить машиниста по радиосвязи о безостановочном проследовании выходного (маршрутного) светофора пути приема по лунно-белому огню на мачте этого светофора при погашенном красном до подачи команды остановки

Без такого разрешения, машинисту запрещается проследовать выходной (маршрутный) светофор при наличии лунно-белого огня на его мачте.

Если необходимо осадить такой поезд, для его отправления по разрешающему показанию выходного светофора, ДСП обязан :

- приготовить маршрут для осаживания поезда
 - подать сигнал (указание по радиосвязи) машинисту на осаживание (смотри раздел 12 пункт « в).... »)
-
-

Перед отправлением поезда ДСП (ДНЦ при ДЦ) обязан :

- убедиться, что первый блок-участок (перегон) свободен
- прекратить маневры с выходом на маршрут отправления поезда
- приготовить маршрут отправления поезда

- убедиться, что маршрут отправления поезда готов, стрелки заперты, маневры прекращены
- убедиться, что ТО и коммерческий осмотр состава закончен
- на станциях формирования, и там где производилась прицепка (отцепка) вагонов убедиться, что на хвостовом вагоне поезда поездные сигналы установлены
- при нарушении графика движения поездов предупредить машиниста поезда, что он отправляется :
 - == за пассажирским поездом
 - == почтово-багажным
 - == грузо-пассажирским
 - == или людским поездом
- открыть выходной светофор или дать машинисту другое разрешение, согласно тренировок ИДП

При отправлении поезда по одному из видов разрешений формы ДУ-50, ДУ-56 или ДУ-64 для замыкания маршрута отправления ДСП может открыть выходной сигнал, **но только после того как убедится по радиосвязи (другим способом), что у машиниста есть это письменное разрешение.**

Дополнительное разрешение машинисту от ДСП не требуется, если поезд отправляют :

- по регистрируемому приказу, переданному по радиосвязи
- или по пригласительному сигналу **выходного** светофора
(помним, в каких случаях ДСП обязан предупредить машиниста о порядке отправления поезда, смотри стр. 136)

Вопросы для самоконтроля.

- == на какие пути станции разрешается принимать поезда и какие?
- == перечисли обязанности ДСП перед приемом поезда на станцию
- == в каких случаях ДСП обязан сообщить машинисту о порядке приема поезда на станцию?
- == в каких случаях ДСП обязан сообщить машинисту о порядке отправления поезда со станции?
- == в каких случаях ДСП обязан сообщить машинисту о порядке проследования поездом станции?
- == как обязан поступить ДСП при необходимости изменить маршрут приема (отправления) поезда?
- == в каких случаях разрешается прием поезда на станцию при запрещающем показании входного светофора?
- == какое разрешение будет служить машинисту правом на проследование запрещающего показания входного светофора?
- == кто может передать машинисту письменное разрешение?
- == как разрешается машинисту проследовать открытый входной светофор с неисправным маршрутным указателем направления движения поезда?
- == как обязан поступить ДСП, если поезд, который принимается на станцию, не располагается в пределах полезной длины пути приема?
- == перечисли все обязанности ДСП перед отправлением поезда со станции
- == в каких случаях машинисту не требуется дополнительное разрешение ДСП при отправлении поезда со станции?
- == в каком случае, после прекращения действия автоблокировки ДСП разрешается открыть выходной светофор?

16. МАНЕВРОВАЯ РАБОТА НА СТАНЦИЯХ.

Общие положения.

§ 16.1.1. *Маневровая работа на станции должна выполняться в соответствии с требованиями ТРА станции, ПТЭ, ИДП, и по плану, предусматривающему :*

- своевременное формирование и отправление поездов
 - своевременную подачу вагонов под грузовые операции и их уборку после окончания грузовых операций
 - наименьшую затрату времени на переработку вагонов
 - рациональное использование всех маневровых средств и технических устройств
 - бесперебойный прием поездов на станцию
 - безопасность движения
 - безопасность работников, связанных с маневрами
 - сохранность подвижного состава
-
-

§16.1.2. На станциях, в зависимости от путевого развития, характера и объемов маневровой работы, пути подразделяются на маневровые районы.

Границы маневровых районов, и характер работы в каждом из них, определяется в ТРА станции.

В каждом маневровом районе, как правило, должен работать один локомотив (если два и более — порядок их работы определяется ТРА станции).

Требования к локомотивам, выдаваемым для выполнения маневровой работы :

- они должны быть в исправном состоянии
 - иметь исправно действующую радиостанцию
 - иметь установленные сигналы и инвентарь
-
-

§16.1.3. При производстве маневров перевод стрелок выполняется :

- на станциях с ЭЦ стрелок == ДСП (оператором поста централизации)
- на не централизованных стрелках == дежурным стрелочного поста по распоряжению руководителя маневров
- при передаче стрелок на местное управление == руководителем маневров
- на не централизованных стрелках, если они не обслуживаются дежурным стрелочного поста == локомотивной бригадой, составителем, ...

(перечень таких станций, с указанием номеров стрелок и работников, которым разрешается их перевод, а также порядок их перевода, определяется ДН или Н)

Перевод стрелок выполняется по распоряжению руководителя маневров.

Перед тем, как перевести централизованную стрелку, необходимо убедиться :

- что она не занята ПС
- и в наличии проходов по смежным путям

Нецентрализованные стрелки при маневрах необходимо записать на закладки, кроме стрелок :

- расположенных на сортировочных путях
 - которые расположены на путях, где маневровая работа постоянно осуществляется серийными толчками
 - оборудованных шарнирно-коленчатыми замыкателями
-
-

§16.1.4. Основными средствами передачи указаний при маневрах являются :

- радиосвязь
- двухсторонняя парковая связь
- разрешается применять ручные сигналы

Указания (сообщения), которые передаются по радиосвязи (двухсторонней парковой связи) должны быть краткими и четкими.

Работник, давший указание, обязан убедиться, что оно машинистом локомотива (другим работником) воспринято правильно.

Сигналы, или указания, полученные по радиосвязи (двухсторонней парковой связи) **машинист обязан подтвердить** кратким повторением указания или свистком локомотива.

При необходимости, для наиболее типичных указаний и сообщений о маневровой работе, передаваемых по радиосвязи, (двухсторонней парковой связи), устанавливается регламент переговоров.

Составитель поездов должен иметь при себе исправную, носимую радиостанцию.

В ТРА станции должно быть указано :

- конкретное назначение устройств радиосвязи
- конкретное назначение устройств двухсторонней парковой связи
- порядок пользования этой связью в каждом маневровом районе
- перечень работников, которым предоставлено право пользоваться этой связью

Порядок эксплуатации радиосвязи и двухсторонней парковой связи на станциях определяется УЗ.

§16.1.6. В ТРА станции должен быть установлен порядок и условия обеспечения безопасности :

- при перестановке составов из парка в парк
- при движении по соединительным путям
- при движении через вытяжные пути (в том числе и вагонами вперед)

В отдельных случаях (это указано в ТРА станции) перестановку составов из парка в парк разрешается производить без сопровождения составительской бригадой.

§16.1.7. Вагоны с грузами отдельных категорий, требующими особой осторожности при производстве маневров должны иметь прикрытие от локомотива.

Перемещение хозяйственных поездов, ССПС с одного пути станции на другой (с одного района станции в другой) производится **только с разрешения** руководителя маневров или ДСП.

§16.1.11. Разъединение (соединение) тормозных рукавов на станциях производится :

- работниками ПТО (другими работниками в зависимости от местных условий) в соответствии с технологическим процессом работы станции и ПТО вагонов (ТРА станции)
- при производстве маневров составительскими бригадами
- при отцепке (прицепке) от состава **поездного локомотива** локомотивной бригадой
- при отцепке (прицепке) от состава **поездного локомотива** при обслуживании одним машинистом — осмотрщик вагонов
- при прицепке пассажирских вагонов к транзитному пассажирскому поезду — осмотрщиком вагонов

Соединение (разъединение) ПС, соединение (разъединение) тормозных рукавов необходимо выполнять :

- только в рукавицах
- после перекрытия концевых кранов смежных вагонов

Перекрытие концевых кранов воздушной магистрали, соединение (разъединение) рукавов выполнять только после остановки вагонов.

Разъединение автосцепок необходимо производить стоя сбоку вагона не заходя в междвагонное пространство.

Руководство маневровой работой.

§16.2.1. Маневры на станционных путях должны производиться по распоряжению только одного из работников :

- ДСП
- маневрового диспетчера
- дежурного по сортировочной горке
- дежурного по парку
- ДНЦ (при диспетчерской централизации)
- на промежуточных станциях :

== составителя поездов

== другого работника, который имеет право руководить маневровой работой в этом районе станции, или по его команде — сигналистом, дежурным стрелочного поста

== к выполнению маневровой работы могут привлекаться ДС, их заместители другие работники, порядком определенным Н

Распределение обязанностей по руководству маневровой работой определяется ТРА станции.

Движением локомотива при маневрах может руководить только один работник — руководитель маневров — составитель поездов, ответственный за правильное их выполнение.

§16.2.2. Маневровая работа, в зависимости от местных условий, выполняется составителем поездов или составительской бригадой.

Расстановка работников, занятых на маневрах, производится руководителем маневров.

Обслуживание маневрового локомотива одним машинистом в зависимости от местных условий и типа локомотива производится с разрешения Н.

§16.2.3. Составитель поездов (главный кондуктор) должен получать задание на маневровую работу **только от одного лица**, который имеет право распоряжаться маневрами.

Задание на маневровую работу должно быть дано четко и ясно, и доведено руководителем маневров до каждого причастного работника.

Если в процессе производства маневров возникает необходимость изменить намеченный план работы, то с характером этих изменений должны быть заблаговременно ознакомлены все работники, участвующие в маневрах.

Распределение обязанностей по руководству маневровой работой, определяется ТРА станции.

§16.2.4. Перемещение маневрового локомотива (состава) с одного маневрового района в другой (из парка в парк), с одного пути станции на другой, допускается :

- с разрешения ДСП
- дежурного по горке
- или маневрового диспетчера
- после предварительного согласования :

== с ответственным дежурным поста (парка) в чей район он следует

== (или маневры производятся с составителем поездов этого района)

Обязанности работников при производстве маневров.

§16.3.1. Руководитель маневров отвечает за правильное выполнение маневровой работы и обязан :

- довести план и порядок выполнения маневровой работы до локомотивной бригады (и других участников маневров)
- точно и своевременно выполнять задания по маневровой работе
- обеспечить правильное расположение, согласованность действий всех работников участвующих в маневровой работе
- формировать поезда согласно ПТЭ и других документов УЗ
- обеспечить сохранность ПС и груза
- обеспечить безопасность движения при маневрах
- обеспечить личную безопасность работникам, которые заняты на маневрах
- обеспечить выполнение маневровой работы с *особой осторожностью* :
 - == с вагонами занятыми людьми
 - == с опасными грузами
 - == с негабаритными грузами
 - == в местах работы ремонтных бригад
 - == при пересечении с переездами
 - == возле пассажирских платформ
 - == на путях грузовых районов (складов)
 - == на территории складов топлива, депо,.....

- при вступлении на дежурство ознакомиться с наличием и расположением ПС на путях своего района
 - проверить закрепления ПС
 - убедиться в наличии установленных для района средств закрепления
 - о результатах проверки доложить ДСП (дежурному по парку, горке, или маневровому диспетчеру)
-
-

§16.3.2. *Перед началом маневровой работы руководитель маневров обязан :*

- убедиться, что все работники, которые участвуют в маневрах в полном составе находятся на своих местах
 - ознакомить машиниста и работников станции, участвующих в маневрах, с планом предстоящих маневров и порядком их выполнения
 - проверить, нет ли препятствий для передвижения вагонов (тормозных башмаков, ...)
-
-

§16.3.4. *В процессе работы руководитель маневров обязан :*

- четко и своевременно подавать сигналы и передавать указания, касающиеся маневровой работы
- следить за своевременной и правильной подготовкой для маневровой работы стрелок
- следить за своевременной и правильной подачей сигналов операторами постов централизации, дежурными стрелочных постов, машинистами локомотивов

- находиться в таком месте, откуда обеспечивается лучшая видимость :
 - == сигналов
 - == маневрового состава
 - == маршрута перемещения маневрового состава
 - == а в случае отсутствия радиосвязи с машинистом — находиться в таком месте, откуда обеспечивается видимость машинистом (его помощником) ручных сигналов

- при движении по станционным путям вагонами вперед находиться :
 - == на первой по движению состава специальной подножке (переходной площадке или тамбуре)
 - == а в случае, когда это невозможно — идти по междупутью (обочине пути) впереди осаживаемых вагонов и следить :
 - ** за показаниями маневровых светофоров
 - ** подаваемыми сигналами
 - ** положением стрелок по маршруту
 - ** отсутствием препятствий
 - ** отсутствием людей на пути
 - ** если необходимо, принимать меры к остановке состава
 - == при отсутствии радиосвязи привлекать других работников станции для передачи сигналов машинисту

- при выполнении маневров с длинными составами в кривых участках пути, или в условиях плохой видимости принимать дополнительные меры по обеспечению безопасности (частая подача сигналов, указаний по радиосвязи, ...)

- не допускать пропуска ПС по взрезанной стрелке вперед до ее осмотра и ремонта
- прежде чем подъехать к составу, убедиться в отсутствии сигналов ограждения
- не оставлять вагоны без закрепления или с закреплением менее установленной ТРА станции нормы
- не допускать движения маневрового состава, не убедившись в том, что все вагоны в составе сцеплены между собой и с локомотивом
- при маневрах толчками своевременно принимать меры :
 - == которые исключают движение отцепов в обратном направлении
 - == и не допускают выход вагонов за предельный столбик в противоположном конце пути
- если при маневрах толчками (надвиге на горку) по условиям работы рычаги автосцепок устанавливаются «на буфер», то после отделения отцепа немедленно эти рычаги необходимо привести в нормальное положение
- при заезде маневрового состава (локомотива) на путь для прицепки (отцепки) других вагонов (сжатии стоящих вагонов) не допускать выполнение этих операций, не убедившись в закреплении вагонов с противоположной от локомотива стороны
- если к стоящим на пути закрепленным вагонам дополнительно прицепляют вагоны, проверить :
 - == не нарушилась ли установка ранее установленных башмаков
 - == и достаточно ли этих башмаков для закрепления увеличенного количества вагонов

- перед передвижением маневрового состава в местах погрузки (выгрузки) грузов убедиться в отсутствии препятствий для движения
- маневры с вагонами, погрузка или выгрузка которых закончена, производить только после получения согласия руководителя погрузо-разгрузочных работ
- перед отцепкой локомотива (одиночного или с вагонами) от вагонов (вагона) — сообщить машинисту о закреплении вагонов, которые остаются на пути, а машинист обязан о закреплении вагонов сообщить ДСП по радиосвязи

При выполнении маневровой работы работникам составительских бригад запрещается находиться на специальной подножке вагона :

- возле высоких платформ
- в негабаритных или опасных местах (этот перечень определен Инструкцией по охране труда)

Составительской бригаде запрещается :

- во время движения маневрового состава заходить в пространство между вагонами для осмотра любых деталей ПС
- расцеплять вагоны в пределах :
 - == стрелочного перевода
 - == тормозных замедлителей
 - == негабаритных мест
 - == настила переезда
 - == в местах погрузки (выгрузки) сыпучих грузов и т.д.

§16.3.8. Локомотивная бригада при выполнении маневров обязана:

- своевременно и точно выполнять команды по маневровой работе
- внимательно следить за подаваемыми сигналами при маневрах, точно и своевременно их выполнять
- внимательно следить за положением стрелок и расположением ПС
- внимательно следить за людьми, которые находятся на путях
- обеспечить безопасность выполнения маневров
- обеспечить сохранность ПС
- обеспечивать надежное и правильное соединение локомотива с первым вагоном
- знать и выполнять требования ТРА станции

Машинисту локомотива при маневрах запрещается :

- приводить в движение локомотив без личного указания руководителя маневров и сообщения плана работ
- отцепляться от маневрового состава до получения сообщения от руководителя маневров о закреплении вагонов

Кроме получения указания (сигнала) руководителя маневров, до выезда на стрелки, машинист должен убедиться :

- в показании маневрового светофора (при ЭЦ стрелок)
- в подаче сигнала дежурным стрелочного поста (при нецентрализованных стрелках)
- в готовности стрелок для маневровых перемещений

В случае отсутствия маневровых светофоров при ЭЦ стрелок машинист получает сообщение о готовности маневрового маршрута :

- лично от ДСП
- или от руководителя маневров (по указанию ДСП)

Локомотивные, составительские бригады, кондукторы, другие работники, выделенные для производства маневровой работы, со **сборными, вывозными, передаточными** поездами, должны знать порядок выполнения маневровой работы, установленной ТРА станций на их участке.

Порядок ознакомления локомотивных, составительских бригад с условиями производства маневровой работы на участке, согласно ТРА станций, определяется ДН (Н).

На начальника локомотивного депо возлагается :

- проверка знаний локомотивных бригад требований ТРА станций
- проверка знаний требований ТРА станций у помощников машинистов, которые по совместительству выполняют обязанности составителя поездов

За подписью ТЧ список машинистов, которые имеют право производить маневры на данной станции, предоставляется ДС (оригинал этого списка находится в ДС, а копия в ДСП).

ТЧ запрещается направлять на станцию для выполнения маневровой работы локомотивные бригады, которые не знают ТРА станции.

При производстве маневров машинисту разрешается передавать управление локомотивом дублеру (помощнику машиниста) только под его личным контролем.

§16.3.9. При движении вагонами вперед руководитель маневров обязан :

- давать сигнал о начале движения с последующим выездом на стрелки после того как убедится, что маневровый светофор открыт
 - или после получения сообщения от ДСП (оператора поста ЭЦ, дежурного стрелочного поста) о готовности маршрута
-
-

§16.3.10. Машинист одиночного локомотива, при движении по станционным путям обязан руководствоваться сигналами или сообщениями :

- ДСП
- операторов постов централизации
- дежурных стрелочных постов
- показаниями маневровых светофоров

Машинист одиночного маневрового локомотива, кроме этого, обязан согласовать свои действия с руководителем маневров.

§16.3.11. Если машинист не убежден :

- в правильности восприятия сигнала (указания)
- или не знает план маневровой работы, **он должен** :

== остановить локомотив

== и выяснить обстановку

§16.3.12. Запрещается давать сигналы, указания (а машинистам их выполнять) о следовании локомотивов или маневровых составов по пути, с которого отправился пассажирский поезд (вслед за ним) до полного освобождения поездом этого пути.

Закрепление вагонов.

§ 16.4.1. ПС на станционных путях должен размещаться в границах обозначенных предельными столбиками.

Составы поездов, ПС, (локомотивы, МВПС, ССПС в не рабочем состоянии) которые стоят на станционных путях без локомотива, должны быть надежно закреплены порядком, установленным УЗ, ИДП, и ТРА станции.

В ТРА станции должно быть определено :

- порядок закрепления вагонов и составов поездов на каждом пути
- кто должен выполнять эти операции
- кто должен изымать средства закрепления (отпускать ручные тормоза)
- кто и кому должен докладывать о выполнении указанных операций

Во всех вагонах, которые стоят на станции, двери должны быть заперты (кроме вагонов под грузовыми операциями, очисткой или в ремонте).

На ж. д. путях расположенных на уклонах до **0,0025** разрешается во время смены локомотива пассажирского поезда использовать для закрепления состава автотормоза поезда в течении **15мин (не более)**.

Машинистам локомотивов, прибывших на станцию поездов, запрещается отцепляться от состава без разрешения ДСП и получения от нее сообщения о закреплении вагонов.

Такое разрешение ДСП может передать :

- по радиосвязи
- по двухсторонней парковой связи
- лично
- или через работника, который производит закрепление

Перед отцепкой локомотива от поезда машинист во всех случаях обязан привести в действие автотормоза поезда.

Запрещается оставлять без локомотива поезда на станционных путях с уклонами 0,0025 и более.

(перечень таких станций и станционных путей устанавливается приказом ДН, Н)

Если вагоны, прибыли на станцию, для длительной стоянки, тогда необходимо:

- выставить их на пути, изолированные от маршрутов следования поездов, с уклонами не превышающим 0,0025
- закрепление таких вагонов произвести с накатом вагонных колес на тормозные башмаки
- правильность и надежность закрепления таких вагонов должен проверить ДС (его заместитель) или ДСП

В случаях, когда требуется временно оставить грузовые поезда на промежуточных станциях без локомотива необходимо :

- их закрепление произвести по нормам, предусмотренным ТРА станции

- с накатом вагонных колес на тормозные башмаки
- правильность и надежность закрепления таких вагонов должен проверить ДС (его заместитель) или ДСП

При возникновении опасности самопроизвольного ухода ПС на перегон работники станции обязаны принять все меры и средства для его остановки.

При уходе ПС на перегон, чтобы задержать встречные поезда и принять меры к остановке ушедшего ПС, ДСП обязан :

- сообщить об этом машинистам поездов, которые находятся на перегоне
- сообщить ДНЦ, ДСП соседней станции, дежурным путевых постов, переездов, и т.д.

Скорости при маневрах.

§ 16.5.1. Маневры производятся со скоростью не более чем :

- **60км/ч =** для одиночных локомотивов по свободным путям
- **60км/ч =** для локомотивов с вагонами прицепленными сзади с включенными и опробованными автотормозами по свободным путям
- **40км/ч ==** для локомотивов с вагонами прицепленными сзади, по свободным путям
- **40км/ч ==** для одиночного ССПС и ССПС с вагонами, прицепленными сзади, по свободным путям
- **25км/ч ==** при движении вагонами вперед, по свободным путям

- **25км/ч** == при движении пожарных и восстановительных поездов
- **15км/ч** == с вагонами, занятыми людьми
- **15км/ч** == с вагонами, загруженными негабаритным грузом 4, 5, 6-й степеней боковой и нижней негабаритности
- **5км/ч** == при маневрах толчками
- **5км/ч** == при следовании одного отцепы вагонов к другому в подгорочном парке
- **3км/ч** == при подходе локомотива (ССПС) с вагонами или без них, к другим вагонам
- **3км/ч** == при подходе отцепов к другим отцепам с грузами отдельных категорий

Скорость движения по вагонным весам устанавливается ТРА станции.

Скорость роспуска вагонов с сортировочных горок определяет Н, в зависимости от технического оснащения горок и местных условий.

Движение маневровых составов и одиночных локомотивов со скоростью **60, 40 и 25км/ч** разрешается только в тех случаях, *когда машинист знает, что путь свободен.*

Если машинист не предупрежден о свободности пути он обязан следовать :

- с особой бдительностью
- и скоростью, которая обеспечит своевременную остановку в случае возникновения препятствия для движения

Маневровые перемещения на ремонтных путях вагонных или локомотивных депо должны проводиться под наблюдением и по указаниям ответственного работника соответствующей службы.

Маневровый маршрут (без смены направления движения), как правило, готовится на весь путь следования маневрового состава.

Если ДСП маршрут следования маневрового состава полностью приготовить не может, тогда он обязан предупредить машиниста (руководителя маневров) :

- на какой путь приготовлено часть маршрута
- или до какого светофора приготовлено часть маршрута

Если в процессе маневровой работы необходимо изменить назначенный план работы, то с характером этих изменений должны быть своевременно ознакомлены все причастные работники.

Проезд маневрового светофора с запрещающим показанием или погасшим огнем (при готовом маршруте) разрешается по указанию ДСП, которое передается машинисту :

- лично
- или по радиосвязи
- или по двухсторонней парковой связи
- или через руководителя маневров

Задание дежурной стрелочного поста, оператору поста централизации на приготовление маневрового маршрута на тот или другой путь руководитель маневров может передать :

- лично
- по радиосвязи или двухсторонней парковой связи

- свистком локомотива
- другими средствами, указанными в ТРА станции

ДСП (руководитель маневров) обязан предупредить машиниста в случаях:

- если маневровый маршрут приготовлен не полностью, с указанием до какого конкретно светофора разрешается движение
- при выполнении маневровой работы с заездом на путь, где находятся вагоны с опасным грузом класса 1 (взрывчатые материалы) и класса 2 (сжиженные газы)
- при выполнении маневров с вагонами занятыми людьми
- при выполнении маневров с вагонами, загруженными опасными грузами, в том числе и класса 1

При выполнении маневровой работы в условиях ограниченной видимости руководитель маневров и машинист обязаны :

- проявлять особую бдительность
- быть готовым к немедленной остановке маневрового состава (локомотива,), если встретится препятствие для дальнейшего движения
- маневровую работу выполнять с уменьшенной скоростью

При отказе в работе маневровой радиосвязи во время переговоров руководителя маневров с машинистом, маневровые передвижения прекращаются :

- до определения порядка производства маневров
- с учетом применения дополнительных мер по обеспечению безопасности движения (*пример:* наличие в маневровом составе до 10 вагонов, ...)

В случае передачи централизованных стрелок на местное управление, выезд на эти стрелки разрешается только по указанию работника, которому поручено перевод этих стрелок.

Маневры на сортировочных горках и вытяжных путях.

Маневры на сортировочных горках и вытяжных путях производятся согласно требований Инструкции, утвержденной ДН (Н), которая является дополнением к ТРА станции.

Запрещается выполнять маневры толчками и распускать с горки :

- вагоны занятые людьми (кроме вагонов с проводниками, или охраной, сопровождающей грузы)
- вагоны с неисправностями, которые угрожают безопасности движения
- вагоны с грузами отдельных категорий определенных :
 - == Правилами перевозок опасных грузов по ж.д.
 - == Правилами перевозок грузов по ж.д.
- платформы и полувагоны, загруженный негабаритным грузом 4, 5, 6-й степени боковой и нижней и 3-й степени верхней негабаритности
- загруженные транспортеры
- локомотивы в недействующем состоянии, МВПС, ССПС
- составы рефрижераторных поездов
- пассажирские вагоны
- краны на ж.д. ходу
- вагоны и специальный ПС с трафаретом “с горки не спускать”

Этот ПС может быть пропущен через горку только с маневровым локомотивом.

Запрещается производить маневры толчками на путях, где находятся вагоны, с которыми производятся технические или погрузочные операции.

Скорость роспуска вагонов с сортировочных горок определяет Н, в зависимости от технического оснащения горок и местных условий.

Маневры толчками и роспуск вагонов с горок с грузами отдельных категорий **осуществляются с особой осторожностью**, в соответствии с требованиями ИДП.

Перечень таких грузов указан :

- в Правилах перевозок грузов
- в Правилах перевозок опасных грузов
- и в Правилах перевозок грузов рефрижераторными вагонами и секциями

Запрещается пропускать через сортировочные горки :

- транспортеры, которые имеют 12 и более осей
- ПС с трафаретом « через горку не пропускать »
- загруженные транспортеры (сцепного типа) грузоподъемностью 120т, если в сцене есть одна или две промежуточные платформы

Запрещается выезд маневровых локомотивов (маневровых составов) на станционные пути с районов, которые не обслуживаются дежурными стрелочных постов, **без разрешения ДСП.**

Маневры на станционных путях расположенных на уклонах производятся :

- с включенными и опробованными тормозами
- порядком, который указан в ТРА станции
- с постановкой локомотива со стороны уклона (а если это невозможно — разрешается движение вагонами вперед)

Маневры на главных путях, с их пересечением, а также с выездом за выходные стрелки производятся :

- с разрешения ДСП
- при закрытых соответствующих входных светофорах
- в приемо - отправочных парках станций, только на путях (стрелках), указанных ДСП при выдаче задания составителю поездов на маневровую работу

Маневры с выездом состава за границу станции производятся :

а) на однопутном участке и по неправильному пути двухпутного участка:

- по приказу ДНЦ
- с согласия ДСП соседней станции
- после выдачи машинисту разрешения (установленного ИДП)

б) по правильному пути двухпутного участка :

- при согласии ДНЦ
- и с разрешения ДСП

в) если на **входном** светофоре в сторону оси станции установлен **специальный маневровый** светофор, тогда выход маневрового состава за границу станции производится по его сигналу

Разрешением машинисту на выезд маневрового состава за границу станции служит :

а) автоблокировка однопутный участок :

- разрешающее показание выходного светофора с вручением машинисту ключа-жезла (после первого выезда все последующие, если это необходимо, производятся по разрешению ДСП при запрещающем показании выходного светофора при наличии у машиниста ключа-жезла)
- если на входном светофоре в сторону оси станции установлен специальный маневровый светофор, то выход маневрового состава за границу станции производится по его разрешающему показанию
- разрешающее показание специальных маневровых светофоров, связанных с путевыми светофорами
- по путевой записке ф. ДУ-50 (если ключ-жезл не выдается и не применяются специальные маневровые светофоры)

б) автоблокировка двухпутный участок : (по правильному пути)

- по разрешающему показанию специальных маневровых светофоров
- и по устному разрешению ДСП

в) автоблокировка двухпутный участок :
(по неправильному пути)

- по путевой записке ф. ДУ-50 (с пометкой «по неправильному пути» и «маневры с выездом за границу станции»)

г) двухсторонняя автоблокировка :

- по правилам однопутного участка

д) полуавтоблокировка однопутный участок :

- ключ-жезл данного перегона
- путевая записка ф. ДУ-50 (при отсутствии ключа-жезла)

е) полуавтоблокировка двухпутный участок :
(по правильному пути)

- ключ-жезл данного перегона
- путевая записка ф. ДУ-50 (при отсутствии ключа-жезла)

ж) полуавтоблокировка двухпутный участок :
(по неправильному пути)

- путевая записка (с пометкой «по неправильному пути» и «маневры с выездом за границу станции»)

з) электрожезловая система :

- жезл или ключ-жезл данного перегона
- путевая записка (при отсутствии ключа-жезла или жезла)

и) при телефонных средства связи :

- путевая записка ф. ДУ-50

Возвращение маневрового локомотива (состава) после выезда за границу станции обратно и проследование сигнального знака «граница станции», входного светофора, или дополнительного входного светофора, разрешается по одному из видов разрешений, указанных в главе 14.

Вопросы для самоконтроля.

- == в соответствии с требованиями каких документов должна производиться маневровая работа на станциях?
- == какие требования к маневровым локомотивам предъявляются ИДП?
- == какие основные средства передачи указаний при маневрах разрешает ИДП?
- == каким образом машинист обязан подтвердить указание переданное по радиосвязи?
- == как должен поступить машинист, если он не убежден в правильности восприятия сигнала?
- == кто имеет право руководить маневровой работой на станционных путях?
- == кто может разрешить перемещение маневрового локомотива с одного маневрового района станции в другой?
- == кто может разрешить перемещение маневрового локомотива с одного пути станции на другой?
- == кому поручена проверка знаний локомотивных бригад требований ТРА станции?
- == кто имеет право руководить движением маневрового локомотива при маневрах?
- == перечисли все обязанности руководителя маневров
- == как должен поступить ДСП, если маршрут следования маневрового состава приготовлен не полностью?

- == чем должен руководствоваться машинист одиночного локомотива при движении по станционным путям?
- == как должен готовиться маневровый маршрут?
- == кто имеет право разрешить проследовать маневровый светофор с запрещающим показанием?
- == как разрешается проследовать маневровый светофор с погасшим огнем?
- == кто руководит работой хоз. поездов на каждом конкретном пути станции?
- == что запрещается машинисту при маневрах?
- == в чем должен убедиться машинист, до выезда на стрелки, после получения команды руководителя маневров?
- == в каких случаях руководитель маневров обязан предупредить машиниста об особенностях производства маневровой работы?
- == как должны поступать машинист и руководитель маневров при выполнении маневров в условиях плохой видимости?
- == как должен поступить машинист, если во время маневров радиосвязь с руководителем маневров прервалась?
- == перечислите обязанности локомотивной бригады при маневрах
- == с какой скоростью разрешается производить маневры?
- == как должен поступить машинист, если он не предупрежден о свободности пути при маневрах?
- == в соответствии с требованиями какого документа производится закрепление вагонов на станционных путях?
- == может ли машинист прибывшего на станцию поезда самостоятельно отцепиться от поезда?
- == в каких случаях запрещается выполнять маневры толчками?

- == какой ПС запрещается пропускать через горку?
 - == как должны производиться маневры на станционных путях, расположенных на уклонах?
 - == как должны производиться маневры на главных путях станции, или с их пересечением?
 - == как должны производиться маневры с выходом за выходные стрелки?
 - == как должны производиться маневры с выходом маневрового состава за границу станции на однопутном участке?
 - == как должны производиться маневры с выходом маневрового состава за границу станции на двухпутном участке?
 - == как должны производиться маневры с выходом маневрового состава за границу станции по неправильному пути на двухпутном участке?
 - == что будет служить машинисту разрешением на выезд маневрового состава за границу станции при различных системах сигнализации и связи?
(автоблокировка, двухсторонняя автоблокировка,)
-
-

Для заметок.

17. ПОРЯДОК ВЫДАЧИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЙ.

Предупреждения выдаются :

- если при движении поездов необходимо **обеспечить особую бдительность локомотивных бригад**
- при выполнении ремонтных и строительных работ, которые требуют уменьшения скорости или остановки поезда
- при неисправности :
 - == пути
 - == контактной сети
 - == переездной сигнализации
 - == искусственных и других сооружений
- при работе съемных подвижных единиц или при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов
- при постановке в поезд ПС, который не может следовать со скоростью, установленной для данного участка
- при работе на двухпутном перегоне подъемного крана, снегоочистителя, путеукладчика, ... и других машин
- при неисправности путевых устройств АЛСН
- при отправлении поезда с негабаритным грузом, когда при следовании этого поезда необходимо снижать скорость или соблюдать особые условия
- при вводе в действие новых видов средств сигнализации и связи
- при включении новых светофоров или их упразднении (перемещении)

- при неисправности светофора, когда его нельзя перевести в закрытое положение
- и в других случаях :

== когда требуется уменьшение скорости

== остановка поезда в пути следования

== или когда необходимо предупредить локомотивную бригаду об особых условиях ведения поезда

Все предупреждения подразделяются на три вида :

- действующие от начала «до отмены» (когда невозможно определить время их окончания)
- действующие в течении определенного времени
- которые выдаются на отдельные поезда, если необходимо выполнить особые условия пропуска такого поезда (неграфиковая остановка, негабаритный груз, ...)

Выдача предупреждений производится :

- на станциях формирования поездов
- на станциях имеющих техническую стоянку поезда (смена локомотивных бригад, локомотива, ...)
- для пригородных поездов на начальных станциях отправления

Перечень таких станций и порядок выдачи на поезда предупреждений определяется Н и указывается в ТРА станции.

При возникновении непредвиденных обстоятельств на перегоне, угрожающих безопасности движения поездов, выдачу предупредительных производят ДСП станций ограждающие этот перегон.

В этом случае ДСП (при ДЦ - ДНЦ) обязан :

- сообщить о предупреждении машинисту поезда (который находится в движении) по радиосвязи (перед открытием входного или выходного светофора)
- или остановить поезд на станции для выдачи письменного предупреждения формы ДУ-61, если радиосвязь не работает

Передача машинистам поездов (которые находятся в движении) сообщения о предупреждении по радиосвязи разрешается только на участках определенных Н.

Предупреждение пишется на бланке формы ДУ-61.

На станциях (перечень определяет Н) предупреждения могут печататься на компьютере (телетайпе) на белом листе без желтой полосы. При этом перед подписью ДСП должно быть напечатано « вместо бланка белого цвета с желтой полосой по диагонали ф. ДУ-61».

Бланки предупреждений со штампом станции заполняются заблаговременно (кроме номера поезда, который проставляется при выдаче) и подписываются ДСП (дежурным по парку, посту).

При заполнении бланков предупреждений под копирку на каждом бланке должна быть четкая и качественная запись текста предупреждения.

В случае ошибочной записи в бланке предупреждения необходимо:

- ее зачеркнуть

- рядом написать правильный текст
- поставить штампель станции
- указать дату
- заверить подписью того, кто исправлял текст

Предупреждение машинисту вручает :

- ДСП лично
- или дежурный поста (парка)
- или по их команде другой работник станции (сигналист, дежурный стрелочного поста, ...)

Предупреждение вручается машинисту или помощнику машиниста под роспись (при движении поезда со скоростью более 140км/ч ***предупреждение выдается и помощнику и машинисту***).

При следовании поезда двойной тягой или при следовании поезда с толкачем предупреждение выдается машинистам обоих локомотивов.

Если предупреждение вручалось помощнику машиниста, он обязан немедленно передать его машинисту, а машинист, в свою очередь, обязан проверить у него, выдавалось ли предупреждение.

Начальник дороги определяет порядок выдачи предупреждений :

- на пригородные поезда
- вывозные и передаточные поезда
- подталкивающие локомотивы
- маневровые локомотивы

(их могут выдавать не на каждый поезд, а на определенный период)

Машинисты локомотивов, МВПС, ССПС (их помощники) во время следования по участку обязаны :

- руководствоваться выданными предупреждениями
- внимательно следить за переносными сигналами, установленными на путях
- выполнять требования предупреждений, в независимости от того есть сигналы ограждения или нет
- если сигналов ограждения опасного места нет – немедленно предупредить об этом ДСП (ДНЦ)
- если предупреждение на данный участок пути не выдано, а он огражден сигнальными знаками – проследовать его со скоростью не более 25км/ч и немедленно доложить об этом ДСП (ДНЦ)
- при проследовании места работ раньше или позже времени, указанного в предупреждении и отсутствии сигнальных знаков уменьшения скорости или остановки, машинист может проследовать его, не снижая скорости движения поезда

Сообщение об окончании работ раньше срока, указанного в предупреждении, или об отмене действия предупреждения может быть передано машинисту :

- по радиосвязи регистрируемым приказом ДНЦ
- или ДСП ближайшей станции, где этот поезд имеет остановку (при неисправности радиосвязи)

При получении от любого лица сообщения о неисправности пути, контактной сети, сооружений и устройств на перегоне ДСП обязан :

- сделать запись в журнале ДУ-46
- немедленно сообщить ДНЦ и ДСП соседней станции
- сообщить работнику, который обслуживает эти устройства (мастеру пути, ...)

Если подобная неисправность будет выявлена машинистом поезда, следующего по перегону, тогда машинист обязан :

- ***снизить скорость*** (а при необходимости остановить поезд)
- ***сообщить об этом по радиосвязи :***

== машинистам поездов, следующих за ним

== и ДСП ближайшей станции или ДНЦ

- ***в своем сообщении указать :***

== характер неисправности

== место (километр, пикет), где выявлена неисправность

Если неисправность, о которой сообщили ДСП, угрожает безопасности движения поездов, ДСП обязан :

- сообщить об этой неисправности машинистам поездов, следующим по перегону, а если это необходимо – запретить движение
- передать указание ДСП соседней станции о запрещении отправления поездов на этот перегон (если перегон закрывается)

Машинисты локомотивов, в зависимости от полученного сообщения обязаны :

- проследовать опасное место с особой бдительностью (при необходимости со сниженной скоростью) и готовностью остановиться в случае возникновения препятствия
- или остановить поезд и продолжить движение только после получения сообщения об устранении неисправности

Первый поезд на перегон, с которого получено сообщение о наличии препятствия для нормального движения поездов, может быть отправлен :

- в сопровождении мастера (бригадира) ПЧ, (эл. монтера ЭЧ)
- с выдачей машинисту предупреждения, с указанием :

== места остановки поезда (\approx за 1 км. до неисправности)

== и о дальнейшем следовании поезда по указанию сопровождающего лица, или работника, который находится на месте препятствия

Работник, который сопровождает поезд, определяет порядок пропуска следующих поездов или дает заявку ДСП на выдачу предупреждений.

Вне зависимости от наличия предупреждения и сигналов на пути, при следовании поезда (локомотива) ***во время ливней по опасным местам*** (определенных приказом Н) машинист обязан :

- следовать с особой бдительностью
- а при необходимости уменьшить скорость

В случае, когда руководитель работ не может окончить ремонтные работы по устранению неисправности, вызвавшей выдачу предупреждения в срок, указанный в заявке, до окончания срока действия предупреждения он обязан:

- направить сигналистов к сигнальным знакам уменьшения скорости (желтым щитам)
- сообщить ДСП, ограждающим перегон, о продлении срока действия предупреждения
- в сообщении указать новый срок окончания работ

Заявки на выдачу предупреждений могут подавать :

- ПЧМ, ЭЧК, ШЧМ == на время выполнения работ, но не более чем 12 часов
- на срок до 5 суток == ПЧ, ШЧ, ЭЧ
- на срок до 10 суток == П, Э, Ш
- на больший срок == устанавливаются приказом «Н»

Приказы «Н», о постоянных предупреждениях, направляются начальникам соответствующих подразделений.

С этими приказами, должны быть немедленно (в течении 3-х суток) ознакомлены все причастные работники под роспись.

Приказы Н о предупреждениях :

- должны вывешиваться в помещениях дежурных депо, станции, ...
- клеиваться в книгу предупреждений
- извлечения из них должны выдаваться машинистам поездных локомотивов, МВПС, ССПС,....

Вопросы для самоконтроля.

- == в каких случаях машинисту выдается предупреждение?
- == как подразделяются предупреждения?
- == на каких станциях производится выдача предупреждений?
- == кто определяет перечень станций, на которых должны выдаваться предупреждения и порядок их выдачи?
- == какой порядок выдачи предупреждений при возникновении непредвиденных обстоятельств на перегоне, угрожающих безопасности движения поездов?
- == как необходимо поступить в случае ошибочной записи в бланке предупреждения?
- == кто имеет право вручить машинисту предупреждение?
- == кому вручается предупреждение при следовании поезда двойной тягой?
- == на какие поезда порядок выдачи предупреждений определяет Н
- == как обязаны следовать по участку машинисты локомотивов?
- == кем и как может быть отменено действие предупреждения?
- == как должен быть отправлен первый поезд на перегон после получения сообщения от любого лица о неисправности пути?
- == как должен поступить машинист, если при следовании по перегону им будет выявлена неисправность пути?
- == как обязан поступить ДСП, если ему сообщили о неисправности, которая угрожает безопасности движения поездов?
- == как должен поступить машинист, если при следовании по перегону ему ДСП сообщит о неисправности пути на перегоне?
- == как обязан поступить руководитель работ, если он не может закончить работы в сроки, указанные в предупреждении?

19. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ С РАЗГРАНИЧЕНИЕМ ПО ВРЕМЕНИ.

Движение поездов с разграничением времени (вслед) разрешается :

- начальником дороги
- а в случае резкого увеличения размеров движения — генеральным директором УЗ

Движение поездов с разграничением времени (вслед) может применяться :

- на отдельных участках лимитирующих пропускную способность
- на перегонах с планом и профилем пути, который обеспечивает видимость на расстоянии не менее тормозного пути
- на участках **не оборудованных** автоблокировкой
- на участках **оборудованных** автоблокировкой, но если она длительно не действует
- после установления движения поездов по телефонным средствам связи

Приказом Н должны быть определены :

- перегоны, на которых разрешается применять эту систему организации движения поездов
- максимальные скорости движения поездов, при движении «вслед»
- минимальный интервал между поездами при отправлении поездов «вслед»

- порядок движения с разграничением времени в случаях, подачи вагонов на подъездные пути, которые примыкают на перегоне
- порядок отправления хозяйственных поездов вслед за уже отправленным поездом с последующим возвращением их на станцию отправления

Движение поездов с разграничением времени устанавливается регистрируемым приказом ДНЦ, который передается на станции, которые ограждают этот перегон.

Первый поезд (при этой системе) отправляется и следует по перегону с установленной скоростью.

Все **последующие поезда** отправляются и следуют по перегону (вслед) со скоростью, определенной приказом Н, с **особой бдительностью** и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

Запрещается отправление поездов «вслед» :

- пассажирских, почтово-багажных, грузопассажирских, людских (и за ними «вслед»)
- поезда с опасными грузами класса 1 (и за ними «вслед»)
- поезда с цистернами из сжиженным газом (и за ними вслед)
- при движении вагонами вперед
- если поезду, который следует первым, предусмотрена остановка на перегоне
- во время тумана, метели, ... если нарушается видимость сигналов

Отправление поездов с разграничением времени производится :

- после перехода ДСП на телефонные средства связи (это касается как однопутных, так и двухпутных перегонов)
- или по электрожелезнодорожной системе (применяются развинчивающиеся жезлы)

Разрешением машинисту для отправления поезда служит :

- при телефонных средствах связи - путевая записка ф. ДУ-50
- а при электрожелезнодорожной системе :

== для первого поезда «билет», первая часть развинчивающегося жезла данного перегона

== для второго поезда «жезл» вторая часть развинчивающегося жезла данного перегона

== а при отсутствии на станциях развинчивающихся жезлов — путевые записки формы ДУ-50, после перехода ДСП на телефонные средства связи

== переход ДСП на телефонные средства связи и прекращение действия электрожелезнодорожной системы произойдет и в случае, когда **второй поезд**, по любой причине, не будет отправлен

(в этом случае, одна из частей жезла с первым поездом пересылается на станцию, где ДСП свинчивает ее с другой, после чего, жезл вкладывается в аппарат и действие электрожелезнодорожной системы возобновляется)

Об отпадвлении, как первого, так и второго поезда ДСП обязан сообщить дежурной соседней станции.

ДСП, при отправлении поездов «вслед», в путевой записке обязан отметить :

- для первого поезда — «вслед первый»
- для второго поезда — «вслед второй» и т.д.

При наличии таких отметок машинисты локомотивов обязаны следовать по перегону со скоростью определенной приказом Н.

При отправлении поездов с разграничением времени, (электрожезловая система) **когда второй поезд должен вернуться на станцию отправления** тогда необходимо :

- машинисту первого поезда вручить жезл данного перегона
- а машинисту второго поезда ключ-жезл
- машинистам обоих поездов выдать предупреждения :
 - == первого поезда - об отправлении вслед за ним поезда с возвращением с перегона обратно
 - == машинисту второго поезда об отправлении с разграничением времени и о времени возвращения с перегона

ДСП по соседней станции, в этом случае, сообщается :

- об отправлении, как первого, так и второго поезда
- а также о возвращении второго поезда с перегона

Вопросы для самоконтроля.

== кто имеет право разрешить организовать движение поездов по этой системе?

== на каких участках может применяться эта система?

- == кто и каким документом определяет порядок движения поездов при этой системе?
- == как организовывается движение поездов при этой системе на однопутных участках?
- == как организовывается движение поездов при этой системе на двухпутных участках?
- == какие поезда запрещается отправлять «вслед»?
- == какие поезда запрещается отправлять «вслед» и им «вслед»?
- == как организовывается движение поездов (в этом случае) при электрожелезнодорожной системе?
- == что служит машинисту разрешением на отправление поезда со станции при этой системе?
- == с какой скоростью должен следовать по перегону машинист второго поезда при этой системе?
- == как может быть отправлен поезд с толкачем, который должен вернуться на станцию отправления по этой системе?

Для заметок.

20. ПОРЯДОК ПРИМЕНЕНИЯ СЕМАФОРОВ.

Семафоры применяются :

- входные
- выходные
- проходные
- прикрытия

Применение семафоров разрешается :

- на участках, не оборудованных автоблокировкой
- и на станциях, не оборудованных ЭЦ стрелок

Места установки семафоров определяются на основании общих требований ПТЭ как для постоянных сигналов (светофоров).

Семафоры применяются однокрылые и двукрылые. (рис.1)

Однокрылыми семафорами подаются сигналы :

- «путь свободен» == крыло под углом 135° к мачте днем и зеленый огонь фонаря ночью
- «Стой! Запрещается проезжать сигнал» == крыло под углом 90° днем и красный огонь фонаря ночью

Так сигнализируют :

- **входные** семафоры при приеме поезда на главный путь станции с готовностью остановиться на станции
- **выходные, проходные и семафоры прикрытия**

Двукрылыми семафорами подаются сигналы :

а) входными:

- крылья под углом 135° днем, или зеленый и желтый огни фонарей ночью == разрешается поезду проследовать на станцию на боковой путь с готовностью остановиться на станции

б) выходными :

- крылья под углом 135° днем, или зеленый и желтый огни фонарей ночью == разрешается поезду отправиться со станции с отклонением по стрелочному переводу

Для контроля, со стороны станции, положения крыльев входного семафора ночью, применяются контрольные огни :

- при *запрещающем* положении крыльев семафора == **белые огни фонарей** (по количеству крыльев семафора)
- при *разрешающем* положении крыльев семафора == **зеленые огни фонарей** (по количеству крыльев семафора)

Выходные и проходные семафоры, как правило, контрольных огней не имеют.

Но, если пункт управления такими семафорами расположен за ним по направлению движения, тогда на этом семафоре применяется только контрольный *прозрачно-белый огонь запрещающего* показания (открытое положение семафора контрольных огней не имеет).

Видимость показаний семафоров днем и ночью должны четко различаться :

- на расстоянии не менее тормозного пути (но не менее чем 1000м) для :
 - == входных
 - == проходных
 - == и семафоров прикрытия
- не менее 400м == для выходных, расположенных на главных путях
- не менее 200м == для выходных расположенных на боковых путях

Тормозной путь для данного места определяется :

- при полном служебном торможении
- и максимальной скорости, установленной для этого места

Перед входными и проходными семафорами должны быть установлены ***оповестительные щиты***, покрашенные в белый цвет с черными полосами и отражателями света. (рис. 2)

Первый щит с одной полосой устанавливается от семафора на расстоянии тормозного пути + 100м.

Второй щит с двумя полосами устанавливается от первого на расстоянии 100м.

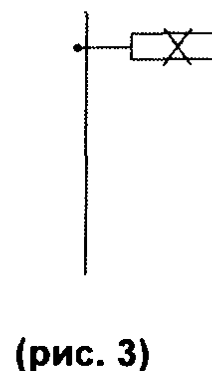
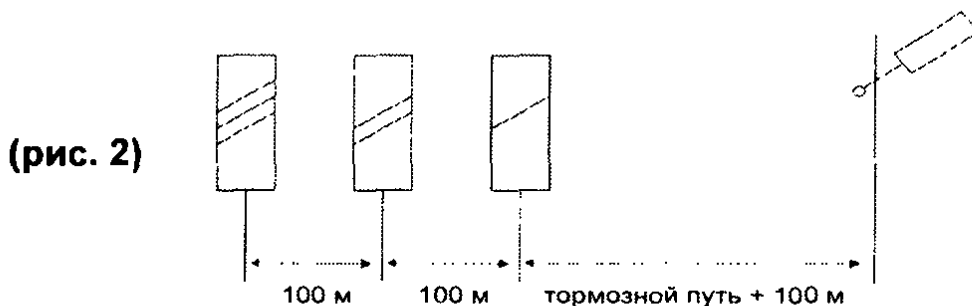
Третий щит с тремя полосами устанавливается от второго на расстоянии 100м.

Не действующие семафоры обозначаются : (рис. 3)

- они должны быть приведены в закрытое положение
- сигнальные огни погашены
- а на крыле установлены две перекрещенные планки

Оповестительные щиты таких семафоров должны быть перекрещены двумя планками. (рис. 3)

Порядок освещения сигнальных приборов на семафорах, определяется ДН (Н).



Вопросы для самоконтроля.

- == какие семафоры могут применяться на ж.д. транспорте?
- == на каких участках и станциях разрешается применять семафоры
- == какие бывают семафоры?
- == как сигнализируют и где устанавливаются входные семафоры?
- == как сигнализируют и где устанавливаются выходные семафоры
- == на каком расстоянии должна быть обеспечена видимость показаний семафоров из кабины машиниста?
- == как определить тормозной путь при этой системе?

21. МАНЕВРОВАЯ РАБОТА, ФОРМИРОВАНИЕ И ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ С ВАГОНАМИ, ЗАГРУЖЕННЫМИ ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ КЛАССА 1.

Для организации поездной и маневровой работы с вагонами, загруженными **взрывчатыми материалами** (далее ВМ) используется информация, которая имеется в перевозных документах :

- в графе «наименование груза» указывается груз, или его условный номер (согласно Правил перевозок опасных грузов)
- при перевозке ВМ с условными номерами 119, 126, 137, 141, 179, 182 проставляется :
 - == штампель красного цвета «Особо опасно, ВМ №.. »
 - == штампель «С горки не спускать»
 - == определяется норма прикрытия (приложение №6 ИДП)
- при перевозке других взрывчатых материалов :
 - == штампель красного цвета ВМ
 - == штампель «С горки не спускать» (при необходимости)
 - == определяется норма прикрытия (приложение №6 ИДП)
- а также, могут проставляться **дополнительные** штампели :
 - == «Отключить автотормоза»
 - == «Секция. Не расцеплять»
 - == «В сопровождении специалиста»
 - == «Охрана МО»
 - == «Охрана грузоотправителя»
 - == «Охрана МВД»
 - == «Охрана железной дороги»
 - == «С печным отоплением» и т.д.

Запрещается передавать сведения о поездах и вагонах с ВМ лицам, которые не берут участие в их обслуживании.

Порядок выполнения работ с вагонами, загруженными ВМ, применение парковой связи, определяется местной Инструкцией (как приложение к ТРА станции), которая утверждается Н.

При выполнении маневровой работы с ВМ машинисту запрещается передавать управление локомотивом помощнику машиниста.

Для производства маневров с ВМ, должен быть выделен маневровый локомотив, оборудованный радиосвязью (при неисправности радиосвязи, маневры разрешается производить только составительской бригадой, состоящей из двух лиц).

Формирование поездов.

ВМ класса 1 могут ставиться в грузовые поезда :

- отдельными вагонами
- или группами вагонов
- с необходимым прикрытием

Грузовые поезда с ВМ должны формироваться :

- по весовым нормам, установленным графиком движения
- по длине поезда, установленной графиком движения
- могут отправляться маршрутами

Вагоны с ВМ, (с выключенными автотормозами) ставятся в поезд :

- группами не более 8 осей в одной группе
- в хвостовой части поезда не более четырех осей
- таких групп может быть не более четырех (при условии обеспечения поезда установленным тормозным нажатием)
- последние два вагона должны иметь исправно действующие, включенные автотормоза

Запрещается ставить вагоны с ВМ в поезда :

- пассажирские
- почтово-багажные (кроме табельного оружия и боеприпасов к нему, воинских караулов МО, МВД, СБУ, УЗ, и других государственных военизированных организаций)
- людские, или если в поезде есть вагоны с людьми (кроме воинских)
- соединенные
- повышенной длины
- с негабаритными грузами 3-й верхней, 4-й боковой, 3-й нижней и более степеней
- при работе машиниста в одно лицо

Кроме этого, запрещается ставить вагоны с ВМ № 115, 119, 121, 126, 128, 130, 134, 137, 141, 143, 148, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 182, 199 в грузовые поезда :

- с сжиженными газами класса 2
- легко воспламеняющимися жидкостями класса 3
- легко воспламеняющимися веществами класса 4
- веществами класса 5
- отравляющими веществами подкласса 6.1

Если охраняемые охраной УЗ вагоны находятся не далее пяти вагонов от локомотива ***и когда в поезде нет вагонов с тормозными площадками***, разрешается проезд стрелкам охраны в нерабочей кабине локомотива с обязательным проведением машинистом инструктажа о порядке проезда на локомотиве.

Порядок следования поездов с ВМ класса 1.

Поезда с ВМ, во время движения их по участку, должны находиться под постоянным контролем ДНЦ, ДСП, которые должны обеспечить *своевременное и безопасное* следование таких поездов.

Машинист поездного локомотива, после получения перевозочных документов, до отправления поезда обязан убедиться по натурному листу *о наличии и расположении* в поезде вагонов с ВМ.

Если в поезде есть составитель поездов, тогда он, по данным натурального листа, **обязан сообщить** машинисту о наличии вагонов с ВМ.

Номер поезда с буквами ВМ проставляется :

- в журнале движения поездов
- на графике исполненного движения
- в письменных разрешениях, выдаваемых машинисту
- в предупреждениях, выдаваемых машинисту
- в натуральных листах
- в других документах, связанных с приемом, или отправлением поезда

Поезда с ВМ должны приниматься на пути указанные в ТРА станции.

Как правило, не разрешается на промежуточных станциях оставлять поезда с ВМ без локомотива (в исключительных случаях разрешается по письменному разрешению ДН или Н).

Порядок технического и коммерческого обслуживания составов и вагонов с ВМ определяется местной инструкцией, как дополнение к ТРА станции.

Порядок действий в аварийных ситуациях.

Работники, связанные с движением поездов, должны знать и четко выполнять **Правила безопасности и порядок ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их ж.д. транспортом.**

В случае возникновения опасности для движения поезда с ВМ (горение буксы, сход ПС, ...) локомотивная бригада, другие работники ж.д. обязаны принять все необходимые меры для **остановки** такого поезда и **ликвидации опасности.**

В этих случаях машинист обязан :

- немедленно сообщить об этом ДНЦ или ДСП ближайшей станции
- а при аварии, сходе ПС, пожаре доложить :
 - == обстоятельства аварии, ...
 - == наличие в составе поезда вагонов с ВМ
 - == расположение в составе поезда вагонов с ВМ
 - == передать номера или содержание аварийных карточек ВМ (номера указаны на оборотной стороне дорожной ведомости)
 - == принять возможные меры по ликвидации аварийной ситуации, руководствуясь указаниями :

*** ДНЦ

*** специалистов, сопровождающих грузы

*** аварийных карточек
*** должностной Инструкции

- при пожаре остановить поезд, с учетом наименьших последствий для людей, окружающей среды, повреждений мостов, тоннелей, ...
- после остановки поезда и закрепления вагонов :
 - == отцепить вагоны, что горят, и отвести их от другого ПС на безопасное расстояние, согласно требований аварийных карточек
 - == и принять все возможные меры по ликвидации пожара
- при пожаре в других вагонах или в зданиях, расположенных рядом с вагонами с ВМ, необходимо принять меры для их вывода на безопасное расстояние, но не менее чем на 100м

Другие действия по обеспечению мер безопасности и ликвидации последствий аварийных ситуаций с ВМ должны производиться в соответствии с требованиями :

- Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам
- Правилами безопасности и порядке ликвидации последствий аварийных ситуаций с опасными грузами при их перевозке ж.д. транспортом

Движение поезда с вагонами, имеющими неисправности, определенными устройствами ПОНАБ, запрещается.

Вопросы для самоконтроля.

== какая информация (она указана в перевозных документах), должна использоваться машинистом при поездной и маневровой работе?

- == может ли машинист передать управление маневровым локомотивом при выполнении маневровой работы с вагонами с ВМ?
- == какие средства связи применяются при выполнении маневровой работы с вагонами загруженными ВМ?
- == как формируются поезда с вагонами загруженными ВМ?
- == как ставятся в поезда вагоны с ВМ с выключенными тормозами
- == в какие поезда запрещается ставить вагоны с ВМ?
- == какой порядок следования поездов с вагонами с ВМ?
- == кто имеет право разрешить отцепить локомотив от поезда с ВМ на промежуточной станции?
- == какой порядок действий машиниста в аварийной ситуации при следовании поезда с ВМ по перегону?

Для заметок.

22. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ МЕЖДУ РАЗДЕЛЬНЫМИ ПУНКТАМИ, КОТОРЫЕ ВХОДЯТ В СОСТАВ СТРУКТУРНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ, ПОДЧИНЕННЫХ НЕПОСРЕДСТВЕННО УЗ.

В данном случае, движение поездов определяется УЗ, в зависимости от местных условий.

СОКРАЩЕНИЯ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ТЕКСТЕ.

- ПС == подвижной состав
- ССПС == специальный самоходный подвижной состав
- УЗ == Государственная администрация ж.д. транспорта
- Н == начальник железной дороги
- ДН == начальник дирекции ж.д. перевозок
- ДСП == дежурный по станции
- ДНЦ == поездной диспетчер
- ДЦ == диспетчерская централизация
- МТС == материально-технические средства
- ТЧМ == машинист локомотива
- ДС == начальник станции
- ИДП == Инструкция по движению поездов и маневровой работы ж. д. Украины
- ИСИ == Инструкция по сигнализации ж. д. Украины
- ПТЕ == Правила технической эксплуатации ж. д. Украины
- ТРА == техническо-распорядительный акт станции
- ЭПТ == электропневматические тормоза

ДОЗВІЛ № _____

Станція (штемпель)

« ____ » _____ 20 ____ р.

1

Дозволяю поїзду № ____ відправитися з ____ колії по ____ колії при забороняючому показанні вихідного (маршрутного) світлофора (літер) і зі швидкістю не більше 20 км/год з особливою пильністю і готовністю негайно зупинитися, якщо зустрінеться перешкода для подальшого руху, прямувати до першого прохідного (вихідного, маршрутного) світлофора, а далі – за сигналами автоблокування.

2

Дозволяю поїзду № ____ відправитися з ____ колії по відкритому вихідному (маршрутному) груповому світлофору _____ (літер) і прямувати далі за сигналами автоблокування.

Черговий по блок-посту _____
станції (підпис)

_____ (прізвище)

(непотрібне закреслити)
(Бланк зеленого кольору)

ДОЗВІЛ № _____

Станція (штемпель)

« ____ » _____ 20 ____ р.

1

Дозволяю _____ поїзду _____ № _____
штовхачу поїздавідправитися з ____ колії по ____ колії при закритому вихідному
(прохідному, маршрутному) сигналі і прямувати до вхідного
(прохідного, вихідного) сигналублок-поста _____ до _____ км з поверненням назад.
станції

2

Дозволяю поїзду № ____ відправитися з ____ колії по відкритому
вихідному (груповому, маршрутному) сигналу з _____ колії.Черговий по блок-посту _____
станції _____ (підпис)

_____ (прізвище)

(непотрібне закреслити)
(Бланк зеленого кольору)

УЗ

Форма ДУ-64

Затверджена наказом УЗ
від 28.04.2005р. № 105-Ц

ДОЗВІЛ № _____

Станція (штемпель)

« ____ » _____ 20 ____ р.

Дозволяю поїзду № _____
з локомотивом № _____
відправитися на перегін _____
по _____ колії до _____ км
для _____

з прибуттям на станцію _____
о ____ год ____ хв

Цей дозвіл дає право проїзду вихідного сигналу станції із забороняючим показанням після отримання дозволу від чергового по станції, що переданий через радіозв'язок, і прямування по перегону незалежно від показань прохідних світлофорів автоблокування.

Черговий по станції

(підпис)

(прізвище)

**(Бланк білого кольору
з червоною смугою по діагоналі)**

УЗ

Форма ДУ-56
Затверджена наказом УЗ
від 28.04.2005р. № 105-Ц

ДОЗВІЛ № _____

« ____ » _____ 20 ____ р.

Станція (штампель)

Дозволяю поїзду № _____

відправитися зі станції _____
поста

і прямувати до вхідного сигналу

станції _____

поста

при закритому вихідному сигналі.
прохідному

Всі види засобів сигналізації та зв'язку перервані.

ПОПЕРЕДЖЕННЯ

Про прибуття на сусідню станцію раніше відправленого поїзда
інформація _____ є _____
немає

Черговий по станції _____
посту

(підпис) (прізвище)

(непотрібне закреслити)
**(Бланк білого кольору
з двома червоними смугами по діагоналі)**

УЗ

Форма ДУ-59
Затверджена наказом УЗ
від 28.04.2005р. № 105-Ц

ДОЗВІЛ № _____

« ____ » _____ 20 ____ р.

Станція (штемпель)

Машиністу поїзда № _____

дозволяється прямувати на _____ колію станції.

Маршрут приймання готовий.

Черговий по станції _____
(підпис)

(прізвище)

(Бланк білого кольору)

УЗ

Форма ДУ-55

Затверджена наказом УЗ
від 28.04.2005р. № 105-Ц

ПОВІДОМЛЕННЯ № _____

Станція (штемпель)

«__» _____ 20__ р.

Про рух поїзда на одноколійних перегонах при перерві дії всіх засобів сигналізації та зв'язку _____

Черговому по станції _____

Черговий по станції _____ (підпис)

_____ (прізвище)

(Бланк білого кольору)

УЗ

Форма ДУ-50

Затверджена наказом УЗ
від 28.04.2005р. № 105-Ц

Вхідний світлофор несправний
По неправильній колії
Парна/непарна колія для руху закрита
Маневри з виїздом за межу станції
Услід – перший поїзд
Услід – другий поїзд

КОЛІЙНА ЗАПИСКА

Станція (штемпель)

«___» _____ 20___ р.

_____ год _____ хв

Дозволяю поїзду (штовхачу поїзда) № _____

відправитися з _____ колії по _____ колії

і прямувати до вхідного сигналу станції _____

(до _____ км) з поверненням назад.

Блокування не діє.

Черговий по станції _____

(підпис) (прізвище)

Ця колійна записка дає право проїзду вихідного сигналу станції із забороняючим показанням після отримання вказівки чергового по станції, що передана через радіозв'язок, і прямування по перегону незалежно від показань прохідних світлофорів автоблокування.

(непотрібне закреслити)
(Бланк білого кольору)

Станція _____ (штемпель)

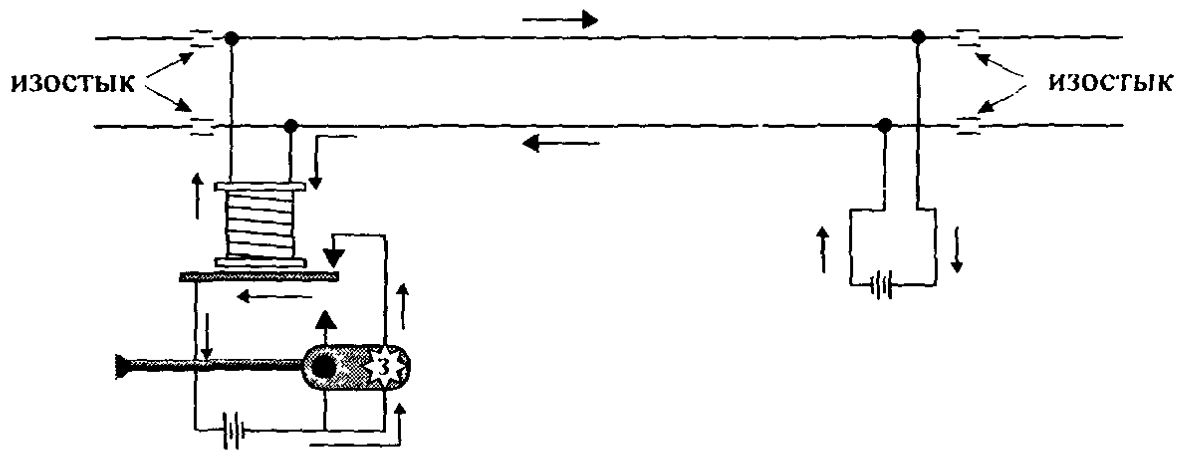
« _____ » _____ 200 _____ р.

Попередження на поїзд № _____

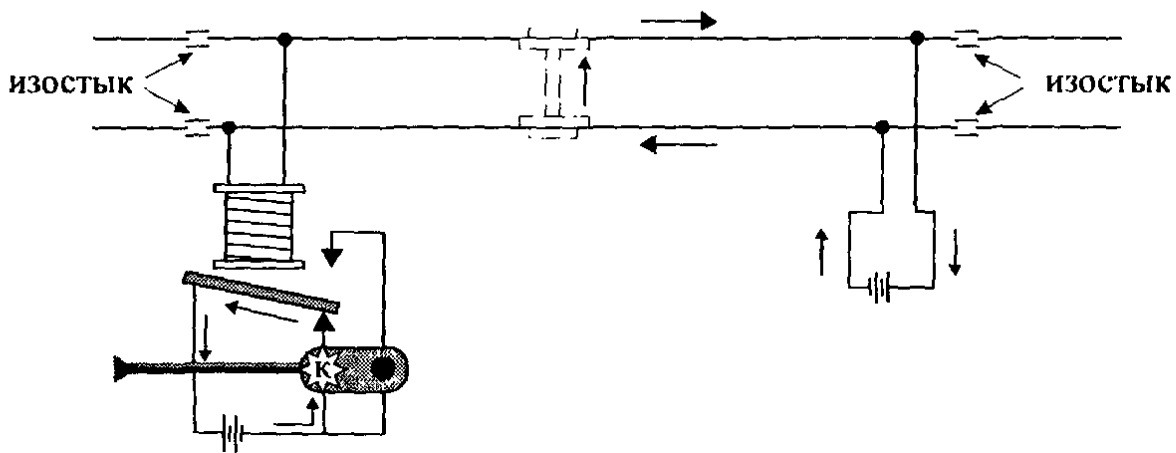
Місце дії попередження (км, пікет, колія, станція)	Час дії попередження, год	Швидкість не більша, км/год	Зупинитися біля сигналу з забороняючим показанням, а при його відсутності слідувати зі швидкістю не більшою, км/год	Інші особливі умови прямування поїзда
1	2	3	4	5
15, ПК 5-8	До відм.	25		
28	8-16	15		
123	8-14		25	
172-175	8-16			Працює вагончик
Чоп				Зупинка для висадки лікаря
186	10-12	Встановл.		Поодинокі заміна рейок
187	8-16			Особ. пильність Подавати сигнал

Черговий по станції _____

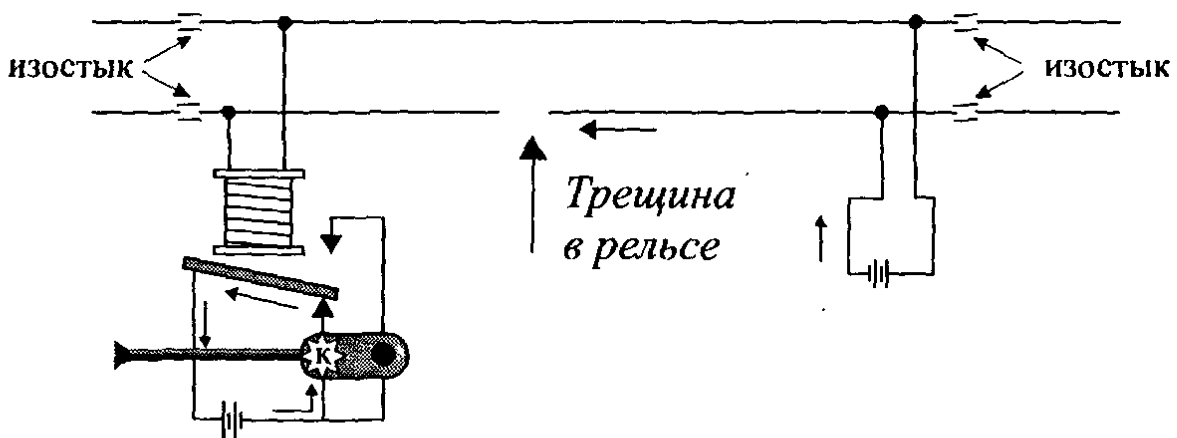
(Бланк білого кольору з жовтою смугою по діагоналі)



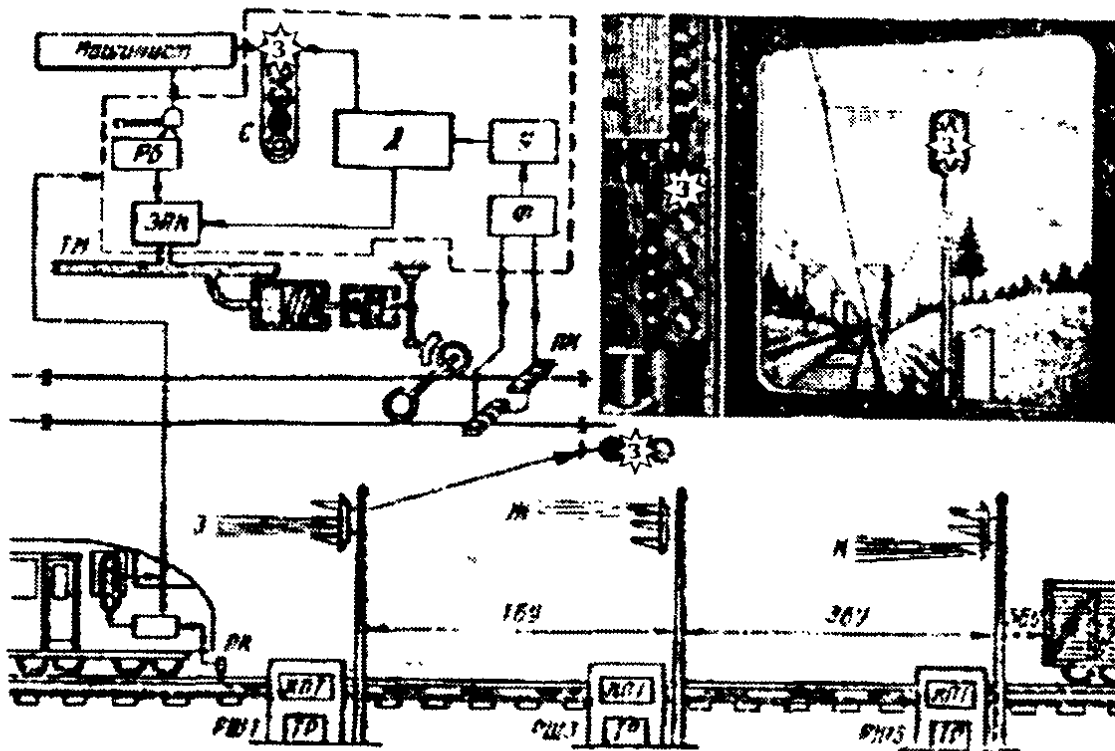
Рельсовая цепь между изоляционными стыками замкнута
(катушка под питанием, светофор открыт)



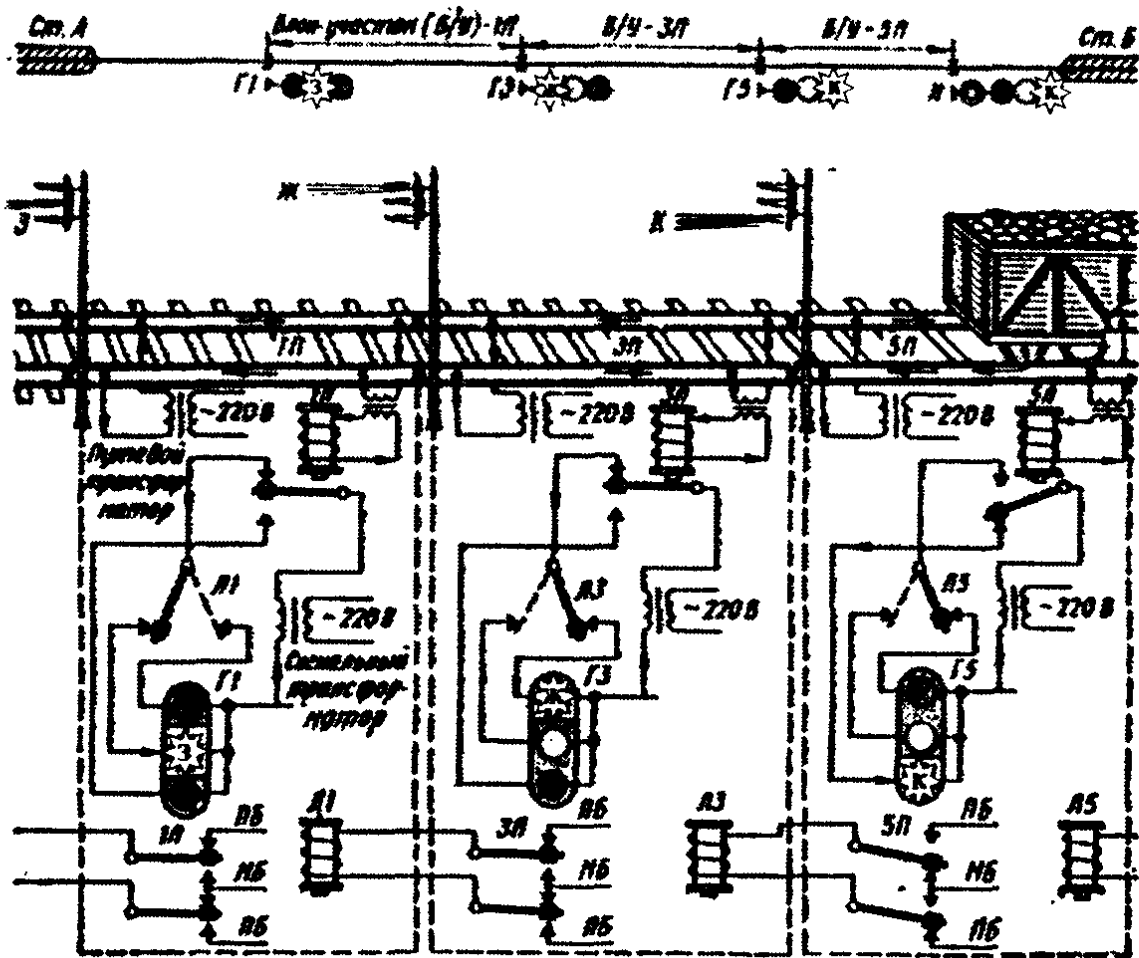
Рельсовая цепь замкнута колесной парой
(катушка не получает питание, светофор закрыт)



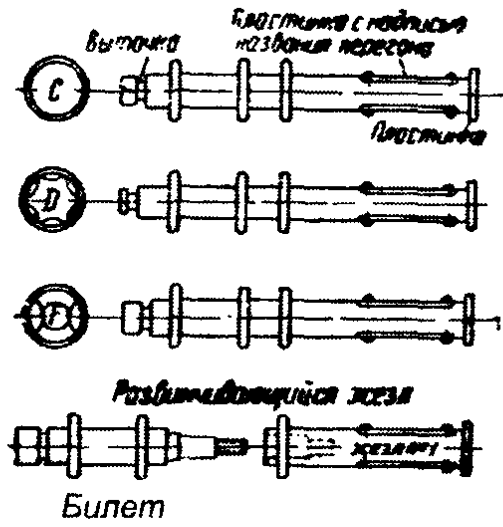
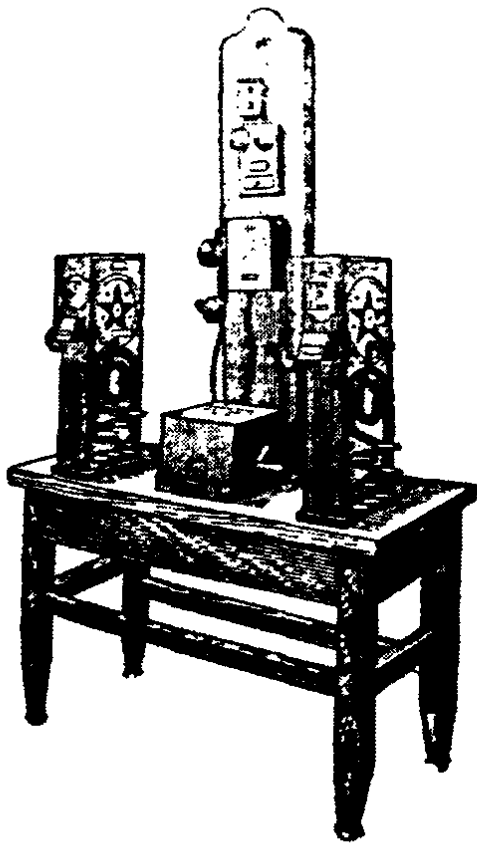
Рельсовая цепь из за трещины в рельсе не замкнута
(катушка не получает питание, светофор закрыт)



Принцип действия устройств АЛСН.



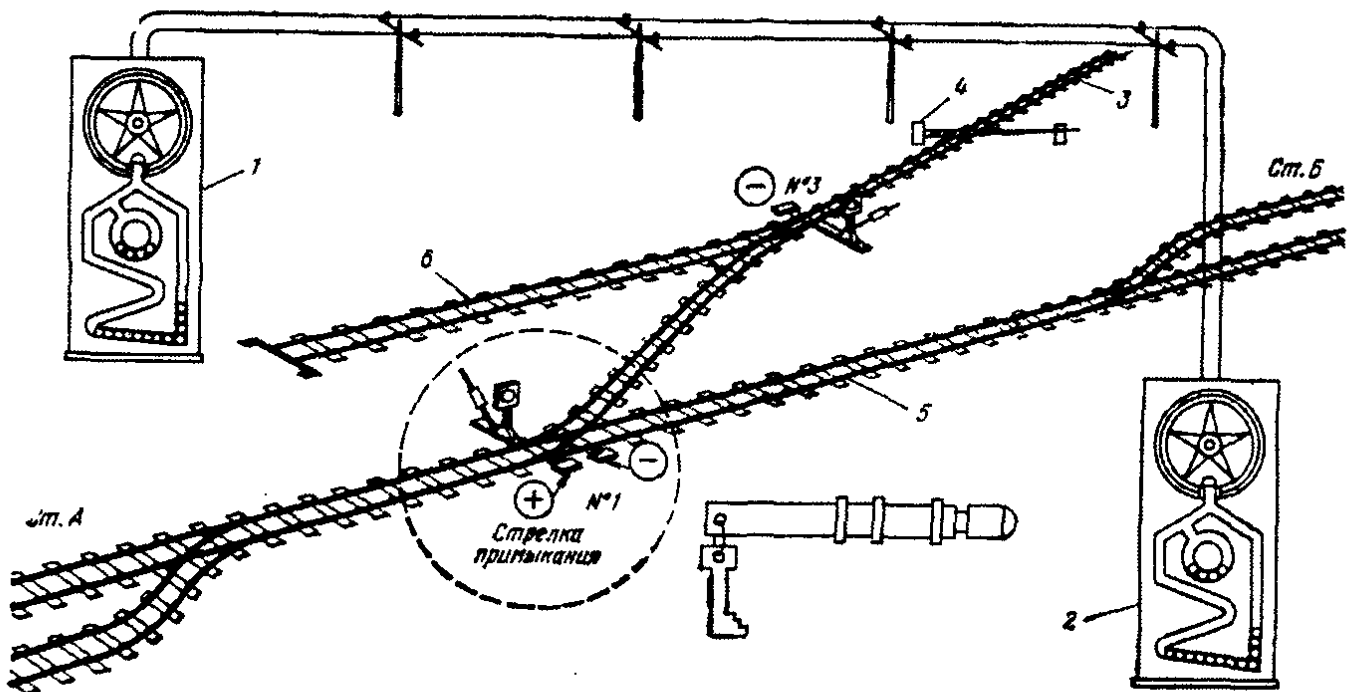
Принцип действия путевой автоматической блокировки.



Жезлы

Семафор

Электрожелезловый аппарат системы Трегера



Взаимозависимость положения стрелки ответвления на перегоне с действием электрожелезловой системы:

1, 2 – жезловые аппараты станции А и Б, 3 – ветвь, 4 – поворотный брус, 5 – главный путь, 6 – предохранительный тупик, 7 – жезл с ключом.

ПРИЛОЖЕНИЕ №2.
Нормы и основные правила закрепления ПС.

ПС на станционных путях закрепляется :

- тормозными башмаками
 - или специальными стационарными устройствами
-
-

1. При закреплении вагонов необходимо руководствоваться минимальными нормами, которые рассчитываются в зависимости :

- от крутизны уклона пути
- загрузки вагонов в составе поезда (отдельных вагонов)
- условий укладки тормозных башмаков (под загруженные вагоны, порожние или с неизвестной весовой загрузкой)

Расчет количества тормозных башмаков производим по формуле :

$$K = \frac{n}{200} (1,5n + 1)$$

где: n — кол-во осей в составе
 n — крутизна уклона
 $(1,5n + 1)$ — кол-во тормозных башмаков на каждые 200 осей

при закреплении :

- отдельных вагонов
- составов (или групп вагонов) с одинаковой по массе загрузкой вагонов
- составов (или групп вагонов) с порожних вагонов
- составов (или групп вагонов) пассажирского парка в том числе и МВПС
- рефрижераторных вагонов (при условии, что все они *или* *груженые, или порожние*, в т.ч. и секция с машинным отделением)

- сцепов локомотивов в недействующем состоянии
- смешанных составов (или групп вагонов) порожних, груженых и с разной массой загрузки *при условии*, что тормозные башмаки укладываются под вагоны с нагрузкой на ось **более 15т (брутто)**

При закреплении смешанных составов (или групп вагонов) порожних, груженых и с разной массой загрузки при условии, что тормозные башмаки укладываются под порожние вагоны или с неизвестной нагрузкой на ось применяется формула :

$$K = \frac{n}{200} (4n + 1)$$

где $(4n + 1)$ это кол-во тормозных башмаков на каждые 200 осей

НАПРИМЕР :

А) для закрепления 80 осей группы вагонов на уклоне 2,5‰ и укладке тормозных башмаков под порожние вагоны :

$$K = \frac{80}{200} (4 \times 2,5 + 1) = 4,4 \quad \text{или} \quad 5 \text{ тормозных башмаков}$$

Б) а для закрепления той - же группы но при укладке тормозных башмаков под вагоны с нагрузкой на ось более 15т :

$$K = \frac{80}{200} (1,5 \times 2,5 + 1) = 1,9 \quad \text{или} \quad 2 \text{ тормозных башмака}$$

В) для закрепления 240 осей состава из порожних вагонов на уклоне 2,2‰ необходимо :

$$K = \frac{240}{200} (1,5 \times 2,2 + 1) = 5,16 \text{ или } 6 \text{ тормозных башмаков}$$

Если в результате расчетов получается не целое число, тогда результат округляется до большего числа (пример: 5,16 — берем 6)

2. - 5. На путях с уклонами тормозные башмаки укладываются со стороны спуска.

На станционных путях с *замасленными поверхностями рельс* нормы закрепления (по расчету) увеличиваются в 1,5 раза.

При закреплении составов (отдельных вагонов или групп вагонов) на путях с уклонами менее 1,0‰ расчет производится также, а со стороны *противоположной спуску* вагоны закрепляются дополнительно 1-м тормозным башмаком, что указано в ТРА станции.

6. Расчет закрепления вагонов в зависимости от продольного профиля всего станционного пути (на всем своем протяжении он может меняться) производится согласно требований «Методических указаний с расчета и применения норм закрепления ПС на станционных путях ЦД-0051».

Расчетные нормы закрепления ПС указаны в ТРА станции.

7. При закреплении группы вагонов, поданной под выгрузку, тормозные башмаки должны быть уложены :

- под вагоны, которые выгружаются последними
 - или расчет закрепления вагонов производится по формуле как для смешанных составов (пример А)
-
-

8.-10. Тормозные башмаки должны быть исправные.

Тормозные башмаки должны укладываться :

- согласно требований ТРА станции
- под вагоны, начиная с крайнего (**как правило**)
- под разные оси состава (вагонов), что бы носок полоза касался обода колеса
- со стороны возможного ухода состава (группы вагонов)
- если укладываются **2** и более тормозных башмака, то нельзя их укладывать под одну и ту же колесную пару
- **в местах производства грузовых операций** (погрузка-выгрузка грузов) тормозные башмаки укладываются **с накатом** колесной пары на полоз башмака
- если тормозной башмак укладывается не под крайний вагон, со стороны возможного ухода вагонов, тогда дополнительно необходимо проверить надежность сцепления и этого, и всех остальных вагонов этой группы
- при сильном ветре (**более 15м/с**), направление которого совпадает с направлением возможного ухода вагонов, норма закрепления увеличивается :

== на **3** тормозных башмака

== а при очень сильном штормовом ветре на **7**

В местах постоянной укладки тормозных башмаков должны быть установлены ящики с песком, который применяется в случаях намерзания льда, ... на пути.

11. При закреплении МВПС, локомотивов в недействующем состоянии (иногда и другого ПС), если не хватает тормозных башмаков для закрепления, применяются ручные тормоза из расчета :

- **5-ть** тормозных осей заменяют **1-н** тормозной башмак

- на уклонах **менее 0,5‰** разрешается применять ручной тормоз одного вагона (локомотива) в любой части сцепленной группы, вместо укладки тормозных башмаков с обеих сторон этой группы
-
-

Для заметок.

ПРИЛОЖЕНИЕ №3.

Порядок постановки в поезда вагонов с грузами, требующими особой осторожности, а также ССПС.

1. Вагоны (цистерны) с грузами, требующими особой осторожности, при постановке в поезда (в некоторых случаях) должны иметь прикрытие :

- от локомотивов
- от вагонов с людьми
- а также между собой

Условия перевозок таких грузов, их перечень и установленные нормы прикрытия приводятся в Правилах перевозок грузов.

Грузоотправитель в перевозочных документах обязан указать :

- данные, характеризующие основные свойства этого груза
 - необходимые нормы прикрытия
-
-

2. Одиночные вагоны непригодные для следования в составе поезда (с неисправными ходовыми частями, ...) должны пересылаться к пунктам ремонта :

- отдельным локомотивом
 - после оформления установленных пересылочных документов (их составляют работники депо, промыво-пропарочных станций)
-
-

3. Вагоны с негабаритным грузом перевозятся согласно требований Правил перевозок негабаритных грузов.

Запрещается ставить такие вагоны (за исключением, с грузами 1-3 степеней негабаритности) в длинносоставные поезда.

Вагоны с 4, 5-ой степенью боковой и нижней негабаритности должны иметь прикрытие :

- **с головы поезда** не менее одного вагона (вагон с габаритным грузом или порожний)
- **с хвоста поезда** не менее одного вагона (вагон с габаритным грузом или порожний)

Вагон с контрольной рамой ставится в поезд :

- или головным
- или отделяется от локомотива одной порожней платформой (для обеспечения видимости рамы)

Вагоны с негабаритным грузом **6-ой степени боковой и нижней негабаритности**, а также **сверхнегабаритные** ставятся в поезд :

- **не ближе 20-ти вагонов** от вагона с рамой
- **и не ближе 5-ти вагонов** от вагона с рамой, **но при условии**, что этот груз перевозится в специальном поезде отдельным локомотивом
- с хвоста поезда должно быть прикрытие **не менее 1-го вагона** (вагон с габаритным грузом или порожний)
- в число вагонов прикрытия от контрольной рамы разрешается применять вагоны :

== с **1- 2-ой** степенью **нижней** негабаритности

== с **1- 2-ой** степенью **верхней** негабаритности

== с **1- 3-ей** степенью **боковой** негабаритности

В состав поездов разрешается включать груженые транспортеры грузоподъемностью **240т** включительно.

Порядок следования транспортеров большей грузоподъемности (груженых или порожних) определяется :

- Техническими условиями эксплуатации этих транспортеров
- или отдельными указаниями УЗ

При постановке в поезд **загруженных 12-ти осных** (и более) транспортеров, с обеих сторон должны ставиться вагоны прикрытия :

- **не менее 2-х четырехосных** вагонов :
 - == порожних (любого типа)
 - == или груженых (но по весу груза **не более 40т**)
- при следовании в поезде нескольких таких транспортеров между ними ставится **не менее 3-х** таких вагонов
- эти требования не касаются транспортеров *сцепного* типа грузоподъемностью **120т**, с *одной или двумя промежуточными* платформами

Порожние транспортеры и *загруженные 4-х осные* транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120т (код типа 3960 и 3961) ставятся в состав поезда без прикрытия.

Условия постановки и следования в поездах транспортеров сцепного типа грузоподъемностью 120т и 240т (код типа 3974) определяется Техническими условиями эксплуатации этих транспортеров.

Порожние транспортеры, которые имеют **8** и более осей и *груженые* транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120т (код типа 3960 и 3961) и 240т (код 3974) во время следования в поездах разрешается ставить :

- в поездах весом **3тыс.т.** в *последнюю четверть* поезда
- при меньшем весе поезда, в *любую часть состава*

Разрешается ставить в состав поезда без прикрытия **загруженные 8-ми осные** транспортеры, за исключением :

- следования из по участку ж.д. где по состоянию искусственных сооружений запрещается движение 8-ми осных вагонов
- и следования из по участку ж.д. где движение их ограничено

Запрещается ставить *порожние*, и *груженые 8-ми осные* (и более) транспортеры :

- в поезда, которые следуют с толкачем

(в отдельных случаях, на участках, где применяется подталкивание с хвоста поезда, порядок движения таких поездов определяет «Н»)

4. Следование хопер-дозаторов по ж.д. путям общего пользования разрешается *только замкнутыми маршрутами с одним турным вагоном* для обслуживающего этот маршрут персонала.

Количество хопер-дозаторов в каждом маршруте определяется :

- исходя из технологических требований
- и условий их загрузки

Сдвоенными маршрутами **производится** :

- вывоз балластных материалов с других железных дорог
- а также завоз их на базы зимнего складирования

Порожние и загруженные хопер-дозаторные маршруты разрешается пополнять до установленных графиком движения норм (по весу и длине состава) любым ПС, за исключением :

- думпкар с диапазоном первых шести цифр 555000 - 559999 и 340000 - 359999 (кроме думпкар типов **6ВС-60, 7ВС-60 и ВС-66**, которым не требуется отцепка на промежуточных станциях и они не ограничивают скорость движения маршрутов)

При этом, для маршрутов с хопер-дозаторами ЦНИИ-2 и ЦНИИ-3 с диапазоном первых шести цифр 300000-304999, 310000-314999 и 530000-531499 (не требующих отценки на промежуточных станциях) суммарный вес грузового поезда не должен превышать 2600т.

Скорость движения грузовых поездов с хопер-дозаторами, не должна превышать скорость, которая разрешена для движения хопер-дозаторов.

О готовности маршрута из хопер-дозаторов к следованию в *груженном* или *порожном* состоянии (с допускаемыми скоростями движения по участку следования) машинист маршрута обязан сделать запись в перевозочных документах :

- о готовности маршрута к следованию в поездах
- и что все разгрузочно-дозировочные устройства хопер-дозаторов :
 - == осмотрены
 - == проверены
 - == приведены в полное транспортное положение

При следовании такого маршрута :

- в *груженном* состоянии - такая запись делается *в накладной*
- а в *порожном* состоянии - *в пересылочной ведомости*

Технический уход за дозирующими устройствами хопер-дозаторов выполняется силами бригад, которые их обслуживают.

Осмотр и необходимый ремонт вагонных частей хопер-дозаторов производится работниками ПТО обычным порядком.

Без сопровождения хопер-дозаторы могут следовать в грузовых поездах *только в порожнем состоянии* к месту приписки, по регулировке, в ремонт и т.д. :

- **по заявкам :**
 - == заводов изготовителей

- == ремонтных заводов
- == вагонных депо
- == подразделений путевого хозяйства

- с оформлением перевозки, согласно действующих указаний по ведению станционной отчетности по учету наличия и ремонту неисправных вагонов

До отправления хопер-дозаторов отправитель обязан :

- привести их в полное транспортное положение
- на станции отправления *сделать запись* в перевозочных документах :
 - == о готовности следования хопер-дозаторов в поездах
 - == и о допускаемых скоростях движения

Груженный хопер-дозатор, отцепленный от «вертушки» по неисправности, до отправки в ремонт :

- должен быть разгружен
- и после этого, приведен в полное транспортное положение

ДС отправляет хопер-дозаторы только при наличии :

- заявки на отправление
- и пересылочных (перевозочных) документов

5. Следование по ж.д. путям УЗ думпкаров, которые принадлежат предприятиям и организациям других Министерств и ведомств производится :

- на основании указаний УЗ
- по *разрешениям и условиям*, устанавливаемым :
 - == в пределах дирекции ж.д. перевозок — ДН
 - == в пределах железной дороги — Н
 - == в пределах двух и более дорог — УЗ

Перед дачей разрешения на следование по ж.д. путям УЗ думпкары должны быть осмотрены комиссией в составе ВЧД, УРБВ и ДС.

Эта комиссия проверяет годность их к эксплуатации на условиях, предусмотренных в заявке на следование думпкара.

По результатам осмотра составляется акт, отражающий :

- техническое состояние вагонов (в т.ч. и наличие трафаретов «С горки не спускать» для думпкара всех типов кроме 6ВС60, ВС-66, 7ВС-60)
- пригодность их к следованию по ж.д. путям УЗ

Следование по путям УЗ отдельных маршрутов (групп) *собственных* вагонов (*более 5*), сформированных :

- из думпкара
- или других вагонов, не оборудованных специальными подножками для проезда составительских бригад производится :
 - == при условии постановки в голове и в хвосте группы *собственных вагонов с переходными площадками*
 - == или при условии постановки в голове и в хвосте группы *собственных вагонов со специальными подножками*

Разрешается следование по ж.д. путям УЗ *специального собственного* ПС при выполнении следующих условий :

- скорость следования вагонов для перевозки агломерата, окатышей на тележках ЦНИИ-ХЗ должна быть **не более 80км/ч**
- хопер-дозаторы, курсирующие замкнутыми маршрутами, должны быть сформированы с вагоном для обслуживающего персонала
- при выполнении требований пункта **№4** этого приложения

- следование специальных вагонов-цистерн для перевозки сжатых и сжиженных газов, других опасных грузов должны производиться при наличии :
 - == соответствующих трафаретов
 - == знаков опасности
 - == трафаретов сроков испытания котла
 - == технологии роспуска с горок
- следование вагонов думпкар типа 6ВС-60, 7ВС-60 и ВС-66 должно осуществляться со скоростями, определенными для грузовых поездов в соответствии с планом формирования поезда
- следование вагонов думпкар типа 3ВС-50, 4ВС-50, 5ВС-60, ВС85, Д-82, 2ВС-105 должно осуществляться со скоростью, определенной для грузовых поездов
- следование вагонов думпкар типа 3ВС-105, ВС85 на тележках типа УВЗ-11А должно осуществляться со скоростью, определенной для грузовых поездов, **но не более 90км/ч**
- следование вагонов думпкар типа 2ВС-105 на тележках типа УВЗ-10м или УВЗ-7 должно осуществляться со скоростью, определенной для грузовых поездов, **но не более 80км/ч**
- следование вагонов думпкар специальными маршрутами весом **менее 2600т** должно осуществляться со скоростью, определенной для грузовых поездов, **но не более 80км/ч**

Пополнение думпкарных маршрутов разрешается :

- ПС, не требующим его отцепки на промежуточных станциях
- И ПС, не требующим ограничения скорости движения думпкарного маршрута

Думпкары всех типов, кроме 6ВС-60, ВС-66 и 7ВС-60, запрещается распускать с сортировочной горки.

При роспуске с горки смешанных маршрутов та часть, которая состоит из думпкар, пропускается через горку с локомотивом. (не допускается применение тормозных замедлителей)

Думпкары Д-82, ВС-85, 2ВС-105 с трафаретом «Т», следуют в груженном состоянии по ж.д. путям УЗ :

- порядком установленным Инструкцией по перевозе негабаритных и тяжеловесных грузов для электропоездов габарита «Т»
- а в порожнем состоянии с бортами, снятыми до габарита «Т»

Маршруты с думпкар (увеличенные группы думпкар) всех наименований должны сопровождаться проводником-механиком, назначаемым организацией собственником думпкар, который :

- знает конструкцию и правила эксплуатации думпкар
- осуществляет контроль, что бы думпкары выгружались правильно

Вагон, для сопровождения проводника-механика, выделяется собственником думпкар.

В пределах одной железной дороги разрешается следование маршрутов или групп думпкаров типа 6ВС-60, 7ВС-60 и ВС-66 без сопровождения проводником-механиком.

В этом случае должна быть разработана Инструкция, в которой необходимо определить :

- порядок осмотра думпкар на местах погрузки и выгрузки
- порядок подготовки их к транспортному положению
- указать ответственных работников собственника думпкар

Пересылка в поездах думпкар, которые следуют в ремонт, к месту работ или с ремонта, производится ***только в порожнем*** состоянии.

В этом случае, скорость движения думпкар должна быть такой же, как и для грузовых поездов (для шестиосных думпкар типа ВС-100 и 2ВС-105 не более 80км/ч).

Думпкары типа 6ВС-60, ВС-66 и 7ВС-60 могут ставиться в любую часть поезда, а все остальные последними в хвосте грузового поезда.

ТО вагонам-думпкар, при их нахождении на ж.д. путях УЗ, производится обычным порядком, как и другим вагонам УЗ.

Отценку от маршрутов груженых думпкар по технической или коммерческой неисправности оформляют в соответствии с Правилами перевозок грузов маршрутами и группами вагонов по одной накладной.

В досылочных документах указываются особые отметки, имеющиеся в основных перевозочных документах, при этом обязательно составляют уведомление формы ВУ-23.

В натурном листе поезда нумерация грузовых вагонов с 5-ю и менее знаками дополняется впереди нулями до 8-ми знаков.

6. Специальный ПС и краны на ж.д. ходу отправляются со станции только по заявке предприятия, в чьем распоряжении они находятся.

Подготовка этого ПС к следованию в поездах или с отдельным локомотивом и порядок постановки их в поезда производится :

- в соответствии с требованиями Инструкции и техническими условиями, разработанными для этого ПС
- или в соответствии с паспортными данными этого ПС

О приведении этого ПС в транспортное положение отправитель обязан сделать запись в перевозочных документах.

Готовность этого ПС для следования за пределы железной дороги проверяется комиссией, назначенной начальником службы, которая является собственником этого ПС.

Если в соответствии с паспортными данными этот ПС должен следовать в поездах с меньшей скоростью, чем предусмотрена графиком движения для грузовых поездов, тогда отправитель обязан об этом сделать запись в перевозочных документах.

Для транспортировки в составе грузового поезда краны на ж.д. ходу ставятся *в последнюю треть поезда, но не более 2-х.*

В составе *отдельного поезда* таких кранов на ж.д. ходу может быть не более 10-ти.

7. Локомотивы в недействующем состоянии отправляются по заявке ТЧ (администрации завода) :

- после комиссионной проверки их технического состояния
- и составления акта в 3-х экземплярах по установленной УЗ форме, который предъявляется :

== первый экземпляр «ДС», вместе с заявкой на отправление

== второй вручается проводнику локомотива

== третий остается у отправителя

В акте указывается скорость, с которой разрешается следовать локомотиву.

Электровозы и тепловозы (в недействующем состоянии), ставятся в грузовом поезде **вслед за ведущим локомотивом** по количеству не более :

- 2-х односекционных
- или одного двухсекционного (трехсекционного)

- а в пределах одной дороги их количество определяет «Н»

При пересылке, по указанию УЗ, значительного количества локомотивов разрешается их отправлять с нагрузкой не более 8,1т на метр сплотками в количестве :

- от 3-х до 10-ти двухсекционных
- 7-ми трехсекционных
- или 20-ти односекционных
- при этом, ведущим локомотивом может быть один из локомотивов сплотки

При пересылке МВПС, последние ставятся в хвосте грузового поезда.

Паровозы с тендерами (в холодном состоянии) ставятся вслед за ведущим локомотивом в количестве :

- не более одного
- а в пределах одной дороги их количество определяет «Н»

Постановка холодного паровоза в голове поезда при двойной тяге производится :

- с разрешения «Н»
- в зависимости от верхнего строения пути и состояния искусственных сооружений

Паровозы с 4-х и 6-ти осными тендерами разрешается отправлять тендером вперед.

Паровозы с 3-х осными тендерами ставятся в поезд только трубой вперед.

8. Перемещение спецформирований производится :

- по заявке их начальников
- и по приказу :
 - == в пределах дирекции — ДН
 - == в пределах дороги — П
 - == в пределах 2-х и более дорог — УЗ

В приказе указываются условия обеспечения безопасности движе-ния поезда, в зависимости :

- от типа ПС
- и характера спецформирования

9. Вагоны метрополитенов пересылаются сплотками, сформированными :

- с вагонов метрополитена, но не более **12-ти** вагонов
- и **2-х** порожних вагонов прикрытия грузового парка УЗ, которые прицепляются с обоих концов сплотки

Эти вагоны прикрытия со стороны сцепления с вагонами метрополитена оборудуются переходными сцеплениями, которые устанавливаются взамен типовых головок автосцепок.

Для сопровождения этих вагонов назначаются отправителем проводники и выделяется :

- в зимнее время вагон-теплушка (один из вагонов прикрытия)
- а в летнее время один из вагонов метрополитена

Для определения пригодности к следованию в поездах вагоны метрополитена осматриваются комиссией назначенной отправителем.

В состав комиссии входит представитель ПТО станции УЗ.

Комиссия составляет акт технического состояния вагонов в 3-х экземплярах по форме ТУ-25, утвержденной УЗ, который остается :

- первый экземпляр в депо (на заводе)
- второй вручается старшему группы проводников
- третий используется для заявки на станции отправления

Транспортировка подготовленной сплотки производится отдельным локомотивом.

Не допускается :

- постановка вагонов метрополитена в состав поезда
- пропуск этих вагонов через сортировочные горки

Маршруты следования сплотов вагонов метрополитена устанавливаются и объявляются Главным управлением перевозок «УЗ».

Пропуск этих вагонов по путям УЗ производится со скоростью :

- не более 75км/ч на *прямых* участках и в *кривых* радиусом более 300м
- не более 60км/ч в кривых радиусом менее 300м
- не более 30км в кривых радиусом 100м
- не более 15км/ч в кривых радиусом 60м

Для заметок.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5

Основные положения о порядке движения ССПС.

1. Выезд на ж.д. пути УЗ для ССПС разрешается :

- если он соответствует утвержденным или согласованным УЗ проектам и техническим условиям

2. Движение ССПС других Министерств и ведомств по ж.д. путям УЗ в исключительных случаях разрешается :

- в пределах одной дирекции – ДН
- в пределах одной дороги – Н
- в пределах двух и более дорог – УЗ
- с указанием срока действия разрешения
- и с указанием района работы или следования ССПС

3. ССПС, отправляемый на перегон, считается как поезд и отправляется ДСП с разрешения ДНЦ.

В случае отправления ССПС с начальной станции ДСП (или по его команде дежурный по отправлению или парку) обязан проверить у машиниста (водителя) ССПС :

- удостоверение на право управления ССПС
- акт полугодового контрольно-технического осмотра ССПС для машин, которые эксплуатируются круглый год
- акт годового контрольно-технического осмотра ССПС для машин, которые эксплуатируются только в сезон летних путевых работ (в т.ч. и прицепа, при его применении)

- оформленного маршрутного листа, выданного предприятием приписки ССПС, с отметкой о прохождении мед. осмотра
- разрешение на право следования по ж.д. путям УЗ (для ССПС других Министерств и ведомств)

4. Ответственными работниками предприятия (ведомства) в штате которого находятся машинисты (водители) ССПС, перед их выездом на ж.д. пути УЗ, порядком определенным руководителем, проверяется :

- удостоверение на право управления ССПС
- удостоверение о сдаче экзаменов :
 - == по ПТЭ, ИСИ, ИДП
 - == ТРА станций
 - == правил охраны труда при выполнении погрузо-разгрузочных работ
 - == должностных обязанностей
 - == требований Инструкции по эксплуатации и содержанию ПС ж.д. Украины
- прохождение медицинского осмотра

Машинист (водитель) ССПС обязан проходить мед. осмотр :

- перед выездом на пути станций
- и после возвращения ССПС в пункт дислокации

Руководитель предприятия, в штате которого находятся машинисты (водители) ССПС обязан установить порядок прохождения ими мед. осмотра:

- перед выездом на пути станций
- в процессе выполнения работ
- и после возвращения ССПС в пункт дислокации

Техническое состояние ССПС (и прицепных единиц) перед выездом ССПС со станции приписки подтверждается в маршрутном листе:

- подписью лица, ответственного за эксплуатацию и содержание ССПС
- или лицом, на которого возложены эти обязанности

Техническое состояние ССПС (и прицепных единиц) в т.ч. АЛСН и радиосвязи перед выездом ССПС с других начальных станций подтверждается в маршрутном листе:

- подписью машиниста (водителя) ССПС

Перед каждым выездом машинист (водитель) ССПС вместе с ДСП обязан проверить работу радиостанции.

После проверки работы радиостанции машинист (водитель) обязан записать в маршрутном листе :

- дату проверки
- время проверки
- фамилию ДСП
- результаты проверки

Выезд ССПС на станции и перегоны с неисправными устройствами радиосвязи не разрешается.

5. Во время нахождения ССПС на приемо-отправочных станционных путях ДСП обязан :

- установить стрелки в положение исключающее заезд другого ПС на эти пути
- навесить на стрелочные рукоятки, кнопки красные колпачки
- следить за занятостью этих путей

6. Количество прицепных единиц к ССПС устанавливается И в зависимости :

- от паспортных данных ССПС
- наличием тормозных средств на тяговых и прицепных единицах
- допустимым скоростям движения на руководящих спусках

Следование не оборудованных автотормозами машин в сцене разрешается в исключительных случаях **не более двух единиц**, причем на каждой из них должен быть машинист (водитель).

Машины, не имеющие автотормозов, при движении с загруженными прицепными единицами должны быть оборудованы устройствами от саморасцепа.

7. Запрещается :

- отправлять пассажирский поезд на перегон вслед за дрезинами, мотовозами и автомотрисами до прибытия их на соседний раздельный пункт
- выезд ССПС на станции и перегоны с неисправными средствами радиосвязи

При следовании ССПС по перегону впереди грузового поезда, ДСП (при ДЦ-ДНЦ) обязан :

- предупредить машиниста поезда по радиосвязи о нахождении на перегоне ССПС

При отправлении поезда на перегон с возвращением обратно на станцию отправления машинисту (водителю) ССПС, разрешается следовать в обратном направлении (при наличии соответствующего разрешения) только до входного светофора или сигнального знака «граница станции».

Об отправлении ССПС на перегон ДСП обязан своевременно об этом предупредить дежурных по переездам.

Дежурный по переезду, после получения сообщения от ДСП о движении ССПС, обязан :

- нажать кнопку «закрытие шлагбаума»
- и оставлять ее нажатой пока ССПС не проследует переезд

8. Следование ССПС вагонами вперед осуществляется в соответствии с требованиями ПТЭ, ИСИ, ИДП.

При следовании ССПС платформами или прицепами вперед скорость движения поезда определяется в соответствии с допустимыми скоростями движения ССПС по перегонам, утвержденных «Н».

Скорость движения при следовании ССПС с вагонами прицепленными спереди, не должна превышать :

- 25км/ч
- или 40км/ч, при наличии радиосвязи на машине

Скорость следования грузового поезда, в составе которого есть мотовоз-электростанция (МЭС), должна быть :

- не более 70км/ч
- а при следовании на боковой путь не более 20км/ч

Роспуск ССПС, прицепленного к поезду, с сортировочных горок не допускается.

Термины, которые применяются в тексте.

Управление поездом с особой бдительностью == постоянно, повышенное внимание локомотивной бригады к условиям движения поезда.

Улавливающий тупик == тупиковый путь, предназначенный для остановки поезда, который потерял управление, или части поезда во время движения на затяжном спуске.

Окно == время, на протяжении которого прекращено движение поездов на перегоне, отдельном пути перегона или станции для проведения ремонтно-строительных работ.

Вспомогательный пост == пост на перегоне, не имеющий путевого развития и применяется только для обслуживания пункта примыкания подъездного пути (для поездов, что следуют по всему перегону отдельным пунктом не является).

Экстренное торможение == торможение, которое применяется для немедленной остановки поезда путем экстренной разрядки магистрали и реализации максимальной тормозной силы.

Тормозной путь == расстояние, которое проследует поезд от момента перевода ручки крана машиниста или крана экстренного торможения в тормозное положение до полной остановки.

Гарантийный участок == часть ж.д. сети, ограниченная пунктами ТО поездов, где работники пунктов ТО несут ответственность за безопасное следование вагонов без отцепки от поездов.

Предохранительный тупик == тупиковый путь, предназначенный для предотвращения выхода ПС на маршрут следования поездов.

Интенсивное движение поездов == размеры движения пассажирских и грузовых поездов (в сумме) согласно графика движения на

двухпутных участках более 50 пар и однопутных более 24 пар в сутки.

Особо интенсивное движение поездов == то же, соответственно 100 пар и 48 пар в сутки.

Малодеятельные участки == то же, но не более 8 пар в сутки.

Особые путевые знаки == граница ж.д. полосы отвода, указатель номера стрелки, ...

Поезд == сформированный и соединенный состав вагонов с одним или несколькими локомотивами, или моторными вагонами, которые имеют установленные сигналы. Локомотивы без вагонов, МВПС, ССПС, который отправляется на перегон, считается поездом.

Поезд грузо-пассажирский == формируется на малодеятельных участках из грузовых и пассажирских вагонов для перевозки грузов и пассажиров.

Поезд рефрижераторный == поезд, сформированный из рефрижераторных вагонов.

Поезд почтово-багажный == поезд сформированный из пассажирских и грузовых вагонов, которые предназначены для перевозки багажа, почты, а также пассажирских вагонов для перевозки пассажиров, которые прицепляют только на участках, где не обращаются пассажирские поезда.

Поезд пассажирский соединенный == поезд, который состоит из двух пассажирских поездов, соединенных между собой, с действующими локомотивами в голове каждого поезда.

Поезд пассажирский длинносоставный == пассажирский поезд, длина которого превышает длину, установленную схемой формирования данного поезда.

Поезд пассажирский повышенной длины == пассажирский поезд, в составе которого 20 и более вагонов.

Поезд пассажирский == поезд для перевозки пассажиров, багажа и почты, сформирован из пассажирских вагонов. Подразделяются на дальние (расстояние более 700км), местные (до 700км) и пригородные (до 150км).

Поезд людской == грузовой поезд, в составе которого 10 и более вагонов заняты людьми.

Поезд грузовой длинносоставный == грузовой поезд, длина которого (в условных вагонах) превышает максимальную норму, определенную графиком движения на участке следования этого поезда.

Поезд грузовой повышенного веса == грузовой поезд весом более 6 тыс. т. с одним или несколькими действующими локомотивами.

Поезд грузовой тяжеловесный == грузовой поезд, вес которого для соответствующих серий локомотивов на 100т и более превышает установленную графиком движения весовую норму на участке следования этого поезда.

Поезд грузовой повышенной длины == грузовой поезд, длина которого 350 и более осей.

Поезд грузовой соединенный == поезд, соединенный из двух и более грузовых поездов, с действующими локомотивами в голове каждого поезда.

Поездные сигналы == сигналы, которые применяются для обозначения поездов, локомотивов и других ПЕ.

Сигнал == условный видимый или звуковой знак, при помощи которого подается определенный приказ.

Сигнальный знак == условный видимый знак, при помощи которого подается приказ или указание отдельной категории работников.

Станционный пост централизации == пост на станции, где сосредоточено управление группой централизованных стрелок и сигналов.

Нестандартные и аварийные ситуации во время движения поездов и выполнения маневровой работы возникают по разным причинам, в том числе :

- нарушения работы устройств СЦБ и связи
 - нарушения графика движения поездов
 - осложнение поездной обстановки
 - движение поезда с неуправляемыми тормозами
 - неисправность автотормозов в поезде (локомотивс, МВПС)
 - остановка поезда на перегоне с угрозой самопроизвольного его движения в сторону станции отправления
 - сход вагонов на перегоне с выходом за габарит
 - излом рельсы или элементов стрелочного перевода
 - заклинивание колесной пары или нагрев буксового узла ПС
 - внезапное повреждение устройств контактной сети или отсутствие эл. питания в контактной сети
 - работы по ликвидации последствий транспортных происшествий
 - выход ПС за предельный столбик
 - и другие нестандартные и аварийные ситуации.....
-
-

СОДЕРЖАНИЕ :

Введение	3
Общие положения	4
Движение поездов при автоблокировке	20
Движение поездов при АЛСН (как самостоятельное ср-во)	61
Движение поездов при ДЦ	68
Движение поездов при полуавтоблокировке	79
Движение поездов при электрожелезнодорожной системе	92
Движение поездов при телефонных средствах связи	100
Движение поездов при перерыве действия всех средств сигнализации и связи	104
Движение восстановительных, пожарных поездов, ССПС, и вспомогательных локомотивов	110
Возвращение поезда с перегона на станцию отправления	126
Движение хозяйственных поездов, ССПС при проведении работ на ж.д. путях	131
Прием и отправление поездов	136
Маневровая работа на станциях	144
Порядок выдачи предупреждений	174
Движение поездов с разграничением времени	183
Порядок применения семафоров	188
Маневровая работа, формирование и движение поездов с вагонами, загруженными ВМ класса 1	192
Сокращения.....	199
Образцы бланков разрешений	200
Приложения.....	208
Термины, применяемые в тексте.....	235

Подписано к печати 14.11. 2007 г.
Формат 60x84/16. Гарнитура Times New Roman.
Бумага офсет. Печать офсет.
Усл. печ. л. 13,95. Зак. 3232.

КП «Одесская городская типография»
65012, Одесса, ул. Пантелеймоновская, 17