

Контактные данные преподавателя:

e-mail: sergey_696921@mail.ru

WhatsApp: 89242689904

Приложение N 6
к Правилам технической
эксплуатации железных дорог
Российской Федерации

ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Изучить полностью.

Лекция № 3.

ИНСТРУКЦИЯ

**по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте
Российской Федерации**

Законспектировать пункты 1 -6

**ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе
на железнодорожном
транспорте Российской
Федерации**

Движение поездов при автоматической блокировке

I. Общие положения

1. Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации (далее – Инструкция) устанавливает:

1) правила приема, отправления и пропуска поездов при различных устройствах сигнализации, централизации и блокировки (далее – СЦБ) на железнодорожных станциях и средствах сигнализации и связи при движении поездов, как в нормальных условиях, так и в случаях их неисправности;

2) правила приема и отправления поездов в условиях производства ремонтно-строительных работ на железнодорожных путях и сооружениях;

3) правила производства маневров на железнодорожных станциях;

4) правила выдачи предупреждений на поезда;

5) другие правила, регламентирующие безопасность движения поездов и маневровой работы.

2. Выполнение требований, установленных настоящей Инструкцией, обеспечивает бесперебойность и безопасность движения поездов и маневровой работы.

3. Все нормативные и технические документы владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, относящиеся к движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте, должны соответствовать требованиям настоящей Инструкции.

4. Все распоряжения по движению поездов и маневровой работе должны даваться кратко и четко. Работник, давший распоряжение, должен каждый раз выслушать краткое повторение распоряжения и убедиться в том, что оно понято правильно, а впоследствии убедиться в правильности его выполнения (по индикации на аппаратах управления, докладу исполнителя по поездной, станционной радиосвязи, двусторонней парковой связи и другим видам связи или лично).

5. Все операции по приему, отправлению и пропуску поездов, а также при производстве маневровой работы, должны производиться с точным выполнением требований Правил, настоящей Инструкции, технико-распорядительного акта железнодорожной станции (далее – ТРА станции) или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

6. Управление устройствами СЦБ, открытие и закрытие светофоров производится:

1) на железнодорожной станции – дежурным по железнодорожной станции (далее – ДСП станции) или по его распоряжению оператором при ДСП станции, дежурным или оператором станционного поста централизации, дежурным стрелочного поста;

2) на путевом посту – ДСП станции, выполняющим обязанности дежурного по посту (далее — ДСП поста);

3) при диспетчерской централизации – диспетчером поездным (далее – ДНЦ).

7. В отдельных случаях, предусмотренных Правилами, светофоры могут переводиться на автодействие или на управление ДСП соседних станций.

Перечень таких железнодорожных станций и порядок их переключения на автодействие или перевод на управление ДСП соседних станций утверждается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

8. Если поезд отправляется с железнодорожной станции при запрещающем показании выходного светофора или с железнодорожных путей, не имеющих выходного светофора, разрешение на занятие перегона (если оно не передается по радиосвязи) вручается машинисту ведущего локомотива ДСП станции лично или через одного из станционных работников, связанных с движением поездов, что указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования. Машинист ведущего локомотива обязан убедиться, соответствует ли выданное разрешение номеру поезда и перегону.

9. Приказ о приеме или отправлении поезда при запрещающем показании светофора передается ДСП станции (ДНЦ) машинисту по радиосвязи. Текст такого приказа указан в пунктах 4.1, 7.1, 8.1, 16.1 и 17.1 таблицы № 2 приложения № 20 к настоящей Инструкции.

Во всех случаях перед передачей текста приказа ДСП станции (ДНЦ) машинисту поезда по радиосвязи должен указываться номер приказа. Машинист обязан полностью повторить текст приказа, а ДСП станции (ДНЦ) – подтвердить правильность его восприятия словами: «Верно, выполняйте» и указать время передачи приказа машинисту поезда (часы, минуты).

10. В случаях приема или отправления поездов при запрещающем показании входного, маршрутного или выходного светофоров в журнале движения поездов напротив номера поезда (в графе «Примечания») должна быть сделана соответствующая отметка:

«РС» – по радиосвязи;

«ПС» – по пригласительному сигналу;

«ПР» – по письменному разрешению.

В отметке «РС», кроме того, должны быть указаны номер приказа и время его передачи машинисту, а также литер светофора (или номер железнодорожного пути отправления, не имеющего выходного светофора), например: «РС № 1 12-00 Ч2».

Запись текста приказа в журнале движения поездов не требуется.

На железнодорожных станциях, оборудованных системой документированной регистрации переговоров, приказы о приеме и отправлении поездов при запрещающем показании светофора, передаваемые машинисту по радиосвязи, регистрируются устройством автоматической регистрации переговоров данной системы.

11. Во всех случаях приема поезда на железнодорожную станцию или отправления поезда с железнодорожной станции при запрещающем показании входного, выходного (маршрутного) светофоров ДСП станции, прежде чем воспользоваться пригласительным сигналом или дать машинисту поезда соответствующее разрешение на проезд запрещающего сигнала, обязан привести аппараты управления в положение, соответствующее запрещающему показанию светофора, и в порядке, установленном ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, убедиться в свободности пути приема, правильности установки и замыкания стрелок в маршруте, а при отправлении поезда, кроме того, в свободности первого блок-участка (при автоматической блокировке) или перегона (при полуавтоматической блокировке) и в установленном соответствующем направлении движения на перегоне.

После выполнения указанных операций ДСП станции обязан доложить ДНЦ о готовности маршрута. ДСП станции управляет действием пригласительного сигнала на светофоре до тех пор, пока ведущий локомотив прибывающего или отправляющегося поезда не проследует светофор, а на участках железнодорожных путей необщего пользования при движении вагонами вперед – после прохода светофора всем составом и локомотивом.

12. На железнодорожных станциях с наличием железнодорожных переездов, расположенных в стрелочных горловинах или на участках удаления, на которые извещение о закрытии железнодорожного переезда при приеме или отправлении поезда при запрещающем показании светофора производится нажатием кнопки «Закрытие переезда», ДСП станции перед приемом или отправлением поезда должен нажать эту кнопку, а после проследования поезда через железнодорожный переезд – вернуть ее в нормальное положение.

В любых случаях приема или отправления поезда при запрещающем показании светофора на таких железнодорожных станциях машинист поезда при подходе к железнодорожному переезду на железнодорожных путях общего пользования должен следовать с особой бдительностью со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, с готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. Перечень таких железнодорожных станций устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

13. ДСП станции после прибытия (возвращения), отправления или проследования поезда обязан немедленно сообщить об этом ДСП соседней станции и ДНЦ.

Об отправлении (проследовании) поезда сообщается по форме:

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

О прибытии (возвращении) поезда сообщается по форме:

«Поезд № ... прибыл (возвратился) в ... ч ... мин».

Если поезд следует с подталкивающим локомотивом, уведомления об отправлении и прибытии такого поезда дополняются словами «с толкачом».

При наличии в поезде вагонов с опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами) (далее – опасные грузы класса 1 (ВМ)), перечисленных в Правилах

перевозки опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 05.04.1996 № 15, к номеру поезда при сообщении добавляются буквы «ВМ» (например, «2783 ВМ»).

Соответствующие буквы к номеру поезда добавляются также в случаях отправления и следования поездов:

«М» – обслуживаемых одним машинистом;

«Т» – грузовых тяжеловесных;

«Д» – длинносоставных;

«ПМ» – повышенной массы;

«ПД» – повышенной длины;

«СП» – соединенных.

При отправлении поездов с негабаритными грузами к номеру поезда после буквы «Н» и знака «←» добавляется установленный в Инструкции по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств-участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, утвержденной Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 19.10.2001 № 30, цифровой индекс, характеризующий зоны и степени негабаритности грузов (например, 2785Н-0430).

На двухпутных участках, оборудованных автоматической блокировкой (далее – автоблокировка), время прибытия поезда, следовавшего по правильному пути, на соседнюю (позади лежащую) железнодорожную станцию может не передаваться. В этом случае в журнале движения поездов время прибытия поезда на соседнюю впереди лежащую железнодорожную станцию не указывается.

На двухпутных и многопутных участках, оборудованных автоблокировкой, с интенсивным движением поездов передача уведомлений от одной железнодорожной станции к другой о прибытии, отправлении и проследовании поездов может быть установлена лишь о поездах, следующих с отклонением от графика, а передача уведомлений ДНЦ, кроме того, и не с каждой станции, расположенной на участке. Указанный порядок не распространяется на людские поезда, и поезда, к номеру которых добавляются соответствующие буквы или цифровой индекс.

Аналогичный порядок передачи сообщений ДНЦ о прибытии, отправлении и проследовании поездов может быть установлен на двухпутных и однопутных участках, оборудованных устройствами для автоматической записи графиков исполненного движения. Перечень таких участков и порядок передачи уведомлений о прибытии, отправлении или проследовании поездов устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Время фактического отправления, прибытия или проследования каждого поезда ДСП станции (оператор при ДСП станции) обязан отметить в журнале движения поездов, при этом номера поездов, дополненные соответствующими буквами или индексами, записываются с этими буквами и индексами и в журнале движения поездов.

14. ДСП станции, обнаружив (лично или по докладам других работников) неисправность железнодорожных путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети, должен сделать об этом запись в журнале осмотра железнодорожных путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети (далее – журнал осмотра) и немедленно известить уполномоченного работника соответствующего подразделения владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, обслуживающего эти устройства.

Обо всех неисправностях технических устройств, которые создают угрозу безопасности движения или могут вызвать задержки поездов, а также о принимаемых мерах, ДСП станции должен поставить в известность ДНЦ.

Об устранении неисправности соответствующим работником делается отметка в журнале осмотра, которая удостоверяется его подписью и подписью ДСП станции.

В случае возникновения неисправности поездной радиосвязи машинист поезда обязан сообщить об этом ДНЦ или ДСП станции с ближайшей железнодорожной станции (лично или через помощника машиниста, кондуктора, начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда и другими имеющимися средствами связи) и следовать по приказу ДНЦ, передаваемому ДСП станций, ограничивающих перегон, до ближайшей железнодорожной станции, где должна быть произведена замена (ремонт) устройств поездной радиосвязи без отцепки локомотива или замена локомотива, или затребован вспомогательный локомотив при обслуживании локомотива пассажирского поезда одним машинистом.

При поступлении информации о срабатывании устройств контроля схода и волочения деталей железнодорожного подвижного состава (далее – Устройства контроля схода) ДСП станции или ДНЦ обязаны принять все необходимые меры, направленные на остановку поезда, вызвавшего срабатывание Устройства контроля схода, и поездов по соседним железнодорожным путям железнодорожной станции или перегона.

15. Закрытие и открытие перегонов или отдельных железнодорожных путей перегонов, а также переход с одних средств сигнализации и связи на другие производятся по приказу ДНЦ.

Перед переходом на телефонные средства связи ДСП станций, ограничивающих перегон, должны привести аппараты управления в положение, соответствующее запрещающему показанию выходных светофоров, ограждающих выход на перегон.

При переходе с основных средств сигнализации и связи на телефонные средства связи обмен поездными телефонограммами между ДСП станций на однопутных перегонах, а в случаях организации двустороннего движения по одному из путей и на двухпутных (многопутных) перегонах, должен осуществляться по поездной диспетчерской связи под контролем ДНЦ. При неисправности поездной диспетчерской связи ДСП станций действуют в соответствии с пунктами 29, 30 приложения № 1 к настоящей Инструкции.

16. Перед вступлением на дежурство ДСП станции, ДСП поста обязаны:

1) ознакомиться с планом предстоящей работы, имеющимися указаниями и распоряжениями, касающимися приема и отправления поездов и маневров, наличием и расположением железнодорожного подвижного состава на приемо-отправочных железнодорожных путях, положением (свободностью или занятостью) прилегающих к станции перегонов (блок-участков);

2) убедиться в исправности аппаратов управления устройствами СЦБ и связи и наличии на них пломб в соответствии с описью, а также в исправности обслуживаемых им лично стрелочных переводов;

3) проверить наличие на рабочем месте исправность инструмента, сигнальных принадлежностей и инвентаря;

4) ознакомиться с записями в журнале диспетчерских распоряжений, журнале движения поездов, книге предупреждений, журнале осмотра, журнале поездных телефонограмм и других книгах и журналах, предусмотренных ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Вступление на дежурство оформляется записями в журнале движения поездов следующими записями:

«...» 20.. г. ... ч ... мин. Дежурство принял ДСП станции (ДСП поста) ... (подпись).

«...» 20.. г. ... ч ... мин. Дежурство сдал ДСП станции (ДСП поста) ... (подпись).

Перед текстом о приеме и сдаче дежурства указываются показания счетчиков искусственного срабатывания устройств контроля прибытия, пригласительных сигналов

или искусственной разделки маршрута, вспомогательного перевода стрелок (при их наличии), а также наличие инвентаря строгого учета на посту ДСП станции, ДСП поста.

На железнодорожных станциях, где журнал движения поездов ведется в электронном виде, порядок оформления записи о вступлении на дежурство устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

17. Вступив на дежурство, ДСП станции обязан:

1) проверить явку на работу составителей поездов, дежурных станционных постов централизации, операторов постов централизации, дежурных стрелочных постов, сигналистов и других работников;

2) проверить через них состояние обслуживаемых ими рабочих мест, особенно правильность закрепления железнодорожного подвижного состава в соответствии с ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

3) при наличии недостатков принять необходимые меры, обеспечивающие нормальную работу и безопасность движения, а при необходимости сообщить об этом начальнику железнодорожной станции и ДНЦ на железнодорожных путях общего пользования или уполномоченному работнику владельца железнодорожного пути необщего пользования.

18. При упразднении на отдельных отдельных пунктах дежурного штата работников, на которых возлагается выполнение операций по приему и отправлению поездов или производству маневров, в зависимости от системы имеющихся устройств СЦБ и связи, владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования должен быть установлен порядок выполнения операций, связанных с приемом, отправлением поездов и производством маневров на таких отдельных пунктах.

19. Движение поездов при автоматической блокировке осуществляется в соответствии с приложением № 1 к настоящей Инструкции.

20. Движение поездов на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, осуществляется в соответствии с приложением № 2 к настоящей Инструкции.

21. Движение поездов на участках, оборудованных полуавтоматической блокировкой, осуществляется в соответствии с приложением № 3 к настоящей Инструкции.

22. Движение поездов при электрожелезнодорожной системе осуществляется в соответствии с приложением № 4 к настоящей Инструкции.

23. Движение поездов при телефонных средствах связи осуществляется в соответствии с приложением № 5 к настоящей Инструкции.

24. Движение поездов при перерыве действия всех средств сигнализации и связи осуществляется в соответствии с приложением № 6 к настоящей Инструкции.

25. Движение восстановительных, пожарных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава и вспомогательных локомотивов осуществляется в соответствии с приложением № 7 к настоящей Инструкции.

26. Движение хозяйственных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава при производстве работ на железнодорожных путях и искусственных сооружениях осуществляется в соответствии с приложением № 8 к настоящей Инструкции.

27. Прием и отправление поездов осуществляется в соответствии с приложением № 9 к настоящей Инструкции.

28. Работа диспетчера поездного осуществляется в соответствии с приложением № 10 к настоящей Инструкции.

29. Маневровая работа на железнодорожных станциях осуществляется в соответствии с приложением № 11 к настоящей Инструкции.

30. Порядок выдачи предупреждений приведен в приложении № 12 к настоящей Инструкции.

31. Прием, отправление поездов и производство маневров в условиях нарушения нормальной работы устройств сигнализации, централизации и блокировки на железнодорожных станциях осуществляется в соответствии с приложением № 13 к настоящей Инструкции.

32. Движение поездов с разграничением временем осуществляется в соответствии с приложением № 14 к настоящей Инструкции.

33. Порядок производства маневровой работы, формирования и пропуска поездов с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами), приведен в приложении № 15 к настоящей Инструкции.

34. Минимальные нормы прикрытия в поездах и при маневрах для вагонов, загруженных опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами), приведены в приложении № 16 к настоящей Инструкции.

35. Нормы и основные правила закрепления железнодорожного подвижного состава тормозными башмаками приведены в приложении № 17 к настоящей Инструкции.

36. Порядок постановки в поезда вагонов с грузами, требующими особой осторожности, и специального железнодорожного подвижного состава приведен в приложении № 18 к настоящей Инструкции.

37. Основные положения о порядке движения дрезин съёмного типа приведены в приложении № 19 к настоящей Инструкции.

38. Регламент переговоров при поездной и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации приведен в приложении № 20 к настоящей Инструкции.

39. Образец бланка формы ДУ-50 (далее – Путевая записка) приведен в приложении № 21 к настоящей Инструкции.

40. Образец бланка формы ДУ-52 приведен в приложении № 22 к настоящей Инструкции.

41. Образец бланка формы ДУ-54 приведен в приложении № 23 к настоящей Инструкции.

42. Образец бланка формы ДУ-55 приведен в приложении № 24 к настоящей Инструкции.

43. Образец бланка формы ДУ-56 приведен в приложении № 25 к настоящей Инструкции.

44. Образец бланка формы ДУ-61 приведен в приложении № 26 к настоящей Инструкции.

45. Образец бланка формы ДУ-64 приведен в приложении № 27 к настоящей Инструкции.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Инструкции по движению
поездов и маневровой работе
на железнодорожном
транспорте Российской
Федерации

Движение поездов при автоматической блокировке

1. Движение поездов на однопутных перегонах, оборудованных автоблокировкой для двустороннего движения, осуществляется в обоих направлениях.

На двухпутных перегонах, как с односторонней, так и с двусторонней автоблокировкой по каждому железнодорожному пути, движение четных поездов осуществляется по одному, нечетных – по другому главному железнодорожному пути, каждый из которых является правильным для поездов данного направления.

На двухпутных перегонах с двусторонней автоблокировкой, если каждый из железнодорожных путей не специализирован для пропуска поездов преимущественно одного направления, двустороннее движение по каждому железнодорожному пути осуществляется по правилам, установленным настоящей Инструкцией для однопутных перегонов.

Порядок движения поездов на таких и многопутных перегонах по каждому главному железнодорожному пути устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2. При автоблокировке разрешением на занятие поездом блок-участка служит разрешающее показание выходного или проходного светофора.

Как исключение, на проходных светофорах (кроме находящихся перед входными светофорами), расположенных на затяжных подъемах, допускается в каждом отдельном случае с разрешения владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования установка условно-разрешающего сигнала, подаваемого знаком в виде буквы «Т», нанесенном на щите опоры светофора. Наличие этого сигнала служит разрешением грузовому поезду на проследование красного огня светофора без остановки. При этом поезд должен проследовать светофор с красным огнем на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.

После остановки поезда перед проходным светофором с красным огнем, а также с непонятным показанием или погасшим огнем, если машинист видит или знает, что впереди лежащий блок-участок занят поездом или имеется иное препятствие для движения, запрещается продолжать движение до тех пор, пока блок-участок не освободится. Если машинист не знает о нахождении на впереди лежащем блок-участке поезда (иного препятствия), он должен после остановки отпустить автотормоза и, если за это время на светофоре не появится разрешающего огня, вести поезд до следующего светофора на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.

В случае, когда следующий проходной светофор будет в таком же положении, движение поезда после остановки продолжается в том же порядке.

В случае, если после проследования в установленном настоящей Инструкцией порядке проходного светофора с запрещающим показанием, с непонятным показанием или погасшим огнем и дальнейшем следовании по блок-участку на локомотивном светофоре появится желтый или зеленый огонь, машинист поезда может увеличить скорость движения до 40 км/ч и следовать с особой бдительностью до следующего светофора.

При неустойчивом показании огней на локомотивном светофоре во время следования по блок-участку машинист должен вести поезд до следующего светофора на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.

При движении поезда по участку машинист поезда и его помощник обязаны следить за показаниями светофоров и строго выполнять их требования, а при наличии автоматической локомотивной сигнализации (далее – АЛСН) следить за показаниями как путевых, так и локомотивного светофоров.

Когда сигнал путевого светофора не виден (из-за большого расстояния, наличия кривой, тумана и в других случаях), машинист поезда и его помощник до приближения к путевому светофору на расстояние видимости обязаны руководствоваться показаниями локомотивного светофора.

3. Если показания путевого и локомотивного светофоров не соответствуют друг другу, машинист поезда должен руководствоваться только показаниями путевых светофоров.

Если при движении по железнодорожным путям перегона или железнодорожной станции, оборудованными путевыми устройствами АЛСН, на локомотивном светофоре внезапно появится белый огонь, машинист должен вести поезд до следующего светофора (или до появления разрешающего показания на локомотивном светофоре) с особой бдительностью и со скоростью не более 40 км/ч.

В случае неисправности устройств АЛСН машинист поезда обязан:

1) при управлении локомотивом пассажирского или грузового поезда при исправной радиосвязи довести этот поезд до пункта смены локомотивных бригад, где устройства АЛСН должны быть отремонтированы без отцепки локомотива или должна быть произведена замена локомотива;

2) при управлении мотор-вагонным поездом довести этот поезд до ближайшей железнодорожной станции с основным или оборотным депо или железнодорожной станции, имеющей пункт их технического обслуживания.

При обслуживании локомотива пассажирского поезда одним машинистом в случае неисправности систем безопасности или АЛСН машинист обязан довести поезд до ближайшей железнодорожной станции и затребовать вспомогательный локомотив.

Следование поездов с неисправными АЛСН или другими системами безопасности до указанных пунктов должно осуществляться по приказу ДНЦ, передаваемому ДСП станций участка.

4. При соединении поездов на перегоне машинисту поезда, идущего на соединение, разрешается следовать по приказу ДНЦ без остановки на блок-участок, занятый поездом, с которым предстоит соединение, со скоростью, обеспечивающей своевременную остановку у стоящего поезда, на железнодорожных путях общего пользования – не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.

5. Для организации двустороннего движения на двухпутных (многопутных) перегонах, оборудованных по каждому железнодорожному пути автоблокировкой в одном направлении, может применяться АЛСН. На таких перегонах следование поездов в правильном направлении осуществляется по сигналам автоблокировки, а в неправильном – по сигналам локомотивного светофора. Отправление поезда с железнодорожной станции по неправильному железнодорожному пути производится по разрешающему показанию выходного светофора. На двухпутных и многопутных перегонах, оборудованных постоянно действующими устройствами для организации движения по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивного светофора, границы блок-участков должны соответствовать ординатам светофоров, установленных для движения по правильному железнодорожному пути.

При ведении поезда по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивного светофора машинист поезда и его помощник обязаны:

1) при зеленом огне на локомотивном светофоре следовать со скоростью, установленной владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования для этих случаев;

2) при желтом огне следовать со скоростью не более 50 км/ч;

3) при появлении на локомотивном светофоре желтого огня с красным снизить скорость до 20 км/ч и остановить поезд перед первым путевым светофором встречного направления;

4) после остановки поезда при желтом огне с красным, если машинист поезда видит или знает, что впереди лежащий блок-участок занят поездом, ожидать освобождения блок-участка – появления на локомотивном светофоре желтого или зеленого огня, после чего продолжать движение по сигналам локомотивного светофора;

5) если машинист поезда не знает о нахождении на впереди лежащем блок-участке поезда и за время остановки и отпуска тормозов на локомотивном светофоре не появился желтый или зеленый огонь, он должен возобновить движение и до конца следующего блок-участка вести поезд со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. Если при следовании по блок-участку красный огонь локомотивного светофора сменится на желтый с красным, машинист поезда может продолжить движение со скоростью не более 20 км/ч, а при появлении желтого или зеленого огня машинист поезда может увеличить скорость движения до 40 км/ч;

6) в конце блок-участка при желтом или зеленом огне на локомотивном светофоре продолжить движение, руководствуясь этими сигналами; при сохранении красного огня или появлении желтого огня с красным машинист поезда должен вновь остановить поезд и далее продолжить движение в порядке, указанном в подпунктах 3 и 4 настоящего пункта;

7) в случае внезапного появления на локомотивном светофоре вместо разрешающего сигнала желтого огня с красным, красного или белого огня или при потухании огней локомотивного светофора машинист поезда обязан снизить скорость до 20 км/ч и вести поезд с указанной скоростью до конца блок-участка или до появления разрешающего сигнала на локомотивном светофоре, быть внимательным и готовым своевременно остановиться, если на железнодорожном пути окажется препятствие для дальнейшего движения. При сохранении в конце блок-участка на локомотивном светофоре желтого огня с красным, красного или белого огня или негорящих огней локомотивного светофора дальнейшее движение осуществляется в порядке, указанном в подпунктах 3 и 4 настоящего пункта;

8) в случае нарушения нормальной работы устройств АЛСН на локомотиве, остановить поезд у ближайшего светофора встречного направления, а далее следовать до входного светофора (сигнального знака «Граница станции») со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

Прием на железнодорожную станцию поезда, следующего по неправильному железнодорожному пути, производится по специально устанавливаемому входному светофору, который в зависимости от местных условий может быть расположен и с левой стороны по направлению движения.

Во всех случаях скорость прибытия на железнодорожную станцию поезда, следующего по неправильному железнодорожному пути, при разрешающем показании входного светофора не должна превышать установленную скорость для приема поезда на боковой железнодорожный путь.

Прием и отправление поездов

6. Перед приемом и отправлением поезда ДСП станции в установленном настоящей Инструкции порядке готовит маршрут приема или отправления и открывает входной (выходной) светофор.

На однопутных перегонах, а также при необходимости отправления поезда по неправильному железнодорожному пути на двухпутных перегонах с двусторонней автоблокировкой или по одному из железнодорожных путей двухпутного (многопутного) перегона, оборудованному двусторонней автоблокировкой с однопутными правилами движения, или при движении по неправильному железнодорожному пути по сигналам

локомотивных светофоров ДСП станции, кроме того, обязан предварительно согласовать с ДНЦ (а при неисправности поездной связи – с ДСП соседней станции) право занятия перегона.

При проходе поезда входной (выходной) светофор автоматически закрывается. Если управление светофором осуществляется сигнальной рукояткой, ДСП станции ставит ее в нормальное положение.

На двухпутных участках входные, маршрутные и выходные светофоры, расположенные на главных железнодорожных путях железнодорожной станции в правильном направлении, могут переводиться на автодействие. В этом случае светофоры работают в автоматическом режиме.

7. Отправление поездов при наличии групповых выходных (маршрутных) светофоров, если железнодорожные пути отправления не оборудованы повторительными светофорами, производится по разрешающему показанию группового выходного (маршрутного) светофора и маршрутному указателю, показывающему цифрой зеленого цвета номер того железнодорожного пути, с которого разрешается отправление поезда.

Если на железнодорожном пути отправления имеется повторительный светофор группового светофора, то отправление поезда с этого железнодорожного пути до группового светофора производится по показанию повторительного светофора.

При неисправности маршрутных указателей или повторительных светофоров групповых светофоров или когда голова поезда находится за повторительным светофором, разрешение на отправление поезда при открытом групповом светофоре передается машинисту поезда по радиосвязи регистрируемым приказом в соответствии с пунктом 7.1 таблицы № 2 приложения № 20 к настоящей Инструкции.

Отправление поезда по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору может быть осуществлено также по разрешению на бланке формы ДУ-54 с заполнением пункта II, вручаемому машинисту поезда.

8. Отправление с железнодорожной станции поездов в тех случаях, когда голова поезда находится за выходным светофором, в том числе и после остановки поезда за этим светофором из-за самопроизвольного его закрытия, если, восприняв закрытие, машинист поезда остановит поезд уже после проезда сигнала, осуществляется в порядке, установленном в пунктах 14 и 15 настоящего приложения.

Если ведущий локомотив поезда находится за выходным (маршрутным) светофором с разрешающим показанием, то машинисту поезда по радиосвязи должен быть передан регистрируемый приказ в соответствии с пунктом 12.1 таблицы № 2 приложения № 20 к настоящей Инструкции.

Отправление поезда в этом случае может быть произведено также по разрешению на бланке формы ДУ-54 с заполнением пункта II, вручаемому машинисту поезда.

В случаях, когда ведущий локомотив находится за выходным светофором, оборудованным с обратной стороны повторительной головкой, отправление поезда производится по разрешающему показанию на повторительной головке.

Отправление поездов с железнодорожных путей, не имеющих выходных светофоров, как правило, не допускается.

В исключительных случаях, установленных владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, отправление поездов с таких железнодорожных путей производится так же, как и при неисправности выходного светофора, в порядке, установленном в пунктах 14 и 15 настоящего приложения.

9. Если при разрешающем показании выходного (маршрутного) светофора зеленый огонь на повторительном светофоре не загорается, то машинисту локомотива готового к отправлению пассажирского поезда, стоящего перед повторительным светофором, ДСП станции должен сообщить (лично или по поездной радиосвязи, или через одного из станционных работников, связанных с движением поездов) о неисправности

повторительного светофора, возможности приведения поезда в движение, следования до выходного (маршрутного) светофора, а далее руководствоваться его показаниями.

Когда стоящий перед повторительным светофором пассажирский поезд отправляется при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора, вручаемое или передаваемое по радиосвязи машинисту поезда разрешение на отправление с железнодорожной станции является одновременно и разрешением на проследование негорящего повторительного светофора.

В случае проследования поездом железнодорожной станции без остановки ДСП станции при вступлении поезда на первый (ближний к железнодорожной станции) участок приближения должен предупредить машиниста поезда по радиосвязи о неисправности повторительного светофора (перед маршрутным или выходным светофором). Получив такое сообщение, машинист поезда продолжает движение, руководствуясь показанием локомотивного и выходного или маршрутного светофора.

10. Отправление и движение по перегону поезда с подталкивающим локомотивом, следующим на весь перегон, производятся по сигналам автоблокировки.

Отправление и следование поезда с подталкивающим локомотивом, когда последний с перегона возвращается обратно, производятся по сигналам автоблокировки, а для возвращения с перегона машинисту подталкивающего локомотива на железнодорожной станции отправления выдается ключ-жезл.

11. Отправление хозяйственного поезда для работы на перегоне с возвращением на железнодорожную станцию отправления (когда перегон не закрывается) производится по сигналам автоблокировки (по открытому выходному светофору).

Обратно хозяйственный поезд следует по ключу-жезлу, который перед отправлением с железнодорожной станции вручается руководителю работ или кондуктору главному для передачи машинисту поезда перед возвращением этого поезда с перегона.

Ключ-жезл может быть использован также при подаче и выводе вагонов с необслуживаемых вспомогательным постом железнодорожных путей, примыкающих к перегону (далее – примыкание).

На двухпутных перегонах, оборудованных устройствами для возможности движения поездов по неправильному железнодорожному пути по показаниям локомотивного светофора, отправление поезда с ключом-жезлом допускается только по правильному железнодорожному пути.

Отправление хозяйственных поездов, состоящих из двух и более единиц специального самоходного железнодорожного подвижного состава, допускается с ключом-жезлом только в случае их неразъединения на перегоне.

12. При неисправности или отсутствии ключа-жезла отправлять хозяйственный поезд или поезд с подталкивающим локомотивом, возвращающимся с перегона, можно только после перехода на телефонные средства связи.

Машинисту ведущего локомотива и машинисту подталкивающего локомотива в этих случаях выдаются Путевые записки.

13. Отправление на перегон специального самоходного железнодорожного подвижного состава производится по сигналам автоблокировки, при этом специальный самоходный железнодорожный подвижной состав на участках с автоблокировкой должен обеспечивать надежное шунтирование рельсовой цепи. Это должно быть указано в паспорте специального самоходного железнодорожного подвижного состава.

Съемные подвижные единицы (дрезины, ремонтные вышки, путевые вагончики и др.) должны иметь изоляцию колесных пар.

Порядок действий при неисправностях автоблокировки

14. Если при правильно установленном маршруте и свободном (по показаниям индикации на аппаратах управления) первом блок-участке выходной светофор не

открывается, поезд может быть отправлен на двухпутный перегон по правильному железнодорожному пути:

- 1) по пригласительному сигналу на выходном светофоре;
- 2) по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по радиосвязи в соответствии с пунктами 7.1 и 8.1 таблицы № 2 приложения № 20 к настоящей Инструкции;
- 3) по разрешению на бланке формы ДУ-54 с заполнением пункта I.

15. На однопутный перегон или по неправильному железнодорожному пути двухпутного перегона с двухсторонней автоблокировкой при запрещающем показании выходного светофора поезд может быть отправлен:

- 1) по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по радиосвязи в соответствии с пунктами 7.1 и 8.1 таблицы № 2 приложения № 20 к настоящей Инструкции;
- 2) по разрешению на бланке формы ДУ-54 с заполнением пункта I.

Отправление поезда на однопутный перегон и по неправильному железнодорожному пути двухпутного перегона по пригласительному сигналу запрещается.

16. Перед отправлением поезда ДСП станции обязан:

- 1) получить регистрируемый приказ ДНЦ, подтверждающий свободу перегона (железнодорожного пути) от встречных поездов:

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

Такой приказ может быть передан на отправление с железнодорожной станции при запрещающем показании выходного светофора одного или нескольких (одного за другим) попутных поездов;

- 2) установить блок-систему в направлении отправляющегося поезда;
- 3) изъять из аппарата ключ-жезл соответствующего перегона (железнодорожного пути перегона). Изъятый ключ-жезл возвращается в аппарат после фактического занятия перегона отправляющимся поездом (после вступления его на первый блок-участок удаления).

Порядок отправления поездов при запрещающем показании выходного светофора на однопутные перегоны без проходных светофоров, не оборудованные устройствами для смены направления, при отсутствии в аппаратах управления ключей-жезлов устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Отправление поезда в этом случае производится по разрешениям, указанным в подпунктах 1 и 2 пункта 15 настоящего приложения.

На двухпутных и многопутных перегонах с односторонней автоблокировкой, оборудованной постоянно действующими устройствами для смены направления с функцией «дача согласия» железнодорожной станцией отправления, позволяющими в неправильном направлении (по неправильному железнодорожному пути) обеспечивать движение поездов по сигналам локомотивных светофоров, в случае если выходной светофор на неправильный железнодорожный путь не открывается, то отправление поезда осуществляется в соответствии с подпунктами 1 и 2 пункта 15 настоящего приложения.

На двухпутных и многопутных перегонах с односторонней автоблокировкой, оборудованной временными устройствами, позволяющими в неправильном направлении (по неправильному железнодорожному пути) обеспечивать движение поездов по сигналам локомотивных светофоров, в случае если выходной светофор на неправильный железнодорожный путь не открывается или отсутствует, отправление поезда производится после прекращения действия автоблокировки.

17. ДСП станции запрещается отправлять поезд при запрещающем показании выходного светофора на перегон, оборудованный автоблокировкой, не убедившись в свободности первого блок-участка этого перегона.

Если по истечении времени, необходимого на проследование ранее отправленным поездом первого блок-участка, аппараты управления продолжают показывать его занятость, ДСП станции должен убедиться в свободности первого блок-участка другими имеющимися в его распоряжении средствами (путем переговоров по радиосвязи с машинистом ранее отправленного поезда, по сообщениям дежурных по переездам и др.). Если в течение 10 мин. ДСП станции не может выяснить место нахождения ранее отправленного поезда, следующий поезд может быть отправлен при запрещающем показании выходного светофора, но при этом машинист ведущего локомотива перед отправлением с железнодорожной станции должен быть предупрежден по радиосвязи или путем отметки на бланке формы ДУ-54 о том, что о свободности первого блок-участка сведений нет.

Порядок отправления поездов в аналогичных случаях на короткие перегоны с автоблокировкой, на которых нет проходных светофоров, в зависимости от системы устройств СЦБ и условий работы, устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

18. Проследование отправляющимся поездом (как на однопутный, так и на двухпутный перегон) маршрутного светофора с запрещающим показанием осуществляется по разрешениям, предусмотренными в пункте 14 настоящего приложения, после проверки ДСП станции свободности участка железнодорожного пути, ограждаемого светофором.

19. Приглашительный сигнал на выходном светофоре, разрешение на бланке формы ДУ-54 с заполнением пункта I или регистрируемый приказ ДСП станции, переданный по радиосвязи, дают машинисту поезда право проследовать закрытый выходной светофор и вести поезд до первого проходного светофора (на перегонах, не имеющих проходных светофоров – до входного светофора соседней железнодорожной станции) на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки.

При неисправности маршрутного светофора указанные разрешения дают машинисту поезда право в аналогичном порядке проследовать до выходного (или до следующего маршрутного) светофора.

При следовании поезда, отправленного с железнодорожной станции по одному из вышеуказанных разрешений, машинист поезда, если есть сведения о свободности первого блок-участка, может после вступления поезда на перегон и появления на локомотивном светофоре зеленого, желтого или желтого с красным огней следовать до первого проходного светофора, руководствуясь сигнальными показаниями локомотивного светофора.

При белом огне локомотивного светофора или отсутствии сведений о свободности первого блок-участка машинист поезда должен следовать до первого проходного светофора на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, а далее по сигналам автоблокировки.

20. При неисправности группового светофора отправление поездов производится по регистрируемому приказу ДСП станции или по разрешению на бланке формы ДУ-54 с заполнением пункта I в порядке, предусмотренным в пунктах 14 и 15 настоящего приложения.

21. При неисправности на выходном светофоре маршрутного указателя направления (белого цвета) отправление поездов производится по открытому выходному

светофору, в этом случае ДСП станции должен сообщить машинисту поезда лично, по поездной радиосвязи или через одного из станционных работников, связанных с движением поездов, о неисправности указателя и о готовности маршрута в направлении следования поезда.

22. При неисправности повторителей светофоров или участков приближения и удаления на аппарате управления (табло) прием и отправление поездов должны осуществляться по автоблокировке на основании переговоров ДСП станции (по телефону или радиосвязи) с ДНЦ, ДСП соседних станций, машинистами поездов и другими работниками. В процессе приготовления маршрутов приема и отправления поездов ДСП станции при возникновении несоответствий в индикации аппарата управления должен соблюдать порядок, установленный в Приложении № 13 к настоящей Инструкции.

23. Если индикация на аппарате управления показывает занятость перегона при фактической его свободности, и при этом требуется изменить направление движения (на однопутных перегонах, на двухпутных или многопутных перегонах с двусторонней автоблокировкой или на двухпутных и многопутных перегонах с односторонней автоблокировкой, оборудованной постоянно действующими устройствами для смены направления с функцией «дача согласия» железнодорожной станцией отправления, позволяющими в неправильном направлении (по неправильному железнодорожному пути) обеспечивать движение поездов по сигналам локомотивных светофоров, при невозможности сменить направления движения при помощи основного режима, то при наличии вспомогательного режима смена направления движения осуществляется по регистрируемому приказу ДНЦ, передаваемому ДСП станций, ограничивающих перегон, после предварительной проверки его свободности:

«Разрешаю изменить направление движения по автоблокировке на перегоне ... (по ... пути перегона ...) с нечетного на четное с помощью кнопок (рукояток) вспомогательного режима. Перегон (... путь перегона) от поездов свободен. ДНЦ ...».

Получив такой приказ, ДСП соседних станций выполняют смену направления движения на перегоне вспомогательным режимом смены направления движения. Изменив направление движения, ДСП соседних станций должны по индикации на аппарате управления убедиться в том, что установлено требуемое направление движения на перегоне. О снятии пломб делается запись в журнале осмотра.

После изменения направления движения отправление поездов производится по открытому выходному светофору, а в случаях, если соответствующий сигнал не открывается – в соответствии с пунктами 14 и 15 настоящего приложения.

24. При перерыве всех установленных видов телефонной связи и невозможности переговоров по радиосвязи, но при исправном действии автоблокировки (на аппарате управления свобода участков удаления), движение поездов на двухпутных перегонах производится по сигналам автоблокировки только по правильному железнодорожному пути. На однопутных перегонах использовать в этих случаях автоблокировку для отправления поездов может только железнодорожная станция, отправляющая поезда в преимущественном (нечетном) направлении при условии, что и направление автоблокировки на этой железнодорожной станции на момент перерыва связи соответствует движению поездов в нечетном направлении.

В случае, если на момент перерыва телефонной связи автоблокировка была установлена в четном направлении, первый поезд может быть отправлен железнодорожной станцией преимущественного направления лишь по истечении времени, необходимого для проследования перегона четным поездом с прибавлением 10 минут с момента перерыва телефонной связи, при условии, что в течение всего этого времени на аппарате управления присутствовала индикация свободности перегона. При наличии на железнодорожной станции преимущественного направления одиночного локомотива он должен быть отправлен первым. Для отправления первого поезда (локомотива, специального самоходного железнодорожного подвижного состава) ДСП

станции должен сменить направление автоблокировки на нечетное, изъять ключ-жезл и открыть выходной светофор. С первым поездом (локомотивом, специальным самоходным железнодорожным подвижным составом) пересылается письменное извещение, и с этого момента до восстановления телефонной связи движение поездов должно осуществляться согласно правилам для однопутных перегонов, установленным в приложении № 6 к настоящей Инструкции.

25. К неисправностям, при которых необходимо прекращать действие автоблокировки, относятся:

1) погашение сигнальные огни на двух или более расположенных подряд светофорах на перегоне и наличие белого огня на локомотивном светофоре;

2) наличие разрешающего огня на выходном или проходном светофоре при занятом блок-участке;

3) невозможность смены направления, в том числе с помощью вспомогательного режима на однопутном перегоне или при отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути на двухпутном перегоне с двусторонней автоблокировкой, а также на многопутных перегонах по железнодорожному пути с двусторонней автоблокировкой с однопутными правилами движения. Пользование автоблокировкой в установленном направлении при этом допускается;

4) невозможность открытия выходного светофора при свободном перегоне, не имеющем проходных светофоров и не оборудованном ключем-жезлом.

В случаях появления запрещающего показания на двух и более расположенных подряд проходных светофорах на перегоне при фактически свободных блок-участках ДНЦ вправе прекратить действие автоблокировки и установить движение на перегоне по телефонным средствам связи.

Машинист поезда при обнаружении неисправности автоблокировки, указанной в подпунктах 1 и 2 настоящего пункта, обязан сообщить об этом ДСП ближайшей станции (ДНЦ) и машинистам сзади идущих поездов, а при неисправности, указанной в подпункте 2 настоящего пункта, кроме того, немедленно остановить поезд.

При наличии разрешающего огня на локомотивном светофоре проходной светофор с погасшим огнем разрешается проследовать безостановочно, руководствуясь показаниями локомотивного светофора.

После остановки поезда перед выходным или проходным светофором с разрешающим показанием (или после их проезда) при занятом блок-участке машинист поезда возобновляет движение после освобождения блок-участка поездом: на станции – по указанию ДСП станции (ДНЦ), на перегоне – следует на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч с особой бдительностью и готовностью остановиться, далее руководствуясь показаниями светофоров.

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

1) прекратить отправление поездов на данный перегон (по данному железнодорожному пути), привести выходные светофоры в запрещающее положение;

2) вызвать по радиосвязи машинистов поездов, находящихся на перегоне, и предупредить их о неисправности;

3) сообщить о неисправности автоблокировки ДНЦ;

4) сделать соответствующую запись в журнале осмотра и сообщить электромеханику СЦБ (диспетчеру дистанции СЦБ) на железнодорожных путях общего пользования или уполномоченному работнику владельца железнодорожного пути необщего пользования.

На участках с диспетчерской централизацией указанные действия выполняет ДНЦ.

Действие автоблокировки прекращается приказом ДНЦ, и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи.

Перед передачей приказа о переходе на телефонные средства связи при движении поездов, а также о возобновлении движения поездов по автоблокировке ДНЦ должен убедиться через ДСП станций в свободности межстанционного перегона.

На двухпутных перегонах, оборудованных автоблокировкой, приказ о восстановлении действия автоблокировки может быть передан до освобождения межстанционного перегона от поездов, отправленных по правильному железнодорожному пути.

26. После прекращения пользования автоблокировкой и перехода на телефонные средства связи машинистам поездов выдаются Путевые записки или регистрируемый приказ в соответствии с пунктом 27 настоящего приложения.

Путевая записка или регистрируемый приказ является одновременно и разрешением на проследование выходного светофора с запрещающим показанием в порядке, предусмотренном пунктом 24 приложения № 9 к настоящей Инструкции. Проследование маршрутных светофоров с запрещающим показанием после прекращения пользования автоблокировкой производится в порядке, предусмотренным в пункте 16 настоящего приложения.

27. Если один из отдельных пунктов, ограничивающих перегон с неисправной автоблокировкой, не обслуживается ДСП станции, то после прекращения действия автоблокировки отправление поездов на свободный перегон с таких отдельных пунктов при наличии у ДНЦ контроля положения железнодорожных путей и стрелок впредь до вступления на работу ДСП станции производится по приказу ДНЦ, передаваемому машинисту поезда:

«Автоблокировка на перегоне ... не действует. Поезду № ... разрешаю отправиться со станции ... и следовать до входного светофора станции ..., а далее руководствоваться его показанием. ДНЦ ...».

Приказ ДНЦ о закрытии автоблокировки в этих случаях передается лишь на железнодорожную станцию, где есть ДСП станции. Отправление поездов с этой железнодорожной станции после закрытия автоблокировки осуществляется по Путевым запискам, при этом в случаях отправления поезда на однопутный перегон или по неправильному железнодорожному пути двухпутного перегона с двусторонней автоблокировкой Путевая записка может быть выдана лишь по получении ДСП станции регистрируемого приказа ДНЦ следующего содержания:

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

Указанный приказ записывается в журнале поездных телефонограмм.

28. Если поезд следует с несколькими действующими локомотивами или с подталкивающим локомотивом, идущим на весь перегон, письменные разрешения на отправление вручаются только машинисту ведущего локомотива. Машинисты остальных локомотивов должны руководствоваться сигналами машиниста ведущего локомотива.

Прекращение действия автоблокировки

29. Прекращение действия автоблокировки вследствие ее неисправности с переходом на телефонные средства связи при перерыве действия поездной диспетчерской связи производится в следующем порядке:

1) на однопутных перегонах:

ДСП станции, обнаруживший неисправность автоблокировки, убедившись путем переговоров с соседней железнодорожной станцией и по записям в журнале движения поездов в свободности перегона, подает на соседнюю железнодорожную станцию поездную телефограмму следующего содержания:

«Автоблокировка между станциями не действует. Последним прибыл от Вас поезд № Последним отправлен к Вам поезд № Прошу перейти на телефонную связь. ДСП ...».

ДСП соседней станции, также убедившись в свободности перегона, отвечает:

«Последним прибыл от Вас поезд № Последним отправлен к Вам поезд № Перегон свободен. Устанавливаю телефонную связь. ДСП ...».

Аналогичными поездными телефонограммами обмениваются ДСП станций на многопутных перегонах при движении по железнодорожному пути с однопутными правилами.

2) на двухпутных перегонах:

Обнаружив неисправность автоблокировки, ДСП станции, для которой железнодорожный путь данного направления является правильным, требует от ДСП соседней станции подачи поездной телефонограммой извещения о прибытии последнего отправленного по автоблокировке поезда и, получив извещение, подает на эту железнодорожную станцию телефонограмму следующего содержания:

«Автоблокировка на перегоне по ... пути не действует. Движение поездов по этому пути устанавливаю по телефонной связи. ДСП ...».

Аналогично оформляется переход на телефонную связь и в тех случаях, когда действие автоблокировки прекращается и по другому железнодорожному пути двухпутного перегона.

Восстановление движения по автоблокировке

30. Восстановление движения по автоблокировке при перерыве действия поездной диспетчерской связи производится в следующем порядке:

1) на однопутных перегонах:

После устранения неисправности автоблокировки и при наличии записи об этом в журнале осмотра ДСП станции подает на соседнюю железнодорожную станцию телефонограмму следующего содержания:

«Неисправность автоблокировки между станциями устранена. Последним прибыл от Вас поезд № Последним отправлен к Вам поезд № Прошу восстановить движение поездов по автоблокировке. ДСП ...».

ДСП соседней станции, проверив свободность перегона, отвечает:

«Последним прибыл от Вас поезд № Последним отправлен к Вам поезд № Перегон свободен. Движение поездов восстанавливаю по автоблокировке. ДСП ...».

Аналогичными поездными телефонограммами обмениваются ДСП станций на многопутных перегонах при движении по железнодорожному пути с однопутными правилами.

2) на двухпутных перегонах:

ДСП станции, для которой железнодорожный путь данного направления является правильным, на основании записи в журнале осмотра об устранении неисправности автоблокировки или соответствующего извещения, полученного от ДСП соседней станции, при отсутствии на железнодорожном пути поездов встречного направления подает телефонограмму следующего содержания:

«Неисправность автоблокировки на перегоне по ... пути устранена. Движение поездов восстанавливаю по автоблокировке. ДСП ...».

31. Если двухпутный перегон не оборудован автоблокировкой для двустороннего движения по каждому железнодорожному пути, в том числе по сигналам локомотивных светофоров в неправильном направлении, то перед отправлением поезда по неправильному железнодорожному пути действие автоблокировки по этому железнодорожному пути должно быть прекращено и установлено движение по

телефонным средствам связи с выдачей машинистам Путевых записок или регистрируемого приказа в соответствии с пунктом 27 настоящего приложения.

Движение поездов при автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи

32. На отдельных участках железнодорожного пути АЛСН может применяться как самостоятельное средство сигнализации и связи.

На участках железнодорожных путей, оборудованных устройствами АЛСН как самостоятельным средством сигнализации и связи при движении поездов, обеспечивается двустороннее движение поездов (в том числе по каждому железнодорожному пути двухпутного перегона) по сигналам локомотивных светофоров.

Границами блок-участков на перегонах служат сигнальные знаки «Граница блок-участка» со светоотражателями и цифровыми литерными табличками с номерами блок-участков.

Принцип организации движения на таких участках аналогичен движению при автоблокировке.

33. Разрешением на занятие поездом первого блок-участка служит разрешающее показание выходного светофора при наличии соответствующего показания на локомотивном светофоре, а последующих блок-участков – разрешающее показание локомотивного светофора.

34. Порядок ведения поезда по перегону аналогичен установленному в пункте 5 настоящего приложения.

Предупредительный (предвходной) светофор с погасшими огнями разрешается проследовать без остановки, руководствуясь показаниями локомотивного светофора.

35. Прием, отправление и пропуск поездов по железнодорожным станциям осуществляются в порядке, определенном настоящим приложением. При этом должны выполняться следующие дополнительные условия:

1) смена направления движения на однопутном перегоне и по каждому железнодорожному пути двухпутного перегона в основном режиме производится по устному указанию ДНЦ, а при вспомогательном режиме – по регистрируемому приказу ДНЦ ДСП станций;

2) при неисправности маршрутных указателей или повторителей выходных групповых светофоров или когда голова поезда находится за повторительным светофором, разрешение на отправление поезда при открытом выходном групповом светофоре передается машинисту поезда по радиосвязи регистрируемым приказом в соответствии с пунктом 11.1 таблицы № 2 приложения № 20 к настоящей Инструкции;

3) для отправления поезда при запрещающем показании выходного светофора разрешение на отправление поезда передается машинисту поезда по радиосвязи регистрируемым приказом в соответствии с пунктом 7.1 таблицы № 2 приложения № 20 к настоящей Инструкции.

36. К неисправностям, при которых необходимо прекращать действие АЛСН, относятся:

1) ложная занятость трех и более блок-участков подряд;

2) невозможность смены направления, в том числе с помощью вспомогательного режима, на однопутном и двухпутном перегоне, если направление движения установлено по неправильному железнодорожному пути;

3) наличие контроля свободности блок-участка (разрешающего показания локомотивного светофора) при фактической занятости его поездом.

В указанных случаях, а также в случае обнаружения любой неисправности локомотивного светофора перед отправлением поезда с железнодорожной станции или перед отправлением поезда с железнодорожного пути, необорудованного путевыми

устройствами АЛСН, действие АЛСН закрывается, и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи.

37. Порядок перехода на телефонные средства связи и восстановления действия АЛСН изложен в пунктах 26 – 31 настоящего приложения.

При этом в текстах диспетчерских приказов и поездных телефонограмм слово «автоблокировка» заменяется на «АЛСН».

38. Конкретный порядок организации движения на участках, оборудованных устройствами АЛСН как самостоятельным средством сигнализации и связи при движении поездов, в соответствии с требованиями настоящей Инструкции устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Тест по ПТЭ.

1. Что является правом на занятие перегона при перерыве всех средств сигнализации и связи:

а) разрешение на бланке белого цвета с двумя красными полосами по диагонали;

б) разрешение белого цвета с одной красной полосой;

в) разрешение на бланке зеленого цвета.

2. На однопутном участке, при перерыве всех средств сигнализации и связи, поезд какого направления считается приоритетным:

а) четного;

б) нечетного;

в) возможны оба варианта.

3. Какие поезда составляют исключение для отправления на перегон при перерыве всех средств сигнализации и связи:

а) восстановительные, пожарные и вспомогательные локомотивы;

б) поезда четного направления;

в) поезда нечетного направления.

4. На двухпутных перегонах, при перерыве действия сигнализации и связи, поезда отправляются:

а) по неправильному пути с разграничением их времени;

б) четких правил не существует;

в) по правильному пути с разграничением их времени.

5. Чьим приказом возобновляется движение поездов по участку после восстановления действия средств сигнализации и связи:

а) ДСП;

б) ДНЦ;

в) ДСПГ.

6. Основные документы регламентируют работу станции:

а) ТРА и тех. процесс, ИСИ, ТПЭ, ИДП, различные инструкции,

б) ГДП;

в) ПТЭ.

7. Кто руководит движением поездов на диспетчерском участке:

а) ДС;

б) ДСП;

в) ДНЦ.

8. Как называется журнал записи регистрируемых приказов машинистам локомотивов, приказы поездных диспетчеров соседних участков.

а) журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ;

б) книга для записей предупреждений на поезда;

в) журнал диспетчерских распоряжений.

9. Как называется автоматизированная система ведения и анализа графика исполненного движения:

а) « ГИД Урал ВНИИЖТ»

б) « ГПД Урал ВНИИЖТ»

в) « СЦБ Урал ВНИИЖТ»

10. Основные документы регламентирующие работу станции :

а) ТРА и тех. процесс;

б) ГДП;

в) ПТЭ.

11. Что является правом на занятие перегона при перерыве всех средств

сигнализации и связи:

а) разрешение на бланке белого цвета с двумя красными полосами по диагонали;

б) разрешение белого цвета с одной красной полосой;

в) разрешение на бланке зеленого цвета.

12. Закрытие и открытие перегонов, а также переход с одних средств СЦБ на другие производится приказом:

а) ДС;

б) Н;

в) ДНЦ;

13. ДСП при обнаружении неисправности путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети делает запись:

а) в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ и связи и контактной сети;

б) в журнале диспетчерских распоряжений;

в) в путевой записке;

14. Какой из нижеперечисленных пунктов не относится к неисправностям АБ:

а) погасшие сигнальные огни на 2х и более, подряд расположенных светофорах;

б) невозможности смены направления движения;

в) отсутствие связи с локомотивной бригадой;

15. В какой части стрелочного перевода измеряется отставание остряка от рамного рельса:

а) возле усовиков;

б) возле первой тяги;

в) рядом с сердечником;

16. Какая скорость следования поезда при приеме на станцию по пригласительному сигналу:

а) не более 20км/ч с особой бдительностью;

б) не более 25км/ч с особой бдительностью;

в) не более 50км/ч с особой бдительностью;

17. В каком документе указывается порядок закрепления подвижного состава тормозными башмаками:

а) в журнале диспетчерского распоряжения;

б) в ГДП, ИСИ;

в) в техническо-распорядительном акте станции;

18. В профиле отдельные пункты в нормальных условиях располагаются:

а) на горизонтальной площадке;

б) на прямых участках пути;

в) на кривых участках радиусом $R=500$ мм;

19. Кто руководит и контролирует закрепление состава в отдельных маневровых районах:

а) ДСП;

б) маневровый диспетчер ДСЦ;

в) ДНЦ;

20. Кем разрабатывается Техническо-распорядительный акт (ТРА) станции?

а) начальником станции;

б) заместителем начальника станции по оперативной работе;

в) главным инженером станции.

21. Какие периоды и климатические зоны существуют на железнодорожном транспорте?

а) летний и зимний;

б) летний, осенний, зимний, весенний;

в) летний, зимний, переходный;

22. В каком подвижном составе может перевозиться груз насыпью или навалом?

- а) в открытом подвижном составе;
- б) в крытом подвижном составе;
- в) в открытом, крытом, специализированном подвижном составе.

23. Какой скоростью осуществляется перевозка грузов железнодорожным транспортом?

- а) средней;
- б) грузовой и большой;
- в) маршрутной.

24. Выкрашивание остяков стрелочных переводов на главных станционных путях должно составлять не более:

- а) 200 мм;
- б) 300 мм;
- в) 400 мм.

25. Для пассажирского движения могут применяться стрелки марок крестовины не круче:

- а) 1/6
- б) 1/8;
- в) 1/11.

26. Высота низкой платформы составляет:

- а) 200 мм;
- б) 300 мм;
- в) 400 мм.

27. Расстояние между осями путей для перегрузки грузов из вагона в вагон составляет:

- а) 3900 мм;
- б) 3800 мм;
- в) 3600 мм.

28. Сколько степеней нижней негабаритности:

- а) 4;

б) 6;

в) 3.

29. В плане, в нормальных условиях, станции должны располагаться на:

а) прямых участках;

б) спуске;

в) площадке.

30. В зависимости от осветительной системы светофоры бывают :

а) прожекторные и линзовые;

б) прожекторные и лучевые;

в) линзовые и солнечные.

31. Расстояние от низкой платформы до рельсов составляет:

а) 1100мм;

б) 1920мм;

в) 1745мм.

32. С какой скоростью производят маневры локомотива, с включенными и опробованными тормозами, по свободным путям?

а) 60км/ч;

б) 12км/ч;

в) 110км/ч.

33. На сколько метров от головы или хвоста поезда разрешается его обход?

а) 4м;

б) 5м;

в) 3м.

34. Электрическая централизация должна обеспечивать:

а) взаимное замыкание стрелок и сигналов;

б) перевод стрелки под подвижным составом;

в) прием поезда на занятый путь;

35. По каким светофорам осуществляется прием поезда на станцию:

а) по входным;

б) по выходным;

в) по горочным;

36. Понижение острияков против рамных рельсов составляет не более:

а) 3 мм;

б) 4 мм;

в) 2 мм.

37. С какой скоростью разрешается следовать по свободным путям

одиночных локомотивов и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади с

включенными и опробованными автотормозами:

а) 60 км/час;

б) 40 км/час;

в) 45 км/час.

38. Какова скорость при маневрах толчками, при подходе отцепы

вагонов к другому отцепу в подгорочном парке:

а) 15 км/час;

б) 5 км/час;

в) 3 км/час.

39. Допускается расположение станций, разъездов и обгонных пунктов, в

профиле, в особо трудных условиях, на уклонах...

а) 0,0025;

б) 0,0035

в) 0,0062;

40. Из скольких элементов состоит план?

а) 1;

б) 2

в) 3;

41. Расположение станций, обгонных пунктов в трудных условиях, в плане

допускается на кривых радиусом...

а) 1300м;

б) 1400м;

в) 1500м;

42. Расположение станций, обгонных пунктов , плане, в особо трудных условиях допускается на кривых радиусом...

а) до 300м;

б) до 400м;

в) до 600м.

43. Расположение станций, обгонных пунктов , в горных условиях допускается на кривых радиусом...

а) до 300м;

б) до 400м;

в) до 500м;

44. Допускается расположение станций, разъездов и обгонных пунктов, в профиле на уклонах

а) 0,0015;

в) 0,0062;

б) 0,0035;

45. Элемент продольного профиля железнодорожного пути, имеющий наклон к горизонтальной линии называется?

а) склон;

в) поворот;

б) уклон;

46. Наибольший по крутизне уклон на перегоне называется?

а) командующим уклоном;

в) руководящим уклоном;

б) управляющим уклоном

47. Уклоноуказатели устанавливаются в точках....

а) перелома профиля;

в) на шпалах;

б) перелома плана;

48. Высота высокой платформы до рельсов составляет:

а) 1100мм;

б) 920мм;

в) 174мм.

49. Высота низкой платформы до рельсов составляет:

а) 200мм;

б) 120мм;

в) 145мм.

50. Ширина земляного полотна , на прямых однопутных участках

составляет:

а) 5,5м;

б) 120м;

в) 15мм