

РОСЖЕЛДОР

**Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования**

«Ростовский государственный университет путей сообщения»

(ФГБОУ ВПО РГУПС)

Тихорецкий техникум железнодорожного транспорта

(ТТЖТ – филиал РГУПС)

Т.С.Иньякова

**МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ
ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ
ПРАКТИЧЕСКИХ ЗАНЯТИЙ**

ОП.09 Техническая эксплуатация и безопасность движения

**Для специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на
транспорте (по видам)**

Тихорецк

2015



СЕРЖДАЮ

Заведующего кафедрой по учебной работе

09 2015 уч. г.

Н.Ю. Шитикова

Методические указания для выполнения практических занятий по общепрофессиональной дисциплине Техническая эксплуатация и безопасность движения разработаны для студентов очной формы обучения специальности 23.02.01 Организация перевозок и управление на транспорте (по видам).

Организация-разработчик: Тихорецкий техникум железнодорожного транспорта – филиал Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Ростовский государственный университет путей сообщения» (ТТЖТ – филиал РГУПС)

Разработчик:

Т.С.Иньякова, преподаватель ТТЖТ- филиала РГУПС

Рецензент:

Ю.С. Саркисян, преподаватель ТТЖТ - филиала РГУПС

Рекомендована цикловой комиссией № 11 «Специальностей 23.02.01, 27.02.03»

Протокол заседания № 1 от «01» 09 2015 г.

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
1 ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА	4
2. ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №1	6
Габариты на железнодорожном транспорте	
3. ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №2	10
Определение неисправностей стрелочных переводов, при наличии которых запрещена их эксплуатация	
4 ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №3	15
Проведение месячного комиссионного осмотра станционных путей	
5. ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №4	20
Ограждение опасного места для движения поездов и места производства работы (не требующего остановки поезда) на перегонах и станциях	
6. ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №5	25
Ограждение мест препятствий и мест производства работ на станции	
7.ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №6	29
Упражнения по составлению схемы поезда, определению массы и длины поезда. проверка обеспечения поезда тормозами	
8. ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №7	37
Порядок прекращения действия автоблокировки вследствие её неисправности	
9. ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №8	40
Отправление поездов при неисправностях автоматической блокировки	
10. ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №9	46
Порядок действий при несрабатывании устройств контроля прибытия поезда, ложной занятости изолированного стрелочного участка, при необходимости задержки на станции поезда, выходной сигнал которому был открыт, а также если голова поезда находится за выходным светофором	
11. ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №10	51

Движение поездов при неисправности устройств полуавтоматической блокировки. Порядок заполнения бланков разрешения формы ду-52.	
12. ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №11	55
Движение поездов при телефонных средствах связи. Порядок ведения журнала поездных телефонограмм, заполнения путевых записок формы ду-50.	
13. ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №12	68
Движение поездов при перерыве всех средств сигнализации и связи. Ведение поездной документации, заполнение бланков разрешений формы ду-56 и извещений формы ду-55.	
14. ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №13	75
Порядок назначения и отправления восстановительных, пожарных поездов, специального самоходного подвижного состава и вспомогательных локомотивов	
15. ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №14	81
Расчет норм закрепления подвижного состава тормозными башмаками	
16. ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №15	86
Ведение книги предупреждений. Заполнение бланков предупреждений	
17. ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №16	94
Прием поездов при запрещающем показании входного сигнала	
18. ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №17	102
Порядок формирования поезда с постановкой вагонов, загруженных опасными грузами класса 1 (ВМ)	
19. ПРАКТИЧЕСКОЕ ЗАНЯТИЕ №18	111
Составление ТРА промежуточной станции	
20. Информационное обеспечение методических рекомендаций. Перечень рекомендуемых учебных изданий	156

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

Учебно-методические рекомендации разработаны на основе рабочей программы общепрофессиональной дисциплины **Техническая эксплуатация и безопасность движения.**

Цели и задачи учебно-методических рекомендаций

Обучающийся в ходе освоения дисциплины должен:

уметь:

- классифицировать подвижной состав;
- классифицировать основные сооружения и устройства железных дорог.

знать:

- общие сведения о железнодорожном транспорте и системе управления им;
- подвижной состав железных дорог;
- путь и путевое хозяйство;
- раздельные пункты
- сооружения и устройства сигнализации и связи;
- устройства электроснабжения железных дорог;
- организацию безопасности движения поездов.

ГАБАРИТЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

ЦЕЛЬ РАБОТЫ: изучить виды габаритов, исследовать расположение путей и станционного здания на полигоне ТТЖТ, а также возможность пропуска негабаритного груза шестой степени негабаритности

ОБОРУДОВАНИЕ: 1) Инструкционные карты;
2) Сооружения полигона ТТЖТ;
3) Измерительные инструменты.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ РАБОТЫ

1. Виды габаритов

Все сооружения и устройства должны быть построены на таком расстоянии от железнодорожного пути, чтобы обеспечивалось свободное и безопасное следование подвижного состава с учетом допускаемых наибольших скоростей. Установление точных, строго обязательных габаритов на железных дорогах имеет особо важное значение для безопасного и беспрепятственного движения поездов и маневровых составов, а также для жизни людей и сохранности сооружений и устройств. На железнодорожном транспорте установлены три вида габаритов: приближения строений, подвижного состава и погрузки.

Габарит приближения строений – предельное поперечное (перпендикулярное оси железнодорожного пути) очертание, внутрь которого помимо железнодорожного подвижного состава не должны попадать никакие части сооружений и устройств, а также лежащие около железнодорожного пути материалы, запасные части и оборудование, за исключением частей устройств, предназначенных для непосредственного взаимодействия с железнодорожным подвижным составом (контактные провода с деталями крепления, хоботы гидравлических колонок при наборе воды и другие), при условии, что положение этих устройств во внутригабаритном пространстве увязано с соответствующими частями железнодорожного подвижного состава и что они не могут вызвать соприкосновения с другими элементами железнодорожного подвижного состава.

Габарит подвижного состава – предельное поперечное (перпендикулярное оси железнодорожного пути) очертание, в котором, не выходя наружу, должен помещаться установленный на прямом горизонтальном железнодорожном пути (при наиболее неблагоприятном положении в колее и отсутствии боковых наклонов на рессорах и динамических колебаний) как в порожнем, так и в нагруженном состоянии железнодорожный подвижной состав, в том числе имеющий максимально нормируемые износы.

Габарит погрузки – предельное поперечное (перпендикулярное оси железнодорожного пути) очертание, в котором, не выходя наружу, должен размещаться груз (с учетом упаковки и крепления) на открытом

железнодорожном подвижном составе при его нахождении на прямом горизонтальном железнодорожном пути.

На железнодорожном транспорте действуют габариты приближения строений и подвижного состава, установленные Государственным стандартом. Этот стандарт распространяется на железные дороги общей сети колеи 1520 мм и колеи 1524 мм (для старых линий).

Все пути, сооружения и устройства железных дорог общей сети а также подъездные пути (от станции примыкания до территории промышленных предприятий) должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений С.

Размеры габаритов по горизонтали считают от оси колеи, а по вертикали – от уровня верха головки рельса. Левую часть габарита приближения строений применяют на станциях, правую на перегонах.

Для путей, сооружений и устройств, расположенных на территориях депо, мастерских, грузовых районов, складов, речных и морских портов, заводов и других промышленных предприятий, а также для путей, сооружений и устройств, расположенных между территориями таких предприятий, введен несколько облегченный габарит $C_{п}$, учитывающий, что скорости движения на этих путях сравнительно невысоки.

Для подвижного состава установлены габариты Т, 1-Т, 1-ВМ, 0-ВМ, 0-2ВМ, 0-3ВМ.

Габариты 1-ВМ, 0-ВМ, 0-2ВМ, 0-3ВМ допускают подвижной состав к обращению не только на железных дорогах колеи 1520 (1524) мм, но и на железных дорогах зарубежных стран колеи 1435 мм.

На железнодорожном транспорте применяют ещё два габарита подвижного состава: $T_{гр}$ – для всех типов грузовых вагонов, кроме цистерн, и $T_{ц}$ – для восьмиосных цистерн. Эти габариты являются промежуточными между габаритом Т и 1-Т. Они позволяют пустить в обращение большегрузные восьмиосные полувагоны и цистерны и тем самым повысить нагрузку на 1 м пути. В результате при той же длине станционных путей значительно увеличивается масса поездов и, следовательно, провозная способность линии.

Пространство между габаритами приближения строений и подвижного состава, а также между смежными составами необходимо для того, чтобы подвижной состав при поперечном смещении или наклоне не мог задеть за какие-либо части сооружений и устройств. Кроме того, это пространство допускает перевозку негабаритных грузов.

Габарит приближения строений периодически проверяют, для чего пропускают специальную платформу, на которой установлена контрольная рама, внешний контур которой соответствует очертанию габарита С.

ПТЭ устанавливают наименьшие расстояния между осями смежных путей (междупутья) на прямых участках: на перегонах двухпутных линий – не менее 4100 мм, на трехпутных и четырехпутных линиях между осями второго и третьего путей – не менее 5000.

Расстояние между осями смежных путей на станциях на прямых участках должно быть не менее 4800мм, на второстепенных путях и путях грузовых районов – не менее 4500мм.

На дорогах иногда перевозят так называемые негабаритные грузы, т.е. такие, при погрузке которых на открытый подвижной состав превышает установленный габарит погрузки, а в ряде случаев и габарит подвижного состава. *Негабаритность* в зависимости от места выхода груза за очертание габарита погрузки по высоте считается нижней, если груз выходит за габарит в пределах высоты от 380 до 1230 мм и от 1230 до 1400 от верха головки рельса, боковой – на высоте от 1400 до 4000 мм и верхней – на высоте от 4000 до 5300 мм.

В зависимости от величины выхода за габарит погрузки негабаритность грузов подразделяется на шесть степеней. Грузы, выходящие за пределы негабаритности, а также за габарит погрузки по высоте более 2300 мм, называются сверхнегабаритными.

ХОД РАБОТЫ

2. Решение производственных практических задач на учебном полигоне.

Задача №1

Произвести измерения для определения соответствия навеса поста электрической централизации требованиям габарита приближения строений.

Порядок выполнения:

(Вставить чертеж навеса)

1. Определить проекцию навеса на земле, отмечаем самую ближнюю точку к крайнему рельсу (точка К);
2. Измеряем расстояние по горизонтали от внутренней грани крайнего рельса до точки К;

$$L_k = \quad \text{мм}$$

3. К расстоянию L_k прибавляем полуширину колеи 760 мм и получаем расстояние от оси пути до самой выступающей точки навеса

$$L_{\text{навеса от оси}} = \quad + \quad = \quad \text{мм}$$

4. Высота самого выступающего края навеса

$$H_{\text{навеса}} = \quad \text{мм}$$

Согласно таблице П.1.2 Инструкции по перевозке негабаритных грузов ДЧ-1835 (стр.81), расстояние от оси пути до очертания габарита приближения строений С на высоте 1200-4300 мм должно быть не менее 2450 мм.

Следовательно, навес является _____ местом.

5. Составляется акт обследования состояния габарита сооружений и устройств.

Задача №2

Измерить расстояние между осями соседних путей на полигоне и определить возможность пропуска негабаритного груза шестой степени нагабаритности

Порядок выполнения:

1. Согласно инструкции по перевозке негабаритных грузов ДЧ-1835, глава 3 (стр.40) поезда с негабаритными грузами должны пропускаться в пределах станций только по специально выделенных и указанных в ТРА путям, которые должны иметь расстояние между осями соседних путей не менее 4800 мм. При этом около этих путей, как правило, не должно быть высоких платформ и все сооружения и устройства должны соответствовать габариту приближения строений С, учтенному при определении размеров максимальных степеней негабаритности (рис.3, стр.8, Инструкции ДЧ-1835).
2. Перед пропуском по станции поезда с негабаритным грузом находящийся на соседних путях подвижной состав должен быть отведен
3. Для определения расстояния между осями смежных путей достаточно измерить расстояние между внутренними гранями головок крайних рельсов смежных путей (как указано на рис. см. ниже) и прибавить два раза полуширину колеи. Если измеренное расстояние будет не менее чем $4800 - (2 \times 760) = 3280$, то пропуск груза шестой степени негабаритности возможен с соблюдением ранее указанных условий.

СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Краткое описание видов габарита.
2. Решение задачи №1 с приведением чертежа навеса над постом ЭЦ на полигоне ТТЖТ. На чертеже указать необходимые размеры.
3. Решение задачи №2 с приведением схемы двух крайних путей в двухниточном изображении и указанием необходимых размеров.
4. Сделать вывод по работе.

КОНТРОЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Дайте определение габариту приближения строений..
2. Назовите основные размеры габарита приближения строений.

3. На каком расстоянии от оси крайнего пути устанавливают сооружения и устройства.
4. Сколько существует степеней негабаритности в зависимости от величины выхода груза за габарит погрузки.
5. Назовите расстояния между осями путей на перегоне и станции.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ НЕИСПРАВНОСТЕЙ СТРЕЛОЧНЫХ ПЕРЕВОДОВ, ПРИ НАЛИЧИИ КОТОРЫХ ЗАПРЕЩЕНА ИХ ЭКСПЛУАТАЦИЯ

ЦЕЛЬ РАБОТЫ: знать и научиться выявлять неисправности стрелочного перевода, при наличии которых запрещается их эксплуатация.

ОБОРУДОВАНИЕ: 1) Инструкционные карты;
2) Обыкновенный стрелочный перевод на полигоне ТТЖТ
3) Альбом с рисунками;

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ РАБОТЫ

Для перехода подвижного состава с одного пути на другой служат устройства по соединению и пересечению путей, относящиеся к верхнему строению.

К основным видам соединения путей относятся съезды, соединяющие два смежных пути, и стрелочные улицы, соединяющие ряд параллельных путей станционного парка.

Стрелочные переводы отличаются числом и расположением в плане разветвляющихся или пересекающихся путей, а также типом, марками крестовин и особенностями конструкции. По числу и расположению путей в плане стрелочные переводы могут быть одиночные (от основного пути ответвляется один боковой путь); двойные (от основного пути ответвляется два боковых пути); перекрестные (два пути пересекаются под острым углом и соединяются друг с другом). Одиночные стрелочные переводы в свою очередь подразделяются на:

Обыкновенные, соединяющие прямой основной путь и боковой путь;

Симметричные, соединяющих два пути, направленных в разные стороны под одинаковыми углами;

Несимметричные односторонние, соединяющие два пути, направленные в одну сторону;

Несимметричные разносторонние, соединяющие два пути направленные в разные стороны под разными углами (относительно прямого направления).

Если смотреть на стрелочный перевод от остяков в направлении крестовины и разветвляющихся путей, то в зависимости от того с какой стороны от основного пути располагается боковой путь, перевод будет называться правым или левым.

В месте пересечения двух путей, по каждому из которых необходимо обеспечить независимое движение, устраивают глухое пересечение. Если необходимо переводить подвижной состав с одного пути на другой, то вместо глухого пересечения укладывают перекрестный стрелочный перевод, допускающий движение с любой стороны каждого пути в двух направлениях.

Стрелочные переводы и глухие пересечения должны соответствовать утвержденным чертежам и типу рельсов, уложенных в путь. Их изготавливают из

рельсов типов Р50, Р65, Р75. Перед острьяками всех противошерстных стрелочных переводов на главных путях должны быть уложены отбойные брусья.

При разветвлении пути на основной и боковой, а также пересечении путей оси их образуют между собой угол α , называемый углом крестовины. Отношение ширины сердечника крестовины в ее корне к длине сердечника до математического центра называется маркой крестовины. Это отношение равно тангенсу угла крестовины. Таким образом, марка крестовины характеризует крутизну угла отклонения бокового пути от основного; чем меньше угол крестовины, тем плавнее ход поезда на боковой путь. Стрелочные переводы на железнодорожных путях общего пользования должны иметь крестовины следующих марок:

На главных и приемо-отправочных железнодорожных путях, по которым происходит движение пассажирских поездов, - не круче 1/11, а перекрестные переводы и одиночные, являющиеся продолжением перекрестных, - не круче 1/9; стрелочные переводы, по которым пассажирские поезда проходят только по прямому пути перевода, могут иметь крестовины марки 1/9;

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

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

Крестовины для глухих пересечений изготавливают двойной крутизны, т.е. марок 2/11, 2/9 и 2/6. Для повышения скорости движения на боковые пути стрелочного перевода применяют более пологие марки крестовин – 1/18 и 1/22.

Крестовина предназначена для безопасного пропуска подвижного состава в местах пересечения рельсовых нитей Промежуток между горлом крестовины и острием сердечника называется вредным, или «мертвым», пространством. По вредному пространству гребни колес проходят, не имея направляющего рабочего канта. Чтобы колеса на этом участке имели правильное направление, у путевых (рамных) рельсов против крестовин укладывают контррельсы.

Обыкновенный стрелочный перевод состоит из трех основных частей: стрелки с переводным механизмом, переводных путей и крестовины с контррельсами.

Схема стрелочного перевода, на которой указаны основные размеры, определяющие взаимное расположение его частей, называется эпюрой стрелочного перевода.

Централизованные стрелки на железнодорожных путях общего пользования в зависимости от климатических и других условий оборудуются устройствами механической очистки или снеготаяния.

Не допускается эксплуатировать на железнодорожных путях общего и необщего пользования стрелочные переводы и глухие пересечения, у которых допущена хотя бы одна из следующих неисправностей:

- разъединение стрелочных острьяков и подвижных сердечников крестовин с тягами;
- отставание остряка от рамного рельса, подвижного сердечника крестовины от усовика на 4мм и более, измеряемое у остряка и сердечника тупой крестовины

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

- выкрашивание остряка или подвижного сердечника, при котором создается опасность набегания гребня, и во всех случаях на железнодорожных путях общего пользования, а на железнодорожных путях необщего пользования для стрелочных переводов марки 1/7 и положе, выкрашивание длиной:

на главных железнодорожных путях 200 мм и более;

на приемо-отправочных железнодорожных путях 300 мм и более;

на прочих станционных железнодорожных путях 400 мм и более;

- понижение остряка против рамного рельса и подвижного сердечника против усовика на 2 мм и более, измеряемое в сечении, где ширина головки остряка или подвижного сердечника поверху 50 мм и более;

- расстояние между рабочей гранью сердечника крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 1472 мм;

- расстояние между рабочими гранями головки контррельса и усовика более 1435 мм;

- излом остряка или рамного рельса;

- излом крестовины (сердечника, усовика, контррельса);

- разрыв контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше.

Вертикальный износ рамных рельсов, остряков, усовиков и сердечников крестовин и порядок их эксплуатации при превышении норм износа устанавливаются нормами и правилами.

ХОД РАБОТЫ

1) Ознакомиться с теорией, в соответствии с Правилами технической эксплуатации, по неисправностям стрелочных переводов, при которых запрещается их эксплуатировать.

2) На полигоне ТТЖТ ознакомиться с основными частями обыкновенного стрелочного перевода, изучить возможные неисправности стрелочного перевода и места их определения

Выполнение практических задач на полигоне ТТЖТ.

Каждый студент называет и показывает преподавателю основные части обыкновенного стрелочного перевода, уложенного на полигоне, и объясняет их назначение.

По одному студенту из подгрупп (остальные слушают и помогают) показывают места возможных неисправностей и объясняют к чему они приводят.

СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

- 1) Описать, в соответствии с Правилами технической эксплуатации, неисправности стрелочных переводов, при которых запрещается их эксплуатация.
- 2) Привести рисунок одной из неисправностей
- 3) Перечислить неисправности стрелочных переводов, которые могут быть выявлены визуально, без применения инструментов
- 4) Сформулировать вывод

КОНТРОЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Какие устройства служат для перехода подвижного состава с одного пути на другой, по соединению и пересечению путей, относящиеся к верхнему строению.
2. Чем отличаются стрелочные переводы?
3. Из каких типов рельсов изготавливают стрелочные переводы?
4. Что должно быть уложено перед остриями всех противошерстных стрелочных переводов?
5. Перечислите марки крестовин стрелочных переводов.
6. Назначение крестовины стрелочного перевода.
7. Назовите три составные части обыкновенного стрелочного перевода.
8. Перечислите неисправности стрелочного перевода, при наличии которых запрещена их эксплуатация.

ПРОВЕДЕНИЕ МЕСЯЧНОГО КОМИССИОННОГО ОСМОТРА СТАНЦИОННЫХ ПУТЕЙ

ЦЕЛЬ РАБОТЫ: изучить порядок проведения месячного комиссионного осмотра станционных путей и порядок заполнения Журнала осмотра (форма ДУ-46).

ОБОРУДОВАНИЕ: 1) Инструкционные карты;
2) Устройства полигона ТТЖ
3) Журнал осмотра (форма – ДУ-46);

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ РАБОТЫ

1. Порядок проведения комиссионных месячных осмотров на станциях.

Для обеспечения нормальной эксплуатационной деятельности железных дорог все сооружения, устройства и служебно-технические здания систематически осматривают работники их обслуживающие, а также уполномоченные лица, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Ввиду особо ответственного значения стрелочных переводов, расположенных на главных и приемо-отправочных путях, где поезда проходят с высокими скоростями, ПТЭ устанавливают повышенные требования к проверке их состояния, а именно: кроме обычных осмотров работниками службы пути, дежурными стрелочных постов при вступлении на дежурство, владелец инфраструктуры и владелец путей необщего пользования определяют периодичность комиссионного осмотра стрелочных переводов главных и приемо-отправочных железнодорожных путей станций. Как правило, эти осмотры происходят не реже одного раза в месяц комиссией в составе начальника станции, дорожного мастера и электромеханика СЦБ. Сроки и мероприятия по устранению обнаруженных неисправностей, а также учет результатов осмотра производится в соответствии с нормами и правилами.

При осмотре стрелочных переводов тщательно проверяют размеры, допуски, износы всех деталей: остяков, крестовин, рамных рельсов, изолирующих стыков, плотность закрепления в различных положениях, правильность работы приводов.

Текущее содержание и ремонт стрелочных переводов производят работники службы пути, а техническое обслуживание и ремонт устройств СЦБ на них – работники дистанций СЦБ.

Важнейшие сооружения и устройства, от состояния и нормальной работы которых прежде всего зависит безопасность и бесперебойность движения, осматривают в строго установленные сроки.

Особо важной для обеспечения безопасности движения является нормальная работа электрических рельсовых цепей, позволяющих автоматически

проверять свободу участка пути от подвижного состава. Надежность работы электрических рельсовых цепей зависит от ряда элементов: пути, СЦБ, электроснабжения, подвижного состава. Детальный порядок технического обслуживания и нормы содержания этих элементов устанавливают соответствующие инструкции по техническому обслуживанию.

Результаты комиссионных (ежемесячных) осмотров и единоличных осмотров стрелочных переводов, а также периодичность осмотров других важнейших сооружений и устройств на станциях (в установленные сроки) заносятся в находящийся у дежурного по станции Журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети (форма ДУ-46). Этот журнал ведут на всех станциях, разъездах, обгонных пунктах и путевых постах. Все записи о проведенных осмотрах и проверках делают независимо от того, обнаружены при этом неисправности или нет.

Дежурный по станции (станционному посту) при вступлении на дежурство отмечает в журнале состояние станционных сооружений и устройств, во время дежурства записывает в журнале все случаи выключения отдельных устройств, сигналов, а также заявления, поступившие от машинистов локомотивов и других работников железных дорог, немедленно ставя об этом в известность поездного диспетчера и соответствующего старшего местного работника по должности не ниже дорожного мастера, старшего электромеханика СЦБ.

2. Перечень неисправностей и отступлений в содержании стрелочных переводов и пути, при выявлении которых движение закрывается или ограничивается скорость движения.

№ п/п	Характеристика и величина отступления	Направление движения по стр.	Допускаемая скор. км/час
1	2	3	4

6.	Уширение пути:		
	Более 1546 мм	независимо	25
7.	Более 1548 мм	независимо	движение закрывается
	Сужение колеи:		
	Менее 1512 мм	независимо	движение закрывается
	Просадка пути:		
	более 25 до 30 мм	независимо	60
	более 30 до 35 мм	независимо	40
	более 35 до 45 мм	независимо	15
	более 45 мм	независимо	движение закрывается
	Отклонение по уровню		
	более 25 до 30 мм	независимо	60
	более 30 до 35 мм	независимо	40
	более 35 до 45 мм	независимо	15
	более 45 мм	независимо	движение закрывается
	Провисание остряка (зазор между остряком и стрелочной подушкой), если при проходе по нему подвижного состава может произойти его понижение против рамного рельса (в сечении, где ширина головки остряка 50 мм и более)	независимо	движение закрывается
	Наличие в стыке менее 2 болтов на 1 конце рельса		

3.Пример записи в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети

Месяц и число	Часы и мину- ты	Изложение ре- зультатов осмотра, испытаний, а также обнаруженных неисправностей, повреждений или отказов	Когда извещен соответству- ющий работник дистанции			Когда соответствующий ра- ботник дистанции прибыл для устранения неисправнос- тей, повреждений или отказов			Когда обнаруженные неисправности, повреждения или отказы устранены, подписи соответствующих работников об их устранении		
			Месяц и число	Часы, мину- ты	Способ извещения (телеграм- мой, по телефону, записью в Журнале)	Месяц и число	Часы, мину- ты	Подпись работника дистанции в знаком- лени с за- писью ДСП	Месяц и число	Часы, мину- ты	Описание причин неисправности, повреждения или отказа, принятые меры. Подписи работников, производивших устранение и подпись дежурного по станции об устранении записанного поврежде- ния
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

	9.00	В нечетной гор- ловине будет производиться проверка стрелок на плот- ность прижатия остряка к рам- ному рельсу в плюсовом и ми- нусовом поло- ниях при закла- дке щупа тол- щиной 4 мм ШН ПДБ ДСП							15.10	13.00	Проверка всех стрелок нечетной горловины на плотность прижатия остряка к рамному рельсу закончена. При закладке щупа толщиной 4 мм стрелки контроля положения не имеют. ШН ПДБ ДСП	
	9.05										13.05	

19

ХОД РАБОТЫ

1. Ознакомиться с перечнем неисправностей и отступлений в содержании стрелочных переводов и пути, при выявлении которых движение закрывается или ограничивается скорость движения.
2. Ознакомиться с пример записи в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети

СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Описать необходимость того, что при осмотре стрелочных переводов тщательно проверяют размеры, допуски, износы всех деталей: острых, крестовин, рамных рельсов, изолирующих стыков, плотность закрепления в различных положениях, правильность работы приводов.
2. Описать неисправности рельсовых цепей и пути, на которые обращают внимание при проведении комиссионного осмотра
3. По заданию преподавателя заполнить Журнал осмотра
4. Сделать вывод.

КОНТРОЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Периодичность комиссионного осмотра?
2. Состав комиссии при комиссионных осмотрах.
3. На какие устройства обращают внимание в первую очередь при комиссионных осмотрах?
4. Какие отклонения в содержании стрелочных переводов считаются недопустимыми?
5. Какие отклонения в содержании пути считаются недопустимыми?
6. Как правильно произвести запись в Журнале осмотра при обнаружении неисправностей?

ОГРАЖДЕНИЕ ОПАСНОГО МЕСТА ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И МЕСТА ПРОИЗВОДСТВА РАБОТЫ (НЕ ТРЕБУЮЩЕГО ОСТАНОВКИ ПОЕЗДА) НА ПЕРЕГОНАХ И СТАНЦИЯХ

ЦЕЛЬ РАБОТЫ: изучить сигналы и схемы ограждения опасного места для движения поездов и места производства работы (не требующего остановки поезда) на перегонах и станциях

ОБОРУДОВАНИЕ: 1) Инструкционные карты;
2) Устройства полигона ТТЖТ;
3) Обучающая программа «Ожившие сигналы».

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ РАБОТЫ

1. Ограждение места постоянного уменьшения скорости.

Места, требующие в соответствии с приказом начальника железной дороги постоянного уменьшения скорости, ограждаются с обеих сторон на расстоянии 50 м от границ опасного места постоянными сигнальными знаками [“Начало опасного места”](#) и [“Конец опасного места”](#). От этих сигнальных знаков на расстоянии А, указанном в графе 3 табл. 1, в зависимости от руководящего спуска и максимальной допускаемой скорости движения поездов на перегоне устанавливаются постоянные сигналы уменьшения скорости.

Таблица 1

№ п/п	Руководящий спуск и максимальная допускаемая скорость движения поездов на перегоне	Расстояние от сигнальных знаков “Начало опасного места” и “Конец опасного места” до сигналов уменьшения скорости А (метры)	Расстояние от переносных красных сигналов и от места внезапно возникшего препятствия до первой петарды Б (метры)
1	На перегонах, где имеются руководящие спуски менее 0,006, при скорости движения: грузовых поездов не более 80 км/ч, пассажирских и рефрижераторных поездов не более 100 км/ч	800	1000

	Рефрижераторных поездов более 100 км/ч, но не более 120 км/ч и пассажирских поездов более 100 км/ч, но не более 140 км/ч	1000	1200
	грузовых поездов более 80 км/ч, но не более 90 км/ч	1100	1300
	Пассажирских поездов более 140 км/ч, но не более 160 км/ч	1400	1600
2	На перегонах, где имеются руководящие спуски 0,006 и круче, но не более 0,010, при скорости движения: Грузовых поездов не более 80 км/ч, пассажирских и рефрижераторных поездов не более 100 км/ч	1000	1200
	Рефрижераторных поездов более 100 км/ч, но не более 120 км/ч и пассажирских поездов более 100 км/ч, но не более 140 км/ч	1100	1300
	Грузовых поездов более 80 км/ч, но не более 90 км/ч	1300	1500
	Пассажирских поездов более 140 км/ч, но не более 160 км/ч	1500	1700
3	На перегонах, где имеются руководящие спуски круче 0,010	Устанавливается начальником железной дороги	

Схемы установки постоянных дисков уменьшения скорости и сигнальных знаков [“Начало опасного места”](#) и [“Конец опасного места”](#) на однопутном участке приведены на рис. 70, на одном из путей двухпутного участка — на рис. 71, на обоих путях двухпутного участка — на рис. 72.

Перечень перегонов с указанием расстояния, на котором должны соответственно укладываться петарды и устанавливаться сигналы уменьшения скорости в зависимости от руководящего спуска и максимальной допускаемой скорости движения поездов на перегоне, устанавливается начальником железной дороги.

2. Ограждение мест производства работ (не требующих остановки) на перегонах и станциях.

Места производства работ на пути, не требующие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, но требующие предупреждения работающих о приближении поезда, ограждаются переносными сигнальными знаками «С» - подача свистка, которые устанавливаются у пути, где производятся работы, а также у каждого смежного главного пути (рис. 97).

На перегонах, где обращаются поезда со скоростью более 120 км/ч, переносные сигнальные знаки «С» устанавливаются на расстоянии 800-1500м от границ участка работ.

Место, требующее уменьшения скорости, расположенное на главном пути станции, ограждается переносными сигналами уменьшения скорости и сигнальными знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места», как указано на рис. 105 и 106.

Если место, требующее уменьшения скорости, расположено на остальных станционных путях, то оно ограждается только переносными сигналами уменьшения скорости. Порядок установки этих сигналов указан на рис. 107.

ХОД РАБОТЫ

1. Задание. Пользуясь компьютерной программой «Ожившие сигналы» и инструкцией по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации, в практической работе привести все рисунки, упоминающиеся по тесту, с указанием фактического расстояния вместо буквы А и кратким описанием.

СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Описание сигнальных знаков, применяющихся для ограждения опасных мест и мест производства работ, не требующих остановки.
- 2.. Все рисунки, упоминающиеся по тесту, с указанием фактического расстояния вместо буквы А и кратким описанием.
3. Вывод по работе.

КОНТРОЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Перечислите сигнальные знаки, применяемые при ограждении опасных мест.
2. От чего зависит расстояние А на схемах ограждения опасных мест и где оно указано?
3. Какими сигнальными знаками ограждаются места производства работ на пути, не требующие ограждения сигналами уменьшения скорости?

ОГРАЖДЕНИЕ МЕСТ ПРЕПЯТСТВИЙ И МЕСТ ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ НА ПЕРЕГОНАХ И СТАНЦИЯХ

ЦЕЛЬ РАБОТЫ: изучить сигналы и схемы ограждения мест препятствий и мест производства работ на перегонах и станциях

ОБОРУДОВАНИЕ: 1) Инструкционные карты;
2) Устройства полигона ТТЖТ;
3) Обучающая программа «Ожившие сигналы»;
4) Инструкция по сигнализации.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ РАБОТЫ

1. ПЕРЕНОСНЫЕ СИГНАЛЫ

К переносным сигналам относятся: щиты прямоугольной формы красного цвета с обеих сторон или с одной стороны красного, а с другой белого цвета, квадратные щиты желтого цвета (обратная сторона зеленого цвета), фонари на шестах с красным огнем, красные флаги на шестах.

Переносными сигналами предъявляются требования:

прямоугольный щит красного цвета (или красный флаг на шесте) днем и красный огонь фонаря на шесте ночью — “Стой! Запрещается проезжать сигнал” ([рис. 3.3,а](#));

квадратный щит желтого цвета днем и ночью ([рис. 3.3, б](#)) при расположении опасного места:

- **на перегоне** — “Разрешается движение с уменьшением скорости, впереди опасное место, требующее остановки или проследования с уменьшенной скоростью”;
- **на главном пути станции** — “Разрешается движение с уменьшением скорости, впереди опасное место, требующее проследования с уменьшенной скоростью”;
- **на остальных станционных путях** — “Разрешается проследование сигнала со скоростью, указанной в предупреждении, а при отсутствии его — со скоростью не более 25 км/ч”.

Обратная сторона квадратного щита (зеленого цвета) днем и ночью ([рис. 3.3, в](#)) на перегоне и на главном пути станции указывает на то, что машинист имеет право повысить скорость до установленной после проследования опасного места всем составом.

2. ОГРАЖДЕНИЕ МЕСТ ПРЕПЯТСТВИЙ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И МЕСТ ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ НА ПЕРЕГОНАХ

Всякое препятствие для движения поездов на перегоне должно быть ограждено сигналами остановки независимо от того, ожидается поезд или нет.

Места производства работ на перегоне, требующие остановки поездов, ограждаются так же, как и препятствия.

Препятствия на перегоне ограждаются с обеих сторон на расстоянии 50 м от границ ограждаемого участка переносными красными сигналами. От этих сигналов на расстоянии Б, указанном в графе 4 табл. 3.1, в зависимости от руководящего спуска и максимальной допускаемой скорости движения поездов на перегоне укладывается по три петарды и на

расстоянии 200 м от первой, ближней к месту работ петарды, в направлении от места работ устанавливаются переносные сигналы уменьшения скорости.

Схемы ограждения препятствий и мест производства работ на однопутном участке приведены на рис. 3.4, а, на одном из путей двухпутного участка - на рис. 3.4, б, на обоих путях двухпутного участка — на рис. 3.4, в.

Переносные сигналы уменьшения скорости и петарды должны находиться под охраной сигнальщиков, стоящих с ручными красными сигналами в 20 м от первой петарды в сторону места работ. Переносные красные сигналы должны находиться под наблюдением руководителя работ.

При производстве работ развернутым фронтом (более 200 м) места работ ограждаются в порядке, указанном на рис. 3.4, г.

Переносные красные сигналы, установленные на расстоянии 50 м от границ участка, требующего ограждения, должны находиться под охраной стоящих около них сигнальщиков с ручными красными сигналами.

Если место препятствия или производства работ на перегоне находится вблизи станции и оградить это место в установленном порядке невозможно, то со стороны перегона оно ограждается так, как указано в настоящем пункте, а со стороны станции переносной красный сигнал устанавливается на оси пути против входного сигнала (или сигнального знака “Граница станции”) с укладкой трех петард, охраняемых сигнальщиком (рис. 3.5). Если место препятствия или производства работ расположено на расстоянии менее 60 м от входного сигнала (или сигнального знака “Граница станции”), то петарды со стороны станции не укладываются. Схема ограждения препятствия перед входным сигналом приведена на рис. 3.5.

При подходе поезда к переносному желтому сигналу машинист обязан подать один длинный свисток локомотива (моторвагонного поезда), специального самоходного подвижного состава, а при подходе к сигнальщику с ручным красным сигналом подать сигнал остановки и принять меры к немедленной остановке поезда, чтобы остановиться, не проезжая переносного красного сигнала.

Сигнальщики для отличия от других работников железнодорожного транспорта должны носить головной убор с верхом желтого цвета и сигнальный жилет.

Места препятствий для движения поездов и места производства работ на многопутных перегонах ограждаются с порядком, установленным ОАО «РЖД».

При внезапном возникновении препятствия и отсутствии необходимых переносных сигналов следует немедленно на месте препятствия установить сигнал остановки (рис. 3.6.): днем - красный флаг, ночью - фонарь с красным огнем и с обеих сторон на расстоянии Б, указанном в графе 4 табл. 3.1, в зависимости от руководящего спуска и максимальной допускаемой скорости движения поездов на перегоне уложить по три петарды.

Петарды должны охраняться работниками железной дороги, которые обязаны стоять с ручными красными сигналами на расстоянии 20 м от первой петарды в сторону места препятствия.

Сигналы устанавливаются в первую очередь со стороны ожидаемого поезда. На однопутных участках, если неизвестно, с какой стороны ожидается поезд, сигналы устанавливаются в первую очередь со стороны спуска к ограждаемому месту, а на площадке — со стороны кривой или выемки.

Детальный порядок действий работников при ограждении внезапно возникших препятствий определяется соответствующей инструкцией ОАО «РЖД».

Места, через которые поезда могут проходить только с проводником (со скоростью менее 15 км/ч), а также сплетения путей на двухпутных участках в одном уровне ограждаются как место препятствия для движения, но без укладки петард. Об установке этих сигналов на поезда выдаются письменные предупреждения.

При необходимости пропустить с проводником поезд, на который не выдано предупреждение, укладка петард обязательна.

Если пропуск поездов с проводником устанавливается на продолжительное время, то переносные красные сигналы допускается заменять светофорами прикрытия, оставляемыми в закрытом положении, с установкой впереди них предупредительных светофоров (рис. 3.7).

Об установке этих светофоров прикрытия объявляется приказом начальника железной дороги, и в этом случае предупреждения на поезда не выдаются.

При открытии с обеих сторон ограждаемого места путевых постов движение поездов между этими постами производится по одному из применяемых средств сигнализации и связи без проводника. В отдельных случаях при этом для наблюдения за следованием поезда по огражденному месту с установленной скоростью может назначаться и проводник.

3. ОГРАЖДЕНИЕ МЕСТ ПРЕПЯТСТВИЙ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И МЕСТ ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ НА СТАНЦИЯХ

Всякое препятствие для движения по станционным путям и стрелочным переводам должно быть ограждено сигналами остановки независимо от того, ожидается поезд (маневровый состав) или нет.

При ограждении на станционном пути места препятствия или производства работ сигналами остановки все ведущие к этому месту стрелки устанавливаются в такое положение, чтобы на него не мог выехать подвижной состав, и запираются или зашиваются костылями. На месте препятствия или производства работ на оси пути устанавливается переносной красный сигнал ([рис. 3.11, а](#)).

Если какие-либо из этих стрелок направлены остриями в сторону места препятствия или производства работ и не дают возможности изолировать путь, такое место с обеих сторон ограждается переносными красными сигналами, устанавливаемыми на расстоянии 50 м от границ места препятствия или производства работ ([рис. 3.11, б](#)). В том случае, когда острия стрелок расположены ближе чем на 50 м от места препятствия или производства работ, между остриями каждой такой стрелки устанавливается переносной красный сигнал ([рис. 3.11, в](#)).

При ограждении переносными красными сигналами места препятствия или производства работ на стрелочном переводе сигналы устанавливаются: со стороны крестовины — против предельного столбика на оси каждого из сходящихся путей; с противоположной стороны — в 50 м от острья стрелки ([рис. 3.12, а](#)).

Если вблизи от стрелочного перевода, подлежащего ограждению, расположена другая стрелка, которую можно поставить в такое положение, что на стрелочный перевод, где имеется препятствие, не может выехать подвижной состав, то стрелка в таком положении запирается или зашивается. В этом случае переносной красный сигнал со стороны такой изолирующей стрелки не ставится ([рис. 3.12, б](#)).

Когда стрелку в указанное положение поставить нельзя, то на расстоянии 50 м от места препятствия или производства работ в направлении к этой стрелке устанавливается переносной красный сигнал ([см. рис. 3.12, а](#)).

Если место препятствия или производства работ находится на входной стрелке, то со стороны перегона оно ограждается закрытым входным сигналом, а со стороны станции — переносными красными сигналами, устанавливаемыми на оси каждого из сходящихся путей против предельного столбика ([рис. 3.12, в](#)).

Когда место препятствия или производства работ находится между входной стрелкой и входным сигналом, то со стороны перегона оно ограждается закрытым входным сигналом, а со стороны станции — переносным красным сигналом, установленным между остриями входной стрелки ([рис. 3.12, г](#)).

Дежурный стрелочного поста, обнаруживший препятствие на стрелочном переводе, должен немедленно установить один переносной красный сигнал на месте препятствия (до начала работ по ремонту) и доложить об этом дежурному по станции.

ХОД РАБОТЫ

1. Ознакомиться с переносными сигналами на полигоне ТТЖТ и в инструкции по сигнализации, применяемые при ограждении мест препятствий для движения поездов.
2. Изучить все схемы, упомянутые в тексте теоретической части, пользуясь компьютерной программой и инструкцией по сигнализации

СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Описать переносные сигналы, ознакомившись с ними на полигоне ТТЖТ и в компьютерной программе «Ожившие сигналы».
 2. Кратко описать и нарисовать рис.3.4, а,б,г и рис.3.6 – примеры ограждения мест препятствий на перегоне. (Вместо буквы Б подставить реальное расстояние в соответствии с заданием преподавателя)
 3. Кратко описать и нарисовать рис. 3.11, а,б,в, рис.3.12, а,б,в – примеры ограждения мест препятствий на станции. (Вместо буквы Б подставить реальное расстояние в соответствии с заданием преподавателя)
- ПРИМЕЧАНИЕ: рисунки см. в ИНСТРУКЦИИ ПО СИГНАЛИЗАЦИИ НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ или в компьютерной программе «ОЖИВШИЕ СИГНАЛЫ»
4. Сформулировать вывод

КОНТРОЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Перечислите переносные сигналы, применяемые для ограждения мест препятствий.
2. От чего зависит расстояние Б на схемах ограждения мест препятствий для движения поездов и где оно указано?
3. Чем отличается схема ограждения места препятствия с фронтом работ менее 200м от схемы с фронтом работ более 200м?
4. Как оградить место внезапно возникшего препятствия?

УПРАЖНЕНИЯ ПО СОСТАВЛЕНИЮ СХЕМЫ ПОЕЗДА, ОПРЕДЕЛЕНИЮ МАССЫ И ДЛИНЫ ПОЕЗДА. ПРОВЕРКА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЕЗДА ТОРМОЗАМИ

ЦЕЛЬ РАБОТЫ: Изучить правила формирования поездов с учетом различных характеристик грузов в вагонах и соблюдением установленных массы и длины поезда, включение тормозов в поездах

ОБОРУДОВАНИЕ:

- 1) Инструкционные карты;
- 2) Инструкция по составлению натурального листа формы ДУ-1;
- 3) Инструкция ДЧ-1835;
- 4) Инструкция ЦТ-ЦВ-ЦЛ, ВНИИЖТ/227

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ РАБОТЫ

1. Требования ПТЭ к формированию поездов, массе и длине поезда.

Поезда должны формироваться в полном соответствии с ПТЭ, сводным графиком движения и планом формирования поездов. Нормы массы и длины грузовых поездов по направлениям и по каждому участку устанавливаются в графике движения и плане формирования поездов и должны соответствовать типу локомотива, профилю железнодорожного пути на участках обращения поездов и полезной длине приемо-отправочных железнодорожных путей на железнодорожных станциях этих участков, а на электрифицированных линиях – условиям технологического электроснабжения.

Порядок формирования и пропуска длинносоставных, тяжеловесных, соединенных, а также повышенной массы и длины грузовых поездов устанавливается владельцем инфраструктуры.

Нормы массы и длины дальних пассажирских поездов и порядок размещения вагонов в них указываются в служебных расписаниях движения поездов.

Порядок прицепки к пассажирским поездам вагонов сверх нормы и следования пассажирских длинносоставных поездов на железнодорожных путях общего пользования устанавливается владельцем инфраструктуры.

Формирование грузовых поездов, в том числе поездных формирований, не принадлежащих перевозчику, производится без подборки вагонов по количеству осей и массе.

Вагон с контрольной рамой ставится головным или отделяется от локомотива одной порожней платформой для улучшения видимости контрольной рамы в верхней зоне.

При формировании грузовых тяжеловесных и длинносоставных поездов порожние вагоны должны ставиться в последнюю треть поезда.

В сборных поездах вагоны подбираются группами по железнодорожным станциям назначения, а сборно-раздаточные вагоны ставятся одной группой.

Вагоны с опасными грузами ставятся в грузовые поезда в соответствии с условиями перевозок, установленными правилами перевозок грузов на железнодорожном транспорте.

Мотор-вагонный железнодорожный подвижной состав при следовании в ремонт или из ремонта ставится в хвост грузового поезда одной группой.

Пассажирские и грузовые вагоны, занятые людьми, кроме служебных и с проводниками, сопровождающими грузы, ставятся в грузовые поезда одной группой и должны иметь прикрытие от локомотива, открытого железнодорожного подвижного состава с грузами, которые могут сдвинуться при резких толчках и остановках, и с хвоста поезда не менее одного вагона.

Порожние и груженные транспортеры, четырехосные и сцепного типа грузоподъемностью 120т ставятся в поезда без прикрытия.

Порожние транспортеры, имеющие 8 и более осей, а также груженные транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120т при следовании их в поездах весом более 3 тыс. т разрешается ставить только в последнюю четверть состава поезда. При меньшем весе поезда указанные транспортеры можно ставить в любую часть состава поезда.

Порядок размещения и следования в поездах вагонов с негабаритными грузами и специального подвижного состава устанавливается в соответствии с нормами и правилами.

ХОД РАБОТЫ

Исходные данные для составления схемы поезда:

Поезд грузовой с тепловозной тягой;

Вес поезда 3500 т;

Состав – 48 вагонов (физических);

В составе подлежат размещению:

Один вагон с негабаритным грузом Н-0600,

Один вагон с негабаритным грузом Н-0500,

Десять вагонов с негабаритным грузом Н-2300,

Два вагона с людьми,

Один вагон, в перевозочных документах на который имеются штампы:

«1/1-1*-1-1» (ацетонциангидрин), «Ядовито», «Не спускать с горки»;

Один груженный транспортер сцепного типа грузоподъемностью 120т;

Пять моторных вагонов, следующих в ремонт.

СОСТАВЛЕНИЕ СХЕМЫ ПОЕЗДА

№ ваг п/п	Расстановка вагонов в составе поезда
	Ведущий тепловоз
1	Порожняя платформа
2	Вагон с контрольной рамой
3	
4	
5	
6	
7	Вагон с людьми
8	Вагон с людьми
9	Вагон с неопасным грузом
10	Вагон с неопасным грузом
11	Вагон с опасным грузом со штампом в перевозочном документе «1/1-1*-1-1», «Ядовито»
12	
13	Вагон с негабаритным грузом Н-2300
14	Вагон с негабаритным грузом Н-2300
15	Вагон с негабаритным грузом Н-2300
16	Вагон с негабаритным грузом Н-2300
17	Вагон с негабаритным грузом Н-2300
18	Вагон с негабаритным грузом Н-2300
19	Вагон с негабаритным грузом Н-2300
20	Вагон с негабаритным грузом Н-2300

21	Вагон с негабаритным грузом Н-2300
22	Вагон с негабаритным грузом Н-2300
23	Вагон с негабаритным грузом Н-0600
24	
25	Вагон с негабаритным грузом Н-0500
26	
27	
28	
29	
30	
31	
32	
33	
34	
35	
36	
37	
38	
39	
40	
41	
42	Груженный транспортер сцепного типа грузоподъемностью 120т
43	
44	Моторный вагон, следующий в ремонт
45	Моторный вагон, следующий в ремонт

46	Моторный вагон, следующий в ремонт
47	Моторный вагон, следующий в ремонт
48	Моторный вагон, следующий в ремонт

3. Определение массы и длины поезда

Исходные данные:

Количество вагонов	Род вагона	Число осей	Вес груза в одном вагоне, т	Род груза	Количество вагонов		Вед. локом.	Руководящ. уклон, ‰
					с включ. автотор.	с ручными тормозами		
11	Пв	6	120	Уголь	11	—	ТЭ-3	4
16	Пл.	4	20	Конт.	15	1		
2	Кр.	4	5	Люди	2	2		
15	Цс	4	60	Мазут	14	2		
10	Пв	4	—	Порож.	9	1		
8	АРВ	4	20	Рыба	8	—		

Для определения массы тары и условной длины состава необходимо воспользоваться нормативами, указанными в Приложениях 4,5 и 6 Инструкции по составлению натурального листа.

Умножив нормативы массы тары состава на количество соответствующих вагонов, получим массу тары состава и поезда.

Умножив длину (в условных вагонах) на количество соответствующих вагонов, получим условную длину состава и поезда.

Действия и результаты действий сведем в таблицу

Род и осность подвижного состава	Кол-во ваг., локом.	Масса тары единицы подвижн. состава, т	Условная длина	Масса тары сост. и локом., поезда, т	Условная длина состава, локомотива, поезда
----------------------------------	---------------------	--	----------------	--------------------------------------	--

6-осн. полув.	11	32,0	1.18	32x11=352	1.18x11=12.98
4-осн. платф.	16	22,0	1.4	22x16=352	1.4x16=22.4
4-осн. крыт.	2	24.2	1.1	24.2x2=48.4	1.1x2 =220
4-осн. цист.	15	23.2	0.86	23.2x15=348	0.86x15=12.9
4-осн. полув.	10	22.0	1.0	22.0x10=220	1.0x10=10
4-осн. АРВ	8	45.0	1.58	45.0x8=360	1.58x8=12.64
Тепловоз	1	254.0	2.43	254	2.43x1=2.43
ТЭ-3	двух- секц.				
Масса тары поезда				1934.4	
Условная длина поезда				75.55	

Умножив вес груза в одном вагоне (см. исходные данные), на количество соответствующих вагонов, получим вес состава НЕТТО:

$$120 \times 11 + 20 \times 16 + 2 \times 5 + 15 \times 60 + 8 \times 20 = 2710 \text{ т}$$

Сложив вес тары состава (без веса локомотива) и вес НЕТТО, получим массу состава

$$1680.4 + 2710 = 4391 \text{ т}$$

Сложив массу состава и учтенный вес тепловоза, получим массу поезда

$$4391 + 254 = 4645 \text{ т}$$

4. Проверка обеспеченности поезда автотормозами и ручными тормозами

Определим требуемое тормозное нажатие для обеспечения тормозами заданного состава, согласно нормативам по тормозам (см. Приложение №2 к Инструкции по эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог ЦТ-ЦВ-ЦЛ-ВНИИЖТ/277-94г.)

Единое наименьшее тормозное нажатие на каждые 100 тс веса груженого грузового поезда – 33 тс.

Количество ручных тормозов при крутизне спуска до 6‰ – 0.4 тормозной оси на каждые 100 тс веса состава (без локомотива и тендера).

Руководствуясь указанными нормативами, определяем:

На поезд массой 4645 тс требуется тормозное нажатие

$$4645 : 100 \times 33 = 1533 \text{ тс};$$

$$\text{Ручных тормозов} - 4645 : 100 \times 0.4 = 18.58 = 19 \text{ тормозных осей.}$$

Определим фактическую обеспеченность поезда тормозами:

Согласно п.3.7.5 Инструкции осмотрщика вагонов ЦВ-ЦЛ-408-96г. в грузовых поездах должны быть включены все воздухораспределители грузового типа;

При загрузке вагона более 6 тс на ось воздухораспределители необходимо включать на груженный режим;

От 3 до 6 тс на ось – на средний режим;

Менее 3 тс на ось – на порожний режим.

Для определения требуемого режима воздухораспределителей найдем фактическую загрузку каждого вагона, разделив вес брутто на количество осей и сведем результаты в таблицу

Режим воздухораспределителя локомотива выбираем «груженный», (см. п.2.2.7 ЦТ-ЦВ-ЦЛ, ВНИИЖТ/227).

Определив режим торможения, выбираем из таблицы 1 Инструкции ЦТ-ЦВ-ЦЛ, ВНИИЖТ/227 величины нажатий тормозных колодок на ось (тс), умножаем их на заданное количество осей с включенными автотормозами и определяем фактическое тормозное нажатие автотормозов в заданном составе:

Кол. ваг.	Род ваг.	Чис. осей	Вес груза в одном вагоне	Кол. ваг. с вкл. ат	Колич. осей	Загр. на ось	Реж. вкл. воздух. распр.	Вел. наж. торм. кол. на ось.	Фактическое тормозное нажатие автотормозов
11	пв	6	120	11	66	$120:6=20$	груз	7.0	$7 \times 66 = 462$
16	пл	4	20	15	60	$20:4=5$	сред	5.0	$5 \times 60 = 300$
2	кр	4	5	2	8	$5:4=1.25$	пор	3.5	$3.5 \times 8 = 280$
15	цс	4	60	14	56	$60:4=15$	груз	7.0	$7 \times 56 = 392$
10	пв	4	—	9	36	пор	пор	3.5	$3.5 \times 36 = 126$

8	АРВ	4	20	8	32	20:4=5	сред	6.0	6x32=192
	ТЭЗ	12					груз	10.0	10x12=120
ВСЕГО									1620 тс

Фактическое количество ручных тормозов определяем суммированием данных из таблицы (см. исходные данные) и ручных тормозов тепловоза ТЭ-3 (согласно таблицы 3 Инструкции ЦТ-ЦВ-ЦЛ, ВНИИЖТ/227) – 4 тормозных оси:
 $(1 + 2 + 2 + 1) \times 4 + 4 = 28$ торм. Осей

Заключение: т.к. фактическое нажатие автотормозов поезда 1620 тс больше требуемого 1533 тс и фактическое наличие 28 ручных тормозных осей более требуемого 19-ти, поезд полностью автоматическими и ручными тормозами

СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Схема поезда.
2. Определение массы и длины поезда.
3. Проверка обеспеченности поезда автоматическими и ручными тормозами.

4. Вывод. (В выводе указать значение правил размещения подвижного состава в поездах, а также установленных норм прикрытия вагонов с грузами отдельных категорий для обеспечения безопасности движения)

КОНТРОЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Поясните порядок формирования поездов, согласно требований ПТЭ.
2. Как определить массу поезда?
3. Как определить длину поезда?
4. От чего зависит обеспеченность поезда автоматическими и ручными тормозами?

ПОРЯДОК ПРЕКРАЩЕНИЯ ДЕЙСТВИЯ АВТОБЛОКИРОВКИ ВСЛЕДСТВИЕ ЕЁ НЕИСПРАВНОСТИ, ПРИ ПЕРЕРЫВЕ ДЕЙСТВИЯ ПОЕЗДНОЙ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ СВЯЗИ

ЦЕЛЬ РАБОТЫ: Изучить порядок прекращения действия автоблокировки вследствие её неисправности с переходом на телефонные средства связи при перерыве действия поездной диспетчерской связи

ОБОРУДОВАНИЕ:

- 1) Инструкционные карты;
- 2) Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах РФ

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ РАБОТЫ

1. ПРЕКРАЩЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ АВТОБЛОКИРОВКИ

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

А. На однопутных перегонах

Дежурный по станции, обнаруживший неисправность автоблокировки, убедившись путем переговоров с соседней станцией и по записям в журнале движения поездов в свободности перегона, подает на соседнюю станцию поездную телефонограмму:

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

Дежурный по соседней станции, также убедившись в свободности перегона, отвечает:

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

Б. На двухпутных перегонах

Обнаружив неисправность автоблокировки, дежурный по станции, для которого путь данного направления является правильным, требует от дежурного по соседней станции подачи поездной телефонограммой извещения о прибытии последнего отправленного по автоблокировке поезда и, получив извещение, подает на эту 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 пути двухпутного перегона.

2. ВОССТАНОВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ ПО АВТОБЛОКИРОВКЕ

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

А. На однопутных перегонах

После устранения неисправности автоблокировки и при наличии записи об этом в журнале осмотра дежурный по станции подает на соседнюю станцию телефонограмму:

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

Дежурный по соседней станции, проверив свободу перегона, отвечает:

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

Б. На двухпутных перегонах

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

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

ХОД РАБОТЫ

1. Изучить действия ДСП по прекращению действия автоблокировки на однопутных участках.
2. Изучить действия ДСП по прекращению действия автоблокировки на двухпутных участках.

СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Описать действия ДСП по прекращению действия автоблокировки на однопутных участках.
2. Описать действия ДСП по прекращению действия автоблокировки на двухпутных участках.
3. По заданию преподавателя составить приказы на прекращение действия автоблокировки с указанием конкретных станций и всех необходимых сведений.
4. Сформулировать вывод.

КОНТРОЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Пояснить порядок прекращения действия автоблокировки на однопутных перегонах.
2. Пояснить порядок прекращения действия автоблокировки на двухпутных перегонах.
3. Восстановление движения по автоблокировке на однопутных перегонах.
4. Восстановление движения по автоблокировке на двухпутных перегонах.

ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ НЕИСПРАВНОСТЯХ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКИ НА ОДНОПУТНОМ И ДВУХПУТНОМ УЧАСТКАХ

ЦЕЛЬ РАБОТЫ: Изучить порядок действий при неисправностях автоблокировки на однопутных и двухпутных участках

ОБОРУДОВАНИЕ:

- 1) Инструкционные карты;
- 2) Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах РФ

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ РАБОТЫ

1. ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ НА ДВУХПУТНЫЙ ПЕРЕГОН ПО ПРАВИЛЬНОМУ ПУТИ

Если при правильно установленном маршруте и свободном (по показаниям приборов управления) первом блок-участке выходной светофор не открывается, поезд может быть отправлен на двухпутный перегон по правильному пути:

по пригласительному сигналу на выходном светофоре;
по регистрируемому приказу дежурного по станции, передаваемого машинисту отправляющегося поезда по радиосвязи:

**«Приказ №.....Дата.....Время.....(часы, минуты),
Разрешаю поезду №..... отправиться с пути.....по главному пути при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора
литер....., а далее руководствоваться сигналами автоблокировки.
ДСП»;**

по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта I (бланк формы ДУ-54).

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ

№ _____

Станция (штемпель)

« _____ » _____ 20 _____ г.

Разрешение выдано
на поезд № _____
с заполнением пункта

Дежурный по станции

РАЗРЕШЕНИЕ

№ _____

Станция (штемпель)

« _____ » _____ 20 _____ г.

I

Разрешаю поезду № _____
отправиться с _____ пути
по _____ пути
при запрещающем показании выходного (маршрутного)
светофора _____ и со скоростью не свыше 20 км/ч, с особой
бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится
препятствие для дальнейшего движения, следовать до первого
проходного (выходного, маршрутного) светофора _____
а далее по сигналам автоблокировки.

II

Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути
по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору
_____ и следовать далее по сигналам.

Дежурный по станции
(ненужное зачеркнуть)

(зеленого цвета)

2. ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ НА ОДНОПУТНЫЙ ИЛИ ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ПУТИ НА ДВУХПУТНЫЙ ПЕРЕГОН

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

а) по регистрируемому приказу дежурного по станции, передаваемого машинисту поезда по радиосвязи по форме, указанной выше;

б) по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта I (бланк формы ДУ-54).

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

Перед отправлением поезда дежурный по станции обязан:

получить регистрируемый приказ поездного диспетчера, подтверждающий свободу перегона (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.....» ;

установить блок-систему в направление отправляющегося поезда;

изъять из аппарата ключ-жезл соответствующего перегона (пути перегона). Изъятый ключ-жезл возвращается в аппарат после фактического занятия перегона отправляющимся поездом (после вступления его на первый блок-участок удаления).

3. ДЕЙСТВИЯ ДЕЖУРНОГО ПО СТАНЦИИ ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ ПОЕЗДА В ДРУГИХ СИТУАЦИЯХ

Запрещается дежурному по станции отправлять поезд при запрещающем показании выходного светофора на перегон, оборудованный автоблокировкой, не убедившись в свободе первого блок-участка.

Если по истечении времени, необходимого на проследование ранее отправленным поездом первого блок-участка, приборы управления продолжают показывать его занятость, дежурный по станции должен убедиться в свободе 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. Дежурный по 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 со станции должен быть предупрежден по радиосвязи или путем отметки на бланке

разрешения зеленого цвета о том, что о свободности первого блок-участка сведений нет.

Все вышеуказанные разрешения на проследование выходного светофора с красным огнем дают машинисту право проследовать закрытый выходной светофор и вести поезд до первого проходного светофора (на перегонах, не имеющих проходных светофоров, - до входного светофора соседней станции) со скоростью не выше 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, а далее руководствоваться сигналами автоматической блокировки.

Если контрольные приборы показывают занятость перегона при фактической его свободности, и при этом требуется изменить направление движения (на однопутных перегонах, на двухпутных или многопутных перегонах с двусторонней автоблокировкой), а также в других случаях невозможности смены направления при помощи кнопок основного режима, то при наличии кнопок вспомогательного режима такое изменение осуществляется с помощью этих кнопок по регистрируемому приказу поездного диспетчера, передаваемого дежурным по станциям, ограничивающим перегон, после проверки его свободности:

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

Получив такой приказ, дежурные по обеим станциям снимают пломбы и переводят кнопки вспомогательного режима для перемены направления движения. Изменив направление, дежурные по станциям должны по показаниям контрольных приборов на пульте управления убедиться в том, что изменение произошло, и установить вспомогательные кнопки в нормальное положение. О снятии пломб делается запись в Журнале осмотра.

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

В случае, если на момент перерыва телефонной связи автоблокировка была установлена в четном направлении, первый поезд может быть отправлен 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 контрольные приборы показывали свободу перегона. При

наличии на станции преимущественного направления одиночного локомотива он должен быть отправлен первым. Для отправления первого поезда дежурный по станции должен сменить направление автоблокировки на нечетное, изъять из аппарата ключ-жезл и открыть выходной светофор. С первым поездом пересылается письменное извещение.

4. СЛУЧАИ ПРЕКРАЩЕНИЯ ДЕЙСТВИЯ АВТОБЛОКИРОВКИ

К неисправностям, при которых необходимо прекращать действие автоблокировки относятся:

- а) погасшие сигнальные огни на двух или более расположенных подряд светофорах на перегоне независимо от показаний локомотивного светофора;
- б) наличие разрешающего огня на выходном или проходном светофоре при занятом блок-участке;
- в) невозможность смены направления, в том числе с помощью кнопок вспомогательного режима на однопутном перегоне или при отправлении поезда по неправильному пути на двухпутном перегоне с двусторонней автоблокировкой. Пользование автоблокировкой в установленном направлении разрешается.

Дежурный по станции, получив сообщение о неисправности автоблокировки на перегоне или обнаружив ее по контрольным приборам, обязан:

- а) прекратить отправление поездов на данной перегон (по данному пути), привести выходные светофоры в запрещающее положение;
- б) вызвать по радиосвязи машинистов поездов, находящихся на перегоне, и предупредить их о неисправности;
- в) сообщить о неисправности автоблокировки поездному диспетчеру;
- г) сделать соответствующую запись в журнале осмотра и сообщить электромеханику СЦБ (дежурному по дистанции сигнализации, централизации и блокировки).

На участках с диспетчерской централизацией указанные действия выполняет поездной диспетчер.

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

После перехода на телефонную связь машинистам локомотивов выдаются путевые записки (бланк формы ДУ-50).

ХОД РАБОТЫ

1. Изучить действия ДСП и ДНЦ при отправлении поездов на двухпутный перегон по правильному пути .
2. Изучить действия ДСП и ДНЦ при отправлении поездов на однопутный перегон по неправильному пути двухпутного перегона
3. Изучить действия ДСП при отправлении поезда в других ситуациях.

4. Изучить действия ДСП при отправлении поезда при прекращении действия автоблокировки

СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Описать действия ДСП и ДНЦ при отправлении поездов на двухпутный перегон по правильному пути.
2. Описать действия ДСП и ДНЦ при отправлении поездов на однопутный перегон по неправильному пути двухпутного перегона
3. Описать действия ДСП при отправлении поезда в других ситуациях.
4. Описать действия ДСП при отправлении поезда при прекращении действия автоблокировки

В ходе работы необходимо заполнить бланк формы ДУ-54, а также приказы ДНЦ.

КОНТРОЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Порядок действий ДСП при отправлении поездов при неисправностях автоблокировки на двухпутный перегон по правильному пути.
2. Порядок действий ДСП при отправлении поездов при неисправностях автоблокировки на однопутный перегон или по неправильному пути двухпутного перегона.
3. Какой бланк и как заполняется при отправлении поездов по запрещающему показанию светофора?
4. Перечислите обязанности ДСП при отправлении поезда по запрещающему показанию светофора.
5. Перечислите случаи прекращения действия автоблокировки.

**ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПРИ НЕСРАБАТЫВАНИИ УСТРОЙСТВ
КОНТРОЛЯ ПРИБЫТИЯ ПОЕЗДА, ЛОЖНОЙ ЗАНЯТОСТИ
ИЗОЛИРОВАННОГО СТРЕЛОЧНОГО УЧАСТКА, ПРИ
НЕОБХОДИМОСТИ ЗАДЕРЖКИ НА СТАНЦИИ ПОЕЗДА, ВЫХОДНОЙ
СИГНАЛ КОТОРОМУ БЫЛ ОТКРЫТ, А ТАКЖЕ ЕСЛИ ГОЛОВА ПОЕЗДА
НАХОДИТСЯ ЗА ВЫХОДНЫМ СВЕТОФОРМ**

ЦЕЛЬ РАБОТЫ: Изучить порядок действий при несрабатывании устройств контроля прибытия поезда, ложной занятости изолированного стрелочного участка, при необходимости задержки на станции поезда, выходной сигнал которому был открыт, а также если голова поезда находится за выходным светофором с оформлением необходимых приказов и заполнением необходимых бланков (на участках железных дорог с полуавтоматической блокировкой)

ОБОРУДОВАНИЕ:

- 1) Инструкционные карты;
- 2) Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах РФ
- 3) Бланк формы ДУ-52
- 4) Журнал диспетчерских распоряжений (форма ДУ-58)
- 5) Журнал движения поездов (форма ДУ-2)

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ РАБОТЫ

**1. ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПРИ НЕСРАБАТЫВАНИИ УСТРОЙСТВ
КОНТРОЛЯ ПРИБЫТИЯ ПОЕЗДА И ПРИЕМЕ ПОЕЗДА ПРИ
ЗАПРЕЩАЮЩЕМ ПОКАЗАНИИ ВХОДНОГО СВЕТОФОРА**

Если после приема поезда не срабатывают устройства контроля прибытия, дежурный по станции, убедившись, что поезд прибыл в полном составе, докладывает об этом поездному диспетчеру. Поездной диспетчер, убедившись путем переговоров с дежурными по станциям, ограничивающими перегон, в его свободности, дает одновременно на обе станции разрешение на подачу блок-сигнала прибытия, после которого дежурный по станции производит эту операцию посредством вспомогательной кнопки, а при электромеханической блокировке – путем искусственного срабатывания педальной замычки.

Разрешение дается по форме:

«Дежурному по станции разрешаю подать на станцию блокировочный сигнал прибытия поезду № Посредством вспомогательной кнопки (искусственного срабатывания педальной замычки). ДНЦ».

Такой же порядок должен соблюдаться и в случае приема поезда на станцию при запрещающем показании входного светофора. О срыве пломбы со вспомогательной кнопки прибытия или с педальной замычки дежурный по станции делает запись в журнале осмотра.

Если аппараты управления устройствами путевой блокировки оборудованы счетчиками, фиксирующими число нажатий вспомогательных кнопок прибытия и срабатывание педальных замычек, то указанные кнопки не пломбируются. В этих случаях при искусственной подаче блокировочного сигнала прибытия дежурный по станции в журнале движения поездов против номера соответствующего поезда записывается показание счетчика.

Если искусственное срабатывание вызвано неисправностью сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ), то об этой неисправности делается запись в журнале осмотра.

2. ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПРИ ЛОЖНОЙ ЗАНЯТОСТИ ИЗОЛИРОВАННОГО СТРЕЛОЧНОГО УЧАСТКА

Если при свободном перегоне и правильно установленном маршруте выходной светофор не открывается из-за ложной занятости изолированного стрелочного участка, дежурный по станции после проверки фактической свободности этого участка с согласия поездного диспетчера может открыть выходной светофор после предварительного нажатия кнопки «Выключение контроля свободности стрелочных изолированных участков в маршрутах отправления» (на станциях, где она имеется).

3. ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ ЗАДЕРЖКИ НА СТАНЦИИ ПОЕЗДА, ВЫХОДНОЙ СИГНАЛ КОТОРОМУ БЫЛ ОТКРЫТ, ПРИ НАЛИЧИИ ГРУППОВЫХ ВЫХОДНЫХ СВЕТОФОРОВ, А ТАКЖЕ ЕСЛИ ГОЛОВА ПОЕЗДА НАХОДИТСЯ ЗА ВЫХОДНЫМ СВЕТОФОРОМ

Если после открытия выходного светофора поезд почему-либо не будет отправлен, дежурный по станции обязан закрыть выходной светофор, сделать об этом запись в журнале движения поездов и сообщить о задержке поезда на соседний раздельный пункт и поездному диспетчеру.

Отправление задержанного или другого поезда того же направления производится при закрытом выходном светофоре по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта I (бланк формы ДУ-52). Соседний раздельный пункт о времени фактического отправления поезда уведомляется по телефону. Следующие поезда отправляются по блокировке обычным порядком.

Разрешение на бланке зеленого цвета с заполнением пункта I выдается машинисту ведущего локомотива также и в случаях самопроизвольного закрытия выходного светофора (при неисправности устройств СЦБ) при исправном действии блокировки.

На станциях, где устройства поездной радиосвязи оборудованы системой автоматической регистрации переговоров, вместо выдачи письменного разрешения на бланке зеленого цвета машинисту поездного локомотива может быть передан по радиосвязи фиксируемый на регистраторе переговоров приказ об отправлении:

«№ приказа, время (ч мин).

«Разрешаю поезду № отправиться с пути по главному пути и следовать до станции (блокпоста)

Перегон свободен. ДСП».

На станциях, имеющих устройства, которые при свободном перегоне позволяют повторно открыть выходной светофор, отправление поезда производится по вновь открытому выходному светофору. Воспользоваться устройствами для повторного открытия выходного светофора дежурный по станции может только с согласия поездного диспетчера.

Если на станции, ограничивающей однопутный перегон, после открытия выходного светофора появится необходимость задержать поезд и отправить на этот перегон с соседней станции поезд встречного направления, выходной светофор закрывается, пользование полуавтоматической блокировкой прекращается, и движение поездов устанавливается по телефонной связи. В этом случае поездам, следующим во встречном направлении, на право занятия перегона выдаются путевые записки. Действие полуавтоматической блокировки возобновляется при последующем отправлении на перегон задержанного поезда по одному из ранее упомянутых разрешений.

Отправление поездов при наличии групповых выходных светофоров производится по разрешающему показанию выходного светофора и маршрутному указателю на нем с цифрой зеленого цвета, соответствующей номеру того пути, с которого разрешается отправление поезда.

В случае неисправности маршрутных указателей групповых светофоров отправление поездов со станции производится при открытом выходном групповом светофоре с передачей машинисту регистрируемого приказа дежурного по станции по форме:

«Машинист поезда № на пути. Групповой светофор открыт Вам. Разрешаю отправиться. ДСП

или с вручением машинисту локомотива разрешения на бланке зеленого цвета с заполнением пункта II (форма ДУ-52)

Если ведущий локомотив готового к отправлению поезда находится за выходным светофором с разрешающим показанием, и машинисту не видно его показание, отправление поезда производится по регистрируемому приказу дежурного по станции, передаваемого машинисту по форме:

«Машинист поезда №..... на пути. Выходной (маршрутный) светофор Вам открыт. Разрешаю отправиться. ДСП»,

или по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта II (бланк формы ДУ-52).

Если голова отправляемого поезда находится за выходным светофором, и последний открыть невозможно, действие блокировки прекращается; отправление поезда производится по телефонным средствам связи с выдачей машинисту путевой записки.

Отправление поездов на однопутных и двухпутных перегонах (по правильному пути) с возвращением с перегона на станцию отправления производится при закрытом выходном светофоре с выдачей машинисту ключа-железа на право проезда закрытого выходного светофора и обратного следования. При неисправности ключа-железа, а также в случаях, когда блок-аппарат не оборудован ключом-железом, отправление поезда с последующим возвращением на станцию отправления производится по телефонной связи с прекращением действия блокировки.

ХОД РАБОТЫ

1. Ознакомиться с действиями ДСП при несрабатывании устройств контроля прибытия поезда и приеме поезда при запрещающем показании входного светофора.

2. Порядок действий при ложной занятости изолированного стрелочного участка.

3. Порядок действий при необходимости задержки на станции поезда, выходной сигнал которому был открыт, при наличии групповых выходных светофоров, а также если голова поезда находится за выходным светофором.

СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Описать действиями ДСП при несрабатывании устройств контроля прибытия поезда и приеме поезда при запрещающем показании входного светофора.

2. Описать порядок действий при ложной занятости изолированного стрелочного участка.

3. Описать порядок действий при необходимости задержки на станции поезда, выходной сигнал которому был открыт, при наличии групповых выходных светофоров, а также если голова поезда находится за выходным светофором.

4. Приложить заполненный бланк формы ДУ-52.

КОНТРОЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Порядок действий ДСП при несрабатывании устройств контроля прибытия поезда и приеме поезда при запрещающем показании входного светофора.

2. Порядок действий ДСП при ложной занятости изолированного стрелочного участка.

3. Порядок действий ДСП при необходимости задержки на станции поезда, выходной сигнал которому был открыт, при наличии групповых выходных светофоров, а также если голова поезда находится за выходным светофором.

4. Порядок заполнения бланка формы ДУ-52.

5. В каком случае действия полуавтоматической блокировки прекращается и отправление поезда производится по телефонным средствам связи?

6. Порядок отправления поездов на однопутный и двухпутный участок (по правильному пути) с возвращением обратно.

Бланк формы ДУ-52

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № _____

Станция (штампель)

« _____ » _____ 20 _____ г.

Разрешение выдано на поезд № _____
с заполнением пункта _____

Дежурный по станции (блокпосту) _____

РАЗРЕШЕНИЕ № _____

Станция (штампель)

« _____ » _____ 20 _____ г.

I
Разрешение поезду (толкачу поезда) № _____ отправиться с _____
пути по _____ пути при запрещающем выходном (проходном,
маршрутном) сигнале и следовать до входного (проходного, выходного)
сигнала станции _____ (блокпоста), до _____ км с возвращением
обратно

II
Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по
открытому выходному (групповому, маршрутному) сигналу.

Дежурный по станции (блокпосту) _____

(ненужное зачеркнуть)

(зеленого цвета)

ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ НЕИСПРАВНОСТИ УСТРОЙСТВ ПОЛУАВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКИ. ПОРЯДОК ЗАПОЛНЕНИЯ БЛАНКОВ РАЗРЕШЕНИЯ ФОРМЫ ДУ-52

ЦЕЛЬ РАБОТЫ: Изучить порядок действий при неисправностях полуавтоматической блокировки, научиться заполнять бланки формы ДУ-52

ОБОРУДОВАНИЕ:

- 1) Инструкционные карты;
- 2) Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах РФ
- 3) Бланк формы ДУ-52

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ РАБОТЫ

1. НЕИСПРАВНОСТИ ПОЛУАВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКИ, ПРИ КОТОРЫХ ЕЁ ДЕЙСТВИЕ ДОЛЖНО БЫТЬ ПРЕКРАЩЕНО

К неисправностям, при которых действие полуавтоблокировки должно быть прекращено, относятся:

- а) невозможность закрытия выходного или проходного светофора;
- б) невозможность открытия выходного или проходного светофора при свободном перегоне (в том числе с применением на выходных светофорах вспомогательных кнопок для выключения контроля свободности изолированных участков);
- в) произвольное получение блокировочных сигналов;
- г) невозможность подачи или получения блокировочных сигналов;
- д) отсутствие пломб на аппарате управления (за исключением пломб на pedalной замычке или вспомогательной кнопке).

Во всех указанных случаях, а также при работах по переоборудованию, переносу, испытанию и замене блокировочных устройств и других работах, вызывающих временное прекращение действия устройств, движение поездов по блокировке прекращается и устанавливается по телефонной связи.

2. ПОРЯДОК ОСМОТРА АППАРАТА УПРАВЛЕНИЯ ДЕЖУРНОГО ПО СТАНЦИИ

Во время осмотра электромехаником аппарата полуавтоматической блокировки (аппарата управления дежурного по станции) действие блокировки не прекращается. При этом, пока блок-аппарат открыт, дежурный по станции и

электромеханик обязаны особо внимательно следить за правильностью работы устройств блокировки.

Перед опломбированием после окончания осмотра, регулировки и смазывания аппаратуры полуавтоматической блокировки электромеханик совместно с дежурным по станции по показаниям контрольных приборов проверяют соответствие показаний на блок-аппарате состоянию перегонов (по записям в журнале движения поездов и путем переговоров с дежурным по соседним отдельным пунктам).

О каждом случае вскрытия блок-аппарата для осмотра или ремонта, а также об окончании этой работы электромехаником делается соответствующая запись в Журнале осмотра.

3. ПЕРЕХОД НА ТЕЛЕФОННУЮ СВЯЗЬ И ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПО БЛОКИРОВКЕ.

Переход на телефонную связь, а также возобновление движения поездов по блокировке осуществляется приказом поездного диспетчера после предварительной проверки через дежурных по станциям свободности перегона.

При неисправности диспетчерской связи переход на телефонную связь при движении поездов и восстановление действия блокировки производится следующим порядком:

А. На однопутных перегонах

Дежурный по станции, обнаруживший неисправность блокировки, убедившись путем переговоров с соседней станцией и по записям в журнале движения поездов в свободности перегона, подает на соседнюю станцию поездную телефонограмму:

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

Дежурный по соседней станции, также убедившись в свободности перегона, отвечает:

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

Б. На двухпутных перегонах

Обнаружив неисправность блокировки, дежурный по станции, для которого путь данного направления является правильным, требует от дежурного по соседней станции подачи поездной телефонограммой извещения о прибытии

последнего отправленного по блокировке поезда и, получив извещение, подает на эту станцию телефонограмму следующего содержания:

«Блокировка 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 блокировки прекращается и по другому пути двухпутного перегона.

Восстановление движения по блокировке при перерыве действия поездной диспетчерской связи производится в следующем порядке:

А. На однопутных перегонах

После устранения неисправности блокировки и при наличии записи об этом в журнале осмотра дежурный по станции подает на соседнюю станцию телефонограмму:

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

Дежурный по соседней станции, проверив свободу перегона, отвечает:

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

Б. На двухпутных перегонах

Дежурный по станции, для которой путь данного направления является правильным, на основании записи в журнале осмотра об устранении неисправности блокировки или соответствующего извещения, полученного от дежурного по соседней станции, при отсутствии на пути поездов встречного направления подает телефонограмму:

«Неисправность блокировки на перегоне по пути устранена. Движение поездов восстановлено по блокировке. ДСП».

После прекращения действия блокировки и перехода на телефонную связь машинистам поездов выдается для следования до соседней станции путевая записка (бланк формы ДУ-50).

Проследование поездами маршрутного светофора с запрещающим показанием (до выходного светофора) может осуществляться:

по пригласительному сигналу;
по регистрируемому приказу дежурного по станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по радиосвязи;
по разрешению на бланке зеленого цвета формы ДУ-52 с заполнением пункта I (при соответствующем изменении текста от руки).

При следовании поезда двойной тягой или с подталкивающим локомотивом на весь перегон разрешение на право занятия перегона вручается только машинисту ведущего локомотива. Машинисты второго (при двойной тяге) и подталкивающего локомотивов должны руководствоваться сигналами или передаваемыми по радиосвязи сообщениями машиниста ведущего локомотива.

При неисправности блокировочной телефонной связи дежурный по станции обязан особо внимательно следить за изменением показаний контрольных приборов на аппарате управления.

Уведомления о движении поездов в этом случае осуществляется через поездного диспетчера или по другим средствам связи, находящимся в распоряжении дежурного по станции.

ХОД РАБОТЫ

1. Изучить неисправности полуавтоматической блокировки, при которых её действие должно быть прекращено.
2. Изучить порядок осмотра аппарата управления дежурного по станции.
3. Порядок перехода на телефонную связь и возобновление движения поездов по блокировке на однопутных участках.
4. Порядок перехода на телефонную связь и возобновление движения поездов по блокировке на двухпутных участках.

В ходе работы необходимо изучить тексты телефонограмм и порядок заполнения бланка формы ДУ-52

СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Описать неисправности полуавтоматической блокировки, при которых её действие должно быть прекращено.
2. Описать порядок осмотра аппарата управления дежурного по станции.
3. Описать порядок перехода на телефонную связь и возобновление движения поездов по блокировке на однопутных участках.
4. Описать порядок перехода на телефонную связь и возобновление движения поездов по блокировке на двухпутных участках.
5. По заданию преподавателя заполнить бланк формы ДУ-52.

КОНТРОЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Перечислить неисправности полуавтоматической блокировки, при которых её действие должно быть прекращено.
2. Порядок осмотра аппарата управления дежурного по станции.
3. Порядок перехода на телефонную связь и возобновление движения поездов по блокировке на однопутных участках.
4. Порядок перехода на телефонную связь и возобновление движения поездов по блокировке на двухпутных участках.
5. Случаи заполнения бланка формы ДУ-52 (пункт 1 и пункт II)

ПРАКТИЧЕСКАЯ РАБОТА №11
ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ ТЕЛЕФОННЫХ
СРЕДСТВАХ СВЯЗИ. ПОРЯДОК ВЕДЕНИЯ ЖУРНАЛА
ПОЕЗДНЫХ ТЕЛЕФОНОГРАММ, ЗАПОЛНЕНИЯ
ПУТЕВЫХ ЗАПИСОК ФОРМЫ ДУ-50

ЦЕЛЬ РАБОТЫ: Изучить порядок действий при телефонных средствах связи, научиться заполнять журнал поездных телефонограмм и бланки путевых записок формы ДУ-50

ОБОРУДОВАНИЕ:

- 1) Инструкционные карты;
- 2) Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах РФ;
- 3) Журнал поездных телефонограмм;
- 3) Бланк формы ДУ-50.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ РАБОТЫ

1. ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПРИ ТЕЛЕФОННЫХ СРЕДСТВАХ СВЯЗИ

При телефонных средствах связи разрешением на занятие поездом перегона служит Путевая записка, вручаемая машинисту поезда.

Перед выдачей Путевой записки ДСП станции должен:

- 1) на однопутных перегонах получить от ДСП соседней станции поездную телефонограмму о согласии на прием поезда;
- 2) на двухпутных – поездную телефонограмму о прибытии на соседнюю станцию ранее отправленного поезда.

Заполнять бланк Путевой записки ДСП станции или оператор при ДСП станции имеют право лишь при наличии соответствующих записей в журнале поездных телефонограмм. В Путевой записке указывается время ее заполнения. Бланк Путевой записки, заполненный оператором при ДСП станции, ДСП станции обязан проверить по записям в журнале поездных телефонограмм и заверить штампом железнодорожной станции и своей подписью.

При отправлении поезда с железнодорожного пути, на котором имеется выходной светофор, выдавать письменное разрешение на проезд запрещающего сигнала выходного светофора при наличии Путевой записки не требуется. После выдачи машинисту Путевой записки ДСП станции должен передать ему по радиосвязи указание об отправлении (подать сигнал отправления).

При следовании поезда с использованием двойной тягой или с подталкивающим локомотивом на протяжении всего перегона Путевая записка вручается машинисту ведущего локомотива. При следовании поезда с

подталкивающим локомотивом на часть перегона Путевая записка вручается также и машинисту толкача.

2. ПОРЯДОК ВЕДЕНИЯ ЖУРНАЛА ПОЕЗДНЫХ ТЕЛЕФОНОГРАММ

При движении поездов с использованием телефонных средств связи на каждой железнодорожной станции ведется журнал поездных телефонограмм. Из журнала поездных телефонограмм на каждый момент должно быть ясно видно, свободен перегон или занят.

На железнодорожных станциях, ограничивающих однопутные перегоны, ведется один журнал. На левых страницах журнала записываются телефонограммы, относящиеся к одному перегону, а на правых – относящиеся к другому перегону. На тупиковых железнодорожных станциях, ограничивающих однопутные перегоны, поездные телефонограммы записываются в последовательном порядке без подразделения страниц.

На железнодорожных станциях, ограничивающих двухпутные перегоны, ведутся два журнала поездных телефонограмм отдельно для каждого перегона: на левых страницах каждого журнала записываются телефонограммы для нечетных поездов, на правых – для четных поездов.

При отправлении поезда на двухпутном перегоне по неправильному железнодорожному пути телефонограммы для нечетных поездов записываются на правых страницах журнала, а для четных поездов – на левых страницах журнала.

Если к железнодорожной станции примыкают три и более направления, то для каждого примыкающего перегона этих направлений ведется отдельный журнал поездных телефонограмм.

Все поездные телефонограммы фиксируются в журнале обязательно чернилами или шариковой ручкой синего или черного цвета лично ДСП станции или оператором при ДСП станции. Исходящие телефонограммы должны быть подписаны лично ДСП станции.

Для сокращения времени на запись в журнал поездных телефонограмм по решению владельца инфраструктуры или владельца путей необщего пользования могут применяться специальные штампы с текстом поездных телефонограмм.

Нумерация исходящих поездных телефонограмм ведется посуточно (с первого номера), начиная с нуля часов московского времени, отдельно по каждому перегону. При переходе на телефонные средства из-за перерыва действия основных средств сигнализации и связи нумерация исходящих телефонограмм начинается с первого номера в момент перехода на телефонные средства связи. При повторных в течение суток перерывах основных средств сигнализации и связи и переходе на телефонные средства связи сохраняется последовательная нумерация исходящих телефонограмм, начатая во время первого перехода.

Входящие телефонограммы записываются в журнал под номером, переданным с железнодорожной станции их подачи.

В поездных телефонограммах не допускается исправлений, добавлений или помарок. Неправильно написанная исходящая поездная телефонограмма

перечеркивается накрест, под ней делается надпись: «Недействительна». Эта телефонограмма не нумеруется и на соседнюю железнодорожную станцию не передается.

При приеме и сдаче дежурств ДСП станции и операторы при ДСП станции делают запись (см. ИДП) в журнале поездных телефонограмм.

При переходе на телефонные средства связи в случаях нарушения действия основных средств сигнализации и связи и при их восстановлении записи в журнале о приеме и сдаче дежурств оформляются после получения об этом приказа ДНЦ (см. ИДП).

Фамилии ДСП станции и оператора при ДСП станции, вступивших на дежурство, сообщаются на соседнюю железнодорожную станцию, где их записывают в журнал поездных телефонограмм ниже записи о приеме и сдаче дежурств.

Перед передачей поездной телефонограммы ДСП станций или операторы при ДСП станций обязаны сообщить один другому свою должность и фамилию.

Передачу и прием телефонограмм допускается производить только при соответствии фамилий, ранее записанных в журнале поездных телефонограмм при вступлении на дежурство.

После передачи поездной телефонограммы должна производиться ее проверка путем дословного повторения текста принявшим телефонограмму работником. Правильность передачи подтверждается словом «Верно», после чего в журналах поездных телефонограмм обеих железнодорожных станций отмечается время передачи и приема телефонограммы и заверяется подписью ДСП станции или оператора при ДСП станции.

3.ФОРМЫ ТЕЛЕФОНОГРАММ ПРИ ДВИЖЕНИИ ПОЕЗДОВ НА ОДНОПУТНЫХ УЧАСТКАХ

При приеме и отправлении поездов на однопутных перегонах применяются следующие формы поездных телефонограмм:

« Станцияиз станции.....»,

Например: «Козырьки из Бузинки»

Станция отправления

Станция приема

Форма №1

Форма №2

«Могу ли отправить поезд №.....

«Ожидаю поезд №

ДСП (подпись)».

ДСП (подпись)».

Форма №3

Форма №4

«Поезд №.....отправился

«Поезд № прибыл

в ... ч. мин.

в ... ч. мин.

ДСП (подпись)».

ДСП (подпись)».

При отправлении поездов, возвращающихся с перегона на железнодорожную станцию отправления, и поездов с подталкивающими локомотивами должна

соблюдаться та же последовательность подачи поездных телефонограмм с соответствующим изменением их текста:

1) при возвращении поезда с перегона обратно

Форма №5

«Могу ли отправить поезд №.....
до км и обратно.

ДСП (подпись)».

Форма №6

«Можете отправить поезд №
до км с возвращением обратно
к Вам.

ДСП (подпись)».

Уведомление об отправлении поезда передается по форме №3, а о возвращении его обратно – по форме 7:

Форма №7

«Поезд № возвратился вч. мин.

ДСП (подпись)».

По таким же формам производится отправление поездов на перегон для подачи вагонов на примыкание, не обслуживаемое вспомогательным постом;

2) при движении поездов с подталкивающим локомотивом:

Форма №8

«Могу ли отправить поезд №.....
с толкачом, возвращающимся
с ... км обратно.

ДСП (подпись)».

Форма №9

«Ожидаю поезд № ... с толкачом,
возвращающимся с км обратно
к Вам.

ДСП (подпись)».

Уведомление об отправлении поезда передается по форме 3 с добавлением слов «с толкачом, возвращающимся с ... км обратно». Уведомление о прибытии поезда передается по форме 4, а о возвращении толкача – по форме 10:

Форма №10

«Толкач поезда № возвратился в ч. мин.

ДСП (подпись)

При отправлении поезда с подталкивающим локомотивом, следующим до соседней железнодорожной станции, телефонограммы передаются по формам №№ 1,2,3,4 с добавлением слов «с толкачом».

Обмен телефонограммами о поездах, проходящих железнодорожную станцию без остановки, производится в обычном порядке по формам №№ 1,2, а уведомление о проследовании поезда (прибытии и отправлении) передается на соседние железнодорожные станции по форме №11:

Форма №11

«Поезд № проследовал в ч. м.

ДСП (подпись)».

При скрещивании поездов на железнодорожной станции ДСП станции, имея к отправлению поезд встречного направления, уведомляет ДСП соседней станции о прибытии поезда и одновременно делает запрос на отправление встречного поезда, совмещая текст форм №№4 и 1 или №№11 и 1.

При открытии на перегоне вспомогательного поста для обслуживания примыкания этот пост участвует в переговорах о движении только тех поездов, которые следуют по назначению на примыкание или обратно с примыкания,

Перед отправлением поезда на примыкание, обслуживаемое вспомогательным постом, с одной из соседних станций ДСП станции отправления запрашивает разрешение от дежурного по посту и ДСП впереди лежащей станции по форме 12:

Форма №12

«Могу ли отправить поезд № на пост км.
ДСП (подпись)».

ДСП впереди лежащей станции отвечает ДСП станции отправления и посту по форме 13:

Форма №13

«Можете отправить поезд № на пост км.
ДСП (подпись)».

Получив это разрешение, ДСП поста дает согласие ДСП станции отправления по форме 2. Об отправлении поезда на пост ДСП станции отправления уведомляет по форме 3 ДСП поста и ДСП соседней станции. После убытия поезда с перегона на примыкание и установки стрелки примыкания в нормальное положение ДСП поста уведомляет по форме 4 ДСП обеих станций.

При отправлении поезда с примыкания на одну из соседних железнодорожных станций ДСП поста запрашивает разрешение от ДСП обеих станций по форме 14:

Форма №14

«Могу ли отправить поезд № на станцию
ДСП поста (подпись)

ДСП позади лежащей станции отвечает ДСП поста и ДСП впереди лежащей станции по форме 15:

Форма №15

«Можете отправить поезд № на станцию
ДСП (подпись)

Получив это разрешение, ДСП впереди лежащей станции дает ДСП поста согласие по форме 2 на прием поезда. Получив согласие, ДСП поста отправляет поезд, устанавливает стрелку примыкания в нормальное положение и уведомляет по форме 3 об отправлении поезда ДСП обеих станций.

О прибытии поезда ДСП станции приема уведомляет ДСП поста и ДСП соседней станции по форме 4.

При необходимости выхода поезда с примыкания на главный железнодорожный путь перегона с последующим возвращением на примыкание перегон приказом ДНЦ закрывается для движения всех поездов.

После передачи приказа ДНЦ о закрытии перегона выезд поезда на главный железнодорожный путь производится по указанию ДСП поста.

Перегон открывается для движения поездов после его освобождения и установки стрелки в нормальное положение.

4. ФОРМЫ ТЕЛЕФОНОГРАММ ПРИ ДВИЖЕНИИ ПОЕЗДОВ НА ДВУХПУТНЫХ УЧАСТКАХ

При приеме и отправлении поездов на двухпутных перегонах передача телефонограмм осуществляется по формам №№3 и 4, причем полученное от ДСП станции приема уведомление по форме 4 дает право на отправление следующего поезда того же направления. При следовании поездов с подталкивающими локомотивами к формам №№3 и 4 добавляется текст, предусмотренный для этих случаев в формах 8 и 9.

При безостановочном пропуске поезда через железнодорожную станцию уведомления о его прибытии и отправлении подаются соседним железнодорожным станциям по форме 11.

При наличии на двухпутных перегонах путевых постов ДСП станции отправления уведомляет по форме 3 ДСП поста об отправлении поезда.

ДСП поста при свободности от поезда следующего межпостового перегона открывает проходной сигнал и пропускает поезд без остановки, вручая машинисту Путевую записку на ходу.

После проследования поезда ДСП поста закрывает проходной сигнал и уведомляет по форме 11 ДСП соседних станций о проследовании поезда.

О прибытии поезда ДСП станции прибытия уведомляет поста по форме 4.

Об отправлении поезда по правильному железнодорожному пути с возвращением обратно ДСП станции отправления извещает ДСП соседней станции (ДСП поста) телефонограммой по форме 3 с добавлением слов «до Км с возвращением обратно», а о возвращении поезда обратно уведомляет ДСП соседней станции (ДСП поста) по форме 7.

Машинисту отправляемого поезда выдается Путевая записка с добавлением в ее тексте слов «до км с возвращением обратно».

При наличии примыкания на посту, являющемся отдельным пунктом межстанционного перегона, поезда по правильному пути с железнодорожной станции на примыкание и с примыкания на железнодорожную станцию отправляются в обычном порядке. Об отправлении поезда ДСП станции или ДСП поста подает телефонограмму по форме 3, а о прибытии – по форме 4.

При отправлении поезда в порядке регулировки по неправильному железнодорожному пути (после приказа ДНЦ) обмен телефонограммами между ДСП станций производится по формам:

Форма №16

«Могу ли отправить поезд №.....
по неправильному пути
ДСП (подпись)».

Форма №17

«Ожидаю поезд №
по неправильному пути
ДСП (подпись)».

Уведомление об отправлении поезда подается по форме 3, а о прибытии – по форме 4 с добавлением в обоих случаях слов «по неправильному пути»

При закрытии на двухпутном участке одного из железнодорожных путей с установлением однопутного движения по незакрытому железнодорожному пути телефонограммы об отправлении и прибытии поездов передаются по формам №№1,2,3,4 и другим, установленным для однопутных участков. Вверху бланка Путевой записки в этих случаях делается отметка: « путь для движения закрыт».

ХОД РАБОТЫ

5. Задание. В соответствии с вариантом произвести прием или отправление поезда, оформив необходимые записи в журнале поездных телефонограмм и заполнив Путевую записку.

№ варианта	Перегон	Станция
1	однопутный	отправления
2	двухпутный	отправления по правильному пути
3	однопутный	приема
4	двухпутный	приема
5	двухпутный	отправления поезда по правильному пути до 15 км, возвращающегося с перегона обратно
6	однопутный	отправления поезда до 15 км, возвращающегося с перегона обратно
7	двухпутный	отправление поезда по правильному пути с подталкивающим локомотивом, возвращающимся с 12 км обратно
8	однопутный	отправление поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся с 12 км обратно
9	двухпутный	отправления поезда по правильному пути с подталкивающим локомотивом, следующим до соседней станции

10	однопутный	отправления поезда с подталкивающим локомотивом, следующим до соседней станции
11	двухпутный	поезд проходит без остановки
12	однопутный	поезд проходит без остановки
13	двухпутный	отправление поезда на примыкание, обслуживаемое вспомогательным постом (10 км)
14	однопутный	скрещение поездов, имеется к отправлению поезд встречного направления
15	однопутный	отправление поезда на примыкание, обслуживаемое вспомогательным постом (10 км)
16	однопутный	отправление поезда с примыкания, обслуживаемое вспомогательным постом (13 км) на Вашу станцию
17	двухпутный	отправление поезда по неправильному пути

Форма ДУ-47

К ст. _____

[illegible]

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
Станция (штемпель) « ____ » _____ 20 ____ г. _____ ч. _____ мин. Выдана на поезд № _____ (толкачу п.№ _____) Дежурный по станции _____ (белого цвета)	Станция (штемпель) « ____ » _____ 20 ____ г. _____ ч. _____ мин. Разрешаю поезду (толкачу поезда) № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути и следовать до входного сигнала станции _____ (до _____ км) с возвращением обратно. Блокировка не действует. Дежурный по станции _____ (ненужное зачеркнуть) (белого цвета)

СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

В соответствии с вариантом, оформить необходимые записи в журнале поездных телефонограмм и заполнить Путевую записку.

КОНТРОЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Обязанности ДСП перед заполнением Путевой записки.
2. Пояснить порядок ведения журнала поездных телефонограмм.
3. Формы телефонограмм при движении поездов на однопутных участках.
4. Формы телефонограмм при движении поездов на двухпутных участках.

ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ ПЕРЕРЫВЕ ВСЕХ СРЕДСТВ СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ. ВЕДЕНИЕ ПОЕЗДОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ, ЗАПОЛНЕНИЕ БЛАНКОВ РАЗРЕШЕНИЙ ФОРМЫ ДУ-56 И ИЗВЕЩЕНИЙ ФОРМЫ ДУ-55

ЦЕЛЬ РАБОТЫ: Изучить порядок действий при перерыве всех средств сигнализации и связи. Научиться заполнять бланки разрешений формы ДУ-56 и извещений формы ДУ-55, а также производить записи в журнале поездных телефонограмм.

ОБОРУДОВАНИЕ:

- 1) Инструкционные карты;
- 2) Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах РФ;
- 3) Бланки формы ДУ-55 и ДУ-56;
- 4) Журнал поездных телефонограмм.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ РАБОТЫ

1. ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПРИ ПЕРЕРЫВЕ ВСЕХ СРЕДСТВ СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ

При перерыве действия всех средств сигнализации и связи движение поездов производится на однопутных участках при посредстве письменных извещений, а на двухпутных – с разграничением временем, положенным на проследование поездом перегона между железнодорожными станциями.

Движение поездов при посредстве письменных извещений или с разграничением временем, положенным на проследование поездом перегона, устанавливается в тех случаях, когда переговоры о движении поездов между ДСП станций, ограничивающих перегон, невозможно осуществить ни по одному из имеющихся в их распоряжении видов связи непосредственно между ними.

Правом на занятие поездом перегона при перерыве действия всех средств сигнализации и связи служит разрешение **на бланке ДУ-56**, выданное ДСП станции машинисту поезда.

Если при этом сведений о прибытии на соседнюю железнодорожную станцию ранее отправленного поезда нет, машинист поезда должен следовать по перегону с особой бдительностью и готовностью к немедленной остановке, на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, так как хвост впереди отправленного поезда может быть не огражден.

При перерыве действия всех средств сигнализации и связи запрещается отправлять поезда:

- 1) с опасными грузами 1 (ВМ), негабаритными грузами, поезда: соединенные, повышенных длины и массы, а также обслуживаемых одним машинистом;
- 2) с остановкой для работы на перегоне, кроме восстановительных и пожарных поездов и вспомогательных локомотивов;
- 3) следующие на примыкание на перегоне.

Подталкивающие локомотивы должны следовать по всему перегону до соседней железнодорожной станции.

2. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ НА ОДНОПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ

При перерыве действия всех средств сигнализации и связи впредь до установления движения поездов по письменным извещениям на перегон, ограниченный железнодорожными станциями, между которыми прекратилась связь, может быть отправлен поезд только нечетного направления, являющегося для однопутных перегонов преимущественным. Ни один из поездов направления, противоположного преимущественному, не может быть отправлен на перегон до установления движения по письменным извещениям, за исключением:

1) поезд, на отправление которого до перерыва связи было получено разрешение от железнодорожной станции преимущественного направления (блок-сигнал согласия при полуавтоматической блокировке, поездная телефонограмма при телефонных средствах связи, изъятый жезл перегона при электрожезловой системе);

2) восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива – по требованию о высылке помощи, полученному с перегона.

ДСП станции, как преимущественного направления, так и направления, противоположного преимущественному, получив требование с перегона об оказании помощи, организует отправление восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива с вручением машинисту разрешения на бланке ДУ-64.

На двухпутных перегонах, если один из железнодорожных путей до перерыва связи был закрыт, впредь до установления движения по письменным извещениям первым может отправиться поезд только того направления, которое для оставшегося действующего железнодорожного пути было правильным при двухпутном движении.

На отправление первого поезда преимущественного направления разрешения ДСП соседней станции не требуется, если перегон не оборудован двухсторонней автоблокировкой, а на железнодорожных путях необщего пользования, если известно, что перегон свободен.

На однопутном перегоне, оборудованном двухсторонней автоблокировкой, первый поезд преимущественного направления может быть отправлен с железнодорожной станции только после обеспечения ДСП станции натурной проверки свободности перегона на всем протяжении с одновременной доставкой ДСП соседней станции письменного извещения о дальнейшем порядке движения

поездов. О проверке свободности перегона делается запись в журнале движения поездов с указанием способа проверки и фамилии работника, производившего эту проверку.

Пересылка письменных извещений между железнодорожными станциями начинается с первым поездом, отправляемым на перегон при перерыве действия всех средств сигнализации и связи.

При этом машинисту ведущего локомотива на право занятия перегона выдается разрешение на **бланке ДУ-56**. Кроме того, с машинистом этого поезда посылается на соседнюю железнодорожную станцию письменное извещение на **бланке ДУ-55** о порядке дальнейшего движения поездов, заполненное по одной из следующих форм:

Форма А: «Отправил к Вам в ... ч ... мин. поезд № По прибытии ожидаю от Вас поезд. ДСП»;

Форма Б: «Отправил к Вам в ... ч ... мин. поезд №, после которого в ... ч мин. отправляю еще поезд № ДСП».

Если к моменту перерыва действия всех средств сигнализации и связи на железнодорожной станции отсутствуют нечетные поезда для отправления на перегон, ограниченный железнодорожными станциями, между которыми прекратилась связь, то ДСП станции, имеющий право отправления первого поезда, если ему известно о наличии к отправлению на этот перегон поезда с соседней железнодорожной станции, посылает на эту железнодорожную станцию извещение, заполненное по форме В:

Форма В: «Ожидаю от Вас поезд. ДСП ...». На перегонах, не оборудованных двусторонней автоблокировкой, для пересылки письменных извещений формы В разрешается использовать несъемные дрезины, одиночные локомотивы, а также другие транспортные средства.

После получения ДСП станции извещения форм А, Б или В движение поездов по письменным извещениям считается установленным.

Отправление поездов, следующих в одном направлении, должно производиться через промежуток времени, необходимый для проследования впереди отправленным поездом всего межстанционного перегона, с прибавлением 3 мин.

Путевые посты, действовавшие до перерыва связи как отдельные пункты, участия в движении поездов не принимают.

Извещения по формам А, Б и В на обеих железнодорожных станциях записываются в журнал поездных телефонограмм.

Переход на движение поездов при посредстве письменных извещений оформляется в журнал поездных телефонограмм записью следующего содержания:

«Дата ..., ... ч ... мин. В связи с перерывом действия всех средств сигнализации и связи на перегоне движение поездов установлено при посредстве письменных извещений. ДСП (название станции и подпись)».

После восстановления действия соответствующих средств сигнализации и связи движение поездов по этим видам связи возобновляется приказом ДНЦ, который обязан предварительно проверить свободу перегона.

3. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ НА ДВУХПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ

На двухпутных перегонах при перерыве действия всех средств сигнализации и связи поезда отправляются по правильному железнодорожному пути с разграничением их временем, положенным по расписанию для проследования поездом перегона, с прибавлением 3 мин., если в момент перерыва связи блокировка была установлена в соответствующем направлении.

Если ДСП станции до перерыва действия всех средств сигнализации и связи было дано согласие на отправление поезда с соседней железнодорожной станции по неправильному пути, то после прибытия этого поезда на железнодорожную станцию, перед отправлением первого поезда по правильному железнодорожному пути ДСП станции должен убедиться в свободности перегона от встречных поездов.

При наличии между железнодорожными станциями путевых постов, действовавших до перерыва связи как отдельные пункты перегона, эти посты остаются действующими и при перерыве связи.

В этом случае при отправлении поезда ДСП станции выжидает время, положенное по расписанию для прибытия ранее отправленного поезда до путевого поста, с прибавлением 3 мин., и выдает разрешение на следование поезда только до первого попутного путевого поста.

Получив требование о высылке восстановительного поезда (специального самоходного железнодорожного подвижного состава), пожарного поезда или вспомогательного локомотива, когда его необходимо отправить по неправильному пути, ДСП станции обязан убедиться в свободности этого железнодорожного пути от поездов (от железнодорожной станции до места, куда необходимо высылать помощь).

После восстановления соответствующих средств сигнализации и связи движение поездов по этим видам связи возобновляется приказом ДНЦ, а при отсутствии диспетчерской связи - каждой железнодорожной станцией по правильному для нее железнодорожному пути.

Для выяснения свободности перегона в перечисленных выше случаях, ДСП станции разрешается использовать любую возможность (переговоры с ДСП соседней станции по радиосвязи, мобильной радиосвязи, автотранспортные средства, съемные автодрезины, одиночные локомотивы).

ХОД РАБОТЫ

4. Задание. В соответствии с вариантом произвести отправление поезда, оформив необходимые записи в журнале поездных телефонограмм и заполнив бланки формы ДУ-55 и ДУ-56.

№ варианта	Перегон	Станция
1	однопутный	отправление первого поезда преимущественного направления
2	двухпутный	отправление поезда по правильному нечетному пути
3	однопутный	на станции преимущественного направления поезда нет, на соседней станции есть поезд для отправления
4	двухпутный	отправление поезда по правильному пути на пост 10 км
5	однопутный	поезд, на отправление которого до перерыва связи было получено разрешение от железнодорожной станции преимущественного направления при полуавтоблокировке
6	однопутный	поезд, на отправление которого до перерыва связи было получено разрешение от железнодорожной станции преимущественного направления при телефонных средствах связи
7	однопутный	поезд, на отправление которого до перерыва связи было получено разрешение от железнодорожной станции преимущественного направления при электрожелезнодорожной системе
8	двухпутный	четный путь до перерыва связи был закрыт, отправить первый поезд по оставшемуся пути
9	однопутный	отправление восстановительного поезда со станции преимущественного направления
10	двухпутный	нечетный путь до перерыва связи был закрыт, отправить первый поезд по оставшемуся пути
11	однопутный	отправление пожарного поезда со станции противоположной преимущественному направлению
12	однопутный	отправление вспомогательного локомотива со станции преимущественного направления

13	однопутный	отправить первый и второй поезда преимущественного направления
----	------------	--

Форма ДУ-55

КОРЕШОК	
Извещения _____	Извещение № _____
Станция (штампель)	Станция (штампель)
« _____ » _____ 20 _____ г.	« _____ » _____ 20 _____ г.
О движении поезда на однопутных перегонах при перерыве всех средств сигнализации и связи _____	О движении поезда на однопутных перегонах при перерыве всех средств сигнализации и связи _____
Дежурному по станции _____	Дежурному по станции _____
Дежурный по станции _____	Дежурный по станции _____
(Бланк белого цвета)	(Бланк белого цвета)

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ	РАЗРЕШЕНИЕ
Станция (штампель) « _____ » _____ 20 ____ г. Разрешаю поезду № _____ с локомотивом № _____ отправиться на перегон _____ по _____ пути до _____ км для _____ _____ _____ _____	Станция (штампель) « _____ » _____ 20 ____ г. Разрешаю поезду № _____ с локомотивом № _____ отправиться на перегон _____ по _____ пути до _____ км для _____ _____ _____ _____
Настоящее разрешение дает право проезда выходного сигнала станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки. Дежурный по станции _____ (подпись) (бланк белого цвета с красной полосой по диагонали)	Настоящее разрешение дает право проезда выходного сигнала станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки. Дежурный по станции _____ (подпись) (бланк белого цвета с красной полосой по диагонали)

СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

В соответствии с вариантом произвести отправление поезда, оформив необходимые записи в журнале поездных телефонограмм и заполнив бланки формы ДУ-55 и ДУ-56.

КОНТРОЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Пояснить порядок организации движения поездов при перерыве действия всех средств сигнализации и связи.
2. Движение поездов на однопутных перегонах.
3. Движение поездов на двухпутных перегонах.
4. Порядок заполнения бланка формы ДУ-55.
5. Порядок заполнения бланка формы ДУ-56.

ПОРЯДОК НАЗНАЧЕНИЯ И ОТПРАВЛЕНИЯ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ, ПОЖАРНЫХ ПОЕЗДОВ, СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ЛОКОМОТИВОВ

ЦЕЛЬ РАБОТЫ: Изучить порядок назначения и отправления восстановительных, пожарных поездов, специального самоходного подвижного состава и вспомогательных локомотивов. Научиться заполнять бланки разрешений формы ДУ-64.

ОБОРУДОВАНИЕ:

- 1) Инструкционные карты;
- 2) Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах РФ;
- 3) Бланки формы ДУ-64;

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ РАБОТЫ

1. ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДА С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ НА ПЕРЕГОН

Восстановительные и пожарные поезда, специальный самоходный железнодорожный подвижной состав и вспомогательные локомотивы назначаются на основании требования о помощи (письменного, переданного по телефону или радиосвязи) остановившегося в пути на перегоне поезда, а также по требованию работников подразделений пути, электроснабжения, СЦБ и связи.

Отправление и следование восстановительных и пожарных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава и вспомогательных локомотивов к месту назначения осуществляется по приказу ДНЦ.

При затребовании помощи машинист (помощник машиниста) остановившегося на перегоне поезда обязан сообщить ДСП станции или ДНЦ, на каком километре и пикете находится голова поезда, в связи с чем требуется помощь и время её затребования. В исключительных случаях, при отсутствии телефонной и радиосвязи с ДСП станции или ДНЦ для доставки на железнодорожную станцию письменного требования может быть использован поездной локомотив. Отцеплять локомотив от состава разрешается лишь после закрепления вагонов от ухода укладкой под колеса вагонов тормозных башмаков и приведения в действие ручных тормозов. Перед отцепкой локомотива от состава должны быть приведены в действие также и автотормоза оставляемых вагонов

(полным открытием концевого крана). Не разрешается использование локомотива пассажирского поезда для доставки требования на железнодорожную станцию.

Если по условиям профиля пути, на котором расположен состав остановившегося поезда, имеющихся средств для закрепления вагонов недостаточно, отцеплять локомотив от состава запрещается. При необходимости на двухпутных перегонах для доставки ДСП станции письменного требования о помощи разрешается использовать локомотивную бригаду встречного поезда.

Получив требование о высылке вспомогательного и (или) пожарного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава или вспомогательного локомотива, ДСП станции немедленно докладывает об этом ДНЦ. Требование, полученное по телефону или радиосвязи, записывается в журнал диспетчерских распоряжений с последующей отметкой в журнале движения поездов (напротив номера поезда, в графе «Примечание» указывается время и место остановки поезда, например: «**12-00 148 км 5 пк**»).

ДНЦ, получив требование об оказании помощи, немедленно докладывает об этом уполномоченному работнику владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Уполномоченный работник владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования и ДНЦ совместно определяют, с какой станции должна быть оказана помощь и на какую железнодорожную станцию при необходимости будут выводиться вагоны.

Восстановительные и пожарные поезда, специальный самоходный железнодорожный подвижной состав и вспомогательные локомотивы во всех случаях отправляются на перегон, закрываемый для движения всех других поездов. Машинисту локомотива выдается разрешение на бланке ДУ-64, а при диспетчерской централизации отправление производится по регистрируемому приказу ДНЦ. В них на основании требования о помощи и в зависимости от того, с какой стороны (с головы или хвоста поезда) оказывается помощь, должно быть указано место (километр и пикет), до которого должен следовать восстановительный, пожарный поезд или вспомогательный локомотив.

Если помощь оказывается со стороны хвоста поезда, километр и пикет, указанный в требовании о помощи, изменяется с учетом длины поезда.

Машинист восстановительного, пожарного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава за два километра от места, указанного в разрешении на бланке ДУ-64, обязан принять меры к снижению скорости и следовать далее с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться перед препятствием.

Машинист вспомогательного локомотива должен следовать на перегон:

1) при движении по неправильному железнодорожному пути для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с головы состава со скоростью не более 60 км/ч, а после остановки на расстоянии не менее 2 км до места, указанного в разрешении на бланке ДУ-64 – со скоростью не более 20 км/ч;

2) при движении по правильному железнодорожному пути для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с хвоста состава по сигналам

автоблокировки, а после остановки у проходного светофора с запрещающим показанием – со скоростью не более 20 км/ч;

3) при движении по правильному железнодорожному пути для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с хвоста состава при полуавтоблокировке, со скоростью не более 60 км/ч, а после остановки на расстоянии не менее 2 км до места, указанного в разрешении на бланке ДУ-64 – со скоростью не более 20 км/ч.

Не доезжая до поезда, с которого затребована помощь, или до места, где необходимо выполнить работы по восстановлению движения (потушить пожар, разобрать завал), машинист должен остановить поезд и действовать в дальнейшем по указанию лица, руководящего восстановлением нормального движения. Машинист вспомогательного локомотива по прибытии к месту назначения согласовывает свои действия с машинистом остановившегося поезда.

Время отправления восстановительного, пожарного поезда, вспомогательного локомотива, специального самоходного железнодорожного подвижного состава на перегон, а также время возвращения с перегона ДСП станции обязан отметить в журнале движения поездов и немедленно сообщить ДСП соседней станции, ограничивающей перегон, и ДНЦ.

Перегон или соответствующий железнодорожный путь открывается для движения поездов приказом ДНЦ на основании уведомления (письменного, переданного по телефону или радиосвязи) работника подразделения пути, руководившего работником по ликвидации возникших препятствий, о возможности возобновления движения поездов по перегону.

ХОД РАБОТЫ

2. Задание. В соответствии с вариантом произвести отправление восстановительного, пожарного поезда, специального самоходного подвижного состава, вспомогательного локомотива с заполнением разрешения на бланке ДУ-64. (Название станции отправления, название перегона и номера поездов выбрать самим, длина остановившегося поезда 800м)

№ вар.	Расположение станции отправления	Перегон	Расположение головы остановившегося поезда	Вид подвижной единицы
1	1524 км	двухпутный	1518 км, нечетного пути	пожарный поезд

2	517 км	однопутный	522 км, четное направление	восстановительный поезд
3	1543 км	двухпутный	1538 км, нечетного пути	вспомогательный локомотив
4	535 км	однопутный	522 км, нечетное направление	восстановительный поезд
5	1564 км	двухпутный	1559 км, четного пути	пожарный поезд
6	581 км	однопутный	576 км, четное направление	пожарный поезд
7	1585 км	двухпутный	1591 км, нечетного пути	восстановительный поезд
8	417 км	однопутный	425 км, нечетное направление	вспомогательный локомотив
9	1435 км	двухпутный	1426 км, четного пути	ССПС
10	385 км	однопутный	392 км, четное направление	восстановительный поезд
11	1398 км	двухпутный	1405 км, нечетного пути	пожарный поезд
12	372 км	однопутный	364 км, нечетное направление	пожарный поезд
13	1373 км	двухпутный	1362 км, четного пути	вспомогательный локомотив
14	354 км	однопутный	344 км, четное направление	восстановительный поезд

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ

Станция (штампель)

« _____ » _____ 20 _____ г.

Разрешаю поезду № _____

с локомотивом № _____

отправиться на перегон _____

по _____ пути до _____ км

для _____

Настоящее разрешение дает право проезда
выходного сигнала станции с запрещающим
показанием и следования по перегону вне
зависимости от показаний проходных светофоров
автоблокировки.

Дежурный по станции

_____ (подпись)

(бланк белого цвета с красной полосой
по диагонали)

РАЗРЕШЕНИЕ

Станция (штампель)

« _____ » _____ 20 _____ г.

Разрешаю поезду № _____

с локомотивом № _____

отправиться на перегон _____

по _____ пути до _____ км

для _____

Настоящее разрешение дает право проезда
выходного сигнала станции с запрещающим
показанием и следования по перегону вне
зависимости от показаний проходных светофоров
автоблокировки.

Дежурный по станции

_____ (подпись)

(бланк белого цвета с красной полосой
по диагонали)

СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

В соответствии с вариантом описать порядок отправления восстановительного, пожарного поезда, специального самоходного подвижного состава, вспомогательного локомотива. Сделать запись в журнале движения поездов, журнале диспетчерских приказов, заполнить разрешение на бланке ДУ-64.

КОНТРОЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Порядок затребования восстановительного, пожарного поезда, специального самоходного подвижного состава и вспомогательных локомотивов.
2. Порядок отправления поезда с железнодорожной станции на перегон.
3. Порядок следования поездов по перегону к месту требования.
4. Порядок возвращения поезда с перегона.

Расчет норм закрепления подвижного состава тормозными башмаками

ЦЕЛЬ РАБОТЫ: *научиться производить расчет необходимого количества башмаков при закреплении вагонов на станционных путях*

ОБОРУДОВАНИЕ: 1) *Инструкционные карты;*
2) *Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах РФ;*

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ РАБОТЫ

1. Основные положения по закреплению составов поездов на станционных путях и закреплению подвижного состава при маневровой работе:

А. При закреплении составов поездов:

на главных и приемо-отправочных путях руководит и контролирует закрепление дежурный по станции, а в отдельных маневровых районах – маневровый диспетчер;

дежурный по станции может разрешить отцепку локомотива только после убеждения в правильности закрепления состава по докладу исполнителя этой операции или лично;

машинисту поездного локомотива запрещается отцеплять локомотив от состава без разрешения дежурного по станции, переданного по радиосвязи, парковой связи, через другого работника станции, или лично;

изъятие тормозных башмаков из-под состава разрешается только по указанию дежурного по станции, переданного исполнителю этой операции по радиосвязи, парковой связи, через другого работника станции или лично;

дежурный по станции может дать указание об изъятии тормозных башмаков только после убеждения в фактической прицепке локомотива к составу по докладу машиниста по радиосвязи или через работника станции.

Б. При маневровой работе:

при производстве маневров ответственным за закрепление подвижного состава является руководитель маневров;

руководитель маневров во всех случаях перед отцепкой локомотива (одиночного или с вагонами) обязан сообщить машинисту о закреплении оставляемых на пути вагонов с указанием их количества, а также количества тормозных башмаков и с какой стороны они уложены. Такое же сообщение при производстве маневров на приемо-отправочных путях руководитель маневров обязан передать дежурному по станции, в отдельных маневровых районах – маневровому диспетчеру при запросе разрешения на выезд с пути, на котором

остаются вагоны (или другой подвижной состав), а машинист локомотива – продублировать это сообщение дежурному по станции (маневровому диспетчеру) по радиосвязи;

дежурный по станции (маневровый диспетчер) убеждается в соответствии переданных машинистом и руководителем маневров сообщений нормам закрепления вагонов, установленным техническо-распорядительным актом станции для конкретного пути, и дает разрешение на выезд локомотива (маневрового состава) с пути (из заданного маневрового района).

Подробный регламент выполнения операций по закреплению подвижного состава, с указанием конкретных работников, выполняющих и докладывающих о них, прилагается к техническо-распорядительному акту станции.

2. Нормы и основные правила закрепления подвижного состава тормозными башмаками:

на горизонтальных путях и путях с уклонами до 0,0005 включительно – по одному тормозному башмаку для закрепления любого количества вагонов с обеих сторон (состава, группы вагонов или одиночного вагона);

на путях с уклонами более 0,0005 нормы закрепления определяются по следующим расчетным формулам:

при закреплении одиночных вагонов, а также составов или групп, состоящих из однородного по весу (брутто) подвижного состава: грузовых груженых или порожних вагонов независимо от их рода, вагонов пассажирского парка, включая моторвагонный подвижной состав; рефрижираторных вагонов при условии, что в группе (секции) все вагоны груженые или все порожние (в том числе порожняя секция с машинным отделением); сплотов локомотивов в недействующем состоянии;

при закреплении смешанных (разнородных по весу) составов или групп, состоящих из груженых и порожних вагонов или груженых вагонов различного веса при условии, что тормозные башмаки укладываются под вагоны с нагрузкой на ось не менее 15т (брутто), а при отсутствии таких вагонов – под вагоны с меньшей нагрузкой на ось, но максимальной для закрепляемой группы. При соблюдении вышеуказанных условий применяется формула:

$$K = \frac{n}{200} (1,5i + 1)$$

где: K – необходимое количество тормозных башмаков;

n – количество осей в составе (группе);

i – средняя величина уклона пути или отрезка пути в тысячных;

(1,5i + 1) – количество тормозных башмаков на каждые 200 осей;

При закреплении смешанных составов или групп, состоящих из разнородных по весу вагонов, если тормозные башмаки укладываются под порожние вагоны, вагоны с нагрузкой менее 15т на ось брутто, не являющиеся самыми тяжелыми вагонами в группе, или под вагоны с неизвестной нагрузкой на ось, применяется формула:

$$n$$

$$K = \frac{—}{200} (4i + 1)$$

где: К – необходимое количество тормозных башмаков;
 n – количество осей в составе (группе);
 i – средняя величина уклона пути или отрезка пути в тысячных;
 (4i + 1) – количество тормозных башмаков на каждые 200 осей;

нормы закрепления, рассчитанные по данным формулам, указываются в техническо-распорядительном акте станции.

При получении дробного значения количество тормозных башмаков округляется до большего целого значения.

На станционных путях с сильно замасленными поверхностями рельсов (пути погрузки наливных грузов, очистки и промывки цистерн) нормы закрепления увеличиваются в 1,5 раза.

На путях с ломаным профилем нормы закрепления составов поездов или групп вагонов, располагающихся в пределах всей длины путей, исчисляются по средней величине уклона для всей длины пути. Если вагоны оставляются на отдельных отрезках путей, то их закрепление тормозными башмаками должно производиться по нормам, соответствующим фактической величине уклона данного отрезка.

При закреплении поданной под выгрузку группы вагонов тормозные башмаки должны укладываться под вагоны, которые подлежат разгрузке в последнюю очередь, или норматив закрепления для них должен исчисляться в соответствии со второй формулой.

Тормозные башмаки должны быть исправными и укладываться под разные оси состава таким образом, чтобы носок полоза башмака касался обода колеса. В местах постоянной укладки тормозных башмаков должны быть установлены ящики с песком, который применяется, например, в случаях образования наледи, инея. Если закрепление производится двумя и более башмаками, то нельзя их укладывать под одну и ту же ось. Запрещается использовать для закрепления вагонов тормозные башмаки с обледенелым или замасленным ползком.

На путях с уклонами башмаки укладываются со стороны спуска. На уклонах более 0,0005 до 0,001 включительно вагоны закрепляются дополнительно одним тормозным башмаком и со стороны, противоположной спуску.

Если тормозной башмак укладывается не под крайний вагон со стороны возможного ухода закрепляемой группы, то должна быть дополнительно проверена надежность сцепления с этим вагоном всех других вагонов этой группы.

При сильном ветре (более 15м/с), направление которого совпадает с направлением возможного ухода вагонов, исчисленная норма закрепления (на каждые 200 осей закрепляемой группы) увеличивается укладкой под колеса вагонов трех дополнительных тормозных башмаков, а при очень сильном ветре (штормовом) – семи тормозных башмаков.

При закреплении моторвагонных поездов, локомотивов в недействующем состоянии, а в исключительных случаях другого подвижного состава, при

отсутствии достаточного количества тормозных башмаков, могут быть использованы ручные тормоза подвижного состава из расчета: 5 тормозных осей заменяют тормозной башмак.

На горизонтальных путях или путях с уклоном 0,0005 и менее допускается приводить в действие ручной тормоз одного вагона (локомотива) в любой части сцепленной группы подвижного состава в взамен тормозных башмаков с обеих ее сторон.

ХОД РАБОТЫ

3. Произвести расчет норм закрепления тормозными башмаками и ручными тормозами в соответствии с заданными условиями

Показатели	Обозначение	варианты									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Число четырехосных вагонов, оставленных без локомотива (подсчитать число осей)	n	10	20	30	15	16	17	18	19	25	23
Уклон пути (в тысячных)	i	0,5	1	2	0,3	3	0,7	4	5	0,8	0,4
Нагрузка на ось (в т)		15	?	17	?	13	12	14	16	11	?
Погодные условия (сила ветра, в м/с, направл. совпадает с уклоном)		16	17	Шторм	14	13	11	-	10	9	-
Отсутствует достаточное количество тормозных башмаков		-	3	-	1	2	-	1	-	2	1

СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Описание правил расчета норм закрепления тормозными башмаками и ручными тормозами.
2. В соответствии с вариантом произвести расчет норм закрепления тормозными башмаками и ручными тормозами в соответствии с заданными условиями

КОНТРОЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Порядок закрепления составов на станционных путях.
2. Порядок закрепления вагонов при маневровой работе.
3. Нормы и основные правила закрепления подвижного состава тормозными башмаками.

ВЕДЕНИЕ КНИГИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЙ. ЗАПОЛНЕНИЕ БЛАНКОВ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЙ

ЦЕЛЬ РАБОТЫ: Изучить случаи, требующие выдачи предупреждений, порядок ведения книги предупреждений и заполнения бланков предупреждений.

ОБОРУДОВАНИЕ: 1) Инструкционные карты;
2) Книга предупреждений;
3) Бланки предупреждений формы ДУ-61.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ РАБОТЫ

В случаях, когда при следовании поездов необходимо обеспечить особую бдительность локомотивных бригад и предупредить их о производстве работ, на поезда выдаются письменные предупреждения.

Предупреждения выдаются:

1) при неисправности железнодорожного пути, устройств СЦБ, контактной сети, переездной сигнализации, искусственных и других сооружений, а также при производстве ремонтных и строительных работ, требующих уменьшения скорости или остановки в пути;

2) при вводе в действие новых видов средств сигнализации и связи, а также при включении новых, перемещении или упразднении существующих светофоров;

3) при неисправности путевых устройств АЛСН;

4) при отправлении поезда с грузами, выходящими за пределы габарита погрузки, когда при следовании этого поезда необходимо снижать скорость или соблюдать особые условия;

5) при работе на двухпутном перегоне снегоочистителя, балластера, путеукладчика, подъемного крана, щебнеочистительной и других машин;

6) при постановке в поезд железнодорожного подвижного состава, который не может следовать со скоростью, установленной для данного участка;

7) при работе съемных подвижных единиц, а также при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов;

8) во всех других случаях, когда требуется уменьшение скорости или остановка поезда в пути, а также, когда необходимо предупредить локомотивные бригады об особых условиях следования поезда.

Все предупреждения подразделяются на три вида:

1) действующие с момента установления до отмены, когда соответствующий руководитель по условиям производства работ не может определить точного срока их окончания;

2) действующие в течение определенного установленного руководителем работ срока, указываемого в заявке на выдачу предупреждения;

3) устанавливаемые для отдельных поездов при необходимости соблюдения особых условий их пропуска (например, при наличии в поезде груза или железнодорожного подвижного состава, который не может следовать с установленной скоростью, при назначении не предусмотренных расписанием остановок).

Заявки о выдаче предупреждений в связи с предстоящим производством предвиденных работ даются:

1) дорожными мастерами, начальниками и электромеханиками районной контактной сети, старшими электромеханиками, начальниками участков и диспетчерами подразделений СЦБ и связи – на время производства работ, но не более чем на 12 часов;

2) начальниками дистанций пути, сигнализации и связи, электроснабжения или их заместителями – на срок до 5 суток;

3) уполномоченными представителями владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования – на срок до 10 суток.

Не предусмотренные графиком движения поездов предупреждения на более длительные сроки устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

При обнаружении во время проверки железнодорожного пути путеизмерительными и дефектоскопными вагонами мест, угрожающих

безопасности движения поездов, заявки на выдачу предупреждений могут выдаваться начальниками этих вагонов или их заместителями.

Заявки на выдачу предупреждений даются письменно, телеграммой или телефонограммой в адрес ДСП станции выдачи предупреждений, установленных владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, ДСП станций, ограничивающим перегон, на котором устанавливается предупреждение, а на участках с диспетчерской централизацией также и ДНЦ.

Телеграммы (телефонограммы) с заявками на выдачу предвиденных предупреждений должны подаваться с таким расчетом, чтобы ДСП станции выдачи предупреждений она была получена не позже чем за 3 часа до начала действия предупреждения.

В заявках о выдаче предупреждений должны указываться:

- а) точное обозначение места действия предупреждения (перегон или станция, номер пути, километр и пикет);
- б) меры предосторожности при движении поездов;
- в) начало и срок действия предупреждения.

Все заявки и телеграммы о предупреждениях дежурным по станции записываются в специальную книгу предупреждений и нумеруются.

Нумерация предупреждений ведется помесечно с первого номера, начиная с нуля часов первого числа месяца. Книга для записи предупреждений ведется отдельно для каждого прилегающего направления.

Первого числа каждого месяца все действующие предупреждения записываются в книгу вновь.

Все отметки в книге должны быть заверены подписью ДСП.

Начальник станции или его заместитель обязаны систематически проверять книгу предупреждений.

Выдача предупреждений производится на железнодорожных станциях формирования поездов и железнодорожных станциях, на которых поезда имеют стоянку по техническим надобностям. Для пригородных поездов выдача

предупреждений может производиться железнодорожными станциями начального отправления этих поездов.

Предупреждение пишется на специальном бланке белого цвета с желтой полосой по диагонали (бланк формы ДУ-61) и вручается машинисту локомотива или его помощнику под расписку лично дежурным по станции.

Бланки предупреждений заполняются заблаговременно (кроме номера поезда) и подписываются дежурным по станции.

Извещение об отмене предупреждения ДСП станции заносит в книгу предупреждений против имеющихся записей, указывая, от кого и когда (часы, минуты и число) поступила отмена.

Отмененные предупреждения, а также предупреждения, срок действия которых истек, перечеркиваются.

ХОД РАБОТЫ

1. Ознакомиться с теоретическими сведениями.

2. По заданию преподавателя (выдается одна из форм заявок на выдачу предупреждений) сделать запись в Книге предупреждений и заполнить бланк предупреждения формы ДУ-61.

ФОРМА ЗАЯВОК НА ВЫДАЧУ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЙ

Форма 1

_____ 20 ____ г. с _____ ч _____ мин
(дата)

На _____ км, пикеты _____ перегона _____
(наименование перегона)

_____ пути до _____
(номер) (указать часы или «до отмены»)

Выдайте поездам предупреждения: «Остановиться у красного сигнала, а при его отсутствии следовать со скоростью не более _____ км/ч»

Форма 2

_____ 20 ____ г. с _____ ч _____ мин
(дата)

На _____ км, пикеты _____ перегона _____
(наименование перегона)

_____ пути до _____
(номер) (указать часы или «до отмены»)

Выдайте поездам предупреждения: «Остановиться у красного сигнала, а при его отсутствии следовать с установленной скоростью».

Форма 3

_____ 20 ____ г. с _____ ч _____ мин (дата)

На _____ км, пикеты _____ перегона _____
(наименование перегона)

_____ пути до _____
(номер) (указать часы или «до отмены»)

Выдайте поездам предупреждения: «Скорость не более _____ км/ч для грузовых _____ км/ч и для пассажирских _____ км/ч

Форма 4

_____ 20 ____ г. с _____ ч _____ мин
(дата)

На _____ км, пикеты _____ перегона _____
(наименование перегона)

_____ пути до _____
(номер) (указать часы или «до отмены»)

Выдайте поездам предупреждения: «Работает путевой вагончик, обеспечить особую бдительность и более частую подачу оповестительных сигналов»

Форма 5

_____ 20 ____ г. с _____ ч _____ мин
(дата)

На _____ км, пикеты _____ перегона _____
(наименование перегона)

_____ пути
(номер)

До отмены выдавайте предупреждения поездам, следующим по _____ пути: «Работает струг, подавайте оповестительные сигналы

Форма 6

_____ 20 ____ г. с _____ ч _____ мин
(дата)

На _____ км, пикеты _____ перегона _____
(наименование перегона)

_____ пути
(номер)

До отмены выдавайте предупреждения поездам, следующим по _____ пути. Работает _____
(наименование машины)

С нарушением габарита.

Остановиться у красного сигнала, при его отсутствии следовать со скоростью не более _____ км/ч

СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Сведения из теории.
2. В соответствии с заданием преподавателя заполненная Книга предупреждений и бланк предупреждения формы ДУ-61.

КОНТРОЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Перечислите случаи, когда необходимо выдавать предупреждения на поезда.
2. На какие три вида подразделяются предупреждения?
3. Кем и на какой срок даются заявки на выдачу предупреждений?
4. За какое время до начала действия предупреждения должна быть получена заявка?
5. Какие сведения должны быть указаны в заявке на выдачу предупреждения?
6. Куда записываются заявки и телеграммы о предупреждениях и как нумеруются?
7. На каких железнодорожных станциях производится выдача предупреждений?
8. На каком бланке пишется предупреждение?

Книга предупреждений

[illegible]

КОРЕШОК ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ

Предупреждение на поезд № _____ получил _____ 20 ____ г.

Машинист (помощник машиниста) _____

Станция _____ (штампель) « _____ » _____ 20 ____ г.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ на поезд № _____

Место действия предупреждения (км, пикет, станция)	Время действия предупреждения, ч	Скорость не более, км/ч	Остановиться у красного сигнала, а при его отсутствии следовать со скоростью не более, км/ч	Другие особые условия следования поезда
1	2	3	4	5

Дежурный по станции _____

(бланк белого цвета с желтой полосой по диагонали)

ПРИЕМ ПОЕЗДОВ ПРИ ЗАПРЕЩАЮЩЕМ ПОКАЗАНИИ ВХОДНОГО СВЕТОФОРА

ЦЕЛЬ РАБОТЫ: Изучить исключительные случаи приема поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора. Научиться заполнять необходимые журналы и разрешения.

ОБОРУДОВАНИЕ: 1) Инструкционные карты;
2) Журнал движения поездов.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ РАБОТЫ

Прием поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного светофора, как правило, не допускается.

В исключительных случаях прием поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного светофора может быть осуществлен по пригласительному сигналу, по специальному разрешению ДСП станции и в порядке, предусмотренном ИДП.

Скорость следования поезда при приеме на железнодорожную станцию по пригласительному сигналу или по специальному разрешению ДСП станции должна быть на железнодорожных путях общего пользования – не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, при этом машинист обязан вести поезд с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для движения.

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

- 1) невозможности открытия входного светофора из-за его неисправности;
- 2) если прием поезда производится на железнодорожный путь, не предусмотренный ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, и невозможно открыть входной светофор;

3) приема на определенные участки железнодорожных путей подталкивающих локомотивов, локомотивов, следующих из депо под составы поездов;

4) приема восстановительных и пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов без вагонов, снегоочистителей, специального самоходного железнодорожного подвижного состава, а также хозяйственных поездов (при производстве работ с закрытием перегона) на свободные участки станционных железнодорожных путей, кроме железнодорожных путей, занятых пассажирскими поездами.

Прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора производится:

1) по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту по радиосвязи;

2) по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту поезда по специальному телефону, установленному у входного светофора;

3) по пригласительному сигналу;

4) по письменному разрешению ДСП станции;

5) по регистрируемому приказу ДНЦ (при диспетчерской централизации), передаваемого машинисту поезда: «Разрешаю ввести поезд № на станцию на путь при запрещающем показании входного светофора. ДНЦ».

6) по специальному маневровому светофору, установленному на мачте входного светофора.

На железнодорожных путях необщего пользования разрешается прием по регистрируемому приказу ДСП станции, переданному по двусторонней парковой связи при наличии переговорной колонки в районе входного светофора.

В том же порядке при запрещающем показании входного светофора (или при отсутствии такого светофора) принимаются на железнодорожную станцию поезда, следующие по неправильному пути. Эти же решения применяются в тех случаях, когда при внезапном переключении разрешающего показания входного

(маршрутного) светофора на запрещающее показание машинист, восприняв переключение, остановит поезд уже после проезда входного светофора.

Любое из перечисленных разрешений может быть передано машинисту поезда лишь после убеждения ДСП станции в готовности маршрута приема.

В случае приема поезда при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора 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, например: «РС №1 12-00 Ч2».

Запись текста приказа в журнале движения поездов не требуется.

Прием поезда при запрещающем показании входного светофора производится по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту поезда по радиосвязи, когда поезд находится на 2-1 - м участке приближения (без остановки):

«Приказ №.... время (час., мин.). Машинисту поезда № Я, дежурный по станции , разрешаю Вам следовать на путь при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора литер Маршрут приема готов. ДСП (фамилия)».

При следовании поезда по неправильному железнодорожному пути и отсутствии входного светофора по этому железнодорожному пути прием поезда производится по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту поезда по радиосвязи, когда поезд находится на 2-1 – м участке приближения (без остановки):

«Приказ №.... время (час., мин.). Машинисту поезда № Я, дежурный по станции, разрешаю Вам с неправильного пути следовать на путь. Маршрут приема готов. ДСП (фамилия)».

Повторив приказ и получив от ДСП станции подтверждение, что приказ понят правильно, машинист вводит поезд на железнодорожную станцию.

Аналогичный приказ ДСП станции передается машинисту о следовании поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора, если это разрешение передается по специальному телефону, установленному у входного светофора (сигнального знака «Граница станции»). Пользоваться этим телефоном могут только локомотивные бригады.

Приказ по радиосвязи передается машинисту заблаговременно, при подходе поезда к железнодорожной станции. Приказ по специальному телефону передается машинисту после остановки поезда перед входным светофором (сигнальным знаком «Граница станции»).

В исключительных случаях, когда для приема поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора не могут быть использованы другие виды разрешений, перечисленные ранее, прием поезда осуществляется по письменному разрешению ДСП станции следующего содержания:

«Машинисту поезда № разрешаю следовать на путь станции. Маршрут приема готов. ДСП (подпись)».

Разрешение заверяется штампом железнодорожной станции и подписью ДСП станции с указанием числа, месяца, и времени заполнения разрешения (часы, минуты).

Для передачи машинисту прибывающего поезда письменного разрешения могут привлекаться дежурные стрелочных постов, сигналисты, дежурные и операторы постов централизации, работники составительских бригад и другие работники в порядке, предусмотренном в ТРА станции.

Работники, назначенные для передачи машинисту письменного разрешения, встречают поезд у входного (маршрутного) светофора, а по неправильному железнодорожному пути (при отсутствии входного светофора по этому пути) – у сигнального знака «Граница станции», показывая в сторону прибывающего

поезда днем развернутый красный флаг, а ночью – красный огонь ручного фонаря. После остановки поезда письменное разрешение вручается машинисту.

Прием восстановительных, пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов без вагонов, снегоочистителей, специального самоходного железнодорожного подвижного состава, а также хозяйственных поездов (при производстве работ с закрытием перегона) на свободные участки станционных железнодорожных путей (кроме занятых пассажирскими, людскими, с опасными грузами класса 1 (ВМ) поездами) разрешается в необходимых случаях лишь при запрещающем показании входного светофора по разрешениям, перечисленным выше, при этом машинисты локомотивов (специального железнодорожного подвижного состава) одновременно с передачей разрешения о приеме на железнодорожную станцию (в том числе перед включением пригласительного огня на входном светофоре) должны быть предупреждены о месте, где необходимо остановиться.

В этом случае, следуя на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора, машинисты локомотивов (специального самоходного железнодорожного подвижного состава), водители дрезин должны останавливаться в месте, указанном в сообщении, а далее руководствоваться сигналами или указаниями ДСП станции, оператора поста централизации, дежурного стрелочного поста или сигналиста.

ХОД РАБОТЫ

1. Ознакомиться с теоретическими сведениями.

2. В соответствии с вариантом (см. таблицу ниже) произвести прием поезда или другой единицы подвижного состава при запрещающем показании входного светофора с описанием порядка приема и заполнением журнала движения поездов и (при необходимости) разрешения на проследование красного огня входного светофора.

№ Вари анта	Наименование подвижного состава	Способ приема	Литер входного светофора, номер пути приема
1	Пассажирский поезд	По регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту по радиосвязи	Входн. Н, I главный путь
2	Грузовой поезд	По регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту по специальному телефону, установленному у входного светофора	Входн. Н, 5 путь
3	Пассажирский поезд	По пригласительному сигналу	Входн. Ч, I I главный путь
4	Грузовой поезд	По пригласительному сигналу	Входн. Ч, 4 путь
5	Пассажирский поезд	По регистрируемому приказу ДНЦ (при диспетчерской централизации)	Входн. Н, 3 путь
6	Грузовой поезд	По письменному разрешению ДСП	Входн. Ч, 5 путь
7	Восстановительный поезд	По регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту по радиосвязи	Входн. Н, на свободн. часть 3 пути
8	Пожарный поезд	По пригласительному сигналу	Входн. Ч, на свободн. часть 7 пути

9	Вспомогательный локомотив	По письменному разрешению ДСП	Входн. Н, на свободн. часть 5 пути
10	Локомотив без вагонов	По регистрируемому приказу ДНЦ (при диспетчерской централизации)	Входн. Ч, на свободн. часть 6 пути
11	Снегоочиститель	По регистрируемому приказу ДНЦ (при диспетчерской централизации)	Входн. Н, на свободн. часть 5 пути
12	ССПС	По письменному разрешению ДСП	Входн. Ч, на свободн. часть 4 пути
13	Хозяйственный поезд (работал с закрытием перегона)	По пригласительному сигналу	Входн. Н, на свободн. часть 3 пути

СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Краткие сведения из теории
2. В соответствии с вариантом изложить порядок приема заданной единицы подвижного состава, заполнить журнал движения поездов (страница журнала выдается преподавателем) и письменное разрешение (в случае необходимости).

КОНТРОЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Перечислите случаи, когда допускается прием поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора.
2. Перечислите способы приема поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора.
3. Каким порядком принимаются поезда следующие по неправильному пути при запрещающем показании входного светофора (или при отсутствии такого светофора).
4. Где и как регистрируются приказы о приеме поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора, передаваемые машинисту.
5. Почему приказ, переданный машинисту по радиосвязи, не требует остановки у входного светофора с красным огнем.
6. О чем должны быть предупреждены машинисты, следующие на свободные участки станционных железнодорожных путей

ПОРЯДОК ФОРМИРОВАНИЯ ПОЕЗДА С ПОСТАНОВКОЙ ВАГОНОВ ЗАГРУЖЕННЫХ ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ КЛАССА 1(ВМ)

ЦЕЛЬ РАБОТЫ: Изучить порядок формирования поезда с постановкой вагонов, загруженных опасными грузами класса 1 (ВМ).

ОБОРУДОВАНИЕ: 1) Инструкционные карты;
2) Приложение № 16 к ИДП.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ РАБОТЫ

Опасные грузы класса 1(ВМ) перевозятся в грузовых поездах одиночными вагонами, группами вагонов с постановкой во всех случаях соответствующего прикрытия, сформированных в пределах норм по весу и длине, предусмотренных графиком движения поездов, а также маршрутами, не превышающими вместимость приемоотправочных путей на участках их следования.

Запрещается ставить вагоны с ВМ в поезда:

- 1) пассажирские и почтово-багажные (кроме перевозок табельного оружия и боеприпасов к нему, воинских караулов и команд Министерства обороны РФ и Министерства внутренних дел РФ, других государственных военизированных организаций и нарядов военизированной охраны железнодорожного транспорта);
- 2) людские, а также имеющие в составе (кроме воинских эшелонов) отдельные вагоны с людьми (кроме вагонов, занятых личным составом эшелона);
- 3) соединенные;
- 4) с негабаритными грузами верхней третьей, нижней третьей и больших степеней, боковой четвертой и больших степеней негабаритности;
- 5) превышающие длину, установленную графиком движения поездов.

Кроме того, запрещается ставить вагоны с ВМ с условными номерами 115, 119, 121, 126, 128, 130, 134, 137, 141, 143, 148, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 182, 199 (код 9) в грузовые поезда, имеющие в составе вагоны с опасными грузами, перечисленными в Правилах перевозок опасных грузов по железным

дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества:

- 1) со сжатыми и сжиженными газами (класс 2);
- 2) легковоспламеняющимися жидкостями (класс 3);
- 3) легковоспламеняющимися твердыми веществами, самовозгорающимися веществами и веществами, выделяющими воспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой, а также влагой воздуха (класс 4);
- 4) окисляющимися веществами и органическими пероксидами (класс 5);
- 5) ядовитыми веществами (подкласс 6.1).

Между сортировочными и участковыми железнодорожными станциями вагоны с ВМ могут следовать со всеми грузовыми поездами в соответствии с планом формирования. Такие вагоны с промежуточных железнодорожных станций на ближайшие участковые или сортировочные и в обратном направлении могут следовать со сборными, вывозными поездами или с диспетчерскими локомотивами, а между железнодорожными станциями узла и предузловыми железнодорожными станциями – с передаточными и вывозными поездами.

Сборный поезд, в состав которого включены вагоны с ВМ, должен обслуживаться работником составительской или кондукторской бригады, помощником машиниста, выполняющим обязанности главного кондуктора.

Не допускается постановка вагонов с ВМ в поезда ближних назначений, если по плану формирования для отправки этих вагонов предусмотрены более дальние поезда.

ДНЦ, ДСП станции и маневровые диспетчеры при планировании поездной работы обязаны специально рассматривать возможность первоочередного отправления поступающих на железнодорожную станцию вагонов с ВМ меньшим количеством поездов.

Для сопровождения вагонов с ВМ ведомственной охраной железнодорожного транспорта РФ, не далее чем за 5 вагонов от этих вагонов,

должен ставиться вагон с тормозной площадкой или специально выделенный порожний крытый вагон.

Если группа вагонов, охраняемая ведомственной охраной железнодорожного транспорта РФ, расположена в головной части поезда не далее, чем за 5 вагонов от электровоза или тепловоза, при отсутствии вагонов с тормозными площадками, разрешается проезд стрелков военизированной охраны в кабине локомотива поезда с предварительным их инструктажем машинистом о порядке проезда на локомотиве.

В составы поездов, в которых следуют воинские транспорты с ВМ, могут ставиться вагоны с ВМ, не относящиеся к указанным транспортам.

При сопровождении вагонов с ВМ специалистами или воинскими караулами грузоотправителя (грузополучателя), а также нарядами ведомственной охраны железнодорожного транспорта РФ, охраняемые ими вагоны ставятся в поезд одной группой. В тех случаях, когда эти вагон, согласно ИДП, включаются в поезд с прикрытием друг от друга вагонами с неопасными грузами или порожними, не относящимися к данной группе вагонов, такое прикрытие не должно превышать минимальных норм.

Постановка вагонов между вагонами с ВМ и вагонами сопровождения, входящими в состав специальной секции (схемы), не требуется.

В воинских эшелонах допускается совместная перевозка ВМ и других опасных грузов, принадлежащих данному эшелону, с постановкой между ними прикрытия – не менее одного вагона.

Платформы и полувагоны с танками, самоходными артиллерийскими установками, артиллерийскими тягачами и крытыми бронетранспортерами, снабженными боекомплектами, могут следовать в составе воинского эшелона без прикрытия.

ПРИЛОЖЕНИЕ №16

К Инструкции по движению поездов и маневровой работе
на железнодорожном транспорте Российской Федерации

Минимальные нормы прикрытия в поездах и при маневрах для вагонов загруженных опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами)

Условия, при которых требуется прикрытие	Число вагонов прикрытия	
	По схеме А	По схеме Б

ведущего локомотива:		
Всех крытых специализированных вагонов с ВМ (независимо от вида тяги и топлива)	3	3
платформ и полувагонов с ВМ от:		
паровоза на твердом топливе	5	3
других видов локомотивов	3	3
От хвоста поезда с учетом последнего вагона, в том числе при подталкивании	3	3
От вагонов, занятых личным составом эшелона.....	3	3
От подвижного состава (вагонов, локомотивов в недействующем состоянии , кранов и других механизмов на железнодорожном ходу) с проводниками, специально выделенными работниками для сопровождения грузов, караулами, нарядами охраны	3	1
От вагонов с опасными грузами (кроме вагонов с опасными грузами классов 2, 3, 4, 5 и подкласса 6.1)	3	3
От вагонов с опасными грузами классов 2, 3, 4, 5 и подкласса 6.1	3	3
От порожних цистерн, предназначенных для перевозки опасных грузов	Запрещается	3
От вагонов с ВМ с условными номерами: 115, 119, 121, 126, 128, 130, 134, 137, 141, 143, 148, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 182, 199	1	1
От вагонов с прочими ВМ		
От платформ и полувагонов с лесоматериалами, стальными и железобетонными балками, рельсами, трубами и тому подобными грузами, погруженными с выходом за пределы концевой балки и транспортеров	3 3	3 0
От паровоза на твердом топливе, тепловоза (паровоза) при маневрах и при подаче (уборке) вагонов с ВМ на подъездные пути	1	1

Примечание:

1. Схема А применяется для вагонов с ВМ с условными номерами: 115, 119, 121, 126, 128, 130, 134, 137, 141, 143, 148, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 182, 199.
2. Схема Б применяется для вагонов с прочими ВМ.

ХОД РАБОТЫ

1. Ознакомиться с теоретическими сведениями.

2. В соответствии с вариантом (см. таблицу ниже), выбрать применяемую схему поезда, установить одиночные вагоны или группы вагонов с опасными грузами класса 1 ВМ в состав грузового поезда, состоящего из 45 вагонов.

Исходные данные для составления схемы поезда:

Поезд грузовой с тепловозной тягой;

Вес поезда 3500 т;

Состав – 45 вагонов (физических);

В составе подлежат размещению:

№ вар.	Условные номера вагонов или группы вагонов с ВМ, которые требуется установить в поезд	Другие вагоны в составе поезда, кроме вагонов с неопасными грузами
1	115, 119, 121, 2 вагона с прочими ВМ	Один вагон с негабаритным грузом Н-0600, Десять вагонов с негабаритным грузом Н-2300, два вагона с людьми, семь моторных вагонов, следующих в ремонт. Один груженный транспортер сцепного типа грузоподъемностью 120т
2	126, 128, 130, 134	Один вагон с негабаритным грузом Н-0500, восемь вагонов с негабаритным грузом Н-2300, Два вагона с людьми. Один груженный транспортер сцепного типа грузоподъемностью 120т

3	137, 4 вагона с прочими ВМ	Один вагон с негабаритным грузом Н-0600, пять вагонов с негабаритным грузом Н-2300, два вагона с людьми, четыре моторных вагона, следующих в ремонт Один груженный транспортер сцепного типа грузоподъемностью 120т
4	141, 143, 3 вагона с прочими ВМ	Один вагон с негабаритным грузом Н-0600, восемь вагонов с негабаритным грузом Н-2300, два вагона с людьми, семь моторных вагонов, следующих в ремонт Один груженный транспортер сцепного типа грузоподъемностью 120т
5	148, 154	Один вагон с негабаритным грузом Н-0600, Девять вагонов с негабаритным грузом Н-2300, два вагона с людьми, шесть моторных вагонов, следующих в ремонт Один груженный транспортер сцепного типа грузоподъемностью 120т
6	115, 119, 121,	Один вагон с негабаритным грузом Н-0600, восемь вагонов с негабаритным грузом Н-2300, два вагона с людьми, пять моторных вагонов, следующих в ремонт Один груженный транспортер сцепного типа грузоподъемностью 120т
7	155, 156, 167	Один вагон с негабаритным грузом Н-0600, Девять вагонов с негабаритным грузом Н-2300, два вагона с людьми, семь моторных вагонов, следующих в ремонт Один груженный транспортер сцепного типа грузоподъемностью 120т
8	168, 176,	Один вагон с негабаритным грузом Н-0600, восемь вагонов с негабаритным грузом Н-2300, два вагона с людьми, шесть моторных вагонов, следующих в ремонт

9	179, 182, 199.	Один вагон с негабаритным грузом Н-0600, шесть вагонов с негабаритным грузом Н-2300, два вагона с людьми, шесть моторных вагонов, следующих в ремонт Один груженный транспортер сцепного типа грузоподъемностью 120т
10	126, 128, 130, 134	Один вагон с негабаритным грузом Н-0600, пять вагонов с негабаритным грузом Н-2300, два вагона с людьми, десять моторных вагонов, следующих в ремонт Один груженный транспортер сцепного типа грузоподъемностью 120т
11	5 вагонов с прочими ВМ	Два вагона с негабаритным грузом Н-0600, восемь вагонов с негабаритным грузом Н-2300, два вагона с людьми, семь моторных вагонов, следующих в ремонт Один груженный транспортер сцепного типа грузоподъемностью 120т
12	155, 156, 6 вагонов с прочими ВМ	Один вагон с негабаритным грузом Н-0600, Десять вагонов с негабаритным грузом Н-2300, два вагона с людьми, шесть моторных вагонов, следующих в ремонт Один груженный транспортер сцепного типа грузоподъемностью 120т
13	2 вагона с грузом класса 3, 3 вагона с грузом класса 2	Один вагон с негабаритным грузом Н-0600, Десять вагонов с негабаритным грузом Н-2300, два вагона с людьми, шесть моторных вагонов, следующих в ремонт Один груженный транспортер сцепного типа грузоподъемностью 120т
14	179, 182, 199.	Один вагон с негабаритным грузом Н-0600, шесть вагонов с негабаритным грузом Н-2300, два вагона с людьми, семь моторных вагонов, следующих в ремонт Один груженный транспортер сцепного типа грузоподъемностью 120т

15	7 вагонов с прочими ВМ	Один вагон с негабаритным грузом Н-0600, Девять вагонов с негабаритным грузом Н-2300, два вагона с людьми, восемь моторных вагонов, следующих в ремонт Один груженный транспортер сцепного типа грузоподъемностью 120т
----	------------------------	--

ПРИМЕР СОСТАВЛЕНИЯ СХЕМЫ ПОЕЗДА

№ ваг п/п	Расстановка вагонов в составе поезда
	Ведущий тепловоз
1	Порожняя платформа
2	Вагон с контрольной рамой
3	
4	
5	
6	
7	Вагон с людьми
8	Вагон с людьми
9	Вагон с неопасным грузом
10	Вагон с неопасным грузом
11	Вагон с опасным грузом со штампом в перевозочном документе «1/1-1*-1-1», «Ядовито»
12	
13	Вагон с негабаритным грузом Н-2300
14	Вагон с негабаритным грузом Н-2300
15	Вагон с негабаритным грузом Н-2300

16	Вагон с негабаритным грузом Н-2300
17	Вагон с негабаритным грузом Н-2300
18	Вагон с негабаритным грузом Н-2300
19	Вагон с негабаритным грузом Н-2300
20	Вагон с негабаритным грузом Н-2300
21	Вагон с негабаритным грузом Н-2300
22	Вагон с негабаритным грузом Н-2300
23	Вагон с негабаритным грузом Н-0600
24	
25	Вагон с негабаритным грузом Н-0500
26	
27	
28	
29	
30	
31	
32	
33	
34	
35	
36	
37	
38	
39	
40	

41	
42	Груженный транспортер сцепного типа грузоподъемностью 120т
43	
44	Моторный вагон, следующий в ремонт
45	Моторный вагон, следующий в ремонт

СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Краткие сведения из теории
2. В соответствии с вариантом составленную схему поезда с указанием мест установки вагонов с опасными грузами класса 1 (ВМ).

КОНТРОЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Как перевозятся опасные грузы класса 1 (ВМ)?
2. В какие поезда запрещается ставить вагоны с ВМ?
3. Вагоны с опасными грузами каких классов запрещено ставить в один состав с вагонами 1 класса (ВМ)?
4. Как сопровождаются вагоны с ВМ ведомственной охраной?
5. В каком случае разрешается проезд стрелков военизированной охраны в кабине локомотива поезда?
6. Какие допуски существуют в воинских эшелонах для вагонов с ВМ, принадлежащих данному эшелону?

СОСТАВЛЕНИЕ ТРА ПРОМЕЖУТОЧНОЙ СТАНЦИИ

ЦЕЛЬ РАБОТЫ: Изучить порядок составления ТРА промежуточной станции и составить ТРА для предложенной промежуточной станции.

ОБОРУДОВАНИЕ: 1) Инструкционные карты;
2) Схематический план промежуточной станции;
3) Таблицы для заполнения.

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ РАБОТЫ

Порядок использования технических средств железнодорожной станции устанавливается ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных необщего пользования, которыми регламентируется безопасный и беспрепятственный прием, отправление и проследование поездов по железнодорожной станции, безопасность внутрисканционнй маневровой работы и соблюдение требований охраны труда.

Порядок, установленный ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, является обязательным для работников всех подразделений владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Маршрут для приема или отправления каждого поезда должен быть приготовлен своевременно и входной (выходной) светофор открыт с таким расчетом, чтобы машинист принимаемого (отправляемого) поезда мог своевременно воспринять открытое положение сигнала и не допустить снижения установленной скорости поезда при входе на железнодорожную станцию или задержки поезда при отправлении с железнодорожной станции.

ДСП станции, а на участках с диспетчерской централизацией – ДНЦ, перед приемом поезда обязан:

- 1) убедиться в свободности железнодорожного пути приема поезда;
- 2) прекратить маневры с выходом на железнодорожный путь и маршрут приема поезда;
- 3) приготовить маршрут приема поезда;
- 4) открыть входной светофор.

ДСП станции, а на участках с диспетчерской централизацией – ДНЦ, перед отправлением поезда обязан:

- 1) убедиться в свободности перегона, а при автоматической блокировке – первого блок-участка перегона;
- 2) прекратить маневры с выходом на маршрут отправления поезда;
- 3) приготовить маршрут отправления;
- 4) открыть выходной светофор или вручить машинисту другое разрешение на занятие перегона.

На железнодорожных станциях, оборудованных электрической централизацией стрелок и светофоров, все операции по приготовлению маршрутов приема и отправления поездов выполняется лично ДСП станции или по его указанию оператором поста централизации. При управлении централизованными стрелками с исполнительных постов все распоряжения о приготовлении маршрутов приема или отправления поездов ДСП станции передает операторам исполнительных постов централизации и подтверждает распоряжение соответствующими действиями на аппарате управления. Правильность выполнения отдельных распоряжений контролируется по индикации на аппаратах управления.

На железнодорожных станциях с нецентрализованными стрелками распоряжение о приготовлении маршрута приема или отправления поезда ДСП станции должен передать одновременно всем старшим дежурным стрелочных постов, участвующим в приготовлении маршрута, четко и ясно, соблюдая установленный регламент переговоров. Если дежурство старших дежурных стрелочных постов не установлено, распоряжения о

приготовлении маршрута даются непосредственно дежурным стрелочных постов.

Останавливать грузовые поезда на железнодорожном пути, расположенном между пассажирским зданием и железнодорожным путем, где стоит пассажирский поезд, как правило, не допускается. В исключительных случаях при стоянке грузового поезда на железнодорожном пути между пассажирским зданием и пассажирским поездом грузовой поезд должен быть расцеплен и для пассажиров сделан проход (если нет переходного моста или тоннеля).

Если необходимо пропустить поезд, маневровый состав или локомотив по железнодорожным путям, расположенным между стоящим пассажирским поездом и пассажирским зданием, ДСП станции и дежурный по вокзалу обязаны принять меры, обеспечивающие безопасность посадки и высадки пассажиров.

Прием или отправление поезда на железнодорожный путь или с железнодорожного пути, которые не предусмотрены для этого ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, могут быть допущены лишь в исключительных случаях по регистрируемому приказу ДНЦ.

На железнодорожных станциях с централизованными стрелками ДСП станции при необходимости использования вариантных маршрутов для приема или отправления поезда с электрической тягой обязан убедиться в наличии контактной сети по маршруту следования такого поезда.

Прием пассажирских (моторвагонных) поездов должен производиться на железнодорожные пути, оборудованные путевыми устройствами АЛСН.

Если на железнодорожную станцию прибывает поезд, не устанавливающийся в границах полезной длины железнодорожного пути приема, то ДСП станции по радиосвязи может передать машинисту этого поезда разрешение на безостановочное (впредь до получения команды или сигнала остановки) проследование выходного (маршрутного) светофора

железнодорожного пути приема по лунно-белому огню этого светофора при погашенном красном огне.

Поезда с опасными грузами класса 1 (ВМ) и негабаритными грузами должны приниматься на железнодорожные пути, указанные в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Во всех случаях перед отправлением поезда с железнодорожного пути, на котором остаются вагоны, между составом поезда и этими вагонами должен быть сделан разрыв расстоянием не менее 10м. Остающиеся на месте вагоны должны быть надежно закреплены от ухода.

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»
107174, г. Москва, ул. Новая Басманная, д. 2

Коммерческая тайна
Экземпляр № _____

Форма ДУ-41а 0355872
Утверждена ОАО «РЖД» в 2004г.

ТЕХНИЧЕСКО-РАСПОРЯДИТЕЛЬНЫЙ АКТ
железнодорожной станции Порошинская
Северо-Кавказской железной дороги - филиала ОАО «РЖД»

УТВЕРЖДАЮ
и.о. начальник отдела перевозок

В.А. Охритко
"29" августа 2005 г.

ТЕХНИЧЕСКО-РАСПОРЯДИТЕЛЬНЫЙ АКТ
железнодорожной станции Порошинская
Северо-Кавказской железной дороги - филиала ОАО «РЖД»

1. Общие сведения

1.1. Станция по характеру работы является

промежуточной и отнесена к 4 классу.

1.2. Прилегающие к станции перегоны, основные средства сигнализации и связи при движении поездов и порядок их использования для организации движения:

1.2.1. в нечетном направлении:

Порошинская - Ачкасово - однопутный.

Двусторонняя трехзначная автоблокировка с тональными рельсовыми цепями без изолирующих стыков с централизованным размещением аппаратуры рельсовых цепей и управлением проходными светофорами на ограничивающих перегоны станциях (АБТЦ) по типовому альбому АБТЦ-2000 для движения пассажирских и грузовых поездов обоих направлений.

Станция расположена на участке с электротягой переменного тока Сальск - Тихорецкая, оборудованном устройствами диспетчерской централизации "ЮГ"

1.2.2. в четном направлении:

Порошинская - Вперед - однопутный.

Двусторонняя трехзначная автоблокировка с тональными рельсовыми цепями без изолирующих стыков с централизованным размещением аппаратуры рельсовых цепей и управлением проходными светофорами на ограничивающих перегоны станциях (АБТЦ) по типовому альбому АБТЦ-2000 для движения пассажирских и грузовых поездов обоих направлений.

Станция расположена на участке с электротягой переменного тока Сальск - Тихорецкая, оборудованном устройствами диспетчерской централизации "ЮГ"

2. Перечень железнодорожных путей необщего пользования и места их примыкания:

№	Наименование организации, для обслуживания которой предназначен ж.д. путь необщего пользования	Принадлежность ж.д. пути необщего пользования	Место примыкания и граница ж.д. пути необщего пользования	Наличие предохранительных устройств для предупреждения выхода подвижного состава с ж.д. пути н/п
1	2	3	4	5
1	ООО "Элеватор Порошинский"	владелец	Стрелка №7 к пути №2. изостык светофора М3, задний стык хвоста крестовины стр. №5.	предохранительный тупик №6, стр5/7оборуд уст-ми автовозврата, нормальное положение по направлению предохранительного тупика

3. Ведомость парков и путей:

№№ путей	Назначение путей	Стрелки, ограничивающие путь		Длина в метрах		Вместимость в условных вагонах	Наличие на пути		
		от	до	между предельными столбиками	полезная		электр. изоляции	контакт. сети	устройств АЛСН/ САУТ
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
2	Приемо-отправочный пассажирских и грузовых поездов обоих направлений.	3	4	913	886	60	Есть	есть	есть/ нет
I	Главный. Прием и отправку пассажирских и грузовых поездов обоих направлений.	3	4	913	889	61	Есть	есть	есть/ нет
3	Приемо-отправочный пассажирских и грузовых поездов обоих направлений.	1	2	1017	991	68	Есть	есть	есть/ нет
4	Погрузочно-выгрузочный.	6	упора	240	240	17	Нет	нет	нет/ нет

1. При расчете вместимости главных, приемо-отправочных путей принята длина поездного локомотива 2ТЭ10М-33,9м, ВЛ-80-32,4м.
2. В графе 7 вместимость указана: в числителе - грузовых, в знаменателе - цистернах.
3. Указатели путевого заграждения на пути №4 не освещаются.
4. На пути №4 установлен нецентрализованный сбрасывающий башмак №1.
5. Для отстоя подвижного состава собственников на основании договора с железной дорогой выделены станционные пути: нет.
6. Между электрифицированными путями неэлектрифицированных съездов нет.
7. Пути, выделенные для приема, отправления и пропуска поездов с грузами "ВМ":
Пути: I, 2, 3. для приема, отправления и пропуска поездов.

№№ пу-тей	Назначение путей	Стрелки, ограни- вающие путь		Длина в метрах		Вмести- мость в условных вагонах	Наличие на пути		
		от	до	между предельными столбиками	полезная		электр. изоляции	контакт. сети	устройств АЛСН/ САУТ
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

В случае временного оставления на станции состава поезда с "ВМ" без локомотива на указанных путях:

- при диспетчерском управлении - ДНЦ устанавливает стрелки, ведущие на путь стоянки поезда в изолирующее положение и дает команду ДСП закрепить состав по норме согласно пункту 24 ТРА станции, взятии стрелок на навесные замки и установку переносных сигналов остановки.
- при самостоятельном управлении - ДСП устанавливает стрелки, ведущие на путь стоянки поезда в изолирующее положение, на стрелочные кнопки пульта управления навешивает красные колпачки, ДСП (по указанию ДСП составитель поездов) закрепляет состав по норме согласно п.24 ТРА станции, запирает стрелки на навесные замки и устанавливает переносные сигналы остановки.

Ключи от запертых стрелок хранятся у дежурного по станции.

ДСП обязан доложить ДНЦ: количество уложенных тормозных башмаков, их номера, о запираании стрелок на навесные замки и об установке переносных сигналов остановки.

8. Пути, предназначенные для стоянки вне поездов вагонов с "ВМ" и цистерн для перевозки сжиженных газов:

Путь: №3

Вагоны должны быть сцеплены, закреплены и ограждены сигналами остановки. Стрелки №1 и №2, ведущие на путь №3, ДСП устанавливает в изолирующее положение. На стрелочные кнопки пульта управления ДСП навешивает красные колпачки. Закрепление и ограждение состава, запираание стрелок на закладки и навесные замки по указанию ДСП производит составитель поездов. Ключи от запертых стрелок хранятся у ДСП.

9. Пути (место), куда следует направлять вагоны с опасными грузами для выполнения мер, указанных в аварийной карточке, при возникновении утечки, разлива груза, пожара:

Пути: на перегон: Порошинская-Ачкасово (519км ПК8,9.-200м), Порошинская-Вперед (511км ПК3+50-150м)

В случае, если маневры по перестановке аварийных вагонов на указанный путь(и) могут вызвать дополнительную угрозу для жизни людей и объектов станции, ДСП может принять другое решение в зависимости от обстановки.

Закрепление вагонов по указанию ДСП производит составитель поездов по норме: на перегоне Порошинская-Ачкасово (519км ПК8,9.-200м) по 1 т/б с обеих сторон на количество осей от 4 до 56; на перегоне Порошинская-Вперед (511км ПК3+50-150м) со стороны разъезда Вперед 1 т/б на 4-10 осей, 2 т/б на 12-20 осей, 3 т/б на 14-30 осей, 4т/б на 32-42 осей.

Вагоны ограждаются на перегоне составителем поездов переносными сигналами остановки, устанавливаемыми на оси пути на расстоянии не менее 50м с обеих сторон.

10. Пути, предназначенные для приема, отправления и пропуска поездов с негабаритными грузами:

Пути: I, 2, 3. - для грузов всех зон и степеней негабаритности без ограничений;

4. Стрелочное хозяйство

4.1. Централизованные стрелки:

№№ постов	Номера стрелок, управляемых с постов	Кто переводит стрелки	Порядок убеждения в свободности стрелок от подвижного состава	
			при нормальном действии устройств СЦБ	при неисправности устройств СЦБ
1	2	3	4	5
Пост ЭЦ ДСП	1, 3, 5/7, 2, 4, 6	ДСП- при работе на самостоятельномупра влении, ДНЦ-при диспетчерском управлении	по контрольным приборам	ДСП, ДС, (свободный от дежурства ДСП) лично натурным осмотром
Стрелка №5/7 оборудована автовозвратом. Стрелок оборудованных пневмообдувкой электрообогревом нет.				

4.2. Централизованные стрелки, которые можно передавать на местное управление:

№№ постов (коло- нок)	Номера стрелок, управляемых с постов (колонок)	Кто переводит стрелки	Порядок убеждения в свободности стрелок от подвижного состава	
			при нормальном действии устройств СЦБ	при неисправности устройств СЦБ
1	2	3	4	5
Нет				

4.3. Нецентрализованные стрелки:

№№ районов	№№ постов	№№ стрелок, входящих в пост	Нормальное положение стрелок	Система запираания стрелок	У кого хранятся ключи от запертых стрелок	Освещение стрелок
1	2	3	4	5	6	7
Нет						

4.4. Нецентрализованные стрелки, не обслуживаемые дежурным стрелочного поста:

№№ районов	№№ стрелок, входящих в районы	Нормальное положение стрелок	Система запираания стрелок	Кто переводит стрелки	Кто осуществляет техническое обслуживание и очистку стрелок	У кого хранятся ключи от запертых стрелок	Освещение стрелок
1	2	3	4	5	6	7	8
Нет							

5. Районы работы дежурных стрелочного поста, сигналистов:

Районы работы и должности работников	Основные обязанности, возложенные на работников
1	2
Нет	

6. Места хранения инвентаря, применяемого при нарушении нормальной работы устройств СЦБ.

Наименование инвентаря	Место хранения	Количество
1	2	3
Курбель	пост ЭЦ,помещение ДСП	2 (№1, №2)
Навесной замок	пост ЭЦ, помещение ДСП	7
Красные колпачки	пост ЭЦ, помещение ДСП	6
Табличка "Дрезина"	пост ЭЦ, помещение ДСП	2
Табличка "Выключено"	пост ЭЦ, помещение ДСП	2
Табличка "Напряжение снято"	пост ЭЦ, помещение ДСП	2
Табличка "Путь занят"	пост ЭЦ, помещение ДСП	1

7. Пассажирские и грузовые устройства:

№№ путей	Наименование устройств	Длина (в метрах или вагонах)
1	2	3
2	Низкая пассажирская платформа	85 м
4	Открытая высокая погрузочно-выгрузочная платформа №1	75м

8. Освещение станционных путей:

Где установлено	Количество				Места включения освещения
	мачт		гирлянд, светильников	других точек освещения	
	прожекторов на них	ксеноновых ламп			
1	2	3	4	5	6
Вдоль 2-го пути				5	Автоматическое включение
В нечетной горловине				4	Распределительны й щит
В четной горловине				4	Распределительны й щит

9. Место нахождения восстановительных и пожарных поездов, аварийно-спасательных команд, летучек связи и бригад контактной сети, медицинских и ветеринарных пунктов, милиции:

Наименование	Станция приписки или место нахождения	Порядок вызова
1	2	3
Восстановительный поезд	Сальск	через ДНЦ
Восстановительный поезд	Тихорецкая	Через ДНЦ
Пожарный поезд	Тихорецкая	через ДНЦ
Пожарный поезд	Сальск	через ДНЦ
Медицинский пункт	Тихорецкая	По телефону: 26- 27-54, (через телефонистку)
Милиция	Тихорецкая	По телефону : 26-32-02, ,(через телефонистку)
Ветеринарный пункт	Тихорецкая	По телефону: 26- 23-34, (через телефонистку)
Бригада контактной сети	Ея	По телефону: 214-35
Летучка связи - нет, Мобильные кабельные бригады	Сальск	по телефонам: 3-21-43, 3-22-93, 3-45-92 (через телефонистку)

10. Время, необходимое для приготовления маршрута приема (отправления) поездов при нарушении нормального действия устройств СЦБ:

Для приема поездов:

со ст. Вперед	на (в) I, 2, 3	путь (парк)	24	мин.
со ст. Ачкасово	на (в) I, 2, 3	путь (парк)	27	мин.

Для отправления поездов:

на ст. Вперед	с (из) I, 2, 3	пути (парка)	24	мин.
на ст. Ачкасово	с (из) I, 2, 3	пути (парка)	27	мин.

11. Порядок прекращения маневров перед приемом или отправлением поезда:

Распоряжение о прекращении маневров в соответствии с пунктом 9.1 ИДП ДСП передает руководителю маневров (составителю) по маневровой радиосвязи или парковой связи, машинисту локомотива – по радиосвязи.

В фактическом прекращении маневров ДСП убеждается по докладам: руководителя маневров (составителя поездов)- по маневровой радиосвязи и парковой связи, машиниста локомотива по маневровой радиосвязи.

В случае неисправности указанных видов связи ДСП передает распоряжение о прекращении маневров и убеждается в фактической остановке маневрового состава (локомотива) на пути лично с выходом на этот путь.

Запрещается ДСП открывать сигнал или давать другое разрешение на прием или отправление поезда до убеждения в фактическом прекращении маневров.

12. Порядок проверки свободности путей.

12.1. При наличии и нормальном действии устройств электрической изоляции путей:

По показаниям контрольных приборов аппарата управления.

12.2. При отсутствии электрической изоляции путей или при нарушении нормального действия этих устройств:

1. ДСП, ДС выходом до места, откуда обеспечивается хорошая видимость проверяемого пути приема поезда в обе стороны от оси пассажирского здания.
2. При плохой видимости (по метеоусловиям, в темное время суток) – ДСП (ДС, свободный от дежурства ДСП) – сквозным проходом по междупутью вдоль всего проверяемого пути.
3. ДСП в свободности пути (участка маршрута) убеждается в соответствующих случаях лично или по докладам ДС, свободного от дежурства ДСП.
4. При длительном нарушении контроля положения двух и более приемо-отправочных путей ДСП ведет журнал занятия этих путей поездами (подвижным составом).

13. Как убеждается дежурный по станции (посту, парку) в правильности приготовления маршрутов приема, отправления поездов:

13.1. При наличии и нормальном действии устройств СЦБ:

По показаниям контрольных приборов аппарата управления.

13.2. При нарушении нормального действия устройств СЦБ:

Станция передается на резервное управление.

I. ПРИЕМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ ЛОЖНОЙ ЗАНЯТОСТИ ИЗОЛИРОВАННЫХ УЧАСТКОВ.

Прием и отправление поездов и маневровые передвижения по маршрутам, в которые входят ложно занятые участки, производятся при запрещающем показании светофора.

При появлении ложной занятости изолированного участка дежурный по станции обязан:

1. Сделать соответствующую запись о неисправности в журнале ф.ДУ-46.

2. Сообщить электромеханику СЦБ (диспетчеру сигнализации, централизации и блокировки), дорожному мастеру (бригадиру пути, диспетчеру ПЧ) с отметкой о времени сообщения, должности и фамилии работника, кому сообщено, в журнале ф.ДУ-46 с последующей отметкой времени явки и росписи их в журнале ф.ДУ-46.
3. Доложить о неисправности поезвному диспетчеру.
4. Вызвать начальника станции.
5. Прекратить движение подвижного состава по данному участку.
6. Порядком, установленным пунктом 12.2 ТРА станции, проверить свободу изолированного участка по маршруту приема или отправления поезда от подвижного состава и посторонних предметов.
7. Приготовить маршрут приема или отправления поезда. Перевод соответствующих стрелок, входящих в неисправный изолированный участок, осуществляется с помощью вспомогательной кнопки "Вспомогательный перевод стрелок". В журнале Ф.ДУ-46 дежурный по станции должен сделать запись о показании счетчика кнопки "Вспомогательный перевод стрелок".
8. Проверить правильность приготовления маршрута по докладу ДС (свободного от дежурства ДСП, составителя поездов) и по контрольным приборам аппарата управления.
9. На кнопки стрелок, входящих в маршрут приема или отправления, надеть красные колпачки.
10. Запереть маршрут попутными маневровыми сигналами. Если стрелки, входящие в маршрут невозможно замкнуть маневровыми сигналами, дежурный по станции дает задание ДС (свободному от дежурства ДСП, составителю поездов) стрелки, входящие в маршрут, запереть на закладки и навесные замки. При отсутствии запорной закладки или ее неисправности дать указание дорожному мастеру (бригадиру пути) запереть острия стрелок в требуемом положении типовой скобой в соответствии с приложением 14 к Инструкции ЦП-485. Дорожный мастер (бригадир пути) оформляет запись в журнале ф.ДУ-46 или передает телефонограмму дежурному по станции о закреплении остриев стрелки с последующей личной подписью в журнале ф.ДУ-46. Для более надежного запираения стрелок замкнуть подготовленный маршрут путем одновременного нажатия кнопок под общим названием "Секции маршрутов" - "Искусственное замыкание" и «6, 5/7, "Ч(Н)" - соответственно горловине, в которой производится передвижения.
11. Получить доклад от ДС (свободного от дежурства ДСП, составителя поездов) о способе запираения стрелок и проверке готовности маршрута приема-отправления. Ключи от запертых стрелок хранятся у ДС (свободного от дежурства ДСП, составителя поездов).
12. Доложить поезвному диспетчеру о готовности маршрута и способе запираения стрелок в маршруте.
13. Получить регистрируемый приказ поездного диспетчера на отправление поезда при запрещающем показании светофора.
14. Осуществить прием или отправление поезда одним из способов, указанных в пунктах 18, 21 ТРА станции.
15. При приеме поездов по пригласительному сигналу предварительно указать в журнале ф.ДУ-46 показание счетчика кнопки "Пригласительный", а в журнале движения поездов сделать отметку о способе приема поезда в строке напротив номера поезда-"ПС".

16. При отправлении поездов при запрещающем показании выходного светофора дежурный по станции обязан:

- установить направление автоблокировки на отправление;
- изъять из аппарата ключ-жезл соответствующего перегона;
- замкнуть участок удаления путем нажатия кнопки "Замыкание"

17. При приеме и отправлении поездов по регистрируемому приказу дежурного по станции, передаваемому машинисту по радиосвязи ДСП делает отметку в журнале движения поездов напротив номера поезда: "РС" (по радиосвязи), указывает номер приказа и время его передачи машинисту, литер светофора.

18. При приеме или отправлении поездов по письменному разрешению ДСП делает отметку в журнале движения поездов напротив номера поезда- "ПР".

19. При отправлении (приеме) поездов при запрещающем показании выходного (входного) светофора ДСП должен произвести нажатие кнопки "закрытие" переезда. После проследования поезда через переезд – вернуть ее в исходное положение.

II. ПРИЕМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ ЛОЖНОЙ СВОБОДНОСТИ ПУТЕВЫХ, БЕССТРЕЛОЧНЫХ И СТРЕЛОЧНЫХ ИЗОЛИРОВАННЫХ УЧАСТКОВ.

До устранения неисправности прием и отправление поездов и маневровые передвижения осуществляются при запрещающих показаниях светофоров.

При приеме и отправлении поездов при ложной свободности пути и стрелочных изолированных участков дежурный по станции обязан:

1. Сделать соответствующую запись в журнале ф.ДУ-46.
2. Сообщить электромеханику СЦБ, (диспетчер сигнализации, централизации и блокировки), дорожному мастеру (бригадиру пути, диспетчеру ПЧ) с отметкой о времени сообщения, должность и фамилия работника, кому сообщено, в журнале ф.ДУ-46 с последующей отметкой о времени явки и росписи их в журнале ф.ДУ-46.
3. Доложить о неисправности поезвному диспетчеру.
4. Вызвать начальника станции.
5. Прекратить движение подвижного состава по данному участку.
6. Порядком, установленным пунктом 12.2 ТРА станции, проверить свободность изолированного участка по маршруту приема или отправления поезда от подвижного состава и посторонних предметов.
7. Перевести стрелки, входящие в маршрут, обычным порядком с пульта управления. На кнопки стрелок, входящих в маршрут приема или отправления поезда, надеть красные колпачки. Запереть маршрут попутными маневровыми светофорами, кроме стрелки, входящей в изолированный стрелочный участок, показывающий ложную свободность. Дать указание ДС (свободному от дежурства ДСП, составителю поездов) данную стрелку запереть на закладку и навесной замок. При отсутствии запорной закладки или ее неисправности дать указание дорожному мастеру (бригадиру пути) острия стрелки запереть типовой скобой в требуемом положении. Дорожный мастер (бригадир пути) оформляет запись в журнале ф.ДУ-46 или передает телефонограмму дежурному

по станции о закреплении остряков стрелки с последующей личной подписью в журнале ф.ДУ-46. Для более надежного запираания стрелок замкнуть приготовленный маршрут путем одновременного нажатия кнопок под общим названием "Секции маршрутов" - "Искусственное замыкание" и «6, 5/7, "Ч(Н)" - соответственно горловине, в которой производится передвижение. Ключ от запертой стрелки хранится у ДС (свободного от дежурства ДСП, составителя поездов). В специальном журнале вести учет занятости путей подвижным составом.

8.Доложить поезвному диспетчеру о готовности маршрута и способе запираания стрелок.

9.Получить регистрируемый приказ поездного диспетчера на отправление поезда при запрещающем показании выходного светофора.

10.Произвести прием или отправление поезда одним из способов, указанных в пунктах 18 и 21 ТРА станции.

11. При отправлении поездов при запрещающем показании выходного светофора дежурный по станции обязан:

- установить направление автоблокировки на отправление;
- изъять из аппарата ключ-желез соответствующего перегона;
- замкнуть участок удаления на соответствующем перегоне путем нажатия кнопки "Замыкание".

12. При приеме поездов по пригласительному сигналу предварительно записать в журнале ф.ДУ-46 показание счетчика кнопки "Пригласительный", а в журнале движения поездов напротив номера поезда сделать отметку о способе приема поезда - "ПС". При приеме или отправлении поездов по регистрируемому приказу дежурного по станции, передаваемому машинисту по радиосвязи, ДСП делает отметку в журнале движения поездов напротив номера поезда : "РС"(по радиосвязи), указывает номер приказа, время его передачи машинисту, литер светофора . При приеме или отправлении поезда по письменному разрешению ДСП делает отметку в журнале движения поездов в строке напротив номера поезда-"ПР". При приеме или отправлении поезда при запрещающем показании входного и выходного светофора произвести нажатие кнопки "закрытие" переезда. После проследования поезда через переезд вернуть кнопку в исходное положение.

В случае обнаружения ложной свободности первого блок-участка перед отправлением поезда ДСП должен убедиться в свободности первого блок-участка (путем переговоров по радиосвязи в машинистом ранее отправленного поезда). Если в течение 10 минут ДСП не может выяснить место нахождения ранее отправленного поезда, следующий поезд может быть отправлен при запрещающем показании светофора. Перед отправлением поезда ДСП обязан предупредить машиниста по радиосвязи (или отметкой на бланке разрешения зеленого цвета ф.ДУ-54) о том, что нет сведений о свободности первого блок-участка.

III. ПРИЕМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ ПОТЕРЕ КОНТРОЛЯ ПОЛОЖЕНИЯ СТРЕЛКИ.

Движение поездов по такой стрелке производится при запрещающем показании светофора до устранения неисправности или выключении стрелки с сохранением пользования сигналами. По маршрутам, в которые стрелка входит в положение, которое контролируется на пульте управления, поезда могут пропускаться при разрешающих показаниях соответствующих светофоров.

При обнаружении потери контроля положения стрелки дежурный по станции обязан:

1. Прекратить движение подвижного состава по данной стрелке.

2.Сделать соответствующую запись о неисправности в журнале ф.ДУ-46.

3. Сообщить электромеханику СЦБ, (диспетчер сигнализации, централизации и блокировки), дорожному мастеру (бригадиру пути, диспетчеру ПЧ) с отметкой о времени сообщения, должности и фамилии работника, кому сообщено, в журнале ф.ДУ-46 с последующей отметкой

времени явки и росписи их в журнале ф.ДУ-46.

4.Доложить о неисправности поезвному диспетчеру.

5.Вызвать начальника станции.

6.Порядком, установленным пунктом 12.2 ТРА станции, проверить свободу изолированного участка от подвижного состава и посторонних предметов, а также свободу маршрута приема или отправления поезда.

7.Сделать запись в журнале ф. ДУ-46 о срыве пломбы с курбеля.

8.Выдать курбель для перевода стрелок и навесные замки ДС, (свободному от дежурства ДСП, составителю поездов) для опускания курбельной заслонки, перевода стрелки в требуемое положение и запираия стрелок на закладку и навесной замок.

9.Приготовить маршрут приема или отправления поезда, для чего дать указание ДС (свободному от дежурства ДСП, составителю поездов), перевести стрелку в требуемое положение, опустить на приводе данной стрелки курбельную заслонку. Остальные стрелки, входящие в маршрут, перевести с помощью кнопок в требуемое положение с пульт-табло.

10. Получить доклад от ДС (свободного от дежурства ДСП, составителя поездов), об опускании курбельной заслонки на приводе стрелки, потерявшей контроль и правильности установки стрелки в маршруте, о ее запираии на закладку и навесной замок.

11.Все стрелки, входящие в маршрут приема или отправления (в т.ч. Охранные стрелки) установить по маршруту в требуемое положение нажатием соответствующих стрелочных кнопок, на кнопки стрелок навесить красные колпачки.

12. При наличии маневровых светофоров стрелки, имеющие возможность запираия маневровыми сигналами, запереть попутными маневровыми сигналами.

13. Дать указание ДС (свободному от дежурства ДСП, составителю поездов)стрелки, которые невозможно запереть маневровыми сигналами (при отсутствии маневровых светофоров) запереть на закладки и навесные замки. При неисправности или отсутствии запорной закладки дать указание дорожному мастеру (бригадиру пути) остряки стрелки запереть типовой скобой в требуемом положении.Дорожный мастер (бригадир пути) оформляет запись в журнале ф.ДУ-46 или передает телефонограмму дежурному по станции о закреплении остряков стрелки с последующей личной подписью в журнале ф.ДУ-46.

Получить доклад от ДС (свободного от дежурства ДСП, составителя поездов) о способе запираия стрелок и готовности маршрута.

При этом замкнуть приготовленный маршрут путем одновременного нажатия кнопок под общим названием “Секции маршрутов” - “Искусственное замыкание” и “Ч(Н)” - - «6, 5/7, «Ч(Н)», соответственно горловине, в которой производятся передвижения.

14. Ключи от запертых стрелок хранятся у ДС (свободного от дежурства ДСП, составителя поездов).

15. Доложить поезвному диспетчеру о готовности маршрута и способе запираия стрелок в маршруте.

16. Получить регистрируемый приказ поездного диспетчера на отправление поезда при запрещающем показании светофора.

17. Принять или отправить поезд порядком, установленным пунктами 18, 21 ТРА.

18. При отправлении поезда дежурный по станции обязан:

- установить направление автоблокировки на отправление;
- изъять из аппарата ключ-желез соответствующего перегона;
- замкнуть участок удаления на соответствующем перегоне путем нажатия кнопки "Замыкание".

19. При приеме поездов по пригласительному сигналу записать в журнале ф.ДУ-46 показание счетчика кнопки "Пригласительный". В журнале движения поездов сделать запись о способе приема поездов в строке напротив номера поезда-"ПС".

20. При приеме и отправлении поездов по регистрируемому приказу дежурного по станции, передаваемому машинисту по радиосвязи ДСП делает отметку в журнале движения поездов напротив номера поезда: "РС" (по радиосвязи), указывает номер приказа и время его передачи машинисту, литер светофора.

21. При приеме или отправлении поездов по письменному разрешению ДСП делает отметку в журнале движения поездов напротив номера поезда-"ПР".

22. При отправлении (приеме) поездов при запрещающем показании выходного (входного) светофора ДСП должен произвести нажатие кнопки "закрытие" переезда. После проследования поезда через переезд – вернуть ее в исходное положение.

IV. ПРИЕМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ НЕВОЗМОЖНОСТИ ПЕРЕВОДА ЦЕНТРАЛИЗОВАННЫХ СТРЕЛОК С ПУЛЬТА УПРАВЛЕНИЯ.

При невозможности перевода централизованной стрелки дежурный по станции обязан:

1. Сделать соответствующую запись в Журнале ф.ДУ-46.

2. Проверить, не попало-ли что-либо между острием и рамным рельсом, не произошло ли завала остриев, тяг грузом и т.д. После выяснения и устранения причины неперевода стрелки ДСП возобновляет пользование устройствами, сделав в журнале осмотра соответствующую запись об устранении причины неперевода.

3. Если причина не установлена:

- сообщить электромеханику СЦБ (диспетчер сигнализации, централизации и блокировки), дорожному мастеру (бригадиру пути, диспетчеру ПЧ) с отметкой о времени сообщения, должности и фамилии работника, кому сообщено в журнале Ф,ДУ-46, с последующей отметкой времени явки и их росписи в журнале ф.ДУ-46;
- вызвать начальника станции;
- получить разрешение поездного диспетчера на перевод стрелки курбелем.

4. Сделать запись в журнале Ф.ДУ-46 о срыве пломбы с курбеля.

5. Выдать курбель для перевода стрелок и навесные замки ДС (свободному от дежурства ДСП, составителю поездов) для опускания курбельной заслонки, перевода стрелки в требуемое положение и запираания на закладку и навесной замок.

6. Дать указание ДС (свободному от дежурства ДСП, составителю поездов) на перевод стрелки курбелем в требуемое положение.

7.Получить доклад от ДС (свободного от дежурства ДСП, составителя поездов) о правильности установки стрелки в маршруте, о ее запираении на закладку и навесной замок).При неисправности или отсутствии запорной закладки дать указание дорожному мастеру (бригадиру пути) остряки стрелки запереть типовой скобой в требуемом положении.Дорожный мастер (бригадир пути) оформляет запись в журнале ф.ДУ-46 или передает телефонограмму дежурному по станции о закреплении остряков стрелки с последующей личной подписью в журнале ф.ДУ-46.

При этом замкнуть подготовленный маршрут путем одновременного нажатия кнопок под общим названием “Секции маршрутов” - “Искусственное замыкание” и “Ч(Н)” - соответственно горловине, в которой производятся передвижения.

Ключ от запертой стрелки хранится у ДС (свободного от дежурства ДСП, составителя поездов).

8. Для получения контроля положения стрелки после перевода ее курбелем на пульте управления нажать кнопку соответствующего положения.

9. Если на пульте управления после перевода стрелки курбелем сохраняется контроля ее положения, то прием или отправление поездов и маневровые передвижения осуществляются при разрешающих показаниях светофоров.

10.При отсутствии контроля положения стрелки на пульте управления, приготовление маршрутов приема, отправления и маневровых передвижений осуществляется порядком, указанным в пункте III данного раздела (13.2).

V. ПРИЕМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ НЕВОЗМОЖНОСТИ ОТКРЫТИЯ ВХОДНОГО ИЛИ ВЫХОДНОГО СВЕТОФОРА

Прием и отправление поездов при невозможности открытия входного или выходного светофора осуществляется при запрещающем показании светофора. При невозможности открытия входного, выходного светофора дежурный по станции обязан:

1.Сделать соответствующую запись в журнале Ф.ДУ-46.

2.Сообщить электромеханику СЦБ, (диспетчер сигнализации, централизации и блокировки), дорожному мастеру(диспетчеру ПЧ) с отметкой о времени сообщения, должности и фамилии работника, кому сообщено, в журнале ф.ДУ-46 с последующей отметкой времени явки и росписи их в журнале ф.ДУ-46.

3.Доложить о неисправности поезвному диспетчеру.

4.Вызвать начальника станции.

5.Порядком, установленным пунктом 12.2 ТРА станции, проверить свободу маршрута приема (отправления), а также пути приема и первого участка удаления (при отправлении путем переговоров по радиосвязи с машинистом ранее отправленного поезда).

6.Установить кнопки перевода стрелок по маршруту, входящих в маршрут приема или отправления поездов и навесить на них красные колпачки.

7.Проверить правильность приготовления маршрута по контрольным приборам пульт-табло.

8.Набрать соответствующий маршрут приема или отправления из маневровых маршрутов с открытием попутных маневровых светофоров. Если стрелки, входящие в маршрут, невозможно замкнуть маневровыми сигналами, ДСП дает указание ДС (свободному от дежурства ДСП, составителю поездов) запереть стрелки на закладки и навесные замки. При неисправности запорной

закладки или ее отсутствии дать указание дорожному мастеру (бригадиру пути) запереть острия стрелки на типовую скобу в требуемом положении. Дорожный мастер (бригадир пути) оформляет запись в журнале Ф.ДУ-46 или передает телефонограмму ДСП о закреплении остриев стрелки с последующей личной подписью в журнале ф.ДУ-46. Для более надежного замыкания стрелок замкнуть приготовленный маршрут путем одновременного нажатия кнопок под общим названием “Секции маршрутов” - “Искусственное замыкание” - “Ч(Н)”, соответственно горловине, в которой производится передвижение.

9.Получить доклад от ДС (свободного от дежурства ДСП, составителя поездов) о способе замыкания стрелок и готовности маршрута приема (отправления). Ключи от запертых стрелок хранятся у ДС (свободного от дежурства ДСП, составителя поездов).

10.Доложить поезвному диспетчеру о готовности маршрута и способе запираия стрелок.

11.Получить регистрируемый приказ поездного диспетчера на отправление поезда при запрещающем показании выходного светофора.

12.Принять или отправить поезд порядком, установленным пунктами 18, 21 ТРА.

13. При отправлении поезда дежурный по станции обязан:

- установить направление автоблокировки на отправление;
- изъять из аппарата ключ-жезл соответствующего перегона;
- замкнуть участок удаления на соответствующем перегоне путем нажатия кнопки “замыкание”.

14. При приеме поездов по пригласительному сигналу ДСП обязан сделать запись в журнале ф.ДУ-46 показание счетчика кнопки “Пригласительный”.

15. В журнале движения поездов в строке напротив номера поезда сделать отметку о способе приема (отправления) поезда - "РС", "ПС", "ПР".

16.При отправлении (приеме) поезда при запрещающем показании входного и выходного светофора произвести нажатие кнопки "закрытие" переезда. После проследования поезда через переезд вернуть кнопку в исходное положение.

ПРИМЕЧАНИЕ:а) при невозможности открытия входного, выходного светофора из-за ложной занятости изолированного участка или потери контроля положения стрелки прием или отправление поездов осуществляется порядком, изложенным в пункте I, III данного раздела 13.2.

VI. ПОРЯДОК ПРИЕМА И ОТПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПРИ ВЫКЛЮЧЕНИИ СТРЕЛОК С СОХРАНЕНИЕМ ПОЛЬЗОВАНИЯ СИГНАЛАМИ.

Выключение стрелок из централизации с сохранением пользования сигналами разрешается только в исключительных случаях с принятием дополнительных мер: работа опытных ДСП, присутствие на станции ревизоров движения или руководителей отдела перевозок, по распоряжению лично НОД.

При выключении стрелок и изолированных участков из централизации с сохранением пользования сигналами дежурный по станции обязан:

1.После записи электромеханика СЦБ в журнале осмотра ф. ДУ-46 о производстве работ с выключением стрелки с сохранением пользования сигналами сообщить об этом поезвному диспетчеру и начальнику станции.

2.Получить разрешение начальника станции на выключение стрелки с отметкой об этом в журнале осмотра ф. ДУ-46 (время разрешения и роспись начальника станции).

3. При производстве плановых работ на стрелочном переводе выяснить наличие телеграммы-разрешения на выключение стрелки, а также присутствие лиц, ответственных за безопасное и своевременное производство работ и безопасность движения.
4. Согласовать с поездным диспетчером время выключения и получить на это разрешение.
5. Сделать запись в журнале осмотра ф.ДУ-46 о распломбировании курбеля. Выдать курбель и навесной замок ДС (свободному от дежурства ДСП, составителю поездов).
6. Установить стрелку с пульта управления в требуемое положение.
7. Дать указание ДС (свободному от дежурства ДСП, составителю поездов) запереть стрелку на закладку и навесной замок, а дорожному мастеру (бригадир пути) о закреплении остряков в требуемом положении на типовую скобу.
8. Получить доклад от ДС (свободного от дежурства ДСП, составителю поездов) о том, что стрелка заперта и закреплена в требуемом положении. Ключи от запертой стрелки хранятся у ДС (свободного от дежурства ДСП, составителю поездов).
9. Дорожный мастер (бригадир пути) оформляет запись в Журнале Ф.ДУ-46 или передает телефонограмму дежурному по станции о закреплении остряков стрелки с последующей личной подписью в журнале Ф.ДУ-46.
10. Навесить на стрелочную кнопку красный колпачок.
11. Затем в период, когда дежурный по станции не переводит стрелки и не производит передвижений в данном районе (горловине), разрешает электромеханику произвести выключение стрелки, подписав первую запись электромеханика с указанием времени. После чего электромеханик устанавливает специальное приспособление – макет для обеспечения возможности открытия светофоров по маршрутам, в которые входит выключаемая стрелка.
12. Запрещается дежурному по станции переводить стрелки в районе (горловине), где расположена выключаемая стрелка, и осуществлять передвижения по этой стрелке до окончания проверки правильности действия макета.
13. Убедившись в правильности действия макета (с электромехаником) устанавливает рукоятку управления макетом (РКМ) и соответствующую стрелочную кнопку (нажимает кнопку) в положение, соответствующее фактическому положению стрелки.
14. Дает указание ДС (свободному от дежурства ДСП, составителю поездов) об опускании курбельной заслонки и получает об этом доклад.
15. Подписав вторую запись электромеханика о проверке правильности выключения стрелки и изъятия контрольных лампочек над стрелочной кнопкой, ДСП может осуществлять перевод стрелок в горловине, где расположена выключенная стрелка, а электромеханик – приступить к выполнению указанных в записи работ.
16. При необходимости перевода выключенной стрелки для изменения маршрута:
 - на аппарате управления поставить рукоятку макета (РКМ) в среднее положение, оставив стрелочную кнопку нажатой в прежнем положении;
 - дать задание дорожному мастеру (бригадир пути) снять крепление с остряков стрелки;
 - дать задание ДС (свободному от дежурства ДСП, составителю поездов) перевести стрелку в требуемое положение;

- получить доклад от ДС (свободного от дежурства ДСП, составителя поездов) о фактическом переводе стрелки курбелем в требуемое положение, закреплении и запираании стрелки;
- на пульте управления установить в нужное положение рукоятку управления макетом (РКМ) с фиксацией ее на 1-2 сек. в среднем положении, а затем нажать в соответствующее положение стрелочную кнопку.

Первый поезд принять или отправить при запрещающем показании входного, выходного светофора предусмотренным пунктами 1.15 и 9.30 Инструкции по движению поездов и пунктами 18 и 21 ТРА станции.

Последующие поезда принимать и отправлять по разрешающим показаниям светофоров со скоростью не более 40 км/час, исключая при этом одновременное открытие сигналов для приема и отправления поездов в горловине, где выключена стрелка, а также открытие станционных сигналов на зеленый огонь.

ПРИМЕЧАНИЕ:

- а) запрещается выключать из централизации с сохранением пользования сигналами рельсовые цепи путей приема и изолированные участки в поездных маршрутах, в которых они являются первыми за входными, выходными светофорами;
 - б) при регулировочных работах по указанию дежурного по станции на пути устанавливается красный щит, который должен находиться под контролем работника пути.
- Выключение изолированных участков с сохранением пользования сигналами невозможно по техническим причинам.

VII . ПРИЕМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ ВЫКЛЮЧЕНИИ СТРЕЛОК БЕЗ СОХРАНЕНИЯ ПОЛЬЗОВАНИЯ СИГНАЛАМИ

Прием и отправление поездов по маршрутам, в которые входит выключенная стрелка, производится при запрещающем показании входного, выходного светофора.

При выключении стрелок без сохранения пользования сигналами дежурный по станции обязан:

1. После записи электромеханика в Журнале Ф.ДУ-46 о производстве работ с выключением стрелки без сохранения пользования сигналами сообщить поездному диспетчеру и вызвать начальник станции.
2. При производстве плановых работ на стрелочном переводе выяснить наличие телеграммы-разрешения на выключение стрелки, а также присутствие лиц, ответственных за безопасное и своевременное производство работ и безопасность движения.
3. Согласовать с поездным диспетчером время выключения и получить на это разрешение.
4. Сделать запись в журнале осмотра ф.ДУ-46 о распломбировании курбеля.
5. Установить стрелку с пульта управления в требуемое положение.
6. Дать задание ДС (свободному от дежурства ДСП, составителю поездов) запереть стрелку на закладку и навесной замок в требуемом положении. При необходимости обязать дорожного мастера (бригадир пути) закрепить острия стрелки на типовую скобу в требуемом положении. Дорожный мастер (бригадир пути) оформляет запись в Журнале ф.ДУ-46 или передает телефонограмму ДСП о закреплении остриев стрелки с последующей личной подписью в журнале Ф.ДУ-46.
7. Получить доклад от ДС (свободного от дежурства ДСП, составителя поездов) о том, что стрелка заперта и закреплена в требуемое положение. Ключ от запертой стрелки хранится у ДС (свободного от дежурства ДСП, составителя поездов).
8. Надеть красный колпачок на стрелочную кнопку.

9. После этого в период, когда по выключаемой стрелке не производится передвижений, ДСП подписывается под текстом записи электромеханика, тем самым разрешает электромеханику приступить к выключению стрелки.
10. Убедиться в правильности выключения стрелки по отсутствию контроля положения стрелки на пульте управления и нулевому показанию амперметра при пробном переводе стрелки.
11. Дать указание ДС (свободному от дежурства ДСП) опустить курбельную заслонку вниз до упора, затем электромеханик СЦБ приступает к выполнению работ.
12. Выключить звонок взреза на период выключения стрелки из централизации без сохранения пользования сигналами.
13. Приготовить маршрут приема или отправления поезда. Проверить правильность приготовления маршрута по докладу ДС (свободного от дежурства ДСП) и по контрольным приборам аппарата управления.
14. Доложить поезвному диспетчеру о готовности маршрута и способе запираания стрелок в маршруте.
15. Получить регистрируемый приказ поездного диспетчера на отправление поезда при запрещающем показании светофора.
16. Осуществить прием или отправление поезда одним из способов, указанных в пунктах 18 и 21 ТРА станции.
17. При приеме поездов по пригласительному сигналу предварительно записать в Журнале ф.ДУ-46 показание счетчика "Пригласительный", а в журнале движения поездов сделать отметку о способе приема поезда - "ПС".
18. При отправлении поездов при запрещающем показании выходного светофора ДСП устанавливает направление автоблокировки на отправление и изымает из аппарата ключ-желез соответствующего перегона. Выполняет искусственное замыкание участка удалением нажатием кнопки "Замыкание".
19. При приеме или отправлении поезда по регистрируемому приказу дежурного по станции, передаваемому машинисту по радиосвязи, ДСП делает отметку в журнале движения поездов напротив номера поезда "РС", указывает номер приказа и время его передачи машинисту, литер светофора.
20. При приеме или отправлении поезда по письменному разрешению ДСП делает отметку в журнале движения поездов - "ПР".
21. При отправлении (приеме) поезда при запрещающем показании входного и выходного светофора произвести нажатие кнопки "закрытие" переезда. После проследования поезда через переезд вернуть кнопку в исходное положение.

ПРИМЕЧАНИЕ: а) при невозможности открытия входного, выходного светофора из-за ложной занятости изолированного участка или потери контроля положения стрелки прием или отправление поездов осуществляется порядком, изложенным в пункте I, III данного раздела 13.2.

VIII. ПОРЯДОК ПРИЕМА И ОТПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПРИ ВЫКЛЮЧЕНИИ ИЗОЛИРОВАННЫХ УЧАСТКОВ С СОХРАНЕНИЕМ ПОЛЬЗОВАНИЯ СИГНАЛАМИ

Прием и отправление поездов производится при разрешающих показаниях входного и выходного светофоров.

Выключение изолированных участков из централизации с сохранением пользования сигналами разрешается только в исключительных случаях с принятием дополнительных мер: работа опытных ДСП, присутствие на станции ревизоров движения или руководителей отдела перевозок, по распоряжению лично НОД.

При выключении изолированных участков из централизации с сохранением пользования сигналами дежурный по станции обязан:

1. После записи электромеханика СЦБ в журнале ф.ДУ-46 о производстве работ с выключением изолированного участка с сохранением пользования сигналами сообщить об этом поездному диспетчеру и начальнику станции.
2. Получить разрешение начальника станции на выключение изолированного участка с отметкой об этом в Журнале ф.ДУ-46 (время разрешения и роспись начальника станции).
3. При производстве плановых работ выяснить наличие телеграммы-разрешения на выключение изолированного участка, а также присутствие лиц, ответственных за безопасное и своевременное производство работ и безопасность движения. Согласовать с поездным диспетчером время выключения и получить на это разрешение.
4. Надеть на стрелочные кнопки стрелок, входящих в выключаемый участок, красные колпачки.
5. Подписать под текстом электромеханика СЦБ с указанием времени, разрешая тем самым выключить изолированный участок.
6. Запрещается переводить стрелки и открывать светофоры по маршрутам, в которые входит выключаемый изолированный участок, до окончания выключения электромехаником СЦБ изолированного участка.
7. Убедиться по контрольным лампочкам на пульте управления, что выключен именно тот изолированный участок, о котором сделана запись в Журнале ф.ДУ-46. На пульте управления выключаемый участок должен иметь индикацию занятости.
8. Убедиться совместно с электромехаником СЦБ (после включения макета) в исправности действия макета, для чего ДСП готовит любой маршрут, в который входит выключенный изолированный участок, и открывает светофор, ограждающий этот маршрут. Светофор должен открыться на разрешающий огонь.
9. Проверить, что перевод с пульта управления стрелок, входящих в выключаемый изолированный участок, невозможен без пользования вспомогательной кнопкой.
10. Убедившись, что выключение произведено правильно, электромеханик СЦБ в Журнале ф.ДУ-46 должен сделать вторую запись о правильности выключения участка, под этой записью ДСП ставит свою подпись. После выключения участка электромеханик СЦБ приступает к выполнению указанных в записи работ.
11. При приготовлении маршрутов приема или отправления поезда убедиться перед открытием соответствующего светофора в правильности положения стрелок, входящих в выключенный изолированный участок по показаниям контрольных приборов.

IX. ПРИЕМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ ВЫКЛЮЧЕНИИ ИЗОЛИРОВАННЫХ УЧАСТКОВ БЕЗ СОХРАНЕНИЯ ПОЛЬЗОВАНИЯ СИГНАЛАМИ.

Прием и отправление поездов производится при запрещающем показании входного, выходного светофора.

При выключении изолированных участков без сохранения пользования сигналами дежурный по станции обязан:

1. После записи электромеханика СЦБ о производстве работ с выключением изолированного участка без сохранения пользования сигналами в Журнале ф.ДУ-46 сообщить об этом поездному диспетчеру и вызвать начальника станции.
2. Надеть на стрелочные кнопки стрелок, входящих в выключаемый участок, красные колпачки, после чего ДСП подписывается под текстом записи электромеханика СЦБ с указанием времени, разрешая тем самым выключить изолированный участок.
3. На пульте управления выключенный участок должен иметь индикацию занятости. В месте выключения навесить табличку "выключено".
4. Убедиться в невозможности открытия светофоров после приготовления одного поездного и одного маневрового маршрута, в которые входит выключенный участок: установить маршрут и нажать соответствующую сигнальную кнопку. Светофоры не должны открывать на разрешающий огонь. Проверить, что перевод с пульта управления стрелок, входящих в выключенный участок, невозможен без пользования вспомогательной кнопкой.
5. Порядком, установленным пунктом 12.2 ТРА станции, проверить свободу выключенного изолированного участка по маршруту приема или отправления поезда от подвижного состава и посторонних предметов.
6. Приготовить маршрут приема или отправления поезда. Стрелки электрической централизации, входящие в выключенный изолированный участок переводятся с помощью вспомогательной кнопки "Вспомогательный перевод стрелок". В журнале ф.ДУ-46 дежурный по станции должен сделать запись о срыве пломбы с кнопки "Вспомогательный перевод стрелок".
7. Проверить правильность приготовления маршрута по контрольным приборам аппарата управления.
8. Осуществить прием или отправление поезда при запрещающем показании светофора одним из способов, согласно пунктов 18 и 21 ТРА станции.

При отправлении поезда при запрещающем показании входного и выходного светофора произвести нажатие кнопки "закрытие" переезда. После проследования поезда через переезд вернуть кнопку в исходное положение.

Во всех случаях нарушений в работе устройств СЦБ или при плановых ремонтах стрелочных переводов, стрелка устанавливается в положение приоритетного маршрута и не переводится до устранения неисправности или окончания работ. На период регулировки указанной стрелки движение по ней прекращается.

Запрещается дежурным по станции отправлять и принимать поезда, по маршруту движения которых имеется ложная занятость или свобода участков пути, потеря контроля стрелочного перевода, невозможность открытия светофора, до доклада ответственного работника станции о проверке готовности маршрута приёма или отправления с указанием способа запираения стрелок в маршруте, с последующим оформлением записи в журнале ДУ-46.

При полном и длительном выходе из строя устройств СЦБ общее руководство организации поездной и маневровой работы на станции осуществляется начальником станции, который привлекает на этот период для практической помощи дежурным по станции свободных от работы дежурных по станции. Приготовление всех маршрутов (поездных и маневровых) осуществляется с выполнением требований вышеизложенных в данном пункте в зависимости от вида неисправности. В период отсутствия начальника станции свободный от дежурства дежурный по станции кроме практической помощи осуществляет контроль за правильностью действий дежурного по станции, других работников станции и смежных служб.

14. Нецентрализованные стрелки, положение и исправность которых разрешается проверять не для каждого поезда:

№№ постов	№№ стрелок	Периодичность проверки
1	2	3
Нет		

15. Порядок пропуска поездов и маневровых составов по путям, расположенным между пассажирским зданием и стоящим на станции пассажирским поездом (если нет переходного моста или тоннеля):

В исключительных случаях при стоянке грузового поезда на пути между пассажирским зданием и пассажирским поездом грузовой поезд должен быть расцеплен и для пассажиров сделан проход. При графиковой стоянке пассажирского поезда на I пути не допускается производство маневров, отправление грузовых поездов, прием и безостановочный пропуск всех поездов по 2 пути. Маневровые передвижения прекращаются порядком, указанным в пункте 11 ТРА.

16. Посты, участвующие в приготовлении маршрутов приема и отправления поездов:

Пути приема и отправления поездов	Районы и посты, участвующие в приготовлении маршрута			Кто и где встречает или провожает поезда
	центр. посты	стрел. районы	стрел. посты	
1	2	3	4	5
ПРИЕМ				
На пути I,2,3 со стороны р.Ачкасово и р.Вперед	Пост ЭЦ			ДСП против поста ЭЦ
ОТПРАВЛЕНИЕ				
С путей I,2,3 на р.Ачкасово и р.Вперед	Пост ЭЦ			ДСП против поста ЭЦ

17. Порядок убеждения дежурным по станции в прибытии поезда в полном составе:

Парки (пути) приема поездов и направление их следования	Как убеждается дежурный по станции в прибытии поезда в полном составе
1	2
Со стороны р.Ачкасово на пути I,2,3	По показаниям контрольных приборов аппарата

Парки (пути) приема поездов и направление их следования 1	Как убеждается дежурный по станции в прибытии поезда в полном составе 2
	управления.
Со стороны р.Вперед на пути 1,2,3	По показаниям контрольных приборов аппарата управления.
ДСП обязан убеждаться лично в прибытии (проследовании) поезда в полном составе по наличию поездного сигнала на последнем вагоне лично или через машиниста поезда встречного направления, путем сверки номера хвостового вагона с поездным диспетчером или сличением номера хвостового вагона с натурным листом после остановки поезда на станции в следующих случаях: 1. По прибытию поезда с перегона, на котором закрыто действие автоблокировки и установлено движение по телефонным средствам связи. 2. При наличии индикации занятости перегона после прибытия поезда на станцию, при отсутствии попутных поездов, отправленных с соседней станции и закрытых выходных светофоров на этой станции. 3. После получения сообщения от машиниста прибывающего поезда об имевшей место остановке на перегоне из-за самопроизвольного срабатывания автотормозов в составе поезда или падения давления в тормозной магистрали.	

18. Порядок приема на станцию поездов при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора и по неправильному пути (при отсутствии на этом пути входного светофора):

18.1. Разрешения на проезд запрещающего сигнала:

Перечень входных и маршрутных (по приему) светофоров 1	Что служит разрешением на проезд светофора с запрещающим показанием 2
При работе на резервном управлении	
Входной "Н" со стороны р.Вперед. Входной "Ч" со стороны р.Ачкасово	Пригласительный сигнал; Регистрируемый приказ ДСП, переданный машинисту по радиосвязи;
При работе на диспетчерском управлении.	
Входной "Н" со стороны р. Вперед. Входной "Ч" со стороны р.Ачкасово.	Регистрируемый приказ ДНЦ, переданный машинисту по радиосвязи.

18.2. Порядок приема поездов по письменному разрешению дежурного по станции:

Перечень входных и маршрутных (по приему) светофоров 1	Место вручения машинисту письменного разрешения 2	Кто вручает машинисту письменное разрешение 3
Входной "Н" со стороны р.Вперед	У входного светофора "Н"	ДСП, ДС, свободный от дежурства ДСП
Входной "Ч" со стороны	У входного светофора "Ч"	ДСП, ДС, свободный от дежурства ДСП

Перечень входных и маршрутных (по приему) светофоров	Место вручения машинисту письменного разрешения	Кто вручает машинисту письменное разрешение
1	2	3
р.Ачкасово		

19. Дополнительные меры по обеспечению безопасности стоянки пассажирских, людских, грузопассажирских и почтово-багажных поездов:

В случае остановки на станции поезда одной из указанных категорий ДНЦ (при самостоятельном управлении ДСП) обязан немедленно установить стрелки в изолирующее положение:

- при остановке поезда на I пути – стрелки №3, №4 установить по 2 пути;
- при остановке поезда на 2 пути – стрелки №3, №4 установить по I пути;
- при остановке поезда на 3 пути – стрелки №1, №2 установить по I пути;

На кнопки указанных стрелок ДСП навешивает красные колпачки.

Запрещается выпускать локомотив для обгона на путь стоянки вышеуказанных категорий до полного освобождения поездом пути.

20. Условия приема поездов на станцию с перегона, имеющего затяжной спуск (подъем):

Затяжной спуск и подъем отсутствуют.

21. Порядок отправления со станции поездов при запрещающем показании выходных светофоров и с путей, где нет выходных светофоров:

Пути (парки) отправления поездов и направление их следования	Что служит машинисту разрешением на занятие перегона	Кто вручает машинисту разрешение на занятие перегона	Что служит машинисту указанием о возможности отправления поезда
1	2	3	4
ПРИ РЕЗЕРВНОМ УПРАВЛЕНИИ			
Пути I, 2, 3 на разъезд Ачкасово Светофоры Н1, Н2, Н3.	Регистрируемый приказ ДСП, переданный машинисту по радиосвязи. Письменное разрешение на бланке зеленого цвета с заполнением п.1. формы ДУ-54.	ДСП, (ДС, свободный от дежурства ДСП)	Указание ДСП по радиосвязи. Сигнал отправления, подаваемый ДСП, ДС, свободным от дежурства ДСП.
Пути I, 2, 3 на разъезд Вперед Светофоры Ч1, Ч2, Ч3.	Регистрируемый приказ ДСП, переданный машинисту по радиосвязи. Письменное разрешение на бланке зеленого	ДСП.(ДС, свободный от дежурства ДСП)	Указание ДСП по радиосвязи.

Пути (парки) отправления поездов и направление их следования	Что служит машинисту разрешением на занятие перегона	Кто вручает машинисту разрешение на занятие перегона	Что служит машинисту указанием о возможности отправления поезда
1	2	3	4
	цвета с заполнением п.1. формы ДУ-54.		Сигнал отправления, подаваемый ДСП, Свободный от дежурства ДСП
При диспетчерском управлении			
С путей I, 2, 3 на разъезд Ачкасово, на разъезд Вперед. Светофоры Н1, Н2, Н3, Ч1, Ч2, Ч3.	Приказ ДНЦ, переданный машинисту по радиосвязи.		

21.1. Наличие переездов на станциях и прилегающих перегонах и порядок действий при неисправности переездной сигнализации:

Наименование переездов	Тип переездной сигнализации	Порядок действий ДСП при неисправности переездной сигнализации
1	2	3
неохраняемый переезд ПК5145+57,05м в нечетной горловине станции на бесстрелочном участке "НАП"	автоматическая переездная сигнализация без бело-лунного огня	Обнаружив по показаниям контрольных приборов неисправность переездной сигнализации, ДСП станции Порошинская действует в соответствии с п.10 Общих положений ИДП, инструкцией о порядке пользования устройствами СЦБ: закрывает переезд кнопкой "Закрытие переезда". В зависимости от обстановки поезда принимаются или отправляются по разрешающему или запрещающему показанию соответствующего светофора. ДСП делает запись в журнале ф.ДУ-46. Сообщает о неисправности переездной сигнализации ДНЦ и диспетчеру сигнализации, централизации и блокировки
неохраняемый переезд на ординате ПК5228+75м на перегоне Порошинская-Ачкасово	автоматическая переездная сигнализация с дополнительной головкой бело-лунного огня	Обнаружив по показаниям контрольных приборов неисправность переездной сигнализации, ДСП Порошинская: а) предупреждает по радиосвязи машинистов поездов о неисправности, об особой бдительности и проследовании переезда со скоростью не более 20 км/ч; б) последующим поездам выдает соответствующие предупреждения установленным порядком; в) сообщает ДСП станции Ачкасово. ДСП делает запись в журнале ф.ДУ-46. Сообщает о неисправности переездной сигнализации ДНЦ и диспетчеру сигнализации, централизации и блокировки. При производстве маневровой работы ДСП предупреждает составителя поездов по

Наименование переездов	Тип переездной сигнализации	Порядок действий ДСП при неисправности переездной сигнализации
1	2	3
		маневровой радиостанции, машиниста локомотива - по маневровой (поездной) радиостанции. При неисправности радиостанции ДСП предупреждает лично составителя поездов и машиниста.

22. Наличие маневровых локомотивов и характер их работы:

Характер выполняемой работы	Серия локомотивов и их количество	Состав локомотивных и составительских бригад
1	2	3
Подборка местных вагонов по точкам подачи, подача и уборка их на пути общего и необщего пользования, подформирование групп вагонов к отправлению или к подаче на станции.	Один локомотив ТЭМ-2, ЧМЭ-3 станции Ея, Песчанокотская	Машинист, составитель поездов станции Ея, Песчанокотская

23. Меры безопасности по предупреждению случаев выхода подвижного состава за границу полезной длины в противоположном конце путей, ухода вагонов на маршруты следования поездов и в другие районы, столкновений маневрового состава в стрелочной горловине:

Районы работы	Пути или парк	Меры безопасности
1	2	3
1 - й маневровый район.	1, 2, 3, 4	1. При приеме и отправлении поездов по путям 1,2,3 маневровые передвижения прекращаются. Разрешается маневровая работа по 2 пути на участке между стр.№7, 6 при условии установки стр.№7 - по направлению элеватора , стр.№6 - по направлению 4 пути. 2. Осаживание вагонов производится только по разрешению ДСП, который перед дачей разрешения на осаживание обязан выяснить у составителя поездов степень свободы пути и возможность осаживания, и вывести стрелки по маршруту осаживания. 3. Осаживание стоящих вагонов производится только после включения и опробования автотормозов, по сигналу составителя поездов, сопровождающего осаживаемый состав на тормозной площадке или специальной ступеньке первого по ходу движения вагона. 4. В условиях ограниченной видимости маневровый состав не должен превышать 40 осей. 5. Осаживание составов и вагонов запрещается, если в противоположном конце приготовлен маршрут приема или отправления поезда.

Районы работы	Пути или парки	Меры безопасности
1	2	3
		6. Локомотив должен находиться со стороны перегона, при невозможности такой постановки локомотива, автотормоза должны быть включены и опробованы с проверкой действия автотормоза хвостового вагона.

24. Порядок и нормы закрепления подвижного состава на путях станции.

Парки и номера путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Кто и когда производит закрепление, кому докладывает	Кто и когда снимает закрепление, кому докладывает
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
I в прировольном месте	1,3/3,2	с нечетной стороны		1	252	14	ПОЕЗДА: составитель поездов (ДСП) после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.ДСП докладывает ТЧМ и ДНЦ. ПРИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ: составитель поездов после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ТЧМ и ДСП, ТЧМ дублирует доклад ДСП, ДСП докладывает ДНЦ	ПОЕЗДА: составитель поездов (ДСП) до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.ДСП докладывает ТЧМ и ДНЦ. ПРИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ: составитель поездов до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ТЧМ и ДСП, ТЧМ дублирует доклад ДСП, ДСП докладывает ДНЦ
	-/1,3	с нечетной стороны		2		252		
	1,9/3,9	с четной стороны		1	50	12		
	1,0/2,1	с четной стороны		2	160	42		
	0,9/1,5	с четной стороны		3	252	84		
	-/1,0	с четной стороны		4		160		
	-/0,9	с четной стороны		5		252		
	1.Запрещается оставлять вагоны без локомотива на участках пути № I - с уклоном 3,1 тыс. длиной 69 м (16 осей) от светофора Ч1, - с уклоном 3,6 тыс. длиной 70 м (16 осей) от светофора Н1. Указанные участки пути обозначены желтой краской на шейке рельса.							
2 в производном месте	0,7/1,5	с нечет. стороны		1	96	28	ПОЕЗДА: составитель поездов (ДСП) после прицепки	ПОЕЗДА: составитель поездов (ДСП) до отцепки локомотива по
	0,2/0,2	с нечет. стороны		2	252	252		
	1,2/1,4	с четной		1	70	30		

Парки и номера путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Кто и когда производит закрепление, кому докладывает	Кто и когда снимает закрепление, кому докладывает
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		стороны					локомотива по указанию ДСП	указанию ДСП с последующим докладом ему.ДСП докладывает ТЧМ и ДНЦ. ПРИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ: составитель поездов до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ТЧМ и ДСП, ТЧМ дублирует доклад ДСП, ДСП докладывает ДНЦ
	0,9/1,2	с четной стороны		2	252	68	с последующим докладом ему.ДСП докладывает ТЧМ и ДНЦ. ПРИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ: составитель поездов после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ТЧМ и ДСП, ТЧМ дублирует доклад ДСП, ДСП докладывает ДНЦ	
	-/1,1	с четной стороны		3		110		
	-/0,9	с четной стороны		4		252		
3 в производном месте	0,3/0,3	с нечет. стороны		1	280	280	ПОЕЗДА: составитель поездов (ДСП) после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.ДСП докладывает ТЧМ и ДНЦ. ПРИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ: составитель поездов после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ТЧМ	ПОЕЗДА: составитель поездов (ДСП) до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.ДСП докладывает ТЧМ и ДНЦ. ПРИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ: составитель поездов до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ТЧМ
	1,2/1,9	с четной стороны		1	70	22		
	0,8/1,3	с четной стороны		2	172	64		
	0,9/1,1	с четной стороны		3	280	110		
	-/0,8	с четной стороны		4		172		
	-/0,9	с четной стороны		5		280		

Парки и номера путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Кто и когда производит закрепление, кому докладывает	Кто и когда снимает закрепление, кому докладывает
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
							докладом ТЧМ и ДСП, ТЧМ дублирует доклад ДСП, ДСП докладывает ДНЦ	и ДСП, ТЧМ дублирует доклад ДСП, ДСП докладывает ДНЦ
3 в производном месте (для цистерн)	0,3/0,3	с нечет. стороны		1	328	328	ПОЕЗДА: составитель поездов (ДСП) после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему. ДСП докладывает ТЧМ и ДНЦ. ПРИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ: составитель поездов после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ТЧМ и ДСП, ТЧМ дублирует доклад ДСП, ДСП докладывает ДНЦ	ПОЕЗДА: составитель поездов (ДСП) до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему. ДСП докладывает ТЧМ и ДНЦ. ПРИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ: составитель поездов до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ТЧМ и ДСП, ТЧМ дублирует доклад ДСП, ДСП докладывает ДНЦ
	1,4/1,9	с четной стороны		1	64	22		
	1,0/1,5	с четной стороны		2	160	56		
	0,9/1,1	с четной стороны		3	328	110		
	-1,0	с четной стороны		4		160		
	-0,9	с четной стороны		5		216		
	-0,9	с четной стороны		6		328		
4 (в производном месте)	0,0/0,0	от стр. 6		1	28	28	Составитель поездов до отцепки локомотива по указанию ДСП, с последующим докладом ТЧМ, ДСП. ТЧМ дублирует сообщение	Составитель поездов после прицепки локомотива по указанию ДСП, с последующим докладом ТЧМ, ДСП. ТЧМ дублирует сообщение
	-1/-1	от стр. 6		0	68	68		
	1,9/3,6	от упора		1	50	12		
	1,7/1,9	от упора		2	68	46		
	-1,7	от упора		3		68		

Парки и номера путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Кто и когда производит закрепление, кому докладывает	Кто и когда снимает закрепление, кому докладывает
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
							ДСП.	ДСП.

Примечание:

1. Дополнительное закрепление вагонов производится укладкой дополнительных тормозных башмаков под колеса вагонов по норме:

а) при сильном (более 15 м/с) ветре, направление которого совпадает с направлением возможного ухода вагонов по норме:

1 т/б – от 4 до 66 осей,

2 т/б – от 68 до 132 осей,

3 т/б – от 134 до 200 осей,

4 т/б – от 202 до 266 осей,

5 т/б - от 268 до 328 осей.

б) при очень сильном (штормовом) ветре:

1 т/б – от 4 до 28 осей,

2 т/б – от 30 до 56 осей,

3 т/б – от 58 до 84 осей,

4 т/б – от 86 до 114 осей,

5 т/б – от 116 до 142 осей,

6 т/б – от 144 до 170 осей,

7 т/б – от 172 до 200 осей,

8 т/б – от 202 до 228 осей,

9 т/б – от 230 до 256 осей,

10 т/б – от 258 до 284 осей,

11 т/б - от 286 до 314 осей,

12 т/б - от 316 до 328 осей.

2. В случае вынужденного оставления отдельных локомотивов без локомотивных бригад машинист данного локомотива обязан привести в действие вспомогательный и ручной тормоз локомотива в обеих секциях, тщательно убедиться в работе ручного тормоза, затем закрепить локомотив тормозными башмаками, имеющимися на локомотиве, в соответствии с нормами, предусмотренными в п.24 ТРА станции и доложить об этом ДСП.

3. При временном оставлении на станции грузовых поездов без локомотивов (или с локомотивом без бригады) их закрепление осуществляется по нормам, предусмотренным в п.24 ТРА, с накатом колеса на тормозной башмак. Правильность и надежность закрепления таких поездов проверяется начальником станции с последующим докладом ДНЦ. При невозможности вызова начальника станции доклад о правильности закрепления состава ДНЦ передает дежурный по станции

4. Закрепление вагонов производить укладкой тормозных башмаков под крайние вагоны. Если тормозные башмаки укладываются не под крайние вагоны со стороны возможного ухода закрепляемой группы, то должна быть дополнительно проверена надежность сцепления с этими вагонами всех других этой группы.

5. Во всех случаях производить закрепление подвижного состава с накатом обода колеса на тормозной башмак.

Парки и номера путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Кто и когда производит закрепление, кому докладывает	Кто и когда снимает закрепление, кому докладывает
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9

6. Все команды на уборку или укладку тормозных башмаков при закреплении подвижного состава, доклады исполнителей о произведенной укладке или уборке тормозных башмаков должны передаваться по регистрируемым видам связи.

25. Как осуществляется проверка закрепления подвижного состава тормозными башмаками перед вступлением на дежурство и сдачей дежурства:

Проверка правильности закрепления подвижного состава при приеме – сдаче дежурства выполняется лично ДСП путем прохода вдоль состава, с оформлением записи в журнале учета закрепления на станционных путях по форме: «Правильность закрепления подвижного состава проверена, замечаний нет (если есть, указать какие) число, время, ДСП фамилия, подпись". Дежурный по станции обязан доложить поезвному диспетчеру количество и номера уложенных тормозных башмаков на приемо-отправочных путях станции.

26. Места хранения тормозных башмаков:

Места хранения	Количество и номера тормозных башмаков	Работник, отвечающий за наличие и сохранность тормозных башмаков
1	2	3
Пост ЭЦ, помещение ДСП	20 тормозных башмаков, клейменных: код станции-5178, порядковыми номерами от "01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20".	ДСП (ДС)

27. Дополнительные указания:

- При отправлении брошенных поездов в готовности его к отправлению ДСП убеждается:
 - в техническом отношении – по докладу осмотрщика вагонов;
 - в коммерческом отношении – по докладу приемосдатчика,
 - в осигнализации хвоста поезда – по докладу составителя поездов, а при его отсутствии - лично.
- При прицепке подвижного состава с грузом, который не может следовать с установленной скоростью, ДСП на основании акта, приложенного к грузовым документам, обязан выдать машинисту предупреждение с указанием особых условий следования поезда и доложить об этом поезвному диспетчеру.
- При приеме поезда по пригласительному сигналу, письменному разрешению или регистрируемому приказу ДСП запрещается прием поездов и производство маневров с противоположной стороны станции до прибытия поезда, принимаемого на станцию при запрещающем показании входного сигнала и установки его в границах пути приема.

Одновременный прием поездов при запрещающих показаниях входных сигналов на станции не допускается.

4. В случае оставления на путях станции локомотива без локомотивной бригады, оставляемый локомотив должен быть закреплен локомотивной бригадой тормозными башмаками, имеющимися на локомотиве в соответствии с нормами, предусмотренными п.24 ТРА станции. Контроль за закреплением осуществляет дежурный по станции.

5. После закрепления брошенного состава или отдельных вагонов ДСП обязан указать в специальном журнале номера и количество тормозных башмаков, которыми закреплены вагоны и доложить поезвному диспетчеру.

6. Запрещается дежурному по станции производить выдачу предупреждений машинистам по радиосвязи, кроме случаев о внезапно возникших предупреждениях, когда нет возможности остановки поезда. Приказ о выдаче предупреждения ДСП должен зафиксировать в журнале формы ДУ-58 и потребовать от ТЧМ дословного повторения приказа.

7. Как исключение, разрешается прием восстановительных, пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, снегоочистителей, автодрезин несъемного типа, хозяйственных поездов и путевых машин, локомотивов без вагонов, прибывающих на станцию с закрытого перегона после производства работ на свободные участки приемо-отправочных путей (кроме занятых пассажирскими, людскими и с грузом ВМ поездами) при запрещающем показании входного сигнала: по регистрируемому приказу дежурного по станции, передаваемому машинисту по радиосвязи, или по письменному разрешению дежурного по станции, передаваемому машинисту по радиосвязи, или по письменному разрешению дежурного по станции, при этом одновременно с передачей разрешения о приеме на станцию ДСП предупреждает машинистов локомотивов о месте, где необходимо остановиться. Любое разрешение для приема поезда на станцию, на свободный участок пути при запрещающем показании входного сигнала может быть передано машинисту только в том случае, когда дежурный по станции твердо убежден, что соответствующий маршрут для следования поезда готов и безопасность движения полностью обеспечена.

8. При выезде специального самоходного подвижного состава (ССПС) на пути станции ДСП обязан проверить:

- у машинистов (водителей) ССПС наличие копии свидетельства на право управления соответствующей единицей;
- талон предупреждений;
- удостоверение формы РБУ-9;
- служебное удостоверение с отметкой номера свидетельства на право управления и росписью работника отдела кадров предприятия;
- формуляра формы ТУ-57, с заключением машиниста инструктора о праве самостоятельной работы на обслуживаемом участке, в случае отсутствия заключения, выезд на станцию или перегон разрешается в сопровождении закрепленного машиниста-инструктора или проводника (машиниста или водителя ССПС, имеющего заключение машиниста-инструктора о самостоятельной работе на данном участке обслуживания);
- заполненного маршрутного листа формы АУ-12, с указанием в нем сведений о бригаде (фамилий и инициалов всех членов бригады, включая руководителя работ), времени начала и окончания работы, сведения о машине (владелец, тип, номер) сведения о работе машины (в чье распоряжение, станция отправления, станция назначения, наименование работ), запись о прохождении ПРМО и заверенной штампом медработника,
- не просроченного акта контрольно-технического осмотра ССПС, со штамп-справкой о проверке системы безопасности КЛУБ (АЛСН);
- помощника машиниста (водителя) ССПС проверить наличие служебного удостоверения и

удостоверения формы РБУ-9, у электромонтера (электромеханика), включаемого в состав бригады ССПС дистанций электроснабжения, проверить наличие служебного удостоверения и выписки из Книги формы РБУ-10 дистанции о прохождении испытаний в комиссии предприятия на работника бригады ССПС;

-после предварительной проверки радиосвязи с машинистом ССПС, сделать запись в маршрутном листе об исправном состоянии радиосвязи за личной подписью с указанием даты, времени проверки и заверить штампом станции;

-при отсутствии на станции медпункта, в дни и часы, когда медицинские пункты не работают, а также в случаях аварийно-восстановительных выездов ДСП осуществляет визуальное освидетельствование состояние бригады ССПС по внешнему виду, адекватности поведения, отсутствия запаха алкоголя и производит запись о проверке работоспособности каждого члена бригады в "журнале проверки работников бригад ССПС на работоспособность" и запись в маршрутном листе о работоспособности каждого члена бригады за личной подписью с указанием даты, времени проверки и заверить штампом станции;

Не допускается выезд на станцию ССПС при обнаружении неудовлетворительной подготовленности к работе работников бригад ССПС (недостаточный отдых, жалобы на состояние здоровья и др.) и не прошедших ПРМО и проверку на работоспособность. О случившемся ДСП должен немедленно доложить поездному диспетчеру.

Выезд на пути общего пользования ССПС с неисправными приборами безопасности "КЛУБ" или необорудованного этими устройствами запрещается.

Работники ССПС обязаны явиться к ДСП и предъявить необходимые документы. При отсутствии хотя бы одного из вышеуказанных документов машинисты (водители) ССПС дежурным по станции от работы отстраняются, подвижные единицы на перегон не выпускаются.

- Запрещается ДСП:

- выпускать ССПС для отправления на путь, не изолированный от других маршрутов приема - отправления поездов;

- отставлять на длительную стоянку ССПС на пути, не имеющие изоляции маршрута приема - отправления поездов;

- отправлять ССПС на перегон, занятый поездами, кроме хозяйственных поездов.

9. При получении от машиниста информации сбоя АЛСН ДСП обязан информировать машинистов вслед идущих поездов до выявления и устранения причины сбоя.

10. Во всех случаях неграфиковых стоянок поездов на перегоне ДСП обязан информировать об этом ТЧМ вслед идущих поездов с указанием километра и пикета остановки поезда, имеющего неграфиковую стоянку.

11. При уборке с пути подвижного состава, простоявшего более суток запрещаются маневры и отправление со станции вагонов без дополнительных мер проверки их фактического нахождения. При следовании таких вагонов по перегону запрещается отправлять поезда вслед за ними до прибытия состава на соседнюю станцию и проверки свободности перегона.

12. Вагоны, выводимые с мест погрузки-выгрузки, включаются в грузовые поезда составителем поездов в полном соответствии с приказом №199/Н от 30.09.2002 года. При этом составителем поездов проверяется приведение вагонов в транспортное положение, исправность автосцепных устройств и сцепление вагонов, сохранность подвижного состава. Во всех случаях составитель поездов производит полное и сокращенное опробование автотормозов в составах поездов с выдачей справки ф.ВУ-45 об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии.

В готовности поезда к отправлению, в том числе опробовании автотормозов, осигнализации хвостового вагона поезда, дежурный по станции убеждается по докладу составителя поездов.

13. На перегонах Порошинская-Ачкасово, Порошинская-Вперед расположено по два комплекта УКСПС: перегон Порошинская-Ачкасово- 2УКСПС на ординате ПК 5174+80, 4УКСПС на ординате ПК 5204+50, перегон Порошинская-Вперед - 1УКСПС на ординате ПК 5129+90, 3УКСПС на ординате ПК5091+25. Дежурный по станции, обнаружив по контрольным приборам срабатывание УКСПС под поездом, обязан действовать согласно инструкции о порядке пользования устройствами обнаружения волочения деталей и схода подвижного состава в поездах (УКСПС) станции Порошинская.

14. Дежурный по станции несет персональную ответственность за правильность ведения книги ДУ-60 и заполнения бланков и корешков предупреждений.

15. При приеме или перестановке ССПС (одиночных локомотивов) ДСП убеждается в прибытии или заезде на путь (участок пути) по докладу ТЧМ, переданного по радиосвязи о заезде за изостык (предельный столбик). В случае неполучения доклада от ТЧМ дежурному по станции запрещается перевод стрелок, входящих в маршрут следования ССПС (одиночных локомотивов) и охранных стрелок до убеждения натурным осмотром работником цеха движения в фактическом освобождении участков от подвижного состава.

16. При передаче станции на самостоятельном управлении ДСП обязан информировать по радиосвязи машинистов поездов на втором участке приближения (дальнем), принимаемых на станцию с остановкой для скрещения с пассажирским или грузовым поездом о порядке их дальнейшего пропуска и сообщает машинисту поезда: "Машинист поезда №..., Вам выходной (номер литеры) закрыт".

17. В случае оставления составов на станционных путях на срок более суток ДСП должен сделать запись электромеханику СЦБ в журнале ф.ДУ-46 о выключении рельсовой цепи на этих путях без сохранения пользования сигналами.

18. Маневровые передвижения по выводу вагонов, находящихся в длительном отстое или запасе МПС, с пути их отстоя производятся при разрешающих показаниях светофоров, с установкой стрелочных кнопок в положение, соответствующее фактическому положению стрелок, и навешиванием дежурным по станции на них красных колпачков. При приготовлении маневрового маршрута перевод стрелок производится только после доклада начальника станции с места работы о фактической свободности от подвижного состава стрелочных изолированных участков, входящих в маршрут следования.

Включение в централизацию рельсовых цепей на путях, с которых выведены вагоны, производится только в дневное время, после комплексной проверки состояния всех элементов рельсовых цепей, проверки их шунтовой чувствительности с соответствующей записью в журнале ф.ДУ-46 (порядок передвижения вагонов, находящихся в длительном отстое или в запасе МПС изложен в указании №27/НУ от 15.04.02г.)

19. Маневровая работа на станции производится по распоряжению ДСП машинистом и составителем в одно лицо в полном соответствии с инструкцией по работе машиниста локомотива и составителя поездов в одно лицо при производстве маневровой работы на станционных и подъездных путях станции Порошинская с использованием переносной и локомотивной радиостанции.

20. Задание на маневровую работу ДСП дает составителю устно, по радиосвязи и громкоговорящей парковой связи. Разрешается пользоваться радиосвязью ДС, ДСП, составителю поездов, машинисту локомотива. В случае прекращения действия маневровой радиосвязи указание на производство маневровой работы ДСП передает составителю поездов лично или по громкоговорящей парковой связи.

21. Запрещается производство маневровой работы с постановкой вагонов с обеих сторон маневрового локомотива.

22. Маневровая работа на станции производится только с включенными и опробованными тормозами, при производстве маневров с выходом за границу станции, дежурный по станции должен убедиться о включении автотормозов по докладу составителя поездов.

23. Производство маневров толчками, передвижение вагонов вручную на всех путях станции запрещается.

24. При необходимости производства маневров в случае выключения из централизации вследствие их неисправности, стрелки переводятся курбелем. Приготовление маневровых маршрутов осуществляется ДСП, несущим сменное дежурство, начальником станции, вызванным для выполнения этих операций.

25. При производстве маневровой работы при запрещающих показаниях маневровых сигналов или при их отсутствии дежурный по станции обязан:

- перед дачей указания машинисту на начало движения дополнительно убедиться в готовности маршрута путем нажатия кнопки “контроль стрелок” (подсветка); на соответствующие стрелочные кнопки на пульте-табло навесить красные колпачки;
- после дачи разрешения машинисту на начало движения прекратить все действия на пульте-табло в данном районе станции до использования маршрута маневровым составом или отмены ранее данного разрешения.

26. Составитель поездов обязан:

- при производстве маневров на нецентрализованных стрелках, после установки их по маршруту и запираания на закладки перед началом движения доложить машинисту о готовности маршрута по установленной Регламентом переговоров при маневровой работе форме. Без получения такого доклада машинисту запрещается приводить локомотив в движение.

27. Маневровые передвижения на станции с подвижным составом рабочих поездов, требующих закрепления тормозными башмаками, должны производиться под контролем лично начальника станции или лица его замещающего.

28. Во всех случаях перед подачей сигнала машинисту на передвижение составитель поездов обязан поставить его в известность о том, что находится в безопасном месте.

29. При производстве маневров с выходом за границу станции или на участок с неблагоприятным профилем, дежурный по станции, руководствуясь сообщением составителя поездов, должен проверить включение автотормозов.

Запрос осуществляется по форме: Составитель поездов: ”Дежурный! Разрешите выезд за границу станции (или участок с неблагоприятным профилем) Автотормоза включены и опробованы. Составитель..... (фамилия)”.

Дежурный по станции отвечает: ”Составитель поездов..... (фамилия)! Разрешаю выезд за границу станции (или участок с неблагоприятным профилем)”.

30. При уборке вагонов с путей необщего пользования составитель поездов обязан осуществлять контроль за очисткой колесных пар после выгрузки мазута, битума и других подобных грузов.

31. Маневры на главных путях или с пересечением их, а также с выходом за входные стрелки могут допускаться в каждом случае только с разрешения поездного диспетчера при закрытых соответствующих входных светофорах, ограждающих вход на пути и стрелки, на которых производятся маневры.

32. При движении маневрового состава вагонами вперед составитель поездов обязан сообщать машинисту локомотива по радиосвязи о разрешающих показаниях маневровых светофоров по маршруту движения, как перед началом движения, так и в процессе движения. Прием каждого такого сообщения машинист должен подтверждать составителю по радиосвязи. При неполучении очередного сообщения составителя поездов машинист обязан немедленно остановить маневровый состав.

Составитель поездов, следующий на первом по ходу движения вагоне маневрового состава, при заезде маневрового состава на занятый или тупиковый путь обязан сообщить об этом машинисту маневрового локомотива с указанием расстояния, остающегося до стоящих вагонов. При отсутствии такого сообщения, машинист обязан вызвать руководителя маневров (составителя поездов) по радиосвязи, а в случае неполучения ответа - немедленно остановить состав.

33. Машинист маневрового локомотива в случае отсутствия информации от составителя поездов более 20 секунд, при осаживании вагонами вперед на путь, занятый другими вагонами или тупиковый путь, обязан вызвать составителя поездов по радиосвязи и уточнить расстояние до подвижного состава. При отсутствии ответа составителя машинист маневрового локомотива обязан немедленно остановить состав.

34. При заезде на 4 путь станции дежурный по станции выдает составителю поездов ключ от сбрасывающего башмака, составитель поездов снимает сбрасывающий башмак с головки рельса. После окончания маневров и выезда с 4-го пути составитель поездов устанавливает сбрасывающий башмак на головку рельса - в положение «на сброс» и замыкает его на навесной замок, о чем докладывает ДСП. Ключ возвращает дежурному по станции. Дежурный по станции ведет учет закрепления подвижного состава и установку предохранительных устройств в положение "на сброс" на станционных и подъездных путях в специальных журналах учета закрепления с отметкой времени установки сбрасывающего устройства в положение "на сброс" и фамилии исполнителя.

35. Установлен следующий порядок ведения книги предупреждений:

Все заявки и телеграммы о предупреждениях записывают в книгу формы ДУ-60 (скорости движения грузовых и пассажирских поездов указываются через дробь) и нумеруются. Нумерация предупреждений ведется помесячно с первого номера, начиная с нуля часов каждого первого числа месяца.

- Перенос действующих предупреждений производить на 1 число каждого месяца, а также при окончании книги. Начальник станции обязан проверять правильность переноса действующих предупреждений с отметкой в книге формы ДУ-60.

После проверки правильности перенесенных предупреждений и отметки об этом начальника станции, законченная книга подлежит сдаче в архив.

- В графе 1 книги формы ДУ-60 указывать порядковый номер с начала месяца. Если действие предупреждения продолжается согласно поданной заявке или производится перенос предупреждения в новую книгу, а также на начало месяца, в порядковом номере под дробью указывать предыдущий порядковый номер этого зарегистрированного предупреждения.

- В графе 2 записывается число, месяц, время и номер телеграммы (телефонограммы) с заявкой и кем она подписана или приказа ДНЦ, а также дополнительно указывать номер поезда, с которого начата выдача данного предупреждения. При обновлении, переносе в новую книгу или на начало месяца производить запись «выдача предупреждения не прекращалась».

- При наличии в подаваемой руководителем заявке на выдачу предупреждения поручения на отмену предупреждения конкретному исполнителю в графе 7 производить соответствующую запись об этом поручении.

- В графе 10 при получении уведомления об отмене предупреждения указывать время получения телеграммы (телефонограммы), его номер и кем она подписана.

- При наступлении времени отмены предупреждения, действующего на определенный срок и

отсутствии извещения о его продлении, в графах 8 и 9 указывается число, месяц и время отмены, а в графе 10 производится запись «отменено по истечении срока действия».

- Все записи в графах 2 и 10 должны подтверждаться росписью дежурного по станции.

- Телеграммы (телефонограммы) с заявками на выдачу предупреждений, связанных с ограничением скорости движения, остановкой у красных сигналов и отменой этих предупреждений, должны храниться до окончания календарного месяца на рабочем месте работника, осуществляющего их регистрацию. В начале месяца телеграммы (телефонограммы) после проверки начальником станции сдаются в архив, а на рабочем месте остаются телеграммы (телефонограммы) с действующими предупреждениями.

- Телеграммы – заявки на предупреждения фиксируются дежурным по станции в специальном журнале и нумеруются согласно порядковым номерам, указанным в графе 1 книги формы ДУ-60.

- Книги формы ДУ-60 согласно установленному МПС сроку, хранятся в течение 1 года.

- При приеме дежурства в «Книге» ф. ДУ-60 делается примерная запись под роспись: «19.00 час. 15.01.2004г. с действующими предупреждениями №№ 1,2,...15,16,...25 ознакомлен. ДСП _____ (фамилия).

В процессе приема и сдачи дежурства необходимо проверить наличие телеграммы-заявки на предупреждения, их количество и номера должны соответствовать числу действующих предупреждений и номерам, зарегистрированным в книге ф. ДУ-60.

36. При отправлении поезда, имевшего остановку на станции дежурный по станции, а при диспетчерском управлении – поездной диспетчер, после приготовления маршрута и открытия выходного светофора обязан вызвать по радиосвязи машиниста мотор-вагонного подвижного состава, ССПС и проинформировать его о порядке отправления и дальнейшего следования по форме:

«Машинист поезда ... (номер) на ... (номер) пути станции (наименование). Вам открыт выходной сигнал литер..... (литер светофора) для отправления на станцию ... (наименование). Маршрут готов полностью. ДСП (ДНЦ) ... (фамилия).»

При отсутствии такой информации машинистам запрещается приводить подвижной состав в движение.

37. На перегонах Ачкасово - Порошинская и Вперед - Порошинская установлено перегонное устройств «КТСМ-01Д». При срабатывании устройств под поездом дежурный по станции должен действовать в соответствии с инструкцией о порядке пользования устройствами автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда «КТСМ-01Д» по станции Порошинская.

Перегонные устройства «КТСМ-01Д» размещены на перегонах:

- Вперед - Порошинская, км 511+200 - для контроля нечетных поездов

- Ачкасово - Порошинская, км 521+375 - для контроля четных поездов.

38. Перед отправлением поезда с пути, на котором остаются вагоны составителя поездов, по указанию ДСП, производит закрепление оставляемых вагонов по нормам согласно пункту 24 ТРА станции.

После получения доклада о произведенном закреплении и разъединении состава от составителя поездов, ДСП сообщает об этом машинисту поездного локомотива и дает указание машинисту и составителю поездов о продвижении поезда для создания разрыва расстоянием не менее 10 м между составом поезда и оставляемыми вагонами.

Запрещается ДСП открывать выходной светофор или давать машинисту другое разрешение на отправление (продвижение) поезда до получения доклада от составителя поездов о произведенном закреплении и разъединении состава.

39. О следовании поезда, в составе которого есть вагоны с опасными грузами 1 класса (ВМ), поездной диспетчер уведомляет дежурного по станции регистрируемый приказом с указанием №

поезда и его индекса. Полученный от диспетчера приказ, дежурный по станции записывает в журнал диспетчерских распоряжений ф. ДУ-58.

40. Порядок производства маневровой работы с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1 (ВМ) описан в Инструкции о порядке работы с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1 (ВМ).

41. При заезде на погрузочно - выгрузочные пути составитель поездов должен, не доезжая 10 м до стоящих вагонов, остановить маневровый состав(локомотив), убедиться, что работы прекращены, люди и механизмы удалены от вагонов на расстоянии не ближе 5 метров, отсутствуют другие препятствия и только после этого начинать работу по расстановке вагонов. Перемещение вагонов, с которыми не завершены грузовые операции, составитель поездов согласовывает с лицом, ответственным за поручку-выгрузку вагона.

Перечень приложений к техническо-распорядительному акту:

- 1 Масштабный план станции;
- 2 Схематический план станции;
- 3 Продольные профили станционных путей;
- 4 Инструкция о порядке пользования устройствами СЦБ станции Порошинская;
- 5 Выкопировка из схемы питания и секционирования контактной сети;
- 6 Ведомость железнодорожных путей необщего пользования;
- 7 Регламент выполнения операции по закреплению подвижного состава на путях станции;
- 8 Регламент переговоров по радиосвязи при маневровой работе;
9. Местная инструкция о порядке ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами и пожаров на станции Порошинская С.К.ж.д.
- 10 Местная инструкция о порядке работы с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1 (ВМ);
11. Регламент действия работников станции Порошинская , связанных с движением поездов, в аварийных и нестандартных ситуациях.
- 12 Инструкция по охране труда для дежурного по станции Порошинская ИОТ-ДС-031-06.;
13. Инструкция по работе машиниста локомотива и составителя поездов в одно лицо при производстве маневровой работы на станционных и подъездных путях станции Порошинская с использованием переносной радиостанции и локомотивной «ЛЕН-Б-160».
14. Инструкция о порядке пользования устройствами обнаружения волочения деталей и схода подвижного состава в поездах (УКСПС) на ст Порошинская.
15. Инструкция о порядке пользования устройствами автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда «КТСМ-01Д» по станции Порошинская
- 16 Ведомость занятия приемо-отправочных путей пассажирскими, почтово-багажными и грузо-пассажирскими поездами;

Составил начальник станции _____ Е.Н. Урузбиева
"25" августа 2005 г.

Проверил ревизор движения _____ А.Н. Шматько
"26" августа 2005 г.

Согласовано: ВЧД-5 _____ В.М. Завьялов

ПЧ-26 _____ В.В. Стеблецов

ШЧ-12 _____ В.А. Коломийцев

ЭЧ-8 _____ А.В. Павленко

ТЧ-14 _____ В.С. Матяш

СОДЕРЖАНИЕ ОТЧЕТА К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

В соответствии со схематическим планом станции, выданным преподавателем, составленный ТРА для данной станции.

КОНТРОЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ К ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЕ

1. Что такое ТРА? Кто подписывает, согласовывает и утверждает?
2. Требования по приготовлению маршрутов приема и отправления.
3. Как контролируется правильность установки маршрутов приема и отправления при электрической централизации.
4. На какие пути должен производиться прием пассажирских (мотор-вагонных) поездов.
5. Действия ДСП, если на ж.д. станцию прибывает поезд, не устанавливающийся в границах полезной длины пути.
6. На какие пути должны приниматься поезда с опасными грузами класса 1 (ВМ) и негабаритными.
7. Что необходимо сделать с вагонами, остающимися на пути без локомотива.
8. Какими устройствами оборудованы прилегающие к станции перегоны и станция?
9. Какие пути называются путями необщего пользования?
10. На основании какого документа заполняется таблица «Ведомость парков и путей»?
11. Перечислите централизованные стрелки станции и нецентрализованные.

12. Перечислите инвентарь, применяемый при нарушении нормальной работы устройств СЦБ, где хранится.
13. Порядок прекращения маневров перед приемом или отправлением поезда.
14. Порядок проверки свободности путей и правильности установки маршрутов.
15. Прием и отправление поездов при ложной занятости изолированных участков.
16. Прием и отправление поездов при ложной свободности путевых стрелочных и бесстрелочных участков.
17. Прием и отправление поездов при потере контроля положения стрелки.
18. Прием и отправление поездов при невозможности перевода централизованных стрелок с пульта управления.
19. Прием и отправление поездов при невозможности открытия входного или выходного светофора.
20. Порядок действий при неисправности переездной сигнализации.
21. Порядок и нормы закрепления подвижного состава на путях станции.
22. Перечень приложений к ТРА.

Информационное обеспечение методических рекомендаций. Перечень рекомендуемых учебных изданий

1 Основная литература:

- 1.1 Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации. Екатеринбург: ИД «Урал Юр Издат», 2011
- 1.2 Инструкция по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации. М.: Транспорт, 2002.
- 1.3 Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации. – М.: Техинформ, 2000.
- 1.4 В.Н. Соколов, В.Ф. Жуковский, С.В. Котенкова, А.С. Наумов. Общий курс железных дорог. – М.: УМК МПС России, 2002.
- 1.5. Л.И. Хушит Общий курс железных дорог. – М.: Маршрут, 2005.

2 Дополнительная литература:

- 2.1 Федеральный закон от 25.08.1995г. №153-ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте»
- 2.2 А.С. Наумов, В.Н. Соколов. Стрелочные переводы и глухие пересечения. – М.: ФГОУ «УМЦ ЖДТ», 2003.
- 2.3 В.Ю. Виноградова. Автоблокировка и переездная сигнализация. – М.: ФГОУ «УМЦ ЖДТ», 2003.

3 Компьютерные программы:

- 3.1 Обучающее-контролирующая мультимедийная программа «Железнодорожный путь». – М.: УМК МПС России, 2000.
- 3.2 Обучающее-контролирующая мультимедийная программа «Сигнализация». – М.: УМК МПС России, 2000.

2. Перечень железнодорожных путей необщего пользования и места их примыкания:

№	Наименование организации, для обслуживания которой предназначен ж.д. путь необщего пользования	Принадлежность ж.д. пути необщего пользования	Место примыкания и граница ж.д. пути необщего пользования	Наличие предохранительных устройств для предупреждения выхода подвижного состава с ж.д. пути н/п
1	2	3	4	5
	ООО "Элеватор	владелец		

3. Ведомость парков и путей:

[illegible]

4. Стрелочное хозяйство

4.1. Централизованные стрелки:

№№ постов	Номера стрелок, управляемых с постов	Кто переводит стрелки	Порядок убеждения в свободности стрелок от подвижного состава	
			при нормальном действии устройств СЦБ	при неисправности устройств СЦБ
1	2	3	4	5
Пост ЭЦ ДСП		ДСП- при работе на самостоятельном управлении, ДНЦ-при диспетчерском управлении	по контрольным приборам	ДСП, ДС, (свободный от дежурства ДСП) лично натурным осмотром
Нет				

4.2. Централизованные стрелки, которые можно передавать на местное управление:

№№ постов (коло- нок)	Номера стрелок, управляемых с постов (колонок)	Кто переводит стрелки	Порядок убеждения в свободности стрелок от подвижного состава	
			при нормальном действии устройств СЦБ	при неисправности устройств СЦБ
1	2	3	4	5
Нет				

4.3. Нецентрализованные стрелки:

№№ районов	№№ постов	№№ стрелок, входящих в пост	Нормальное положение стрелок	Система запирания стрелок	У кого хранятся ключи от запертых стрелок	Освещение стрелок
1	2	3	4	5	6	7
Нет						

4.4. Нецентрализованные стрелки, не обслуживаемые дежурным стрелочного поста:

№№ районов	№№ стрелок, входящих в районы	Нормальное положение стрелок	Система запирания стрелок	Кто переводит стрелки	Кто осуществляет техническое обслуживание и очистку стрелок	У кого хранятся ключи от запертых стрелок	Освещение стрелок
1	2	3	4	5	6	7	8
Нет							

5. Районы работы дежурных стрелочного поста, сигналистов:

Районы работы и должности работников	Основные обязанности, возложенные на работников
1	2
Нет	

6. Места хранения инвентаря, применяемого при нарушении нормальной работы устройств СЦБ.

Наименование инвентаря	Место хранения	Количество
1	2	3
Курбель	пост ЭЦ,помещение ДСП	2 (№1, №2)
Навесной замок	пост ЭЦ, помещение ДСП	7
Красные колпачки	пост ЭЦ, помещение ДСП	6
Табличка "Дрезина"	пост ЭЦ, помещение ДСП	2
Табличка "Выключено"	пост ЭЦ, помещение ДСП	2
Табличка "Напряжение снято"	пост ЭЦ, помещение ДСП	2
Табличка "Путь занят"	пост ЭЦ, помещение ДСП	1

7. Пассажирские и грузовые устройства:

№№ путей	Наименование устройств	Длина (в метрах или вагонах)
1	2	3

8. Освещение станционных путей:

Где установлено	Количество				Места включения освещения
	мачт		гирлянд, светильников	других точек освещения	
	прожекторов на них	ксеноновых ламп			
1	2	3	4	5	6
				5	Автоматическое включение
В нечетной горловине				4	Распределительны й щит
В четной горловине				4	Распределительны й щит

9. Место нахождения восстановительных и пожарных поездов, аварийно-спасательных команд, летучек связи и бригад контактной сети, медицинских и ветеринарных пунктов, милиции:

Наименование	Станция приписки или место нахождения	Порядок вызова
1	2	3
Восстановительный поезд	Сальск	через ДНЦ
Восстановительный поезд	Тихорецкая	Через ДНЦ
Пожарный поезд	Тихорецкая	через ДНЦ
Пожарный поезд	Сальск	через ДНЦ
Медицинский пункт	Тихорецкая	По телефону: 26- 27-54, (через телефонистку)
Милиция	Тихорецкая	По телефону : 26-32-02, ,(через телефонистку)
Ветеринарный пункт	Тихорецкая	По телефону: 26- 23-34, (через телефонистку)
Бригада контактной сети	Ея	По телефону: 214-35
Летучка связи - нет, Мобильные кабельные бригады	Сальск	по телефонам: 3-21-43, 3-22-93, 3-45-92 (через телефонистку)

16. Посты, участвующие в приготовлении маршрутов приема и отправления поездов:

Пути приема и отправления поездов	Районы и посты, участвующие в приготовлении маршрута			Кто и где встречает или провожает поезда
	центр. посты	стрел. районы	стрел. посты	
1	2	3	4	5
ПРИЕМ				
	Пост ЭЦ			ДСП против поста ЭЦ
ОТПРАВЛЕНИЕ				
	Пост ЭЦ			ДСП против поста ЭЦ

17. Порядок убеждения дежурным по станции в прибытии поезда в полном составе:

Парки (пути) приема поездов и направление их следования	Как убеждается дежурный по станции в прибытии поезда в полном составе
1	2
	По показаниям контрольных приборов аппарата управления.
	По показаниям контрольных приборов аппарата управления.
ДСП обязан убеждаться лично в прибытии (проследовании) поезда в полном составе по наличию поездного сигнала на последнем вагоне лично или через машиниста поезда встречного направления, путем сверки номера хвостового вагона с поездным диспетчером или сличением номера хвостового вагона с натурным листом после остановки поезда на станции в следующих случаях: - По прибытию поезда с перегона, на котором закрыто действие автоблокировки и установлено движение по телефонным средствам связи. - При наличии индикации занятости перегона после прибытия поезда на станцию, при отсутствии попутных поездов, отправленных с соседней станции и закрытых выходных светофорах на этой станции. - После получения сообщения от машиниста прибывающего поезда об имевшей место остановке на перегоне из-за самопроизвольного срабатывания автотормозов в составе поезда или падения давления в тормозной магистрали.	

18. Порядок приема на станцию поездов при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора и по неправильному пути (при отсутствии на этом пути входного светофора):

18.1. Разрешения на проезд запрещающего сигнала:

Перечень входных и маршрутных (по приему) светофоров	Что служит разрешением на проезд светофора с запрещающим показанием
1	2
При работе на резервном управлении	
Входной "Н" со стороны Входной "Ч" со стороны	Пригласительный сигнал; Регистрируемый приказ ДСП, переданный машинисту по радиосвязи;
При работе на диспетчерском управлении.	
Входной "Н" со стороны Входной "Ч" со стороны	Регистрируемый приказ ДНЦ, переданный машинисту по радиосвязи.

18.2. Порядок приема поездов по письменному разрешению дежурного по станции:

Перечень входных и маршрутных (по приему) светофоров	Место вручения машинисту письменного разрешения	Кто вручает машинисту письменное разрешение
1	2	3
Входной "Н" со стороны	У входного светофора "Н"	ДСП, ДС, свободный от дежурства ДСП
Входной "Ч"	У входного светофора "Ч"	ДСП, ДС, свободный от дежурства ДСП

21. Порядок отправления со станции поездов при запрещающем показании выходных светофоров и с путей, где нет выходных светофоров:

Пути (парки) отправления поездов и направление их следования	Что служит машинисту разрешением на занятие перегона	Кто вручает машинисту разрешение на занятие перегона	Что служит машинисту указанием о возможности отправления поезда
1	2	3	4
ПРИ РЕЗЕРВНОМ УПРАВЛЕНИИ			
Пути Светофоры.	Регистрируемый приказ ДСП, переданный машинисту по радиосвязи. Письменное разрешение на бланке зеленого цвета с заполнением п.1. формы ДУ-54.	ДСП, (ДС, свободный от дежурства ДСП)	Указание ДСП по радиосвязи. Сигнал отправления, подаваемый ДСП, ДС, свободным от дежурства ДСП.
Пути Светофоры	Регистрируемый приказ ДСП, переданный машинисту по		

Пути (парки) отправления поездов и направление их следования	Что служит машинисту разрешением на занятие перегона	Кто вручает машинисту разрешение на занятие перегона	Что служит машинисту указанием о возможности отправления поезда
1	2	3	4
	радиосвязи. Письменное разрешение на бланке зеленого цвета с заполнением п.1. формы ДУ-54.	ДСП.(ДС, свободный от дежурства ДСП)	Указание ДСП по радиосвязи. Сигнал отправления, подаваемый ДСП, Свободный от дежурства ДСП
При диспетчерском управлении			
С путей Светофоры	Приказ ДНЦ, переданный машинисту по радиосвязи.		

21.1. Наличие переездов на станциях и прилегающих перегонах и порядок действий при неисправности переездной сигнализации:

Наименование переездов	Тип переездной сигнализации	Порядок действий ДСП при неисправности переездной сигнализации
1	2	3
неохраняемый переезд ПК5145+57,05м на перегоне	автоматическая переездная сигнализация без бело-лунного огня	Обнаружив по показаниям контрольных приборов неисправность переездной сигнализации, ДСП станции Порошинская действует в соответствии с п.10 Общих положений ИДП, инструкцией о порядке пользования устройствами СЦБ: закрывает переезд кнопкой "Закрытие переезда". В зависимости от обстановки поезда принимаются или отправляются по разрешающему или запрещающему показанию соответствующего светофора. ДСП делает запись в журнале ф.ДУ-46. Сообщает о неисправности переездной сигнализации ДНЦ и диспетчеру сигнализации, централизации и блокировки
неохраняемый переезд на ординате ПК5228+75м на перегоне	автоматическая переездная сигнализация с дополнительной головкой бело-лунного огня	Обнаружив по показаниям контрольных приборов неисправность переездной сигнализации, ДСП Порошинская: а) предупреждает по радиосвязи машинистов поездов о неисправности, об особой бдительности и проследовании переезда со скоростью не более 20 км/ч; б) последующим поездам выдает соответствующие предупреждения установленным порядком; в) сообщает ДСП станции Ачкасово. ДСП делает запись в журнале ф.ДУ-46. Сообщает о неисправности переездной

Наименование переездов	Тип переездной сигнализации	Порядок действий ДСП при неисправности переездной сигнализации
1	2	3
		сигнализации ДНЦ и диспетчеру сигнализации, централизации и блокировки. При производстве маневровой работы ДСП предупреждает составителя поездов по маневровой радиостанции, машиниста локомотива - по маневровой (поездной) радиостанции. При неисправности радиостанции ДСП предупреждает лично составителя поездов и машиниста.

22. Наличие маневровых локомотивов и характер их работы:

Характер выполняемой работы	Серия локомотивов и их количество	Состав локомотивных и составительских бригад
1	2	3
Подборка местных вагонов по точкам подачи, подача и уборка их на пути общего и необщего пользования, подформирование групп вагонов к отправлению или к подаче на станции.	Один локомотив ТЭМ-2, ЧМЭ-3 станции Ея, Песчанокотская	Машинист, составитель поездов станции Ея, Песчанокотская

23. Меры безопасности по предупреждению случаев выхода подвижного состава за границу полезной длины в противоположном конце путей, ухода вагонов на маршруты следования поездов и в другие районы, столкновений маневрового состава в стрелочной горловине:

Районы работы	Пути или парк	Меры безопасности
1	2	3
1 - й маневровый район.		1. При приеме и отправлении поездов по путям маневровые передвижения прекращаются. Разрешается маневровая работа по 8,10 пути на участке между стр.№25,20 при условии установки стр.№20 - по направлению элеватора , стр.№25 - по направлению 8 пути. 2. Осаживание вагонов производится только по разрешению ДСП, который перед дачей разрешения на осаживание обязан выяснить у составителя поездов степень свободы пути и возможность осаживания, и вывести стрелки по маршруту осаживания. 3. Осаживание стоящих вагонов производится только после включения и опробования автотормозов, по сигналу составителя поездов, сопровождающего осаживаемый состав на тормозной площадке или специальной ступеньке первого по ходу движения вагона. 4. В условиях ограниченной видимости маневровый состав не должен превышать 40

Районы работы	Пути или парки	Меры безопасности
1	2	3
		осей. 5. Осаживание составов и вагонов запрещается, если в противоположном конце приготовлен маршрут приема или отправления поезда. 6. Локомотив должен находиться со стороны перегона, при невозможности такой постановки локомотива, автотормоза должны быть включены и опробованы с проверкой действия автотормоза хвостового вагона.

24. Порядок и нормы закрепления подвижного состава на путях станции.

Парки и номера путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Кто и когда производит закрепление, кому докладывает	Кто и когда снимает закрепление, кому докладывает
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
I в призывном месте	1,3/3,2	с нечетной стороны		1	252	14	ПОЕЗДА: составитель поездов (ДСП) после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему. ДСП докладывает ТЧМ и ДНЦ. ПРИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ: составитель поездов после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ТЧМ и ДСП, ТЧМ дублирует доклад ДСП, ДСП докладывает ДНЦ	ПОЕЗДА: составитель поездов (ДСП) до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему. ДСП докладывает ТЧМ и ДНЦ. ПРИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ: составитель поездов до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ТЧМ и ДСП, ТЧМ дублирует доклад ДСП, ДСП докладывает ДНЦ
	-/1,3	с нечетной стороны		2		252		
	1,9/3,9	с четной стороны		1	50	12		
	1,0/2,1	с четной стороны		2	160	42		
	0,9/1,5	с четной стороны		3	252	84		
	-/1,0	с четной стороны		4		160		
	-/0,9	с четной стороны		5		252		
	1. Запрещается оставлять вагоны без локомотива на участках пути № I - с уклоном 3,1 тыс. длиной 69 м (16 осей) от светофора Ч1, - с уклоном 3,6 тыс. длиной 70 м (16 осей) от светофора Н1. Указанные участки пути обозначены желтой краской на шейке рельса.							

Парки и номера путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Кто и когда производит закрепление, кому докладывает	Кто и когда снимает закрепление, кому докладывает
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
2 в производном месте	0,7/1,5	с нечет. стороны		1	96	28	ПОЕЗДА: составитель поездов (ДСП) после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.ДСП докладывает ТЧМ и ДНЦ. ПРИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ: составитель поездов после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ТЧМ и ДСП, ТЧМ дублирует доклад ДСП, ДСП докладывает ДНЦ	ПОЕЗДА: составитель поездов (ДСП) до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.ДСП докладывает ТЧМ и ДНЦ. ПРИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ: составитель поездов до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ТЧМ и ДСП, ТЧМ дублирует доклад ДСП, ДСП докладывает ДНЦ
	0,2/0,2	с нечет. стороны		2	252	252		
	1,2/1,4	с четной стороны		1	70	30		
	0,9/1,2	с четной стороны		2	252	68		
	-/1,1	с четной стороны		3		110		
	-/0,9	с четной стороны		4		252		
3 в производном месте	0,3/0,3	с нечет. стороны		1	280	280	ПОЕЗДА: составитель поездов (ДСП) после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.ДСП докладывает ТЧМ и ДНЦ. ПРИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ: составитель поездов после	ПОЕЗДА: составитель поездов (ДСП) до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.ДСП докладывает ТЧМ и ДНЦ. ПРИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ: составитель поездов до отцепки
	1,2/1,9	с четной стороны		1	70	22		
	0,8/1,3	с четной стороны		2	172	64		
	0,9/1,1	с четной стороны		3	280	110		
	-/0,8	с четной стороны		4		172		
	-/0,9	с четной стороны		5		280		

Парки и номера путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Кто и когда производит закрепление, кому докладывает	Кто и когда снимает закрепление, кому докладывает
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
							прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ТЧМ и ДСП, ТЧМ дублирует доклад ДСП, ДСП докладывает ДНЦ	локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ТЧМ и ДСП, ТЧМ дублирует доклад ДСП, ДСП докладывает ДНЦ
3 в производном месте (для цистерн)	0,3/0,3	с нечет. стороны		1	328	328	ПОЕЗДА: составитель поездов (ДСП) после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.ДСП докладывает ТЧМ и ДНЦ. ПРИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ: составитель поездов после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ТЧМ и ДСП, ТЧМ дублирует доклад ДСП, ДСП докладывает ДНЦ	ПОЕЗДА: составитель поездов (ДСП) до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему.ДСП докладывает ТЧМ и ДНЦ. ПРИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ: составитель поездов до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ТЧМ и ДСП, ТЧМ дублирует доклад ДСП, ДСП докладывает ДНЦ
	1,4/1,9	с четной стороны		1	64	22		
	1,0/1,5	с четной стороны		2	160	56		
	0,9/1,1	с четной стороны		3	328	110		
	-/1,0	с четной стороны		4		160		
	-/0,9	с четной стороны		5		216		
	-/0,9	с четной стороны		6		328		
4 (в производном месте)	0,0/0,0	от стр. 6		1	28	28	Составитель поездов до отцепки локомотива по указанию ДСП, с	Составитель поездов после прицепки локомотива по указанию ДСП, с
	-1/-1	от стр. 6		0	68	68		
	1,9/3,6	от упора		1	50	12		
	1,7/1,9	от упора		2	68	46		
	-/1,7	от упора		3		68		

Парки и номера путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Кто и когда производит закрепление, кому докладывает	Кто и когда снимает закрепление, кому докладывает
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
							последующим докладом ТЧМ, ДСП. ТЧМ дублирует сообщение ДСП.	последующим докладом ТЧМ, ДСП. ТЧМ дублирует сообщение ДСП.

Примечание:

1. Дополнительное закрепление вагонов производится укладкой дополнительных тормозных башмаков под колеса вагонов по норме:

а) при сильном (более 15 м/с) ветре, направление которого совпадает с направлением возможного ухода вагонов по норме:

- 1 т/б – от 4 до 66 осей,
- 2 т/б – от 68 до 132 осей,
- 3 т/б – от 134 до 200 осей,
- 4 т/б – от 202 до 266 осей,
- 5 т/б - от 268 до 328 осей.

б) при очень сильном (штормовом) ветре:

- 1 т/б – от 4 до 28 осей,
- 2 т/б – от 30 до 56 осей,
- 3 т/б – от 58 до 84 осей,
- 4 т/б – от 86 до 114 осей,
- 5 т/б – от 116 до 142 осей,
- 6 т/б – от 144 до 170 осей,
- 7 т/б – от 172 до 200 осей,
- 8 т/б – от 202 до 228 осей,
- 9 т/б – от 230 до 256 осей,
- 10 т/б – от 258 до 284 осей,
- 11 т/б - от 286 до 314 осей,
- 12 т/б - от 316 до 328 осей.

2. В случае вынужденного оставления отдельных локомотивов без локомотивных бригад машинист данного локомотива обязан привести в действие вспомогательный и ручной тормоз локомотива в обеих секциях, тщательно убедиться в работе ручного тормоза, затем закрепить локомотив тормозными башмаками, имеющимися на локомотиве, в соответствии с нормами, предусмотренными в п.24 ТРА станции и доложить об этом ДСП.

3. При временном оставлении на станции грузовых поездов без локомотивов (или с локомотивом без бригады) их закрепление осуществляется по нормам, предусмотренным в п.24 ТРА, с накатом колеса на тормозной башмак. Правильность и надежность закрепления таких поездов проверяется начальником станции с последующим докладом ДНЦ. При невозможности вызова начальника станции доклад о правильности закрепления состава ДНЦ передает дежурный по станции

4. Закрепление вагонов производить укладкой тормозных башмаков под крайние вагоны. Если тормозные башмаки укладываются не под крайние вагоны со стороны возможного ухода закрепляемой группы, то должна быть дополнительно проверена надежность сцепления с этими

Парки и номера путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Кто и когда производит закрепление, кому докладывает	Кто и когда снимает закрепление, кому докладывает
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9

вагонами всех других этой группы.

5. Во всех случаях производить закрепление подвижного состава с накатом обода колеса на тормозной башмак.

6. Все команды на уборку или укладку тормозных башмаков при закреплении подвижного состава, доклады исполнителей о произведенной укладке или уборке тормозных башмаков должны передаваться по регистрируемому видам связи.

26. Места хранения тормозных башмаков:

Места хранения	Количество и номера тормозных башмаков	Работник, отвечающий за наличие и сохранность тормозных башмаков
1	2	3
Пост ЭЦ, помещение ДСП	20 тормозных башмаков, клейменных: код станции-5178, порядковыми номерами от "01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20".	ДСП (ДС)