

ЛЬВІВСЬКЕ МІЖРЕГІОНАЛЬНЕ ВИЩЕ ПРОФЕСІЙНЕ УЧИЛИЩЕ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ ДЛЯ
ЛОКОМОТИВНИХ БРИГАД ПРИ РУСІ З
ЗАСОБАМИ ІНТЕРВАЛЬНОГО РУХУ НА
ПЕРЕГОНАХ

Розробив викладач

Татарин Б.М.

Львів

0

Зміст

1. Автоматичне блокування.

1.1 Застосування АБ	2
1.2 Рух поїздів перегоном	2
1.3 Відправлення поїздів	6
1.4 Несправності, за яких припиняється дія АБ	9

2. Напіваавтоматичне блокування.

2.1 Рух поїздів перегоном	9
2.2 Несправності, за яких припиняється дія НАБ	11

3. Приймання поїздів на станцію при забороняючому показанні вхідного світлофора

11

4. Прослідкування маршрутного світлофора з забороняючим показом

13

5. Терміни та визначення понять

14

Автоматичне блокування

1.1. Застосування АБ

Рух поїздів на одноколійних перегонах, обладнаних автоблокуванням для двостороннього руху, здійснюється в обох напрямках.

На двоколійних перегонах як з одностороннім, так і з двостороннім автоблокуванням по кожній колії, рух парних поїздів здійснюється по одній, непарних - по другій головній колії, кожна з яких є правильною для поїздів даного напрямку.

На двоколійних перегонах з двостороннім автоблокуванням може здійснюватися двосторонній рух по кожній колії за правилами одноколіяного руху.

Порядок руху на таких і багатоколійних перегонах по кожній головній колії в межах двох і більше залізниць встановлюється Державною адміністрацією залізничного транспорту України, а в межах залізниці - начальником залізниці.

1.2. Рух поїздів перегonom.

а) дозволом на зайняття поїздом блок-ділянки служить дозволяюче показання вихідного або прохідного світлофора;

б) як виняток, на прохідних світлофорах (крім тих, що знаходяться перед вхідними світлофорами), розміщених на затяжних підйомах, допускається в кожному окремому випадку з дозволу начальника залізниці установа умовно - дозволяючого сигналу - щита із відбивним знаком у вигляді букви Т. Наявність цього сигналу служить дозволом вантажному поїзду для проходження червоного вогню світлофора без зупинки.

В цьому разі машиніст повинен вести поїзд так, щоб проїжджати світлофор з червоним вогнем із швидкістю не більшою 20 км/год. з особливою пильністю і готовністю негайно зупинити його, якщо зустрінеться перешкода для подальшого руху;

в) після зупинки поїзда перед прохідним світлофором з червоним вогнем, а також з незрозумілим показанням чи погаслим, якщо машиніст бачить або знає, що наступна блок-ділянка зайнята поїздом, йому забороняється продовжувати рух до тих пір, поки блок-ділянка не звільниться.

Якщо машиніст не знає про знаходження на наступній блок-ділянці поїзда, він повинен після зупинки відпустити автогальма і, якщо за цей час на світлофорі не з'явиться дозволяючий вогонь, вести поїзд до наступного світлофора із швидкістю не більшою 20 км/год. з особливою пильністю і готовністю негайно зупинитися, якщо зустрінеться перешкода для подальшого руху.

Якщо наступний прохідний світлофор буде в такому ж стані, рух поїзда після зупинки триває в тому ж порядку.

У випадку, коли після проходження в визначеному порядку прохідного світлофора із забороняючим показанням, на локомотивному світлофорі з'явиться дозволяюче показання,

машиніст може прямувати до наступного світлофора, керуючись показаннями локомотивного світлофора, але зі швидкістю не більше 40 км/год.

За наявності дозволяючого вогню на локомотивному світлофорі прохідні світлофори з погаслим вогнем дозволяється проїжджати без зупинки, керуючись показанням локомотивного світлофора" (п. 16.27 Правил технічної експлуатації залізниць України).

Якщо показання колійного і локомотивного світлофорів не відповідають один одному, машиніст повинен керуватися тільки показаннями колійних світлофорів.

Під час прямування поїзда на забороняюче показання світлофора, машиніст зобов'язаний:

- пильно спостерігати за станом колії і, у випадку зміни вогню на локомотивному світлофорі із червоного чи білого вогню АЛС на дозволяючий (зелений, жовтий, червоно-жовтий), зупинити поїзд;
- надати інформацію черговому по станції, поїзному диспетчеру про зупинку поїзда, вказавши конкретне місце (кілометр, пікет, номер опори контактної мережі тощо) появи дозволяючого показання на локомотивному світлофорі;
- оглянути стан рейок від місця появи дозволяючого показання локомотивного світлофора на відстань 50 м у напрямку, протилежному руху поїзда. Огляд стану рейок проводить помічник машиніста, а в разі його стажу роботи менше 6 місяців - машиніст. Час для огляду, як правило, не повинен перевищувати 10 - 15 хвилин;
- за умови, коли локомотивній бригаді неможливо зупинити поїзд згідно вказаного порядку, наявність нейтральної вставки на контактній мережі, повітряного проміжку, затяжного підйому, позначеного умовно дозволяючим сигналом, та в інших випадках, машиніст самостійно приймає рішення про зупинку. У цьому випадку необхідність та термін огляду колії погоджується із поїзним диспетчером.

При появі червоного вогню на світлофорі машиністу, у першу чергу, слід припускати, що причиною цього може бути злам рейки.

При виявленні локомотивною бригадою зламаної рейки необхідно терміново повідомити про це чергового по станції, поїзного диспетчера та машиністів поїздів, які прямують услід цьому поїзду. Рішення про можливість подальшого руху поїзда по зламаній рейці приймає посадова особа не нижче колійного майстра. За його відсутності рішення про подальший рух поїзда може приймати машиніст за умови надійності кріплення рейки до шпальної решітки і тріщини менше 25 мм під наглядом помічника машиніста з швидкістю не більше 5 км/год.

Якщо при русі по коліях перегону або станції, обладнаних колійними пристроями автоматичної локомотивної сигналізації, на локомотивному світлофорі раптово з'явиться білий вогонь, машиніст повинен:

зменшити швидкість і вести поїзд до наступного світлофора (або до появи дозволяючого показання на локомотивному світлофорі) з особливою пильністю та швидкістю, яка забезпечувала б можливість своєчасної зупинки поїзда перед забороняючим показанням світлофору чи виниклою перешкодою.

Машиніст повинен вжити заходів до зниження швидкості, що забезпечує зупинку поїзда перед загороджувальним світлофором переїзду (може бути аварійна відмова на переїзді, що не

обслуговується черговим по переїзду або ввімкнена загороджувальна сигналізація на переїздах, що обслуговуються черговим по переїзду) у випадках:

- появи на локомотивному світлофорі білого чи червоного вогнів при русі поїзда за дозволяючим показанням локомотивного світлофора на ділянці наближення до переїзду, обладнаній колійними пристроями АЛС, на станціях або перегонах, обладнаних відповідно електричною централізацією (ЕЦ) або автоблокуванням;
- появи на локомотивному світлофорі жовтого вогню з червоним вогнем при русі на ділянці наближення до регульованого переїзду на перегоні, обладнаному напівавтоматичним блокуванням і розташованому на ділянці наближення до станції.

У випадку несправності пристроїв автоматичної локомотивної сигналізації або поїзного радіозв'язку після повідомлення про це поїзного диспетчера машиніст локомотива або моторвагонного рухомого складу зобов'язаний:

при управлінні локомотивом пасажирського, вантажно-пасажирського, вантажного поїзда або резервним (одиначним) локомотивом - довести цей поїзд (локомотив) згідно з реєстрованим наказом поїзного диспетчера до пункту зміни локомотивних бригад, де автоматична локомотивна сигналізація або радіозв'язок повинні бути відремонтовані або буде здійснена заміна локомотива;

- електро- та дизель-поїзди, за реєстрованим наказом поїзного диспетчера, довести до найближчої станції з основним або оборотним депо, або станції, яка має пункт їх технічного обслуговування;

- господарчі, відбудовні та пожежні поїзди згідно з реєстрованим наказом поїзного диспетчера довести до місця виконання робіт з поверненням назад.

При прямованні поїзда з несправною автоматичною локомотивною сигналізацією або поїзним радіозв'язком машиніст зобов'язаний прямувати зі швидкістю, яка забезпечує безпеку руху, керуючись показаннями колійних світлофорів.

У разі несправності АЛС чергові по станціях зобов'язані своєчасно інформувати машиніста про порядок пропуску і сигнальні показання світлофорів за маршрутом прямовання через станцію.

В разі виявлення збоїв у роботі пристроїв АЛС машиніст зобов'язаний повідомити про це одному із чергових по станції, що обмежують перегін, вказавши при цьому місце та характер несправності.

При прямованні поїзда з несправною АЛС машиніст зобов'язаний:

- вести поїзд з особливою пильністю
- керуватися показами колійних світлофорів
- своєчасно отримувати інформацію про порядок пропуску і сигнальні покази світлофорів, стежити за маршрутом прямовання
- жовте світло прохідних світлофорів прослідувати зі швидкістю не більше 20 км/год
- при прослідунні передвхідного світлофора короткочасно ставити РКМ крана машиніста №395 в 1 положення.

У випадку несправності радіозв'язку машиніст локомотива або моторвагонного рухомого складу зобов'язаний:

- зупинити поїзд (локомотив) на першій станції та отримати реєстрований наказ поїзного диспетчера на подальше прямовання поїзда. При справному радіозв'язку у другій кабіні

реєстрований наказ поїзного диспетчера можна отримати без зупинки поїзда, використовуючи радіостанцію другої кабіни.

При веденні поїзда неправильною колією за показаннями локомотивного світлофора машиніст і його помічник зобов'язані:

а) при зеленому вогні на локомотивному світлофорі прямувати зі швидкістю, встановленою начальником залізниці для таких випадків;

б) при появі на АЛС жовтого вогню вжити заходів щодо зниження швидкості руху - пасажирських поїздів зі швидкістю не більше 60 км/год., а вантажних - не більше 50 км/год.;

в) при появі на локомотивному світлофорі жовтого вогню з червоним знизити швидкість до 20 км/год. і зупинити поїзд перед першим колійним світлофором зустрічного напрямку;

г) після зупинки поїзда при жовтому вогні з червоним на локомотивному світлофорі, якщо машиніст бачить або знає, що попереду розташована блок-ділянка зайнята поїздом, чекати звільнення блок-ділянки - появи на локомотивному світлофорі жовтого або зеленого вогню, після чого продовжувати рух за сигналами локомотивного світлофора;

д) якщо машиніст не знає про знаходження на попереду розташованій блок-ділянці поїзда і за час зупинки і відпускання гальм на локомотивному світлофорі не з'явиться жовтий або зелений вогонь, він повинен відновити рух і до кінця наступної блок-ділянки вести поїзд зі швидкістю не більше 20 км/год. з особливою пильністю і готовністю негайно зупинитися, якщо зустрінеться перешкода для подальшого руху.

Якщо при прямуванні блок-ділянкою червоний вогонь локомотивного світлофора зміниться на жовтий з червоним, машиніст може продовжувати рух зі швидкістю не більше 20 км/год., а при появі жовтого або зеленого вогню машиніст може збільшити швидкість, але не більше як до 40 км/год.

е) у кінці блок-ділянки при жовтому або зеленому вогні продовжити рух, керуючись цими сигналами, при збереженні червоного вогню або білого, або появі жовтого вогню з червоним чи відсутності показань на локомотивному світлофорі машиніст повинен знову зупинити поїзд і далі керуватися порядком, вказаним у підпунктах "г" і "д";

є) у випадку раптової появи на локомотивному світлофорі замість дозволяючого сигналу жовтого вогню з червоним, червоного чи білого вогню або зникненні вогнів локомотивного світлофора машиніст зобов'язаний вжити заходів щодо зниження швидкості руху і вести поїзд до кінця блок-ділянки або до появи дозволяючого сигналу на локомотивному світлофорі з особливою пильністю і з швидкістю, яка забезпечує можливість своєчасної зупинки, якщо на колії виявиться перешкода для подальшого руху;

ж) у випадку, коли пристрої АЛС на локомотиві вийшли з ладу, зупинити поїзд біля найближчого світлофора, а далі прямувати до вхідного світлофора (сигнального знака "Межа станції") зі швидкістю, яка забезпечує безпеку руху, з особливою пильністю і готовністю негайно зупинитися, якщо зустрінеться перешкода для подальшого руху.

Приймання на станцію поїзда, який прямує по неправильній колії, проводиться за спеціально встановленим вхідним світлофором, який в залежності від місцевих умов може бути розташований із лівого боку у напрямку руху.

У всіх випадках швидкість входу на станцію поїзда, що прямує по неправильній колії, при дозволяючому показанні вхідного світлофора не повинна перевищувати встановлену для приймання поїздів на бокову колію.

У всіх випадках перед відправленням поїзда у неправильному напрямку на двоколійних (багатоколійних) перегонах, обладнаних автоблокуванням, де переїзна автоматика у неправильному напрямку не задіяна, черговий по станції зобов'язаний видати (або впевнитися у наявності) машиністу (а) поїзда попередження про обмеження швидкості руху: не більше 25 км/год. - для переїздів без чергового та не більше 40 км/год. - для переїздів з черговим.

1.3. Відправлення поїздів

- Відправлення поїздів за наявності групових вихідних (маршрутних) світлофорів, якщо колії відправлення не обладнані повторювальними світлофорами, проводиться за дозволяючим показанням вихідного світлофора і показаннями маршрутного покажчика, який цифрою зеленого кольору вказує номер тієї колії, з якої дозволяється відправлення поїзда.
- Якщо на коліях відправлення знаходиться повторювальний світлофор групового світлофора, тоді відправлення поїзда з цієї колії (до вихідного світлофора) проводиться за показанням повторювального світлофора.

У випадку несправності:

маршрутних покажчиків або повторювальних вихідних групових світлофорів, або коли голова поїзда знаходиться за повторювальним світлофором, дозвіл на відправлення поїзда при відкритому вихідному груповому світлофорі передається машиністу локомотива через радіозв'язок реєстрованим наказом за формою:

"Наказ N ... Дата ... Час (год. ... хв. ...)

Машиніст поїзда N ... на ... колії. Груповий світлофор відкритий Вам. Дозволяю відправитися. ДСП підпис (прізвище)".

Відправлення поїзда за відкритим вихідним (маршрутним) груповим світлофором може бути здійснене також за дозволом на бланку зеленого кольору із заповненням пункту II, який вручається машиністу локомотива.

Відправлення поїздів з колій, що не мають вихідних світлофорів, як правило, не допускається.

У виняткових випадках відправлення поїздів з таких колій проводиться так само, як і при несправності вихідного світлофора.

У такому ж порядку проводиться відправлення зі станції поїздів у тих випадках, коли голова поїзда знаходиться за вихідним світлофором, в тому числі і після зупинки поїзда за цим світлофором

через самовільне його закриття, якщо, сприйнявши закриття, машиніст локомотива зупинить поїзд уже після проїзду сигналу.

Якщо ведучий локомотив поїзда знаходиться за вихідним (маршрутним) сигналом з дозволяючим показанням або машиністу з будь-яких причин (складні погодні умови тощо) не видно дозволяючого показання світлофора, тоді машиністу через радіозв'язок повинен бути переданий реєстрований наказ за формою:

"Наказ N ... Дата... Час (год. ... хв.)

Машиніст поїзда N на ... колії. Вихідний (маршрутний) світлофор Вам відкритий. Дозволю відправитися. ДСП підпис (прізвище)".

Відправлення поїзда у цьому випадку може бути проведене також за дозволом на бланку зеленого кольору із заповненням пункту II (бланк ф. ДУ-54), який вручається машиністу.

У випадках, коли ведучий локомотив знаходиться за вихідним світлофором, обладнаним із зворотного боку повторювальною головкою, відправлення поїзда проводиться за дозволяючим показанням на повторювальній головці.

Якщо при правильно встановленому маршруті і вільній (за показаннями приладів управління) першій блок-ділянці вихідний світлофор не відкривається, поїзд може бути відправлений на двоколійний перегін по правильній колії:

- за запрошувальним сигналом на вихідному світлофорі;
- за реєстрованим наказом чергового по станції, що передається через радіозв'язок машиністу поїзда, який відправляється, за формою:

"Наказ N ... Дата ... Час (год. ... хв.)

Машиністу поїзда N ... Дозволю відправитися з ... колії по ... головній колії при забороняючому показанні вихідного (маршрутного) світлофора літер, і рухатися до першого прохідного (вихідного, маршрутного) світлофора літер, а далі керуватися сигналами автоблокування. ДСП (прізвище)".

У випадках, коли між станціями на перегоні немає прохідних світлофорів (тільки одна блок-ділянка), наказ передається за формою:

"Наказ N ... Дата ... Час (год. ... хв.)

Машиністу поїзда N ... Дозволю відправитися з колії ... по ... головній колії при забороняючому показанні вихідного світлофора літер ..., і рухатися на перегін ... до вхідного світлофора літер ... станції ДСП (прізвище)".

- за дозволом на бланку зеленого кольору ф. ДУ-54 із заповненням пункту 1.

На одноколійний перегін або по неправильній колії двоколійного перегону з двостороннім автоблокуванням при забороняючому показанні вихідного світлофора поїзд може бути відправлений:

а) за реєстрованим наказом чергового по станції, що передається машиністу поїзда через радіозв'язок

б) за дозволом на бланку зеленого кольору із заповненням пункту 1 (бланк форми ДУ-54).

Відправлення поїзда на одноколійний перегін і по неправильній колії двоколійного перегону за запрошувальним сигналом забороняється.

Якщо при дозволяючому показанні вихідного (маршрутного) світлофора повторювальний світлофор не сигналізує зеленим вогнем, черговий по станції зобов'язаний сповістити (особисто, через поїзний радіозв'язок або через станційного працівника, зазначеного в ТРА) машиніста локомотива готового до відправлення поїзда, який стоїть перед повторювальним світлофором, про несправності повторювального світлофора, можливості приведення поїзда у рух. Рух поїзда дозволяється з швидкістю, яка забезпечує його зупинку перед вихідним (маршрутним) світлофором із забороняючим показанням після появи його у зоні сприйняття машиніста.

У випадку проходження поїздом станції без зупинки черговий по станції при вступанні поїзда на першу (найближчу до станції) ділянку наближення повинен попередити машиніста через радіозв'язок про несправність повторювального світлофора (перед маршрутним чи вихідним світлофором). Отримавши таке повідомлення, машиніст продовжує рух, керуючись показаннями локомотивного і вихідного або маршрутного світлофорів.

Запрошувальний вогонь на вихідному світлофорі, дозвіл на бланку зеленого кольору із заповненням пункту І (бланк ф. ДУ-54) або реєстрований наказ чергового по станції, переданий через радіозв'язок, дають машиністу право прослідувати закритий вихідний світлофор і вести поїзд до першого прохідного світлофора (на перегонах, що не мають прохідних світлофорів, - до вхідного світлофора сусідньої станції) зі швидкістю не більше 20 км/год. з особливою пильністю і готовністю негайно зупинитись, якщо зустрінеться перешкода для подальшого руху, а далі керуватися сигналами автоматичного блокування.

При білому вогні локомотивного світлофора або відсутності відомостей про вільність першої блок-ділянки машиніст повинен прямувати до першого прохідного світлофора зі швидкістю не більше 20 км/год., а далі - за сигналами автоматичного блокування з встановленою швидкістю.

Відправлення і рух по перегону поїзда з підштовхуючим локомотивом, прямуючим на весь перегін, проводиться за сигналами автоматичного блокування.

Відправлення і прямування поїзда з підштовхуючим локомотивом, коли останній з перегону повертається назад, проводиться за сигналами автоматичного блокування, а для повернення з перегону машиністу підштовхуючого локомотива на станції відправлення видається ключ-жезл і попередження про швидкість руху через переїзди на зворотному напрямку, якщо там такі є. При відсутності ключа-жезла обом машиністам видаються КЗ, а дія АБ припиняється.

Відправлення господарчого поїзда для роботи на перегоні з поверненням на станцію відправлення (коли перегін не закривається) проводиться за сигналами автоматичного блокування

(при відкритому вихідному світлофорі) з видачею попередження про швидкість руху через переїзди (якщо там такі є) на зворотному напрямку.

Назад поїзд повертається за ключем-жезлом, який перед відправленням зі станції вручається керівнику робіт (складачу поїздів) для передачі машиністу перед поверненням поїзда з перегону.

Ключ-жезл може бути використаний також при подачі та виведенні вагонів з примикань на перегонах, які не обслуговуються допоміжним постом.

При несправності на вихідному світлофорі маршрутного показчика напрямку (білого кольору) відправлення поїздів здійснюється за відкритим вихідним світлофором, але в цьому випадку черговий по станції повинен повідомити машиніста особисто, через поїзний радіозв'язок або через станційного працівника, зазначеного в ТРА, про несправність показчика і про готовність маршруту в напрямку прямування поїзда.

1.4. Несправності, за яких припиняється дія АБ.

1. погаслі сигнальні вогні на двох чи більше розташованих підряд світлофорах на перегоні;

2. наявність дозволяючого вогню на вихідному чи прохідному світлофорі при зайнятій блок-ділянці;

3. неможливість зміни напрямку, в тому числі за допомогою кнопок (рукояток) допоміжного режиму на одноколійному перегоні або при відправленні поїзда по неправильній колії на двоколійному перегоні з двостороннім автоблокуванням, а також на багатоколійних перегонах, на яких рух виконується за правилами, встановленими для одноколійних перегонів. Користування автоблокуванням у встановленому напрямку дозволяється.

2. Напіваавтоматичне блокування (НАБ)

2.1. Рух поїздів перегоном

За напіваавтоматичного блокування:

а) дозволом на зайняття поїздом перегону служить дозволяюче показання вихідного або прохідного світлофора;

б) на одноколійних ділянках для відкриття вихідного світлофора необхідно попередньо одержати по блок-апарату від чергового сусідньої станції, на яку відправляється поїзд, блокувальний сигнал узгодження або перемкнути блок-систему на відповідний напрямок руху" (п. 16.28 Правил технічної експлуатації залізниць України).

Після проходження поїздом, що прибуває, вхідного світлофора останній автоматично закривається. На станціях, що не мають електричної ізоляції колій та стрілок, після проходження поїздом вхідного світлофора черговий по станції (оператор поста централізації) встановлює сигнальну кнопку (рукоятку) в положення закриття сигналу.

Черговий по станції, на яку прибув поїзд, переконавшись, що поїзд прибув на станцію у повному складі, подає блок - сигнал прибуття поїзда на станцію відправлення, а потім по телефону міжстанційного зв'язку повідомляє її про прибуття поїзда.

Якщо після відкриття вихідного світлофора поїзд чомусь не буде відправлено, черговий по станції зобов'язаний закрити вихідний світлофор, зробити про це запис в журналі руху поїздів та повідомити про затримання поїзда на сусідній роздільний пункт та поїзному диспетчеру.

Відправлення затриманого або іншого поїзда того ж напрямку, а також у разі самовільного закриття вихідного світлофора (внаслідок помилкової зайнятості ізольованої секції, перегорання світлофорної лампи або помилкового закриття вихідного світлофора, відсутності електроенергії тощо) при справній дії блокування проводиться при закритому вихідному світлофорі за дозволом на бланку зеленого кольору із заповненням пункту 1. На станціях, де пристрої поїзного радіозв'язку обладнані системою автоматичної реєстрації переговорів, замість видачі письмового дозволу на бланку зеленого кольору машиністу поїзного локомотива може бути переданий через радіозв'язок реєстрований на реєстраторі переговорів наказ про відправлення:

"Наказ N ... Дата ... Час (... год. ... хв. ...)

Машиністу поїзда N Дозволю відправитись з ... колії по ... головній колії і прямувати до станції (блок-поста) Перегін вільний. ДСП ... (прізвище)".

На станціях, що мають пристрої, які при вільному перегоні дозволяють вдруге відкрити вихідний світлофор, відправлення поїзда проводиться за знову відкритим вихідним світлофором. Скористатись пристроями для повторного відкриття вихідного світлофора черговий по станції може тільки за згодою поїзного диспетчера.

Якщо ведучий локомотив готового до відправлення поїзда знаходиться за вихідним світлофором з дозволяючим показанням і машиніст не бачить його показання, відправлення поїзда проводиться за реєстрованим наказом чергового по станції, що передається машиністу або за дозволом на бланку зеленого кольору із заповненням пункту II ф. ДУ-52.

При цьому у випадках несправності ізольованої стрілочної ділянки або її зайнятості головою поїзда, що відправляється, для відкриття вихідного світлофора може бути використана кнопка "Виключення контролю вільності стрілочних ізольованих ділянок у маршрутах відправлення".

Якщо голова поїзда, що відправляється, знаходиться за вихідним світлофором і останній відкрити неможливо, дія блокування припиняється; відправлення поїзда проводиться за телефонними засобами зв'язку з видачею машиністу колійної записки. У тому ж порядку проводиться відправлення поїздів з колій, що не мають організованих маршрутів відправлення.

Відправлення поїздів на одноколійних та двоколійних перегонах (по правильній колії) з поверненням з перегону на станцію відправлення проводиться при закритому вихідному світлофорі з видачею машиністу ключа-жезла на право проїзду закритого вихідного світлофора та зворотного прямування.

При цьому на одноколійних перегонах перед відправленням поїзда на перегін з наступним поверненням має бути встановленим порядком одержана від сусідньої станції по блок-апарату згода на відправлення поїзда або блок - система переключена на відповідний напрямок руху.

Якщо місце, до якого прямує поїзд, знаходиться за першим (за напрямком руху поїзда) колійним постом (блок - постом), то черговий на цьому посту при вільності перегону, що лежить попереду, дає машиністу дозвіл на бланку зеленого кольору із заповненням пункту I (бланк ф. ДУ-

52) на право проходження закритого прохідного світлофора та наступного повернення. Так само роблять чергові інших блок - постів, розташованих на шляху прямування поїзда.

При поверненні на станцію відправлення поїзд проходить без зупинки всі вказані блок - пости до межі станції та приймається на станцію по відкритому вхідному світлофору або за встановленим дозволом, що дає право в'їзду на станцію при забороняючому показанні вхідного світлофора.

Відправлення поїзда з підштовхуючим локомотивом, що прямує до сусідньої станції, проводиться за колійним блокуванням у звичайному порядку з повідомленням цієї станції по телефону про відправлення поїзда з підштовхуючим локомотивом.

Відправлення поїзда з підштовхуючим локомотивом, коли останній повертається з перегону на станцію відправлення, проводиться по блокуванню (при відкритому вихідному світлофорі). На право зворотного прямування машиністу підштовхуючого локомотива вручається на станції відправлення ключ - жезл.

При несправності ключа-жезла, а також у випадках, коли блок - апарат не обладнаний ключем - жезлом для підштовхуючого локомотива, відправлення поїзда з підштовхуючим локомотивом, що повертається на станцію відправлення, проводиться по телефонному зв'язку з припиненням дії блокування. Машиністам ведучого та підштовхуючого локомотивів видаються колійні записки.

2.2. Несправності, за яких припиняється дія НАБ

1. неможливість закриття вихідного або прохідного світлофора;
2. неможливість відкриття вихідного або прохідного світлофора при вільному перегоні (у тому числі із застосуванням на вихідних світлофорах допоміжних кнопок для вимкнення контролю вільності ізольованих ділянок);
3. довільне одержання блокувальних сигналів;
4. неможливість подачі або одержання блокувальних сигналів;
5. відсутність пломб на блок-апараті (за винятком пломб на педальній замичці або допоміжній кнопці).

В усіх вказаних випадках, а також при роботах з переобладнання, перенесення, ремонту, випробування та заміні блокувальних пристроїв, а також інших роботах, що викликають тимчасове припинення дії пристроїв, рух поїздів за блокуванням припиняється і встановлюється за телефонним зв'язком.

3.Приймання поїздів на станцію при забороняючому показанні вхідного світлофора.

Приймання поїздів на станцію при заборонному показанні вхідного світлофора проводиться за:

запрошувальним сигналом;

наказом чергового по станції, переданим машиністу по спеціальному телефону, встановленому біля вхідного світлофора;

наказом чергового по станції, переданим машиністу по радіозв'язку;

наказом чергового по станції, переданим машиністу по двосторонньому парковому зв'язку (при встановленні переговорної колонки в районі вхідного світлофора);

наказом поїзного диспетчера, переданим машиністу локомотива по радіозв'язку (при диспетчерській централізації);

спеціальним маневровим світлофором, установленим на щоглі вхідного світлофора при прийманні на частково зайняті рухомим складом колії і до технологічних об'єктів.

У такому ж порядку здійснюється: проїзд показання заборонного маршрутного світлофора, приймання поїздів, що прямують на станцію неправильною колією (при відсутності вхідного світлофора), а також коли при раптовому перекриванні дозвільного показання вхідного світлофора на заборонне машиніст, сприйнявши перекривання, зупинить поїзд вже після проїзду вхідного світлофора.

Передані машиністу накази про приймання поїзда на станцію при заборонному показанні вхідного (маршрутного) світлофора повинні реєструватися черговим по станції в журналі руху поїздів, а поїзним диспетчером - у журналі диспетчерських наказів.

При наявності пристроїв автоматичної реєстрації переговорів, передані машиністу накази про приймання поїзда на станцію при показанні вхідного (маршрутного) світлофора в журналі руху поїздів або в журналі диспетчерських наказів можуть не реєструватися.

Конкретний порядок дій працівників при прийманні поїздів на станцію при заборонному показанні вхідного (маршрутного) світлофора та по неправильній колії вказується в ТРА станції.

У разі неможливості засвітити на вхідному (маршрутному) світлофорі маршрутний показчик (парку або колії приймання) поїзд приймається на станцію за дозвільним показанням вхідного (маршрутного) світлофора без видачі машиністу додаткового дозволу на проїзд несправного маршрутного показчика. У цих випадках машиніст при прямуюванні на станцію повинен виявляти особливу пильність.

Приймання відбудовних і пожежних поїздів, допоміжних локомотивів, локомотивів без вагонів, снігоочисників та дрезин незнімного типу, а також господарчих поїздів і колійних машин на вільні ділянки станційних колій (крім зайнятих пасажирськими, людськими та з небезпечним вантажем класу 1 (вибухові матеріали) поїздами дозволяється у необхідних випадках лише при заборонному показанні вхідного сигналу за наявності дозволу, що передбачений для цих випадків. При цьому машиністи локомотивів (водії дрезин) одночасно з передачею дозволу про приймання на станцію (у тому числі перед засвічуванням запрошувального вогню на вхідному світлофорі) повинні бути попереджені про місце, де необхідно зупинитися, а далі керуватися сигналами або вказівками ДСП.

Швидкість руху поїзда під час приймання на станцію за запрошувальним сигналом або за спеціальним дозволом чергового по станції має бути не більшою 20 км/год, при цьому машиніст зобов'язаний вести поїзд з особливою пильністю і готовністю негайно зупинитись, якщо зустрінеється перешкода для подальшого руху.

4. Прослідкування маршрутного світлофора з забороняючим показом.

Прослідкування маршрутного світлофора з забороняючим показом можливе за наступними дозволами:

1. РН ДСП по радіозв'язку
2. Запрошувальний сигнал.
3. Письмовий дозвіл ДУ-59 для прибуваючих поїздів.
4. Письмовий дозвіл ДУ-52, ДУ-54, пункт 1 для поїздів, що відправляються.

5.Терміни та визначення понять.

ТЧМ – машиніст локомотива, МВРС

ДСП – черговий по станції

ДНЦ – поїзний диспетчер

РН – реєстрований наказ

АБ – автоматичне блокування

НАБ – напівавтоматичне блокування

КЗ – колійна записка

АЛС – автоматична локомотивна сигналізація

ТРА – технічно-розпорядчий акт станції

МВРС – моторвагонний рухомий склад

ДУ-52 – дозвіл на бланку зеленого кольору при НАБ для відправлення поїздів

ДУ-54 - дозвіл на бланку зеленого кольору при АБ для відправлення поїздів

ДУ-59 – дозвіл, що застосовується при прийманні поїздів.

Ду-50 – колійна записка.