

ЛЕКЦИЯ 9

Общие положения. Прием и отправление поездов. Порядок действий при неисправностях автоблокировки

I. Общие положения

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

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

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

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

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

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

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

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

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

При неустойчивом показании огней на локомотивном светофоре во время следования по блок-участку машинист должен вести поезд до следующего светофора на

железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч.

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

(в ред. Приказа Минтранса России от 09.11.2015 N 330)

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

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

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

(в ред. Приказа Минтранса России от 09.11.2015 N 330)

В случае неисправности устройств АЛС машинист поезда обязан:

(в ред. Приказа Минтранса России от 09.11.2015 N 330)

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

(в ред. Приказа Минтранса России от 09.11.2015 N 330)

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

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

(в ред. Приказа Минтранса России от 09.11.2015 N 330)

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

(в ред. Приказа Минтранса России от 09.11.2015 N 330)

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

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

должны соответствовать ординатам светофоров, установленных для движения по правильному железнодорожному пути.

(в ред. Приказа Минтранса России от 09.11.2015 N 330)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(в ред. Приказа Минтранса России от 09.11.2015 N 330)

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

Абзац исключен. - Приказ Минтранса России от 30.03.2015 N 57.

II. Прием и отправление поездов

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

На однопутных перегонах, а также при необходимости отправления поезда по неправильному железнодорожному пути на двухпутных перегонах с двусторонней автоблокировкой или по одному из железнодорожных путей двухпутного (многопутного) перегона, оборудованному двусторонней автоблокировкой с однопутными правилами движения, или при движении по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивных светофоров ДСП станции, кроме того, обязан предварительно согласовать с ДНЦ (а при неисправности поездной связи - с ДСП соседней станции) право занятия перегона.

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

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

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

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

При неисправности маршрутных указателей или повторительных светофоров групповых светофоров или когда голова поезда находится за повторительным светофором, разрешение на отправление поезда при открытом групповом светофоре передается машинисту поезда по радиосвязи регистрируемым приказом в соответствии с пунктом 11.1 таблицы N 2 приложения N 20 к настоящей Инструкции.
(в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

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

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

Если ведущий локомотив поезда находится за выходным (маршрутным) светофором с разрешающим показанием, то машинисту поезда по радиосвязи должен быть передан регистрируемый приказ в соответствии с пунктом 12.1 таблицы N 2 приложения N 20 к настоящей Инструкции.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

III. Порядок действий при неисправностях автоблокировки

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

1) по пригласительному сигналу на выходном светофоре;

2) по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по радиосвязи в соответствии с пунктами 7.1 и 8.1 таблицы N 2 приложения N 20 к настоящей Инструкции;

3) по разрешению на бланке ДУ-54 с заполнением пункта I.

15. На однопутный перегон или по неправильному железнодорожному пути двухпутного перегона, оборудованного двухсторонней автоблокировкой при запрещающем показании выходного светофора, поезд может быть отправлен: (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

1) по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по радиосвязи в соответствии с пунктами 7.1 и 8.1 таблицы N 2 приложения N 20 к настоящей Инструкции;

2) по разрешению на бланке ДУ-54 с заполнением пункта I.

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

16. Перед отправлением поезда на однопутный перегон или по неправильному железнодорожному пути двухпутного перегона, оборудованного двухсторонней автоблокировкой, при запрещающем показании выходного светофора ДСП станции обязан:

(в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

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

"Разрешаю отправить поезд N ... со станции ... по главному пути при запрещающем показании выходного светофора литер Перегон (... главный путь перегона) ... от встречных поездов свободен. ДНЦ ...".

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

2) установить блок-систему в направлении отправляющегося поезда;

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

Порядок отправления поездов при запрещающем показании выходного светофора на однопутные перегоны без проходных светофоров, не оборудованные устройствами для смены направления, или не оборудованные ключами-жезлами устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего

пользования. Отправление поезда в этом случае производится по разрешениям, указанным в подпунктах 1 и 2 пункта 15 настоящего приложения.
(в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

20. При неисправности группового светофора отправление поездов производится по регистрируемому приказу ДСП станции или по разрешению на бланке ДУ-54 с заполнением пункта I в порядке, предусмотренном в подпунктах 2, 3 пункта 14 и пунктом 15 настоящего приложения.

(п. 20 в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

21. При неисправности на выходном светофоре маршрутного указателя направления (белого цвета) отправление поездов производится по открытому выходному светофору, в этом случае ДСП станции должен сообщить машинисту поезда лично, по поездной радиосвязи или через одного из станционных работников, связанных с движением поездов, о неисправности указателя и о готовности маршрута в направлении следования поезда.

22. При неисправности повторителей светофоров или участков приближения и удаления на аппарате управления (табло) прием и отправление поездов должны осуществляться по автоблокировке на основании переговоров ДСП станции (по телефону или радиосвязи) с ДНЦ, ДСП соседних станций, машинистами поездов и другими работниками. В процессе приготовления маршрутов приема и отправления поездов ДСП станции при возникновении несоответствий в индикации аппарата управления должен соблюдать порядок, установленный в Приложении N 13 к настоящей Инструкции.

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

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

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

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

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

В случае, если на момент перерыва телефонной связи автоблокировка была установлена в четном направлении, первый поезд может быть отправлен железнодорожной станцией преимущественного направления лишь по истечении времени, необходимого для проследования перегона четным поездом с прибавлением 10 минут с момента перерыва телефонной связи, при условии, что в течение всего этого времени на аппарате управления присутствовала индикация свободы перегона. При наличии на железнодорожной станции преимущественного направления одиночного локомотива он должен быть отправлен первым. Для отправления первого поезда (локомотива, специального самоходного железнодорожного подвижного состава) ДСП станции должен сменить направление автоблокировки на нечетное, изъять ключ-желез и открыть выходной светофор. С первым поездом (локомотивом, специальным самоходным железнодорожным подвижным составом) пересылается письменное извещение, и с этого момента до восстановления телефонной связи движение поездов должно осуществляться согласно правилам для однопутных перегонов, установленным в приложении N 6 к настоящей Инструкции.

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

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

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

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

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

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

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

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

После остановки поезда перед выходным или проходным светофором с разрешающим показанием (или после их проезда) при занятом блок-участке машинист поезда возобновляет движение после освобождения блок-участка поездом: на станции - по

указанию ДСП станции (ДНЦ), на перегоне - следует на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч с особой бдительностью и готовностью остановиться, далее руководствуясь показаниями светофоров.

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

- 1) прекратить отправление поездов на данный перегон (по данному железнодорожному пути), привести выходные светофоры в запрещающее положение;
- 2) вызвать по радиосвязи машинистов поездов, находящихся на перегоне, и предупредить их о неисправности;
- 3) сообщить о неисправности автоблокировки ДНЦ;
- 4) сделать соответствующую запись в журнале осмотра и сообщить электромеханику СЦБ (диспетчеру дистанции СЦБ) на железнодорожных путях общего пользования или уполномоченному работнику владельца железнодорожного пути необщего пользования.

На участках с диспетчерской централизацией указанные действия выполняет ДНЦ.

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

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

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