

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

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

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

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

Принцип организации движения на таких участках аналогичен движению при автоблокировке.

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

34. Порядок ведения поезда по перегону аналогичен установленному в [пункте 5](#) настоящего приложения.

### Пункт 5

*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.*

*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 продолжить 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;*

*б) 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 огня 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 огня 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.*

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

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

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

1) смена направления движения на однопутном перегоне и по каждому железнодорожному пути двухпутного перегона в основном режиме производится по устному указанию поездного диспетчера, а при вспомогательном режиме - по регистрируемому приказу поездного диспетчера дежурными по обеим станциям;

2) при неисправности маршрутных указателей или повторителей выходных групповых светофоров или когда голова поезда находится за повторительным светофором, разрешение на отправление поезда при открытом выходном групповом светофоре передается машинисту поезда по радиосвязи регистрируемым приказом в соответствии с [пунктом 11.1 таблицы N 2 приложения N 20](#) к настоящей Инструкции:

**Приказ № ... Время ... (часы, мин.)**

**"Машинист поезда № .... на .... пути. Групповой сигнал .... открыт Вам. При исправной локомотивной сигнализации разрешаю отправиться. ДСП ...."**

3) для отправления поезда при запрещающем показании выходного светофора разрешение на отправление поезда передается машинисту поезда по радиосвязи регистрируемым приказом в соответствии с [пунктом 7.1 таблицы N 2 приложения N 20](#) к настоящей Инструкции:

**Приказ № ... Время ... (часы, мин.)**

**"Разрешаю поезду № .... отправиться с .... пути по .... главному пути при запрещающем показании выходного светофора и следовать до выхода на перегон со скоростью не более 20 км/ч, а далее руководствоваться сигналами локомотивного светофора. ДСП ....".**

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

- 1) ложная занятость трех и более блок-участков подряд;
- 2) невозможность смены направления, в том числе с помощью вспомогательного режима, на однопутном и двухпутном перегоне, если направление движения установлено по неправильному железнодорожному пути;
- 3) наличие контроля свободности блок-участка (разрешающего показания локомотивного светофора) при фактической занятости его поездом.

В указанных случаях, а также в случае обнаружения любой неисправности локомотивного светофора перед отправлением поезда с железнодорожной станции или перед отправлением поезда с железнодорожного пути, не оборудованного путевыми устройствами АЛС, действие АЛС закрывается, и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи.

37. Порядок перехода на телефонные средства связи и восстановления действия АЛС изложен в [пунктах 26 - 31](#) настоящего приложения.

При этом в текстах диспетчерских приказов и поездных телефонограмм слово "автоблокировка" заменяется на "АЛС".

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

Бланк формы ДУ-54

<p>КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № _____ Станция (штемпель) " _____ " _____ 20__ г. Разрешение выдано на поезд № _____ с заполнением пункта _____ Дежурный по станции</p>	<p>Бланк формы ДУ-54 РАЗРЕШЕНИЕ № _____ Станция (штемпель) " _____ " _____ 20__ г. 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. Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному(маршрутному) групповому светофору _____ и следовать далее по сигналам. Дежурный по станции (ненужное зачеркнуть) <i>(зеленого цвета)</i></p>
--	--