

ЦШ
530

**ИНСТРУКЦИЯ
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ
ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ
ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ РАБОТ
ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ
И РЕМОНТУ УСТРОЙСТВ СЦБ**

ББК 39.275

Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при производстве работ по техническому обслуживанию и ремонту устройств СЦБ. Департамент сигнализации, связи и вычислительной техники МПС РФ. — М. «ТРАНСИЗДАТ» («РИПИ»), 1998.- 96 с., инструктивное издание.

Настоящая Инструкция отменяет действие
Инструкции ЦШ/4397 от 9.08.1986г.

Ответственные за выпуск: В.И.Гузанов, Т.А.Лебединец

ISBN 5 – 900345 –13 – 0

© ЦШ МПС РФ, 1998 г.

Сдано в набор 26.02.98 г. Подписано в печать 9.04.98 г.

Формат 60х88/16. Тираж 150 000 экз.

Издательство «ТРАНСИЗДАТ» («РИПИ»), ЛР № 050051 от 20 мая 1997 г.

Тел.: (095) 262-44-03, 726-12-49

Типография ИПО «Полигран», г. Москва, Пакгаузное ш., 1
Заказ № 146

**МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Утверждаю

Первый заместитель Министра
путей сообщения

В.И.Ковалев

“ 31 ” декабря 1997 г.

ЦШ
530

**ИНСТРУКЦИЯ
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ
ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ
ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ РАБОТ
ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ
И РЕМОНТУ УСТРОЙСТВ СЦБ**

“ТРАНСИЗДАТ” 1998 г.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящая Инструкция устанавливает порядок производства работ, обеспечивающий безопасность движения поездов при техническом обслуживании, ремонте и устранении неисправностей устройств сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ).

При реконструкции, модернизации и строительстве устройств СЦБ, когда требования настоящей Инструкции не отражают отдельных вопросов безопасности движения, должна разрабатываться местная инструкция, регламентирующая порядок организации движения поездов в период проведения выше перечисленных работ, утверждаемая:

для железнодорожных станций сортировочных и пассажирских, а также крупных грузовых и участковых (по перечню, установленному начальником железной дороги) руководством железной дороги;

для остальных железнодорожных станций - начальником отделения железной дороги, а при отсутствии отделений в составе железных дорог - руководством железной дороги.

1.2. Требования настоящей Инструкции обязательны для работников железнодорожного транспорта, связанных с техническим обслуживанием и контролем действия устройств СЦБ, пользованием ими, их строительством и реконструкцией. Перед допуском к самостоятельной работе данные работники испытываются в знании соответствующих разделов настоящей Инструкции.

1.3. Устройства СЦБ должны содержаться в соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (ПТЭ) и Инструкции по техническому обслуживанию устройств сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ).

Все работы по техническому обслуживанию, ремонту и устранению неисправностей устройств СЦБ должны выполняться с соблюдением требований Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации, настоящей Инструкции, иных нормативных актов МПС России и в соответствии с утвержденными технологическими процессами и техническими указаниями по обслуживанию и ремонту.

1.4. Техническое обслуживание и ремонт устройств СЦБ должны производиться при обеспечении безопасности движения и, как правило, без нарушения графика движения поездов.

Выполнение плановых работ, связанных с прекращением действия устройств СЦБ, должно производиться, как правило, в технологические "окна", предусмотренные в графике движения поездов. При отсутствии таких "окон" должно предоставляться регламентированное время в порядке, установленном ПТЭ. В необходимых случаях нормальное пользование устройствами СЦБ прекращается путем их временного выключения в установленном порядке настоящей Инструкции.

1.5. Работы по техническому обслуживанию, устранению неисправностей, ремонту и замене устройств СЦБ на железнодорожной станции должны производиться

с разрешения дежурного по станции с выключением или без выключения устройств.

Перечни основных работ, выполняемых с выключением и без выключения устройств СЦБ, и примеры оформления записей при выполнении данных работ указаны соответственно в приложениях 1, 2 и 5 настоящей Инструкции.

Перечень работ на железнодорожной станции, выполняемых с разрешения дежурного по станции без оформления записи в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети (форма ДУ-46, далее - Журнал осмотра), указан в приложении 3 настоящей Инструкции.

1.6. Выключение устройств СЦБ может производиться с сохранением и без сохранения пользования сигналами.

При выключении с сохранением пользования сигналами отдельных стрелочных (бесстрелочных) изолированных участков (далее - изолированных участков); централизованных стрелок; стрелок, оборудованных стрелочными контрольными замками или других устройств сохраняется возможность открытия сигналов по маршрутам, в которые входят выключенные устройства, и при этом обеспечивается контроль положения и замыкания всех стрелок, входящих в маршрут, и изолированных участков, кроме выключенных. Проверка фактического положения, закрепления и запираания выключенных стрелок и свободности изолированных участков от подвижного состава производится порядком установленным в техническо-распорядительном акте (ТРА) железнодорожной станции. После такой проверки прием или отправление первого поезда по стрелке, выключенной с сохранением пользования сигналами, производится при запрещающем показании входного, выходного или маршрутного светофора, а последующих - по разрешающим показаниям этих светофоров и со скоростью не более 40 км/ч.

Порядок выдачи предупреждения об ограничении скорости движения до 40 км/ч устанавливается начальником железной дороги.

При выключении устройств СЦБ без сохранения пользования сигналами возможность открытия сигналов и замыкания поездных маршрутов, в которые входят выключенные устройства, исключается. На пульте управления (табло) контролируется положение всех стрелок и изолированных участков, кроме выключенных. Движение поездов по маршрутам, в которые входят выключенные устройства, производится при запрещающем показании входного, выходного или маршрутного светофоров. При этом проверка фактической свободности пути или изолированного участка, положения, закрепления и запираания каждой стрелки в маршруте производится в порядке, установленном для этих случаев в Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации и в ТРА железнодорожной станции.

1.7. Выключение стрелок и изолированных участков с сохранением пользования сигналами производится электромехаником СЦБ (а стрелок ключевой зависимости на железнодорожной станции - и электромонтером) с согласия старшего электромеханика СЦБ и по разрешению дежурного инженера дистанции сигнализации и связи, а при их отсутствии - по разрешению начальника дистанции сигнализации и связи или его заместителя.

При необходимости стрелки и изолированные участки с сохранением пользования сигналами может выключать старший электромеханик СЦБ или начальник производственного участка дистанции сигнализации и связи, в порядке, установленном настоящей Инструкцией.

Выключение производится на срок:

до 8ч - с разрешения начальника железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией - с разрешения поездного диспетчера;
свыше 8ч (до 5 суток включительно) - с разрешения начальника отделения железной дороги, а при отсутствии отделений в составе железных дорог - с разрешения главного инженера железной дороги;

свыше 5 суток - с разрешения начальника железной дороги.

Во всех случаях разрешение на выключение стрелок и изолированных участков с сохранением пользования сигналами должно передаваться через дежурного по станции.

Для оказания помощи дежурному по железнодорожной станции и контроля за его действиями по обеспечению безопасности движения при выключении стрелок (изолированных участков) с сохранением пользования сигналами на станции должен присутствовать начальник железнодорожной станции или лицо его замещающее.

В пределах железнодорожной станции или района, управляемого одним дежурным по станции, разрешается одновременно выключать с сохранением пользования сигналами не более двух изолированных участков и одной одиночной или двух спаренных стрелок. При этом стрелочный перевод с подвижным сердечником крестовины, оборудованный двумя электроприводами, считается как одна стрелка.

Если при ремонтных работах требуется выключить указанным способом большее число устройств, то это может быть осуществлено с разрешения начальника отделения железной дороги, а при отсутствии отделений в составе железной дороги - с разрешения главного инженера железной дороги с одновременным установлением порядка движения поездов и обеспечения безопасности движения поездов, назначения ответственных лиц за своевременное выполнение работ и безопасность движения.

Запрещается выключать стрелку с сохранением пользования сигналами при нарушении механической связи между острьями.

Запрещается выключать с сохранением пользования сигналами рельсовые цепи путей приема и изолированные участки в поездных маршрутах, в которых они являются первыми за входными, выходными и маршрутными светофорами.

Если для отдельных поездных маршрутов изолированный участок не является первым, то он может быть выключен с сохранением пользования сигналами по этим маршрутам с одновременным исключением открытия светофоров на разрешающий огонь по маршрутам, в которых выключаемый изолированный участок является первым, о чем электромеханик СЦБ делает запись в Журнале осмотра.

1.8. Плановые работы, связанные с выключением устройств СЦБ, должны производиться в соответствии с графиками, утвержденными начальником отделения железной дороги, а при отсутствии отделений в составе железных дорог - руководством железной дороги на основании заявок руководителей работ.

Разрешением на производство работ является телеграфное распоряжение начальника отделения железной дороги или руководства железной дороги, в котором

указываются ответственные лица за производство работ и за обеспечение безопасности движения поездов.

К этим работам относятся: замена электроприводов, замена и ремонт сигнально-блокировочного кабеля и групповых кабельных муфт, замена монтажа электропривода, замена проходных, входных, выходных, маршрутных светофоров, маршрутных указателей рода тяги на железнодорожных станциях стыкования, ремонт и проверка ящиков зависимости с разборкой, замена питающих установок, пультов управления и табло, пуско-наладочные работы при вводе в эксплуатацию новых устройств СЦБ.

На работы, связанные с выключением устройств СЦБ, выполнение которых будет производиться в технологическое "окно" или свободное от движения поездов время, разрешения начальника отделения железной дороги или руководства железной дороги не требуется.

В любых случаях запрещается производить на железнодорожных станциях указанные работы без согласия дежурного по станции и без предварительной записи об этом руководителем работ в Журнале осмотра. На участках с диспетчерской централизацией аналогичные работы должны производиться только с согласия поездного диспетчера.

Работы, выполняемые строительными и другими организациями, в зоне расположения устройств СЦБ должны производиться без нарушения нормальной работы устройств СЦБ.

Выполнение работ должно быть согласовано не позже, чем за 3 суток с начальником (заместителем) дистанции сигнализации и связи для своевременного принятия необходимых мер.

1.9. Выключение стрелок и изолированных участков с сохранением пользования сигналами должно производиться в соответствии с техническими решениями, утвержденными Департаментом сигнализации, связи и вычислительной техники МПС России.

Перечень схем выключения стрелок и изолированных участков с сохранением пользования сигналами должен быть определен для каждой железнодорожной станции на основе технических решений и утвержден начальником дистанции сигнализации и связи.

1.10. Выключение стрелок и изолированных участков без сохранения пользования сигналами производится электромехаником СЦБ с согласия старшего электромеханика СЦБ и разрешения дежурного инженера дистанции сигнализации и связи и применяется, как правило, тогда, когда это не вызывает нарушения графика движения поездов (например, в свободное от движения поездов время; при возможности обходного движения по другим маршрутам; на стрелках и изолированных участках, примыкающих к путям, занятым на продолжительное время подвижным составом и т.д.). Кроме того, такое выключение должно применяться при производстве путевых работ с закрытием движения по стрелке или изолированному участку (при сплошной смене рельсов, сплошной смене стрелочного перевода, смене рамных рельсов, острьяков, крестовины простой стрелки, подвижного сердечника и усовика крестовины с подвижным сердечником, сержек первой соединительной тяги).

1.11. На участках с диспетчерской централизацией для выключения стрелок и изолированных стрелочных (бесстрелочных) участков, кроме выполнения требований п.п. 1.7., 1.8. настоящей Инструкции, должна подаваться устная заявка линейного электромеханика СЦБ, передаваемая поезвному диспетчеру непосредственно или через электромеханика СЦБ (старшего электромеханика) центрального поста.

Поезвный диспетчер должен перевести железнодорожную станцию или ее горловину на резервное управление и передать вступившему на дежурство работнику железнодорожной станции разрешение на выключение стрелки или изолированного участка с указанием времени начала работ и способа выключения устройства СЦБ (с сохранением или без сохранения пользования сигналами). Дальнейший порядок выключения устройств СЦБ изложен в настоящей Инструкции.

Работы, указанные в приложении 2 к настоящей Инструкции, для выполнения которых необходима предварительная запись в Журнале осмотра, должны производиться при передаче железнодорожной станции или ее горловины на резервное управление.

Для производства работ, указанных в приложении 3 к настоящей Инструкции, не требующих предварительной записи в Журнале осмотра, по требованию электромеханика СЦБ горловина железнодорожной станции или отдельные устройства СЦБ могут передаваться ему на местное управление. В этом случае электромеханику СЦБ разрешается переводить переданные на местное управление стрелки для проверки правильности их работы.

При передаче железнодорожной станции (или горловины) на резервное управление записи в Журнале осмотра о выполняемых работах ведут на железнодорожной станции электромеханик СЦБ и работник железнодорожной станции (начальник железнодорожной станции или другой работник, на которого возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов).

На участках диспетчерской централизации, где применяется совмещение профессий, распределение обязанностей между электромехаником СЦБ и дежурным по станции по производству работ и оформлению их в Журнале осмотра при техническом обслуживании, ремонте и устранении неисправностей устройств СЦБ устанавливает начальник железной дороги в зависимости от местных условий.

1.12. При отказе в работе устройств СЦБ дежурный по станции обязан немедленно сделать соответствующую запись в Журнале осмотра, сообщить электромеханику СЦБ и дежурному инженеру дистанции сигнализации и связи, кроме того, при неисправности в рельсовых цепях и стрелочных переводах - дорожному мастеру или бригадиру пути, а при нарушении электроснабжения - дежурному энергодиспетчеру.

При отказе в работе устройств СЦБ на перегоне дежурный по станции сообщает об этом одновременно электромеханику СЦБ, дежурному инженеру дистанции сигнализации и связи и работнику службы пути железной дороги.

Впредь до устранения неисправности, проверки установленным порядком работы устройств СЦБ и соответствующих записей электромеханика СЦБ и работников пропуск поездов в порядке, установленном Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации. При этом дежурному

по станции, а при диспетчерской централизации и поезвному диспетчеру, независимо от поездной обстановки, запрещается пользоваться неисправными устройствами СЦБ (открывать входные, выходные, маршрутные и маневровые светофоры, переводить стрелки руководствуясь показаниями контрольных приборов), в том числе и тогда, когда до этих записей возобновится контроль свободности или занятости изолированных секций, положения централизованных стрелок или произойдут другие изменения показаний на пульте управления. Проверка фактической свободности пути или изолированного участка от подвижного состава, положения стрелок и приготовление маршрутов должны производиться в порядке, установленном Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации и предусмотренным для таких случаев в ТРА железнодорожной станции.

1.13. В зависимости от характера неисправности дежурный по станции, не ожидая прибытия электромеханика СЦБ, должен использовать имеющиеся в его распоряжении средства для выяснения причин нарушения нормального действия устройств СЦБ внешним осмотром путей и стрелок:

1.13.1. При невозможности перевода централизованной стрелки с пульта управления необходимо проверить, не попало ли что-либо между острием и рамным рельсом, не произошло ли завала острия, тяг грузом, снегом и т.д.

Если после такой проверки дежурный по станции выяснит и устранит причину не перевода стрелки, ему разрешается возобновить пользование устройствами.

О причинах нарушения нормального действия устройств СЦБ и устранении их дежурный по станции должен сделать запись в последний граф Журнала осмотра.

Если на пульте управления отсутствует контроль положения централизованной стрелки, то ее исправность и правильность установки в маршруте должны быть проверены на месте лично дежурным по станции или другим работником, указанным в ТРА железнодорожной станции. Кроме того, такая стрелка должна быть заперта на закладку и навесной замок, а в ее электроприводе выключен блок-контакт (опущена курбельная заслонка). Ключ от запертой стрелки должен храниться у дежурного по станции или другого работника согласно ТРА железнодорожной станции.

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

В необходимых случаях до устранения неисправности дежурный по станции с согласия поездного диспетчера может перевести стрелку на ручное управление (курбелем). Перевод стрелки курбелем (курбельная заслонка должна быть опущена) осуществляется дежурным по станции, оператором поста централизации, сигнальником или другим работником службы перевозок, указанным в ТРА железнодорожной станции.

После устранения неисправности и восстановления действия стрелки курбельную заслонку поднимает вверх электромеханик СЦБ.

При переводе на ручное управление одной из спаренных стрелок или стрелки с подвижным (поворотным)¹ сердечником крестовины - вторая стрелка или подвижный сердечник тоже должны переводиться на ручное управление.

При переводе курбелем спаренных стрелок или стрелки с подвижным сердечником крестовины обе стрелки или стрелка и подвижной сердечник должны быть поставлены в одинаковое (плюсовое или минусовое) положение.

При переводе стрелки с подвижным сердечником крестовины на ручное управление (курбелем) - первым должен переводиться и запирается подвижный сердечник, а затем острия стрелки с запирающим их установленным порядком.

После каждого перевода стрелки при помощи курбеля дежурный по станции должен установить рукоятку этой стрелки на пульте управления в положение, соответствующее положению стрелки, а при кнопочном управлении нажать кнопку соответствующего положения.

Для получения контроля положения стрелки, переведенной курбелем, если соответствующий изолированный участок показывает занятость, дежурный по станции должен распломбировать и нажать кнопку вспомогательного перевода стрелки, а в необходимых случаях - предварительно произвести искусственную разделку маршрута.

Если на пульте управления после перевода стрелки курбелем сохраняется контроль ее положения, то прием, отправление поездов и маневровые передвижения осуществляются при разрешающих показаниях соответствующих светофоров. В правильности установки в маршруте стрелки, переводимой курбелем, дежурный по станции убеждается по докладу работника, осуществляющего перевод этой стрелки, и по контрольным приборам на пульте управления.

Если электрический контроль положения стрелок, переводимых курбелем, нарушен, то на рукоятку (кнопки) таких стрелок надевается колпачок (колпачки), стрелки (подвижные сердечники крестовины) запираются в маршруте на закладки и навесные замки, ключи от которых во время движения поездов должны храниться у дежурного по станции или другого работника согласно ТРА железнодорожной станции. О положении и запираении таких стрелок в маршруте дежурный по станции должен убеждаться лично или по докладом работников службы перевозок, назначенных для этой цели. Движение поездов по маршрутам, в которые входят такие стрелки, должно производиться при запрещающих показаниях светофоров и опущенных вниз курбельных заслонках в электроприводах стрелок, переводимых курбелем.

1.13.2. При появлении ложной занятости пути или изолированного участка проверить фактическую свободу рельсовой цепи (в том числе если изолированный участок является в маршруте негабаритным участком) от подвижного состава, а также, не прекращая пропуска поездов, проверить отсутствие замыкания рельсовой цепи посторонним предметом. Если после проверки причина ложной занятости будет установлена и устранена, дежурному по станции разрешается возобновить пользование устройствами. О причинах нарушения нормального действия устройств СЦБ и их

устранении дежурный по станции должен сделать запись в последней графе Журнала осмотра.

Если причина не будет выяснена и устранена, то движение поездов по маршрутам, в которые входит такой изолированный участок или путь, должно производиться при запрещающих показаниях светофоров, а перевод соответствующих стрелок электрической централизации осуществляться с помощью вспомогательных кнопок, о срыве пломб с которых дежурный по станции должен сделать запись в Журнале осмотра. Перед каждым переводом такой стрелки дежурный по станции обязан убеждаться в свободе ее от подвижного состава.

1.13.3. Во всех случаях при приеме и отправлении поездов при запрещающих показаниях светофоров, после выполнения всех требований п.13.12 Инструкции по движению поездов и маневровой работе железных дорог Российской Федерации, дежурный по станции, кроме того, должен исключить с пульта перевод стрелок, входящих в маршрут, способом, изложенным в Инструкции о порядке пользования устройствами СЦБ на железнодорожной станции.

1.13.4. При неисправности контрольного замка на стрелке, когда замок нельзя отпереть или запереть, а электромеханик СЦБ (электромонтер) отсутствует на железнодорожной станции, дежурный по станции дает указание находящемуся на железнодорожной станции работнику службы пути о снятии замка с гарнитуры, о чем предварительно сделать запись в Журнале осмотра. Ключ от снятого замка передается дежурному стрелочного поста. В гнездо аппаратного замка этой стрелки вставляется красная табличка с надписью "Выключено". В маршрутах приема, отправления поездов и в маневровых маршрутах указанная стрелка, после установки в соответствующее положение, закрепляется типовой скобой и запирается на закладку и навесной замок.

После доклада о готовности маршрута дежурный стрелочного поста по указанию дежурного по станции вставляет ключ от контрольного замка в аппарат для замыкания маршрута. В этом случае табличка "Выключено" закрепляется на ключе.

Прием и отправление поездов, а также маневровые передвижения по маршруту, в который входит такая стрелка, осуществляются по разрешающим показаниям светофоров.

1.13.5. При утере (поломке) ключа стрелочного контрольного замка, а электромеханик СЦБ (электромонтер) на железнодорожной станции отсутствует, после оформления записи в Журнале осмотра, дежурный по станции дает указание находящемуся на железнодорожной станции работнику службы пути о снятии замка с гарнитуры, а в гнездо аппаратного замка этой стрелки вставить красную табличку с надписью "Выключено". До устранения неисправности прием и отправление поездов, а также маневровые передвижения необходимо производить при запрещающих показаниях светофоров порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации. В маршрутах указанная стрелка запирается на закладку и навесной замок.

1.14. Электромеханик СЦБ, получив сообщение о нарушении нормальной работы устройств СЦБ, должен, как правило, прибыть к дежурному по станции и расписаться в Журнале осмотра с указанием времени прибытия. Если электромеханик СЦБ придет непосредственно в район расположения неисправных устройств, то он

¹ Примечание. В дальнейшем по тексту термин "с подвижным сердечником" включает в себя и "поворотный сердечник".

обязан сообщить об этом дежурному по станции, который должен отметить время его прибытия в Журнале осмотра. В последующем время своего прибытия для устранения неисправности электромеханик СЦБ подтверждает подписью.

Электромеханику СЦБ запрещается приступать к устранению неисправности устройств СЦБ на железнодорожной станции без согласия дежурного по станции и без записи в Журнале осмотра.

По прибытии к дежурному по станции или непосредственно в район расположения неисправных устройств СЦБ электромеханик СЦБ обязан определить, требуется ли выключение неисправного устройства из централизации (из зависимости), руководствуясь при этом перечнем работ, приведенным в приложении 1 к настоящей Инструкции.

Если для производства работ по устранению неисправности требуется выключить устройства СЦБ, то электромеханик СЦБ должен оформить это выключение в порядке, установленном приложением 5 к настоящей Инструкции.

Если устранение неисправности производится без выключения устройств СЦБ, то при наличии в Журнале осмотра записи дежурного по станции о неисправности и росписи электромеханика СЦБ о прибытии для устранения неисправности дополнительной записи в графе 3 Журнала осмотра электромеханик СЦБ может не делать.

При расположении устройств СЦБ на значительном расстоянии от помещения дежурного по станции запись об устранении неисправности и о вводе устройств СЦБ в действие, а также при необходимости записи о временном выключении этих устройств без сохранения пользования сигналами может заменяться регистрируемой в Журнале осмотра телефонограммой, передаваемой электромехаником СЦБ дежурному по станции, с последующей личной подписью электромеханика СЦБ в Журнале осмотра.

После устранения неисправности электромеханик СЦБ может ввести в действие устройства СЦБ, работа которых временно прекращалась, только после совместной с дежурным по станции практической их проверки и убедившись в исправности устройств СЦБ и правильности показаний контрольных приборов на пульте управления. Об устранении неисправности электромеханик СЦБ должен сделать запись в Журнале осмотра.

Время устранения и причину неисправности электромеханик СЦБ должен сообщить дежурному инженеру дистанции сигнализации и связи, а при его отсутствии - старшему электромеханику СЦБ.

Когда проверкой состояния устройств СЦБ причина неисправности, вызвавшая отказ, остается неустановленной, а работа устройств СЦБ восстановилась, электромеханик СЦБ должен сообщить об этом старшему электромеханику СЦБ или дежурному инженеру дистанции и, получив согласие, сделать лично или по телефону через дежурного по станции запись в Журнале осмотра о произведенной проверке, нормальной работе и возобновлении пользования устройствами СЦБ. При наличии такой записи дежурный по станции должен возобновить пользование устройствами СЦБ.

1.15. Порядок взаимодействия работников служб пути, перевозок и дистанции сигнализации и связи при обнаружении во время проверки стрелок отставания остряка

от рамного рельса или подвижного сердечника крестовины от усовика на 4 мм и более и его устранении установлен в соответствии с требованиями, изложенными в приложении 6 к настоящей Инструкции.

1.16. При взрезе стрелки дежурный по станции обязан прекратить движение по стрелке, сообщить поезвному диспетчеру, сделать запись в Журнале осмотра, вызвать работников службы пути (дорожного мастера или бригадира пути) и электромеханика СЦБ для осмотра стрелочного перевода и устройств СЦБ. Переводить взрезанную стрелку с пульта управления и руководствоваться контролем ее положения запрещается.

Электромеханик СЦБ должен исключить ее перевод с пульта управления и контроль положения стрелки изъятием контрольных и рабочих предохранителей или дужек в линейной цепи, сделать об этом запись в Журнале осмотра, проверить состояние устройств СЦБ на стрелке (электропривода, стрелочного контрольного замка, гарнитуры) и определить необходимость выключения стрелки для ремонта устройств СЦБ.

До прибытия электромеханика СЦБ и осмотра им централизованной стрелки движение по ней (после соответствующей записи в Журнале осмотра работником службы пути об открытии движения) разрешается без сохранения пользования сигналами при условии закрепления остряков и запираании стрелки на закладку и навесной замок и при опущенной курбельной заслонке.

1.17. Запрещается при выполнении работ по техническому обслуживанию и ремонту устройств СЦБ, не выключенных установленным порядком, создавать искусственные цепи подпитки приборов с помощью установки временных перемычек, переворачивания реле или любым другим способом.

Установка временных перемычек допускается:

- 1) если они предусмотрены утвержденными техническими решениями (восстановление заблокированных цепей, выключение устройств и другие работы);
- 2) для выключения устройств СЦБ в случаях отсутствия путевого развития при вводе новых устройств в эксплуатацию, при реконструкции путевого развития, после внесения соответствующих изменений в техническую документацию в порядке, установленном Инструкцией по содержанию технической документации на устройства сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ).

Временные перемычки должны быть длиной не менее 0,5 м, цветом отличаться от монтажа, выполнены без узвязки в жгут и иметь бирку о назначении.

1.18. Управление с пульта устройствами СЦБ (стрелками, сигналами и др.) с целью проверки их действия должно производиться дежурным по станции, а на участках диспетчерской централизации - поездным диспетчером. Управление устройствами СЦБ при таких проверках электромехаником допускается лишь с согласия дежурного по станции (поездного диспетчера) и под его наблюдением.

2. ПОРЯДОК ВЫКЛЮЧЕНИЯ СТРЕЛОК

2.1. Общие требования

2.1.1. Перед выключением стрелка должна закрепляться и запирается в следующем порядке:

с сохранением пользования сигналами (без разъединения остряков) - на типовую скобу, закладку и навесной замок;

без сохранения пользования сигналами, если остряки отсоединяются от электропривода, ручного переводного механизма - на типовую скобу, закладку и навесной замок;

без сохранения пользования сигналами, если остряки не отсоединяются от электропривода, ручного переводного механизма - на закладку и навесной замок.

Закрепление остряков типовыми скобами производится в порядке, указанном в приложении 15 к Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ.

Ключ (ключи) от навесного замка запертой стрелки (спаренных стрелок) в течение всего периода выключения должен храниться у дежурного по станции, работника, выделенного для обслуживания стрелки или руководителя, ответственного за обеспечение безопасности движения. Прием и отправление поездов должны производиться в порядке, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

При разъединении остряков они должны закрепляться в требуемом положении в порядке, указанном в приложении 16 к Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ. Кроме того, прижатый остряк запирается на закладку и навесной замок.

При выключении стрелки с подвижным сердечником крестовины сердечник должен закрепляться в требуемом положении при помощи специального устройства, которое должно запирается навесным замком. При этом прилегание подвижного сердечника крестовины к усовику должно быть плотным и отвечать требованиям, установленным ПТЭ.

При выключении спаренных стрелок с сохранением или без сохранения пользования сигналами стрелка, на которой не производятся ремонтные работы, запирается на закладку и навесной замок. Для обслуживания выключенной стрелки должен назначаться работник службы перевозок в порядке, установленном в ТРА железнодорожной станции.

Закрепление остряков стрелки (подвижного сердечника крестовины) в одном из крайних положений по указанию дежурного по станции производит работник службы пути, который должен сделать об этом запись в Журнале осмотра или передать дежурному по станции соответствующую телефонограмму. Запирание стрелки (подвижного сердечника крестовины) на закладку и навесной замок производит работник службы перевозок.

Ответственность за надежность закрепления остряков (подвижного сердечника крестовины) несет работник службы пути, а за правильность положения стрелки в заданном маршруте и надежность ее запирания на закладку и навесной замок - работник

службы перевозок.

В дальнейшем при переводе стрелки о ее положении и закреплении дежурному по станции должен докладывать работник службы перевозок, и дополнительной записи работника службы пути в Журнале осмотра не требуется.

Для выполнения регулировочных работ на выключенной стрелке, в том числе и с разъединением остряков, перевод ее вручную может производиться электромехаником СЦБ в свободное от движения поездов время с разрешения дежурного по станции, переданного через работника службы перевозок и под его контролем.

Дежурный по станции может пропустить поезд или маневровый состав по выключенной стрелке только после доклада работника службы перевозок или личной проверки, что стрелка установлена в маршруте в требуемом положении, остряки закреплены и стрелка заперта на закладку и навесной замок.

2.1.2. Запрещается одновременно открывать входной (маршрутный) и выходной светофоры для пропуска поезда по железнодорожной станции, если в маршрут приема или отправления входит стрелка, выключенная с сохранением пользования сигналами. Дежурный по станции, прежде чем открыть выходной светофор, убеждается в наличии у машиниста поезда предупреждения об ограничении скорости движения по выключенной стрелке до 40 км/ч.

Открытие выходного светофора для безостановочного пропуска поезда в этом случае должно осуществляться лишь после проследования головой поезда входного (маршрутного) светофора.

Одновременное открытие светофоров для приема и отправления поездов в одной горловине железнодорожной станции по выключенным устройствам СЦБ не допускается.

Дежурный по станции должен максимально использовать для движения поездов маршруты, в которые не входит выключенная стрелка.

2.2. Стрелки электрической централизации

2.2.1. Выключение стрелки из централизации с сохранением пользования сигналами производится в следующем порядке.

Электромеханик СЦБ, имея разрешение на выключение стрелки (в соответствии с п.1.7. или 1.8. настоящей Инструкции) и согласовав с дежурным по станции время начала работ, делает запись в Журнале осмотра. В этой записи указывается номер стрелки, цель и способ выключения, а также необходимость закрепления ее остряков и запирания стрелки (стрелок) в соответствии с требованиями п.2.1.1. настоящей Инструкции.

Дежурный по станции на основании записи электромеханика СЦБ устанавливает стрелку с пульта управления в требуемое положение. В централизациях с маршрутным набором для исключения перевода стрелки от нажатия кнопок в это же положение должна быть установлена и стрелочная рукоятка на пульте управления.

Установив стрелку в требуемое положение с пульта управления, дежурный по станции дает указание работнику службы пути о закреплении остряков стрелки

(и подвижного сердечника крестовины) и работнику службы перевозок о запираании ее (и подвижного сердечника крестовины) на закладку и навесной замок.

Закрепив остяки стрелки работник службы пути оформляет запись в Журнале осмотра или передает соответствующую телефонограмму дежурному по станции с последующей личной подписью в журнале.

Получив сообщение от работника службы перевозок о том, что стрелка (и подвижной сердечник крестовины) закреплена и заперта в требуемом положении, дежурный по станции надевает на стрелочную рукоятку (кнопки) колпачок (колпачки) красного цвета. При кнопочном управлении стрелками колпачки надеваются на обе кнопки. Затем в период, когда дежурный по станции не переводит стрелки в этой горловине (районе) железнодорожной станции и не производит передвижений по выключаемой стрелке, подписывается под текстом записи электромеханика СЦБ с указанием времени. Наличие этой подписи является для электромеханика СЦБ разрешением приступить к работе по выключению стрелки.

Выключение стрелки с сохранением пользования сигналами производится путем установки электромехаником СЦБ вместо приборов, контролирующих состояние выключаемого устройства СЦБ, специального приспособления - макета, который обеспечивает возможность открытия светофоров по маршрутам, в которые входит выключаемое устройство СЦБ.

До окончания установки и проверки правильности действия макета дежурному по станции запрещается переводить стрелки в горловине (районе), где расположена выключаемая стрелка, а также осуществлять какие-либо передвижения по этой стрелке.

После получения разрешения электромеханик СЦБ обрывает контрольную цепь на месте включения макета и совместно с дежурным по станции по контрольным приборам должен проверить, выключена ли именно та стрелка, о которой сделана запись в Журнале осмотра.

Установив макет, электромеханик СЦБ совместно с дежурным по станции при отсутствии заданных по стрелке маршрутов убеждается в исправности действия макета.

Для этого дежурный по станции устанавливает в нужное положение рукоятку управления макетом с фиксацией ее на 1-2с в среднем положении, а затем поворачивает в соответствующее (то же) положение стрелочную рукоятку выключаемой стрелки (нажимает кнопку) на пульте управления. Если при этом стрелка амперметра не отклоняется, а стрелочные контрольные лампочки и контрольные лампочки рукоятки управления макетом загораются соответственно зеленым или желтым светом в зависимости от их одинакового положения с рукояткой, то макет действует правильно.

После такой проверки дежурный по станции устанавливает рукоятку управления макетом, а также стрелочную рукоятку (нажимает кнопку) в положение, соответствующее фактическому положению стрелки, и дает указание работнику службы перевозок опустить курбельную заслонку электропривода вниз до упора.

Убедившись, что выключение стрелки произведено правильно, электромеханик СЦБ изымает контрольные лампочки над стрелочной рукояткой (кнопками), указывающие положение стрелки, или отключает их электрические цепи, затем делает в Журнале осмотра вторую запись о правильности выключения стрелки и изъятии (отключении) ламп. Под этой записью расписывается дежурный по станции с указанием

времени начала производства работ на стрелке.

С этого момента дежурный по станции может осуществлять перевод стрелок в горловине (районе) железнодорожной станции, где расположена выключенная стрелка, а электромеханик СЦБ может приступать к выполнению указанных в записи работ.

При необходимости перевода выключенной стрелки для изменения маршрута или производства регулировочных работ со снятием крепления, перед тем как дать распоряжение о снятии крепления с остяков (остряка) и подвижного сердечника крестовины, дежурный по станции обязан произвести на аппарате управления действия, исключающие возможность открытия сигналов по маршрутам, в которые входит данная стрелка, то есть поставить рукоятку макета в среднее положение, оставив стрелочную рукоятку в прежнем положении (или кнопку, нажатой в прежнем положении). Затем дежурный по станции дает устное указание работнику службы перевозок о снятии крепления и перевода стрелки. Во время перевода стрелки или производства регулировочных работ движение по стрелке запрещается.

После получения доклада от работника службы перевозок о фактическом переводе стрелки курбелем в требуемое положение, закреплении и запираании стрелки (и подвижного сердечника крестовины) дежурный по станции устанавливает в нужное положение рукоятку управления макетом с фиксацией ее на 1-2с в среднем положении, а затем поворачивает в соответствующее (то же) положение стрелочную рукоятку (нажимает кнопку) на пульте управления.

Если по условиям движения перевод выключенной стрелки в другое положение не потребуется, то с согласия дежурного по станции электромеханик СЦБ должен исключить возможность электрического перевода приборов макета в другое положение и указать об этом в записи в Журнале осмотра.

2.2.2. Выключение стрелки из централизации без сохранения пользования сигналами производится в следующем порядке.

Электромеханик СЦБ, имея разрешение на выключение стрелки (в соответствии с п. 1.10. настоящей Инструкции) и согласовав с дежурным по станции время начала работ, делает запись в Журнале осмотра. В этой записи указывается номер стрелки, цель и способ выключения, а также необходимость закрепления ее остяков и запираания стрелки (и подвижного сердечника крестовины) в соответствии с требованиями п. 2.1.1. настоящей Инструкции.

Дежурный по станции на основании записи электромеханика СЦБ устанавливает стрелку с пульта управления в требуемое положение, дает указание работнику службы перевозок о запираании ее (и подвижного сердечника крестовины) на закладку и навесной замок, а работнику службы пути, при необходимости, о закреплении остяков стрелки (и подвижного сердечника крестовины) в том же положении. В то же положение дежурный по станции должен установить стрелочную рукоятку на пульте управления (нажать соответствующую стрелочную кнопку).

О закреплении остяков стрелки, если оно произведено, работник службы пути оформляет запись в Журнале осмотра или передает соответствующую телефонограмму дежурному по станции с последующей личной подписью в журнале.

Получив сообщение от работника службы перевозок о том, что стрелка (и подвижной сердечник крестовины) заперта или заперта и ее остяки закреплены в

требуемом положении, дежурный по станции надевает на стрелочную рукоятку колпачок красного цвета. При кнопочном управлении стрелками колпачки надеваются на обе кнопки.

После этого в период, когда по выключаемой стрелке не производится передвижений, дежурный по станции подписывается под текстом записи электромеханика СЦБ с указанием времени, тем самым разрешая электромеханику СЦБ приступить к выключению стрелки.

Электромеханик СЦБ изымает предохранители или дужки в контрольной и рабочей цепях выключаемой стрелки, совместно с дежурным по станции убеждается в правильности ее выключения по отсутствию контроля положения стрелки на пульте управления и нулевому показанию амперметра при переводе стрелочной рукоятки (нажатии кнопок).

После окончания проверки дежурный по станции дает указание работнику службы перевозок опустить курбельную заслонку электропривода вниз до упора, а электромеханик СЦБ приступает к выполнению работ.

На период выключения стрелки из централизации без сохранения пользования сигналами звонок взреза выключается, а индикация потери контроля положения остальных стрелок на пульте управления (табло) сохраняется.

2.2.3. Во всех случаях, окончив на стрелке работу, электромеханик СЦБ должен сообщить об этом дежурному по станции, а при выключении с сохранением пользования сигналами, кроме того, сделать лично запись в Журнале осмотра о снятии макета для проверки действия стрелки. Дежурный по станции подписывает запись электромеханика СЦБ и разрешает снять макет.

Электромеханик СЦБ снимает макет, подключает контрольную цепь, устанавливает (включает) контрольные лампочки и совместно с дежурным по станции до снятия крепления со стрелки должны проверить и убедиться в соответствии фактического положения стрелки (подвижного сердечника крестовины) положению стрелочной рукоятки (нажатия соответствующей кнопки) и контролю на пульте управления.

В свободное от движения поездов время дежурный по станции дает указание работнику службы перевозок снять со стрелки (и подвижного сердечника крестовины) навесной замок и работнику службы пути снять закрепление со стрелки (и подвижного сердечника крестовины) и разрешает приступить к проверке.

Электромеханик СЦБ включает или дает указание электромонтеру СЦБ включить курбельную заслонку электропривода и совместно с дежурным по станции проверяет правильность работы стрелки.

При этом должны быть проверены: перевод стрелки, получение на пульте управления контроля окончания перевода стрелки в плюсовое или минусовое положения, соответствие положения стрелки положению стрелочной рукоятки (нажатия соответствующей кнопки) и контролю на пульте управления. Номера стрелок или путей, на которые ведут остряки проверяемой стрелки, дежурному по станции должен докладывать назначенный для этого работник службы перевозок.

Во время проверки дежурному по станции запрещается переводить стрелки в горловине (районе), где расположена выключенная стрелка, а также осуществлять какие-либо передвижения по этой стрелке.

16

Кроме того, электромеханик СЦБ совместно с дежурным по станции должен проверить дополнительно:

а) при замене стрелочного кабеля или его жил, реверсивного реле нештатного типа, автопереключателя, монтажа в электроприводе - отсутствие электрического контроля положения стрелки при размыкании контактов автопереключателя электропривода в каждом крайнем положении, невозможность перевода стрелки при выключенном блок-контакте электропривода и отсутствие электрического контроля спаренных стрелок (стрелок с подвижным сердечником крестовины) на пульте управления, когда они находятся в разных положениях;

б) при ремонте электропривода (без отключения монтажа) и гарнитуры - отсутствие электрического контроля окончания перевода стрелки при закладке щупа толщиной 4 мм между остряком и рамным рельсом (подвижным сердечником и усовиком).

При замене стрелочного электропривода выполняются все проверки, указанные в подпунктах а, б настоящего пункта, а также проверяется: ток при работе электродвигателя постоянного тока на фрикцию; усилие перевода электропривода на остряки стрелки и сердечник крестовины с непрерывной поверхностью катания при работе электродвигателя переменного тока на фрикцию - специальным прибором; в) при замене реле нештатного типа (кроме реверсивного) или монтажа в схеме управления стрелкой - невозможность перевода стрелки в незаданном маршруте при искусственно занятом изолированном стрелочном участке, в заданном маршруте при свободном стрелочном участке, а также довод остряков в крайнее положение при занятии рельсовой цепи во время перевода стрелки.

Если в результате проверки выяснится, что стрелка не удовлетворяет вышеизложенным требованиям, то стрелка выключается без сохранения пользования сигналами. Если возникает необходимость повторного выключения с сохранением пользования сигналами, то электромеханик СЦБ и дежурный по станции должны выполнить действия по выключению стрелки вновь согласно требованиям п.2.2.1. настоящей Инструкции.

По окончании проверки электромеханик СЦБ должен сделать запись в Журнале осмотра о проведенных проверках и включении стрелки в централизацию. Дежурный по станции ставит свою подпись под текстом записи электромеханика СЦБ и сообщает причастным работникам о включении стрелки в централизацию.

2.2.4. Если на стрелке, оборудованной двумя электроприводами, выполняются работы с ее выключением, то должны выключаться оба электропривода.

2.2.5. При неисправности стрелки или электропривода, когда стрелка курбелем не переводится, а электромеханик СЦБ отсутствует, дежурный по станции должен надеть на стрелочную рукоятку (кнопки) этой стрелки красный колпачок (колпачки).

Если вызвать электромеханика СЦБ невозможно, то дежурный по станции с согласия поездного диспетчера дает указание находящемуся на станции работнику службы пути отсоединить рабочие и контрольные тяги электропривода от остряков стрелки (подвижного сердечника крестовины) и закрепить их в требуемом положении, о чем работник службы пути должен сделать запись в Журнале осмотра.

Отсоединение рабочих и контрольных тяг должно производиться в местах, указанных в приложении 4 к настоящей Инструкции.

Перед пропуском поездов по такой стрелке дежурный по станции (после записи работника службы пути в Журнале осмотра о закреплении остряков) убеждается в положении стрелки по маршруту лично или по докладу назначенного работника службы перевозок, который запирает стрелку на закладку и навесной замок. В этом случае движение поездов по маршруту должно производиться при запрещающих показаниях светофоров. Показаниями контрольных приборов положения стрелки на пульте управления дежурному по станции в этом случае руководствоваться запрещается.

Контроль за положением стрелки с закрепленными остряками в маршруте осуществляет работник службы перевозок.

2.3. Стрелки, оборудованные контрольными замками

2.3.1. Выключение стрелки, оборудованной стрелочными контрольными замками, с сохранением пользования сигналами производится в следующем порядке.

Электромеханик СЦБ (электромонтер), имея разрешение на выключение стрелки (в соответствии с п.1.7. настоящей Инструкции) и согласовав с дежурным по станции время начала работ, делает запись в Журнале осмотра о выключении. В этой записи указывается номер стрелки, цель и способ выключения, а также необходимость закрепления ее остряков и запираания стрелки на закладку и навесной замок в соответствии с требованиями п.2.1.1. настоящей Инструкции.

На основании записи электромеханика СЦБ дежурный по станции дает указание через дежурного стрелочного поста работнику службы пути о закреплении остряков в требуемом положении и дежурному стрелочного поста о запираании стрелки на закладку и навесной замок.

Закрепив остряки стрелки, работник службы пути оформляет запись в Журнале осмотра или передает соответствующую телефонограмму дежурному по станции с последующей личной подписью в журнале.

Получив сообщение дежурного стрелочного поста о том, что стрелка заперта и ее остряки закреплены в требуемом положении, дежурный по станции или по его указанию дежурный стрелочного поста изымает из аппаратного замка ключ (для исключения открытия светофора без предварительной проверки положения стрелки), вставляет в гнезда аппаратного замка выключаемой стрелки красные таблички с надписью "Выключено". После этого дежурный по станции подписывается под текстом записи электромеханика СЦБ (электромонтера) с указанием времени начала работ, разрешая ему приступить к работе.

Если на выключенной стрелке производится снятие стрелочных контрольных замков, то освободившийся ключ (ключи) электромеханик СЦБ должен передать дежурному стрелочного поста или дежурному по станции. Перед снятием замков электромеханик СЦБ должен убедиться в наличии надписи "+", "-" на шейках рамных рельсов и замках.

Ключи должны вставляться дежурным стрелочного поста в аппарат только по указанию дежурного по станции после доклада о готовности маршрута. Табличка с надписью "Выключено" закрепляется при этом на вставленном ключе.

2.3.2. Выключение стрелки, оборудованной стрелочными контрольными замками, без сохранения пользования сигналами производится в следующем порядке.

Электромеханик СЦБ (электромонтер), имея разрешение на выключение стрелки (в соответствии с п.1.10. настоящей Инструкции) и согласовав с дежурным по станции время начала работ, делает запись в Журнале осмотра о выключении. В этой записи указывается номер стрелки, цель и способ выключения, а также необходимость закрепления ее остряков и запираания стрелки на закладку и навесной замок в соответствии с требованиями п.2.1.1. настоящей Инструкции.

На основании записи электромеханика СЦБ дежурный по станции дает указание дежурному стрелочного поста о запираании стрелки на закладку и навесной замок и через дежурного стрелочного поста работнику службы пути, при необходимости, о закреплении остряков стрелки в требуемом положении.

О закреплении остряков стрелки работник службы пути оформляет запись в Журнале осмотра или передает соответствующую телефонограмму дежурному по станции, с последующей личной подписью в Журнале.

Получив сообщение от дежурного стрелочного поста о том, что стрелка заперта или заперта и ее остряки закреплены в требуемом положении, дежурный по станции или по его указанию дежурный стрелочного поста должен изъять из аппаратного замка ключ, передать его электромеханику СЦБ и вставить в гнезда аппаратного замка выключаемой стрелки красные таблички с надписью "Выключено". После этого дежурный по станции подписывается под текстом записи электромеханика СЦБ с указанием времени, наличие этой подписи является для электромеханика СЦБ разрешением приступить к работе.

Оба ключа от контрольных замков выключенной стрелки должны храниться у электромеханика СЦБ на все время ее выключения. Передавать их работникам службы перевозок до окончания производства работ запрещается.

2.3.3. Периодическая проверка и чистка стрелочных контрольных замков с их снятием должны производиться, как правило, путем замены их запасными.

При этом электромеханику СЦБ (электромонтеру) разрешается делать одну общую запись в Журнале осмотра о производстве работ на нескольких стрелках одного стрелочного поста (района). В этом случае разрешением для начала работы на первой выключаемой стрелке является подпись дежурного по станции под общей записью электромеханика СЦБ.

Разрешение на выключение каждой последующей из перечисленных в общей записи стрелок и отметки об их включении дежурный по станции должен оформлять в Журнале осмотра отдельными записями, о чем через дежурного стрелочного поста сообщать электромеханику СЦБ. Изъятие ключа и установка красных табличек "Выключено" должны производиться только на стрелочном аппаратном замке выключенной в данный момент стрелки.

Об окончании работ на всех стрелках и проведенных проверках электромеханик СЦБ должен сделать запись в Журнале осмотра.

2.3.4. Во всех случаях, окончив работу на стрелке, оборудованной стрелочными контрольными замками, электромеханик СЦБ совместно с дежурным стрелочного поста должен проверить действие этих замков.

При этом должны быть проверены: возможность извлечения только одного ключа при запертом стрелочном контрольном замке (проверяется в каждом положении стрелки), соответствие положения стрелки обозначению на вынумер из стрелочного контрольного замка ключа, невозможность изъятия ключа при закладке между острием и рамным рельсом щупа толщиной 4 мм, соответствие положения контрольных замков маркировке на шейках рамных рельсов.

После окончания проверки электромеханик СЦБ по указанию дежурного по станции должен возвратить дежурному стрелочного поста ключи от стрелочных контрольных замков (при выключении стрелки без сохранения пользования сигналами), сделать запись в Журнале осмотра о проведенных проверках, включении стрелки в зависимость и ее нормальной работе. Дежурный по станции должен проверить с дежурным стрелочного поста соответствие положения стрелки ключу в аппарате и положению повернутой маршрутной рукоятки того маршрута, в который входит проверяемая стрелка, и, убедившись в этом, поставить свою подпись под записью электромеханика СЦБ.

Перевод выключенной стрелки для производства регулировочных работ должен производиться дежурным стрелочного поста или электромехаником СЦБ (электромонтером) с согласия дежурного по станции по разрешению и под контролем дежурного стрелочного поста. Для регулировки стрелочных контрольных замков, их сборки и установки на стрелке электромеханик СЦБ должен пользоваться только действующими ключами от стрелочных контрольных замков.

2.3.5. Ремонт и чистка стрелочных контрольных замков, а также проверка на плотность прилегания остриев к рамным рельсам на стрелках примыкания на перегонах, не обслуживаемых постом, должны производиться электромехаником СЦБ, как правило, во время подачи или уборки вагонов на примыкание по согласованию с дежурным по станции, к которой приписаны стрелки примыкания, извещая об этом дежурного по второй станции, ограничивающий перегон. В этом случае оформление работ производится в Журнале осмотра железнодорожной станции, к которой приписаны стрелки примыкания.

2.3.6. Аппаратные стрелочные замки должны заменяться и ремонтироваться с выключением стрелки без сохранения пользования сигналами.

3. ПОРЯДОК ХРАНЕНИЯ КУРБЕЛЕЙ, ЗАПАСНЫХ КЛЮЧЕЙ К КОНТРОЛЬНЫМ ЗАМКАМ, НАВЕСНЫХ ЗАМКОВ, МАКЕТОВ, ЗАПАСНЫХ КЛЮЧЕЙ ОТ РЕЛЕЙНЫХ ПОМЕЩЕНИЙ, КРАСНЫХ КОЛПАЧКОВ И ТАБЛИЧЕК

3.1. На каждом посту электрической централизации должны быть курбелы от электроприводов для ручного перевода стрелок, макет для выключения стрелки с сохранением пользования сигналами, кроме железнодорожных станций, где такое выключение не предусматривается, красные колпачки для стрелочных и сигнальных рукояток (кнопок), а также навесные замки для запираания стрелок. На постах, где стрелки оборудованы контрольными замками, должны быть красные таблички с белой надписью "Выключено" и навесные замки.

Число курбелей, навесных замков, красных колпачков и табличек "Выключено" устанавливается ТРА железнодорожной станции. Красные колпачки, а также красные таблички должны быть установленного МПС России образца и соответствовать типу эксплуатируемых устройств. Начальник дистанции сигнализации и связи при вводе устройств в эксплуатацию обеспечивает станции курбелями, красными колпачками и табличками.

Курбелы, предупредительные таблички к ним, при наличии стрелок с подвижным сердечником и навесные замки должны находиться в отдельном ящике, запираемом на замок, ключ от которого должен храниться у дежурного по станции или дежурного по посту. Каждый курбель должен иметь номер, наименование железнодорожной станции и опломбирован отдельной пломбой электромеханика СЦБ.

На железнодорожных станциях, где имеются стрелки с подвижным сердечником крестовины, к курбелям должны быть прикреплены предупредительные таблички с надписью на одной стороне, окрашенной белым цветом, "Переведи сердечник крестовины", на обратной стороне, окрашенной красным цветом. Номера стрелок с подвижным сердечником, а на электроприводах этих стрелок должны быть установлены такие же таблички.

Места хранения курбелей, красных колпачков и табличек "Выключено" устанавливаются ТРА железнодорожной станции, макетов и шнуров их подключения - приказом начальника дистанции сигнализации и связи. Шнуры для подключения макетов должны быть опломбированы отдельной пломбой старшего электромеханика СЦБ.

Снабжение навесными замками, а также сохранность курбелей, красных колпачков, табличек и навесных замков обеспечивает начальник железнодорожной станции.

Для перевода стрелок вручную курбелы выдаются только работникам службы перевозок.

На железнодорожных станциях, где стрелки значительно удалены от поста централизации, курбелы и навесные замки могут храниться на стрелочных постах, расположенных в районе таких стрелок, в порядке, установленном в п.3.1. настоящей Инструкции. В этом случае изъятие курбеля со срывом пломбы производится работником службы перевозок с разрешения дежурного по станции.

О срыве пломбы и изъятии курбеля дежурный по станции делает запись в Журнале осмотра.

В технических кабинетах и мастерских электрических централизаций, где ремонтируются стрелочные электроприводы, может находиться не более одного курбеля. На этом курбеле должен быть обозначен номер участка старшего электромеханика СЦБ, и он должен храниться в запертом ящике. Ответственность за правильное хранение и использование этого курбеля, только для обучения работников и регулировки ремонтируемых в мастерской электроприводов, несет лично старший электромеханик СЦБ.

3.2. На железнодорожных станциях, где не предусмотрено постоянное дежурство электромехаников СЦБ, в помещении дежурного по станции в ящике для курбелей должен храниться опломбированный электромехаником СЦБ запасной ключ

от релейного помещения. Доступ дежурного по станции в помещение релейной разрешается в исключительных случаях (пожар, стихийное бедствие и т.п.).

О срыве пломбы и изъятия запасного ключа от релейного помещения дежурный по станции делает запись в Журнале осмотра и сообщает электромеханику СЦБ и дежурному инженеру дистанции сигнализации и связи.

3.3. На каждой железнодорожной станции должны быть запасные ключи к стрелочным контрольным замкам стрелок, включенных в зависимость. Их число и серии определяет начальник дистанции сигнализации и связи из расчета не более одного запасного ключа на 10 стрелок. Если число стрелок меньше 10, то должен быть один запасной ключ.

Запасные ключи должны быть тех серий, которые на данной железнодорожной станции не применяются. На железнодорожных станциях с большим числом стрелок, где в качестве запасных невозможно иметь ключи других серий, разрешается хранить в запасе ключи, серии которых совпадают с сериями ключей, применяемыми на данной станции.

Запасные ключи должны быть опломбированы пломбой электромеханика СЦБ и храниться запечатанными в аппарате или специальном ящике в помещении дежурного по станции. Срыв пломбы и извлечение запасного ключа должны производиться электромехаником СЦБ с оформлением записи в Журнале осмотра.

Замена неисправного или утерянного ключа запасным должна производиться электромехаником СЦБ или электромонтером СЦБ на основании записи дежурного по станции в Журнале осмотра, в которой должна быть указана причина замены. О произведенной замене электромеханик СЦБ или электромонтер СЦБ должен сделать запись в Журнале осмотра с указанием серии нового ключа, внести изменение в ведомость запасных ключей и сообщить в группу технической документации дистанции для внесения изменений в схематический план станции.

Порядок учета и пополнения числа запасных ключей должен быть установлен начальником дистанции сигнализации и связи.

Электромеханику СЦБ запрещается пользоваться запасными ключами при выполнении ремонтных и других работ на стрелках.

В мастерских, специализированных по ремонту стрелочных контрольных замков, для проверки действия отремонтированных замков могут использоваться ключи необходимых серий.

Порядок хранения этих ключей, исключающий использование их не по назначению, должен быть установлен начальником дистанции сигнализации и связи.

4. ПОРЯДОК ВЫКЛЮЧЕНИЯ ИЗОЛИРОВАННЫХ УЧАСТКОВ

4.1. Выключение изолированного участка с сохранением пользования сигналами производится в следующем порядке:

Электромеханик СЦБ, имея разрешение на выключение изолированного участка (в соответствии с п.1.7 или 1.8 настоящей Инструкции) и согласовав с дежурным по станции время начала работ, делает запись в Журнале осмотра о

выключении. В этой записи указывается цель и способ выключения, порядок перевода стрелок, входящих в изолированный участок при электрической централизации, и при необходимости способ разделки маршрутов.

Дежурный по станции или по его указанию оператор поста централизации обязан надеть на стрелочные рукоятки (кнопки) стрелок, входящих в выключаемый участок, красные колпачки.

После этого дежурный по станции подписывается под текстом записи электромеханика СЦБ с указанием времени, разрешая тем самым выключить изолированный участок.

До окончания выключения электромехаником СЦБ изолированного участка дежурному по станции запрещается переводить стрелки и открывать светофоры по маршрутам, в которые входит выключаемый изолированный участок.

Получив разрешение, электромеханик СЦБ включает макет, а дежурный по станции по контрольным лампочкам на пульте управления (табло) должен убедиться, что выключен именно тот изолированный участок, о котором сделана запись в Журнале осмотра. На пульте управления (табло) выключаемый участок должен иметь индикацию занятости.

Включив макет, электромеханик СЦБ совместно с дежурным по станции должен убедиться в исправности его действия. Для этого дежурный по станции готовит любой маршрут, в который входит выключенный изолированный участок, и открывает светофор, ограждающий этот маршрут. Светофор должен открыться на разрешающий огонь.

При электрической централизации, кроме того, должно быть проверено, что перевод с пульта управления стрелок, входящих в выключаемый изолированный участок, невозможен без пользования вспомогательной кнопкой.

Убедившись, что выключение произведено правильно, электромеханик СЦБ в Журнале осмотра должен сделать вторую запись о правильности выключения участка, под этой записью дежурный по станции ставит свою подпись.

На этом период выключения участка заканчивается. Дежурный по станции может осуществлять открытие светофоров по маршрутам, в которые входит выключенный изолированный участок, а электромеханик СЦБ - приступить к выполнению указанных в записи работ. В положении стрелок, входящих в выключенный изолированный участок, дежурный по станции перед открытием соответствующего светофора должен убеждаться по показаниям контрольных приборов.

4.2. Выключение изолированного участка без сохранения пользования сигналами производится в следующем порядке.

Электромеханик СЦБ, имея разрешение на выключение изолированного участка (в соответствии с п.1.10 настоящей Инструкции) и согласовав с дежурным по станции время начала работ, делает запись в Журнале осмотра о выключении.

В этой записи указывается цель и способ выключения, порядок перевода стрелок, входящих в выключаемый участок при электрической централизации.

Дежурный по станции или по его указанию оператор поста централизации обязан надеть на стрелочные рукоятки (кнопки) стрелок, входящих в выключаемый

участок, красные колпачки, только после этого дежурный по станции подписывается под текстом записи электромеханика СЦБ с указанием времени, разрешая тем самым выключить изолированный участок.

Выключение изолированных участков без сохранения пользования сигналами должно производиться отключением путевого реле: изъятием дужек на релейном конце, отключением монтажного провода с контакта обмотки путевого реле или отключением кабельной жилы релейного конца.

Места отключения путевых реле для каждой железнодорожной станции должны быть утверждены начальником (его заместителем) дистанции сигнализации и связи. Отключенный провод или кабельная жила должны быть изолированы, а в местах отключения вывешена табличка "Выключено".

На пульте управления (табло) выключенный участок должен иметь индикацию занятости.

Электромеханик СЦБ, выключив изолированный участок, совместно с дежурным по станции должен убедиться в невозможности открытия светофоров после приготовления одного поездного и одного маневрового маршрута в которые входит этот участок. Для этого дежурный по станции должен установить любой маршрут, в который входит выключенный изолированный участок, и нажать соответствующую сигнальную кнопку (повернуть рукоятку). Светофоры не должны открываться на разрешающий огонь. При электрической централизации, кроме того, должно быть проверено, что перевод с пульта управления стрелок, входящих в выключенный участок, невозможен без пользования вспомогательной кнопкой.

Убедившись, что выключение произведено правильно, электромеханик СЦБ может приступить к выполнению работ.

4.3. В случае если изолированный участок выключается без сохранения пользования сигналами, но для маршрутов, в которых он является негабаритным, необходимо сохранить пользование сигналами, то для этих маршрутов может быть выключен контроль его негабаритности. Технические схемные решения по исключению негабаритности должны быть составлены для каждой железнодорожной станции, и утверждены начальником (его заместителем) дистанции сигнализации и связи.

4.4. При выключении станционных рельсовых цепей участков приближения к переезду подача извещения о приближении поездов к переезду должна осуществляться в порядке, установленном Инструкцией о порядке пользования устройствами СЦБ для данной железнодорожной станции, о чем электромеханик СЦБ должен указать в записи в Журнале осмотра.

4.5. Дежурный по станции может пропускать поезда по маршрутам, в которые входит выключенный без сохранения или с сохранением пользования сигналами изолированный участок, только после проверки фактической свободности этого участка от подвижного состава в порядке, установленном ТРА железнодорожной станции.

Стрелки электрической централизации, входящие в выключенный изолированный участок, переводятся с помощью вспомогательной кнопки, и при

этом положение стрелок определяется по контрольным приборам на пульте управления (табло). Разделка маршрута при выключении с сохранением пользования сигналами производится в порядке, указанном в записи электромеханика СЦБ.

4.6. Во всех случаях, окончив работу на изолированном участке, электромеханик СЦБ лично или по телефону должен сообщить дежурному по станции, а при выключении с сохранением пользования сигналами, кроме того, сделать запись в Журнале осмотра о включении изолированного участка для проверки правильности его работы. Электромеханик СЦБ должен проверить: напряжение на путевом реле, которое должно соответствовать установленным нормам; правильность чередования полярности напряжений в смежных рельсовых цепях (при производстве работ, связанных с переключением питающих проводов, заменой трансформаторов, перемычек или ремонтом кабеля на питающем конце) и совместно с дежурным по станции - соответствие фактического состояния участка контролю на табло и контроль занятии всех ответвлений путем наложения испытательного шунта. Если выключение производилось с исключением контроля негабаритности, то должно быть проверено восстановление зависимости путем проверки невозможности открытия сигнала при занятии негабаритным участком.

В правильности работы изолированного участка дежурный по станции убеждается по индикации на пульте управления (табло).

По окончании проверки электромеханик СЦБ должен сделать запись в Журнале осмотра о проведенных проверках и включении изолированного участка в зависимость, дежурный по станции ставит свою подпись под текстом записи электромеханика СЦБ.

Независимо от способа выключения изолированного участка, с начала его проверки и до оформления записи в Журнале осмотра о включении в зависимость, запрещается дежурному по станции переводить стрелки в горловине (районе), где расположен выключенный изолированный участок, а также осуществлять какие-либо передвижения по нему.

4.7. Запрещается производить выключение изолированного участка путем наложения шунтирующих перемычек на рельсы или в схеме рельсовой цепи.

5. ПОРЯДОК ВЫКЛЮЧЕНИЯ СТРЕЛОК И ИЗОЛИРОВАННЫХ УЧАСТКОВ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ ПУТЕВЫХ РАБОТ

5.1. Путьевые работы, связанные с нарушением действия электропривода, стрелочного контрольного замка (сплошная смена стрелочного перевода, смена отдельных металлических частей стрелочного перевода: рамного рельса, острия, подвижного сердечника и усовика крестовины с подвижным сердечником, сережек первой соединительной тяги, крестовины простой стрелки), сплошной сменой рельсов, перешивкой колеи в зоне острия выполняются с участием электромеханика СЦБ (о плановых работах старший электромеханик СЦБ должен быть извещен не менее чем за трое суток).

О характере производимых работ на стрелочном переводе или изолированном участке и порядке движения поездов по ним дорожным мастером или бригадиром

пути должна быть сделана соответствующая запись в Журнале осмотра по установленной форме. На основании этой записи (если указанная работа входит в перечень приложения 1 к настоящей Инструкции) электромеханик СЦБ производит выключение устройств СЦБ с сохранением или без сохранения пользования сигналами по порядку, установленным настоящей Инструкцией.

Только после выключения стрелки и изолированного участка и выполнения работниками службы пути требований по пропуску обратного тягового тока на месте работ дежурный по станции расписывается под текстом записи дорожного мастера (бригадира пути) с указанием времени, разрешая тем самым приступить к работам.

Производство всех плановых работ должно быть организовано так, чтобы работы по оборудованию стрелки и стрелочного изолированного участка устройствами СЦБ, как правило, заканчивались одновременно с работами по замене стрелочного перевода, рамных рельсов и остряков.

После окончания путевых работ движение поездов на электрифицированных участках может быть открыто только после установки дроссель-трансформаторов и подключения перемычек к рельсам и установки стыковых, стрелочных и электротяговых соединителей, обеспечивающих нормальную работу рельсовых цепей и выход тягового тока с изолированного участка. При этом стрелки и изолированные участки могут выключаться с сохранением или без сохранения пользования сигналами в порядке установленном настоящей Инструкцией для завершения работ по монтажу, регулировке и включению устройств СЦБ в зависимости, для чего необходимо предусматривать дополнительное время.

До включения изолированного участка в зависимость должна быть произведена совместная проверка электромехаником СЦБ и дорожным мастером (бригадиром пути) состояния всех элементов рельсовой цепи. Изолированные участки могут быть включены в зависимость только после выполнения требований п.4.6. настоящей Инструкции, а стрелки - после выполнения требований п.2.2.3, 2.3.4 настоящей Инструкции.

5.2. В случае, когда из-за неисправности стрелочного перевода движение по нему закрывается, и для устранения неисправности требуется немедленно выключить стрелку или изолированный участок, а электромеханик СЦБ отсутствует, то после оформления работником службы пути записи о закрытии движения в Журнале осмотра дежурный по станции после выключения курбельного контакта электропривода может разрешить работникам службы пути выполнять работу без выключения стрелки и изолированного участка из зависимости, сообщая об этом дежурному инженеру дистанции сигнализации и связи, начальнику железнодорожной станции и поезвному диспетчеру.

При необходимости отсоединение рабочих и контрольных тяг электропривода от остряков, а также снятие стрелочного контрольного замка производится работниками службы пути с разрешения дежурного по станции.

До проверки состояния устройств СЦБ электромехаником СЦБ и оформления им соответствующей записи в Журнале осмотра движение по стрелке должно осуществляться при запрещающих показаниях светофоров по порядку, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

5.3. При производстве путевых работ на одной из двух спаренных стрелок или на одиночной стрелке, являющейся охранной, с прекращением движения по ремонтируемой стрелке может быть сохранено пользование сигналами в маршрутах по второй (неремонтируемой) стрелке при условии закрепления ее и запираания на закладку и навесной замок в положении, исключающем выезд подвижного состава на ремонтируемую стрелку. В этом случае спаренные стрелки (охранная стрелка) выключаются с сохранением пользования сигналами, а изолированный участок ремонтируемой стрелки - без сохранения пользования сигналами (в соответствии с п.2.2.1. и п. 4.2. настоящей Инструкции).

Если такое выключение изолированного участка препятствует установке других маршрутов, минуя ремонтируемую стрелку, то изолированный участок может быть выключен с сохранением пользования сигналами. В этих случаях для исключения открытия сигналов по ремонтируемой стрелке электрическая цепь возбуждения сигнальных реле должна быть разомкнута. Отключаемые провода должны быть изолированы, навешены бирки с адресом и таблички "Выключено". Места отключения (разрыва) электрической цепи сигнальных реле должны быть определены заранее и утверждены начальником (заместителем) дистанции сигнализации и связи.

Размыкание электрической цепи возбуждения сигнальных реле производится электромехаником СЦБ также в случае производства путевых работ на одной из спаренных стрелок или на одиночной стрелке, являющейся охранной, оборудованных стрелочными контрольными замками на железнодорожных станциях, не имеющих рельсовых цепей, когда для сохранения движения по второй неремонтируемой стрелке спаренные стрелки (охранная стрелка) выключаются с сохранением пользования сигналами.

5.4. Плановые работы по замене изолирующих деталей в изолирующих стыках, сережках остряков, связанных полосах и распорках стрелочных переводов, а также в арматуре устройств обдувки и обогрева стрелок должны производиться работниками службы пути по графику, который должен быть согласован начальником (заместителем) дистанции сигнализации и связи без выключения изолированного участка.

Замена изолирующих деталей в сережках остряков должна производиться с участием электромеханика СЦБ или электромонтера СЦБ. О замене изолирующих деталей и порядке движения поездов работником службы пути должна оформляться запись в Журнале осмотра. После завершения работ по замене изолирующих деталей в сережках остряков электромеханик СЦБ совместно с работником службы пути должен проверить отсутствие электрического контроля окончания перевода стрелки при закладке шупа толщиной 4 мм между остряком и рамным рельсом.

5.5. Требования электромеханика СЦБ по устранению неисправностей отдельных элементов рельсовых цепей, содержание которых обеспечивают работники других служб, должны выполняться в установленные электромехаником СЦБ сроки.

При неустранении в установленные электромехаником СЦБ сроки неисправностей отдельных элементов стрелок или рельсовых цепей, стрелка или изолированный участок выключается без сохранения пользования сигналами с уведомлением поездного диспетчера и дежурного инженера дистанции сигнализации и связи.

6. ПОРЯДОК ВЫКЛЮЧЕНИЯ СВЕТОФОРОВ И МАРШРУТНЫХ УКАЗАТЕЛЕЙ

6.1. Ремонт светофоров, сигнального кабеля к светофору, замена монтажа в схеме управления и другие работы должны производиться с выключением светофора из управления.

Движение поездов в этом случае должно производиться в порядке, установленном Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации. Как правило, для производства плановых работ, связанных с выключением действия светофора, должны выбираться промежутки времени, свободные от движения поездов.

Планируемая замена светофора должна производиться путем переключения сигнальных показаний заменяемого светофора на вновь установленный.

При невозможности предварительной установки нового светофора для замены существующего светофора должно предусматриваться "окно" с прекращением движения поездов.

При маневровых передвижениях дежурному по станции запрещается открывать сигналы до выключенного светофора, если на нем погашен запрещающий огонь, до тех пор, пока не будет приготовлен и проверен установленным ТРА железнодорожной станции порядком маршрут, ограждаемый выключенным светофором.

6.2. При ремонте маршрутного указателя, связанным с прекращением его действия, движение поездов при выключенном маршрутном указателе производится в порядке, установленном Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

При ремонте маршрутного указателя рода тяги на станциях стыкования должна быть исключена возможность открытия светофора, на мачте которого установлен маршрутный указатель, на разрешающее показание путем отключения обмоток сигнальных реле.

Ремонт зеленой светящейся полосы производится с оформлением электромехаником записи в Журнале осмотра.

Ремонт светового указателя белого цвета в виде вертикальной стрелы производится в свободное от движения поездов время.

6.3. Порядок ремонта заградительного светофора определяется п.9.3 настоящей Инструкции.

6.4. Выключение светофора из управления производится в следующем порядке.

Электромеханик СЦБ, имея разрешение на выключение светофора (в соответствии с п.1.8. настоящей Инструкции), с согласия старшего электромеханика СЦБ и по разрешению дежурного инженера дистанции сигнализации и связи, а при их отсутствии - по разрешению начальника дистанции сигнализации и связи или его заместителя и согласовав с дежурным по станции время начала работ, делает запись в Журнале осмотра о его выключении. В этой записи указывается цель выключения светофора.

Дежурный по станции надевает на сигнальную рукоятку (кнопку) красный колпачок, расписывается под текстом записи электромеханика СЦБ с указанием времени, разрешая тем самым электромеханику СЦБ выключить светофор. Электромеханик СЦБ выключает светофор путем изъятия предохранителей или отключением обмоток сигнальных реле. На месте выключения устанавливает табличку "Выключено" и приступает к выполнению работ.

Выключение маршрутного указателя производится изъятием предохранителей.

6.5. Закончив работу, электромеханик СЦБ сообщает об этом дежурному по станции, который в свободное от движения поездов время, разрешает включить светофор для проверки его действия. Электромеханик СЦБ включает светофор и в зависимости от характера выполненной работы проверяет:

1) при выполнении работ, связанных с нарушением действия запрещающего показания светофора - наличие на светофоре запрещающего огня и его видимость;

2) при замене линзового комплекта - правильность установки светофильтра-линзы, видимость сигнального огня;

3) при замене световой головки - правильность расположения огней на светофоре путем открытия светофора на соответствующие огни, видимость сигнальных огней;

4) при замене светофора - правильность расположения огней на светофоре, соответствие сигнальных показаний светофора таблице взаимозависимостей сигнальных показаний светофоров данной станции, напряжение на лампах, видимость сигнальных огней;

5) при замене (ремонте) монтажа в светофоре, кабеля к светофору, а также монтажа в схеме управления - соответствие сигнальных показаний светофора таблице взаимозависимостей сигнальных показаний светофоров данной железнодорожной станции, правильность перекрытия светофора с разрешающего показания на запрещающее, контроль перегорания ламп светофора, перекрытие светофора на запрещающее показание при перегорании ламп разрешающих огней, переход с зеленого огня на желтый при перегорании лампы зеленого огня, переключение на резервную нить при двухнитевых лампах, соответствие всех фактически возможных сигнальных показаний на светофоре (красного, зеленого, желтого, двух желтых огней и т.д.) контрольным показаниям на пульте управления (табло), напряжение на лампах;

6) при ремонте маршрутного указателя с отключением монтажа - соответствие сигнальных показаний маршрутного указателя таблице взаимозависимостей сигнальных показаний данной железнодорожной станции, видимость сигнальных показаний маршрутного указателя;

7) при ремонте зеленой светящейся полосы с отключением монтажа - действие при включении и ее видимость; при ремонте светового указателя белого цвета - действие при включении и его видимость;

8) при замене сигнального механизма прожекторного светофора - действие механизма на все сигнальные показания, а также правильность переключения с каждого разрешающего показания на запрещающее, видимость сигнальных огней;

9) при работах, связанных с нарушением действия схемы кодирования, - соответствие посылаемых в рельсовую цепь кодов сигнальным показаниям светофора.

Проверку соответствия сигнальных показаний светофора таблице взаимозависимостей сигнальных показаний светофоров данной железнодорожной станции, правильности перекрытия с разрешающего показания на запрещающее, контроля перегорания ламп, соответствия всех сигнальных показаний на светофоре контрольным показаниям на пульте управления (табло), правильности сигнализации маршрутного указателя электромеханик СЦБ должен выполнять совместно с дежурным по станции.

Убедившись в правильности действия светофора, электромеханик СЦБ должен сделать запись в Журнале осмотра о проведенных проверках, нормальном его действии и включении, под этой записью ставит свою подпись дежурный по станции.

6.6. Работы по проверке устройств СЦБ, связанные с перекрытием выходных светофоров, на железнодорожных станциях с полуавтоматической блокировкой, где имеется возможность повторного их открытия, должны производиться при отсутствии поездов на перегоне с разрешения дежурного по станции и по согласованию с поездным диспетчером, с оформлением электромехаником СЦБ записи в Журнале осмотра.

На железнодорожных станциях, не имеющих возможности повторного открытия выходного светофора, проверку правильности изменения разрешающего показания на запрещающее производить при отправлении первого поезда.

7. ПОРЯДОК РЕМОНТА И ПЕРЕУСТРОЙСТВА ЯЩИКОВ ЗАВИСИМОСТИ, ПУЛЬТОВ УПРАВЛЕНИЯ И ТАБЛО

7.1. Ремонт или переустройство ящиков зависимости и стрелочных централизаторов маршрутно-контрольных устройств или замена пультов управления и табло, когда нарушается зависимость между стрелками и сигналами, производится с закрытием их действия на срок до пяти суток включительно с разрешения начальника отделения железной дороги, а при отсутствии отделений в составе железной дороги - с разрешения главного инженера железной дороги; свыше пяти суток - с разрешения начальника железной дороги.

Разрешение на производство работ дается в виде телеграммы или письменного приказа, в которых указываются характер работ и срок их выполнения, порядок движения поездов, работники, ответственные за выполнение работ и обеспечение безопасности движения поездов.

Прием и отправление поездов осуществляются в соответствии с временной инструкцией, разработанной на этот период и утвержденной начальником (его заместителем) отделения железной дороги, а при отсутствии отделений в составе железной дороги - руководством железной дороги.

Руководителем работ по ремонту (переустройству) ящиков зависимости должен назначаться работник дистанции сигнализации и связи по должности не ниже старшего электромеханика СЦБ.

7.2. При ремонте ящиков зависимости распорядительных аппаратов действие станционной блокировки, а также путевой полуавтоматической блокировки на прилегающих перегонах прекращается.

Ремонт ящиков зависимости исполнительных аппаратов производится с закрытием действия станционной и путевой полуавтоматической блокировки той стороны железнодорожной станции, к которой относится данный пост.

На все время работ по ремонту ящиков зависимости порядок приготовления маршрутов должен быть такой же, как на станциях, не имеющих зависимости между стрелками и сигналами, с назначением ответственного работника службы перевозок за обеспечение безопасности движения поездов.

7.3. Работы по техническому обслуживанию, замене и ремонту элементов пультов управления и табло должны производиться с разрешения дежурного по станции с оформлением электромехаником СЦБ записи в Журнале осмотра. При этом замена и ремонт указанных устройств должны производиться в промежутках между поездами или в технологические "окна".

В случаях когда выполнение работ с последующей проверкой правильности действия устройств не может быть выполнено в промежутке между поездами и требует более длительного времени, они должны выполняться с разрешения начальника (его заместителя) отделения железной дороги или руководства железной дороги с разработкой порядка организации движения поездов в этот период.

8. ПОРЯДОК ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ НА ПЕРЕГОНАХ

8.1. Работы, связанные с временным прекращением действия перегонных устройств, должны производиться, как правило, в технологические "окна" или в промежутках между поездами после выяснения электромехаником поездной обстановки на перегоне у дежурных по станциям или у поездного диспетчера.

Если такие работы выполняются на блок-участках, состояние которых контролируется на пульте управления (табло) у дежурного по станции и у дежурного инженера дистанции сигнализации и связи, электромеханик СЦБ должен поставить их в известность.

Если устройства автоблокировки дополнены устройствами диспетчерского контроля, то о производстве работ на них электромеханик СЦБ ставит в известность дежурных по станциям (поездного диспетчера).

На однопутных участках электромеханик СЦБ о производстве работ извещает дежурных обеих станций, ограничивающих перегон, а на участках с диспетчерской централизацией - поездного диспетчера и электромеханика СЦБ центрального поста.

8.2. В тех случаях, когда выполнение работ с последующей проверкой правильности действия устройств СЦБ не может быть выполнено в промежутке между поездами и требует более длительного времени, то они должны выполняться с разрешения начальника (заместителя) отделения железной дороги или руководства железной дороги.

В телеграмме (приказе) должны быть указаны: характер работы и срок их выполнения, порядок движения поездов, ответственные работники за выполнение работ, за обеспечение безопасности движения поездов и за выдачу и отмену предупреждений, а также другие необходимые указания по проведению работ.

9. ПОРЯДОК ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ НА ПЕРЕЕЗДАХ

9.1. Работы по техническому обслуживанию, ремонту и проверке действия автоматической переездной сигнализации и автоматических шлагбаумов на переездах должны выполняться в соответствии с требованиями Инструкции по техническому обслуживанию устройств СЦБ и Инструкции по эксплуатации железнодорожных переездов и, как правило, без прекращения действия устройств СЦБ.

О проводимых работах на переездах, обслуживаемых дежурным работником¹, электромеханик СЦБ должен поставить в известность дежурного по переезду. Работы, связанные с кратковременным нарушением действия устройств переездной автоматики, должны производиться в свободное от движения поездов время с разрешения дежурного по переезду, а на переездах, входящих в зависимость станционных устройств, и дежурного по станции.

9.2. Ремонтные работы, связанные с прекращением действия устройств автоматики на переезде на время, большее промежутка времени между поездами, должны производиться в следующем порядке.

Старший электромеханик СЦБ (электромеханик) или начальник производственного участка должен заранее сообщить начальнику (заместителю) дистанции сигнализации и связи о планируемых работах.

Начальник дистанции пути совместно с начальником дистанции сигнализации и связи должны в зависимости от местных условий принять дополнительные меры по обеспечению безопасности движения поездов и автотранспорта на переезде на период выполнения работ и ознакомить с ними электромеханика СЦБ.

При необходимости организуют дополнительный инструктаж дежурному по переезду, дежурным по станциям, ограничивающим перегон, выделяют для оказания помощи на переезде дополнительных работников.

Ответственность за обеспечение безопасности движения поездов и транспортных средств при производстве работ на "переезде с дежурным" возлагается на дежурного по переезду.

О выключении действия устройств автоматики, характере выполняемых работ, необходимости ограждения переезда запасными шлагбаумами ручного действия и принятия дополнительных мер по обеспечению безопасности движения поездов и автотранспорта на "переездах с дежурным", которые были определены начальниками дистанций пути и сигнализации и связи, электромеханик СЦБ должен сделать запись в Книге приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде (форма ПУ-67).

Дежурный по переезду на основании записи электромеханика СЦБ принимает меры по обеспечению безопасности движения поездов и автотранспорта, указывает время и подписывает запись электромеханика СЦБ, разрешая тем самым приступить к выполнению работ.

¹ *Примечание. В дальнейшем называется "Переезд с дежурным", а не обслуживаемый дежурным работником - "Переезд без дежурного".*

Работы, связанные с кратковременным нарушением действия устройств автоматики на "переездах без дежурного" должны производиться в промежутках между поездами после выяснения поездной обстановки у дежурных по станциям, ограничивающим перегон.

Перед производством работ с выключением действия устройств автоматики на "переездах без дежурного" электромеханик СЦБ должен подать установленным порядком заявку на выдачу машинистам предупреждений, что автоматика на переезде не работает, движение поездов должно быть с особой бдительностью и скоростью не более 20 км/час, частой подачей оповестительных сигналов.

9.3. При ремонте заградительного светофора с выключением его из управления, электромеханик СЦБ должен сделать запись о выключении заградительного светофора в Книге приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде.

В случае возникновения на переезде неисправности, угрожающей безопасности движения поездов, а также при загромождении переезда свалившимся грузом или остановившимся транспортным средством дежурный по переезду срывает пломбу с кнопки "Включение заградительной сигнализации" и нажимает ее. Нажатие этой кнопки приводит к включению переездных светофоров и закрытию автошлагбаумов. Дежурный по переезду производит ограждение переезда со стороны выключенного заградительного светофора как при отсутствии заградительной сигнализации в порядке, изложенном в Инструкции по эксплуатации железнодорожных переездов.

Электромеханик СЦБ в этом случае должен под руководством дежурного по переезду принять участие в ограждении переезда.

О срыве пломбы с кнопки "Включение заградительной сигнализации" дежурный по переезду делает запись в Книге приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде.

9.4. После окончания работ на переезде электромеханик СЦБ должен проверить:

- а) при замене светофора (заградительного, переездного), его монтажа, кабеля или линзовых комплектов - правильность горения огней и их видимость;
- б) при замене или ремонте электропривода или кабеля к нему - правильность работы электропривода при открытии и закрытии шлагбаума, ток и напряжение на электродвигателе при нормальной работе и при работе на фрикцию, исправность работы звуковых сигналов, переездных светофоров и ламп на брусках при их наличии;
- в) при замене релейного шкафа или монтажа схемы управления - правильность работы цепей извещения, цепей контроля, электроприводов, звуковых сигналов, переездных светофоров и ламп на брусках, а также время от момента вступления поезда на участок приближения до начала включения переездной сигнализации; время от начала включения переездной сигнализации до начала опускания шлагбаума; время срабатывания схемы защиты от кратковременной потери шунта; время работы схемы контроля длительного занятия последней по ходу поезда рельсовой цепи на участках с двусторонним движением; выключение кодов АЛС и перекрытие светофоров, ограждающих переезд, при включении заградительной сигнализации, в том числе и по неправильному пути; закрытие переезда при отправлении по неправильному пути;

действие кнопки "Аварийное открытие шлагбаумов".

Убедившись в правильности действия устройств, электромеханик СЦБ на "переезде с дежурным" делает запись в Книге приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде о проведенных проверках, включении устройств и нормальном их действии; на "переезде без дежурного" электромеханик СЦБ об окончании работ сообщает дежурным по станциям, ограничивающим перегон, делает аналогичную запись в Настольном журнале старших по смене телефонно-телеграфных станций и дежурных электромехаников связи и СЦБ (ШУ-2) переезда и отменяет заявку о выдаче машинистам предупреждений.

10. ПОРЯДОК ВЫКЛЮЧЕНИЯ КОНТРОЛЬНО-ГАБАРИТНЫХ УСТРОЙСТВ (КГУ)

Работы по техническому обслуживанию и ремонту контрольно-габаритных устройств (КГУ), связанные с прекращением их действия, должны выполняться в свободное от движения поездов время по согласованию с поездным диспетчером и с оформлением электромехаником СЦБ записи в Журнале осмотра.

Выключение из действия КГУ производится изъятием предохранителей.

При срабатывании (возникновении неисправности) КГУ дежурный по станции должен сделать запись в Журнале осмотра, сообщить поездному диспетчеру, а на электрифицированных участках и энергодиспетчеру, вызвать бригадира пути (дорожного мастера) и электромеханика СЦБ.

До восстановления работы КГУ (о восстановлении устройств работником службы пути и электромехаником СЦБ лично или по телефону должна быть оформлена запись в Журнале осмотра) движение поездов (пропуск, осмотр) должно производиться порядком, установленным местной инструкцией и ТРА железнодорожной станции.

11. ПОРЯДОК ЗАМЕНЫ ПРИБОРОВ

11.1. Замена приборов в устройствах СЦБ на перегонах должна производиться в промежутке между поездами без прекращения действия автоблокировки.

На однопутных участках замена приборов в установленном направлении движения поездов должна выполняться, как правило, в отсутствии поездов на перегоне или вслед за проследованием поезда. Замена приборов схемы смены направления может осуществляться только с разрешения дежурного по станции, установленной на прием.

При замене приборов на перегонных сигнальных установках допускается производить проверку работы каждой сигнальной установки после замены всех приборов при условии, что замена и проверка работы могут быть произведены одновременно в межпоездной интервал. При этом электромеханик СЦБ обязан проверить правильность смены сигнальных показаний, перекрытие с разрешающего на запрещающее показание и соответствие кодов сигнальным показаниям светофора на однопутных участках автоблокировки и двухпутных с двусторонним движением по каждому пути в обоих направлениях.

Комплексная замена приборов на перегоне должна производиться, как правило, в технологические "окна" специализированными бригадами с устного разрешения поездного диспетчера, передаваемого лично или через дежурного по станции. Кроме того, выполнение работ согласовывается с дежурным инженером дистанции сигнализации и связи.

11.2. Одиночная замена (замена по одному) штепсельных приборов может производиться электромехаником СЦБ с устного согласия дежурного по станции.

Замена приборов нештепсельного типа, розеток штепсельных реле и блоков, комплексная замена приборов, а также замена других приборов, связанная с отключением или перепайкой монтажных проводов, должны производиться с предварительной записью в Журнале осмотра. Плановые работы по замене таких приборов (розеток) должны выполняться под руководством старшего электромеханика СЦБ или начальника производственного участка.

Перед заменой приборов, связанных с отключением или отпайкой проводов, должно быть проверено наличие на проводах обозначений и их соответствие подключенным контактам и монтажной схеме, при отсутствии обозначений должны быть установлены временные бирки.

После замены каждого такого прибора должна быть проверена правильность подключения проводов по монтажной схеме и работа схем, в которых участвует прибор.

После замены прибора или группы приборов штепсельного типа электромеханик СЦБ должен проверить притяжение и отпускание якоря каждого замененного прибора.

При замене группы приборов на нескольких напольных объектах (стрелки, светофоры и т.д.) переходить на следующий объект разрешается только после проверки и убеждения в нормальном действии предыдущего.

Если замена приборов выполняется под руководством старшего электромеханика СЦБ, то ему разрешается делать общую запись на замену группы приборов. При этом замена каждого прибора должна согласовываться с дежурным по станции с извещением его о порядке пользования устройствами СЦБ на время замены и проверки работы после замены прибора.

Если замена приборов в станционных устройствах регистрировалась в Журнале осмотра, то после окончания работ электромеханик СЦБ (старший электромеханик) должен сделать запись: "Работа по замене реле закончена, правильность их действия проверена".

11.3. Перед установкой реле или при его замене следует осмотреть нет ли внутри прибора посторонних предметов и выпавших деталей, обращая особое внимание на свободное перемещение якоря (сектора) реле, кроме того электромеханик должен убедиться, что оно запломбировано и имеет внутри табличку с датой проверки и подписью лица, производившего проверку.

Приложение 1
к инструкции МПС России от 31.12.97г. ЦШ/530

Перечень основных работ, выполняемых с выключением устройств СЦБ и записью в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети

1. Замена стрелочного электропривода, фундаментных угольников, рабочих тяг, оси ушка, оси рабочей тяги, шарнира и пальца шарнира шибера, а также контрольных тяг стрелок электрической централизации, не оборудованных отдельным креплением рабочих и контрольных тяг; первой межстряковой тяги, кулисы и первой рабочей тяги крестовины с непрерывной поверхностью катания.
2. Замена автопереключателя, главного вала, редуктора, рабочего шибера и контрольных линеек с упорами в стрелочных электроприводах.
3. Замена, ремонт кабеля или отдельных его жил к стрелке и монтажа в стрелочном электроприводе.
4. Изъятие двух и более болтов крепления корпуса электропривода к фундаментным угольникам.
5. Замена, ремонт стрелочной рукоятки (кнопки) нештепсельного типа, внутривозового монтажа схемы управления стрелкой, светофором, рельсовой цепи.
6. Замена реле: реверсивного, пускового, основного контрольного стрелочного, сигнального, замыкающего, путевого и их повторителей, не имеющих штепсельного включения.
7. Замена блока типов БВС и БДР в двухпроводной схеме управления стрелкой.
8. Замена и чистка со снятием контрольных стрелочных замков, гарнитуры, запорной полосы и болта в скрыт.
9. Замена светофора, линзового комплекта запрещающего огня, ремонт, замена сигнального кабеля или отдельных его жил, монтажа.
10. Ремонт или замена маршрутного указателя с отключением монтажа или кабеля.
11. Замена кабеля или монтажа в маневровой колонке.
12. Замена дроссель-трансформаторов, путевых трансформаторных ящиков, кабельных муфт, кабельных ящиков.
13. Замена, ремонт питающего или релейного кабеля и трансформаторов рельсовых цепей, монтажа в путевых трансформаторных ящиках.
14. Одновременное отключение двух и более проводов монтажа или жил кабеля в одном устройстве, если в этом устройстве не применяются специальные приспособления или способы, исключающие перепутывание проводов или жил кабеля.
15. Ремонт и проверка ящиков зависимости всех типов с разборкой.
16. Проверка питающих установок с полным или частичным отключением напряжения, замена приборов нештепсельного типа или штепсельных розеток на панелях питающей установки.
17. Замена и ремонт с разборкой электроприводов шлагбаумов на переезде в пределах станции (выключается только действие электроприводов шлагбаумов), запись оформляется у дежурного по станции и на переезде.

18. Путевые работы: сплошная смена рельсов, сплошная смена стрелочного перевода, смена рамного рельса, остряка, крестовины простой стрелки, подвижного сердечника и усовика крестовины с подвижным сердечником, сережек первой межстряковой тяги.

Примечание: При устранении отказов или выполнении плановых работ на централизованных стрелках, указанных в пунктах 1, 2, 3, 5, 6 настоящего приложения должны присутствовать старший электромеханик СЦБ.

Приложение 2
к инструкции МПС России от 31.12.97г.
№ ЦШ/530

Перечень основных работ, выполняемых с разрешения дежурного по станции и с предварительной записью в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети без выключения устройств СЦБ.

1. Осмотр и проверка внутреннего состояния аппаратов и пультов управления, табло и ящиков зависимости всех типов, электрожелезловых аппаратов, жезловых индукторов.
2. Плановая (неодиночная) совместно с работником службы пути проверка стрелок на плотность прижатия острижков к рамным рельсам с переводом стрелок.
3. Перевод на ручное управление стрелки при неисправности электродвигателя.
4. Замена контрольных тяг и пальцев шарнира к ним на стрелках электрической централизации с раздельным креплением рабочих и контрольных тяг.
5. Замена валиков, соединяющих контрольные тяги с линейками электропривода.
6. Замена контрольных линеек в стрелочном электроприводе, кроме контрольных линеек с упорами.
7. Одиночная замена контактных пружин, ножей автопереключателя и блок-контакта в стрелочном электроприводе.
8. Проверка электрического запираания стрелок.
9. Замена смазки во фрикционной муфте и масла в редукторе в электроприводах типа СП.
10. Плановая (неодиночная) проверка станционных рельсовых цепей на шунтовую чувствительность.
11. Проверка правильности чередования полярности напряжений в смежных рельсовых цепях.
12. Проверка совместно с дорожным мастером состояния устройств и действия схемы автоматической очистки стрелок.
13. Проверка действия и видимости пригласительного сигнала.
14. Замена линзовых комплектов разрешающих огней светофоров.
15. Замена сигнального механизма прожекторного светофора на станции.
16. Проверка действия схемы двойного снижения напряжения на светофорах.
17. Работы, связанные с перекрытием выходных светофоров в устройствах с полуавтоматической блокировкой.
18. Одновременное отключение двух и более проводов монтажа или жил кабеля в одном устройстве, если в этом устройстве применяются специальные

приспособления или способы, исключающие перепутывание проводов.

19. Измерение сопротивления изоляции кабеля с кратковременным отключением по одной жиле.
20. Отключение в электрических цепях выпрямителей, не имеющих аккумуляторного резерва, если они питают цепи поляризованных приборов.
21. Проверка действия дизель-генераторного агрегата (ДГА) с подключением нагрузки.
22. Работы, связанные с выключением контрольно-габаритных устройств.
23. Проверка отсутствия перекрытия разрешающего показания светофоров при переключении фидеров.
24. Замена приборов нештатного типа (кроме реле, указанных в п.6 приложения I к настоящей инструкции).
25. Ремонт маршрутного указателя рода тяги на станциях стыкования, зеленой светящейся полосы.
26. Приварка (замена) неисправных рельсовых стыковых соединителей на станции

Перечень основных работ, выполняемых с разрешения дежурного по станции без записи в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети

1. Замена ламп в светофорах всех назначений, в сигнальных полосах, маршрутных и световых указателях.
 2. Одиночная замена сигнального трансформатора и регулировка напряжения на лампах светофора.
 3. Проверка крепления, плотности замыкания и регулировка контактов автопереключателя стрелочного электропривода с кратковременным (до 3 мин.) нарушением электрического контроля положения стрелки без вывода электропривода из механического замыкания и перевода стрелки.
 4. Проверка внутреннего состояния электропривода с переводом стрелки, чистка и смазка узлов и деталей в электроприводе при выключенном курбельном блок-контакте, замена электродвигателя.
 5. Одиночная замена на стрелке электрической централизации изоляций гарнитурных угольников и крепящих болтов (при наличии связной полосы).
 6. Проверка чередования полярности рельсовых цепей без замыкания изолирующих стыков, одиночная замена дроссельных перемычек, перемычек к кабельным стойкам и путевым трансформаторным ящикам, электротяговых соединителей; измерение кодового тока с кратковременным перерывом контроля свободности состояния рельсовых цепей на табло.
 7. Одиночная замена приборов, имеющих штепсельное соединение, замена контрольных лампочек табло.
- В случае если заменяемый прибор или элемент находится внутри пломбируемого устройства (пульта, шкафа и т.д.), то в Журнале осмотра делается запись о вскрытии этого устройства с указанием производимой работы.
8. Замена предохранителей, проверка устройств аварийного включения резерва (АВР) и аварийного повторного включения (АПВ) с кратковременным перерывом питания устройств.
 9. Отключение в электрических цепях выпрямителей, не имеющих аккумуляторного резерва, если они не питают цепи поларизованных приборов.
 10. Отключение монтажных проводов или жил кабеля на одной контактной клемме при выполнении графика технического обслуживания или проверке устройств с кратковременным нарушением работы устройств и с последующей проверкой их действия после окончания работ.
 11. Проверка работы централизованных стрелок с пульта управления с согласия и под наблюдением дежурного по станции, проверка стрелочных контрольных замков.
 12. Проверка зависимостей в устройствах СЦБ с кратковременным отключением цепей без прекращения действия устройств.

Места отсоединения рабочих и контрольных тяг электропривода стрелок электрической централизации



Рис. 1.1 Электропривод типа СВП (совместное крепление контрольных и рабочих тяг) :
1 - места отсоединения рабочих и контрольных тяг; 2 - электропривод

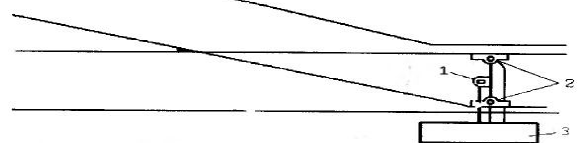


Рис. 1.2 Электропривод типа СП (совместное крепление контрольных и рабочих тяг) :
1 - место отсоединения рабочей тяги; 2 - места отсоединения контрольных тяг;
3 - электропривод

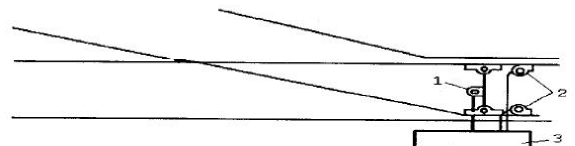


Рис. 1.3 Электропривод типа СП (раздельное крепление контрольных и рабочих тяг) :
1 - место отсоединения рабочей тяги; 2 - места отсоединения контрольных тяг;
3 - электропривод

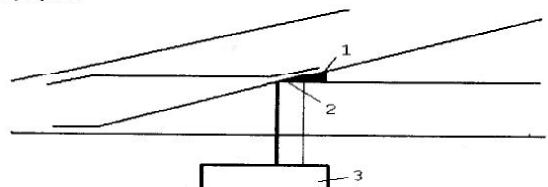


Рис. 1.4 Электропривод типа СП на стрелке с поворотным сердечником крестовины:
1 - сердечник крестовины; 2 - места отсоединения рабочей и контрольной тяги сети;
3 - электропривод

Примеры оформления записей в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети и в Книге приема и сдачи дежурств, осмотра устройств и инструктажа дежурных работников (форма ПУ-67) при производстве основных работ по техническому обслуживанию, ремонту и устранению неисправностей, повреждений или отказов устройств СЦБ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Если для выполнения работы необходимо сделать запись в Журнале осмотра, то следует руководствоваться изложенными в данном приложении примерами записей, которые являются обобщенными, где время начала и окончания работ, порядок извещения электромеханика СЦБ дежурным по станции произвольные.

В зависимости от поездной обстановки на железнодорожной станции допускается для выполнения одной и той же работы выключать устройства СЦБ с сохранением или без сохранения пользования сигналами. В данном приложении предлагается, как правило, один из вариантов оформления выключения устройств СЦБ.

В записях в качестве района производства работ по техническому обслуживанию или ремонту устройств СЦБ могут указываться железнодорожная станция, ее горловины или номера проверяемых стрелок, наименования светофора, рельсовой цепи и т.д. Если устройства СЦБ в указанном районе проверены не полностью, то в записи об окончании работ указываются номера или наименования только проверенных устройств.

При оформлении записей о выключении устройств СЦБ указываются конкретные номера стрелок, наименования изолированных участков или светофоров.

Запись об окончании работ по техническому обслуживанию, ремонту или устранению неисправностей устройств СЦБ, как правило, должен сделать электромеханик СЦБ или старший электромеханик СЦБ.

При необходимости запись об окончании работ может быть выполнена другим ответственным лицом (начальником участка, заместителем начальника дистанции) на основании доклада исполнителя или руководителя работ с указанием в записи его фамилии и должности с последующим подтверждением этой записи подписью исполнителя или руководителя.

При расположении устройств СЦБ на значительном расстоянии от помещения дежурного по станции запись о выключении устройств, об окончании работ может заменяться регистрируемой в Журнале осмотра телефонограммой, передаваемой дежурному по станции с последующей личной подписью электромеханика СЦБ или старшего электромеханика СЦБ.

В примерах, приведенных в настоящем приложении, очередность производства записей указывают цифры в скобках. При извещении дежурным по станции работника о неисправности устройств СЦБ в Журнале осмотра должны быть указаны фамилия и должность лица, которому сообщено о неисправности.

При необходимости примеры записей исходя из местных условий могут быть разработаны и дополнены начальником (заместителем) дистанции сигнализации и связи. При этом следует руководствоваться требованиями ПТЭ и записями, приведенными в настоящей Инструкции для аналогичных работ.

**ПРИМЕРЫ ЗАПИСЕЙ В ЖУРНАЛЕ ОСМОТРА ПУТЕЙ, СТРЕЛОЧНЫХ ПЕРЕВОДОВ,
УСТРОЙСТВ СЦБ, СВЯЗИ И КОНТАКТНОЙ СЕТИ (ДУ-46)**

Месяц и число	Часы и мину- ты	Изложение результатов ос- мотра, испытаний, а также обнаруженных неисправно- стей повреждений или отказов	Когда извещен соответствую- щий работник дистанции			Когда соответствующий ра- ботник дистанции прибыл для устранения неисправностей, повреждений или отказов			Когда обнаруженные неисправности, по- вреждения или отказы устранены, подписи соответствующих работников об их устра- нении		
			Месяц и число	Часы, мину- ты	Способ из- вещения (телеграм- мой, по те- лефону, за- писью в Журнале)	Месяц и число	Часы, мину- ты	Подпись работника дистанции в ознаком- лении с за- писью ДСП	Месяц и число	Часы, мину- ты	Описание причин неис- правности, повреждения или отказа, принятые ме- ры. Подписи работников, производивших устране- ние и подпись дежурного по станции об устранении записанного повреждения
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

1. Стрелки электрической централизации

1.1. Проверка стрелок на плотность прижатия остриек к рамным рельсам с переводом стрелок

19.03	9.00	В свободное от движения поездов время в нечетной горловине будет производиться проверка стрелок на плотность прижатия остриек к рамным рельсам в плюсовом и минусовом положениях при закладке щупа толщиной 4 мм. О движении поездов и маневровых передвижениях со- общать заранее. ШН ПДБ ДСП							19.03	13.00	Проверка всех стрелок нечетной горловины на плотность прижатия остриек к рамным рельсам закончена. При закладке щупа толщиной 4мм стрелки не запираются, контроля положения не имеют. ШН ПДБ ДСП
	9.10									13.05	

Примечания: 1. Подпись ДСП без проставленного им времени соответствует времени, указанному в записи.

2. При наличии стрелок с подвижным сердечником крестовины в записи должно быть указано о проверке плотности прижатия сердечника к усовику.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<u>1.2. Одиночная замена контрольных линеек без упоров в электроприводе, осей в сергах контрольных тяг при раздельном креплении, замена валиков, соединяющих контрольные тяги с линейками электропривода.</u>											
21.02	9.30	На стрелке №7 будет произво- диться замена контрольной ли- нейки с кратковременной поте- рей контроля. На время работы перевод стрелки исключается. О предстоящем задании по стрелке маршрутов, а также движении поездов и маневровых передви- жениях в районе производства работ сообщать заранее. ШН ДСП							21.02	10.00	Замена контрольной линей- ки на стрелке №7 закончена. Стрелка проверена, работает нормально, имеет контроль в обоих положениях. При закладке щупа толщи- ной 4мм стрелка №7 не за- пирается, контроля положе- ния не имеет. ШН ДСП
	9.40									10.05	
<u>1.3. Одиночная замена в электроприводе контактных пружин, ножей автопереключателя блок-контакта.</u>											
14.03 (1)	11.15	В электроприводе стрелки №24 будет производиться одиночная замена контактных пружин автопереключа- теля с кратковременной потерей кон- троля положения. На время работы перевод стрелки исключается. О предстоящем задании по стрелке маршрутов, а также движении поез- дов и маневровых передвижениях в районе производства работ сообщать заранее. ШН ДСП							14.03 (2)	11.40	Замена контактных пружин в электроприводе стрелки № 24 закончена. Стрелка проверена, работает нормально, имеет контроль в обоих положениях, при размы- кании контактов автопереключа- теля стрелка контроля положе- ния не имеет. ШН ДСП
	11.20									11.40	
Примечание. При замене блок-контакта в записи (2) указывается только о невозможности перевода стрелки при выключенном блок-контакте											

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.4. Замена блока БВС в двухпроводной схеме управления стрелкой.											
21.03. (1)	11.10	Для замены блока БВС стрелки четной горловины поочередно будут выключаться из централизации без сохранения пользования сигналами, в свободное от движения поездов время, с исключением их перевода и контроля положения. Первой выключается стрелка № 2. Время выключения остальных стрелок будет согласовываться с ДСП отдельно. ШН ДСП							21.03 (2)	11.20	Стрелка №2 проверена, работает нормально, контроль на пульте соответствует положению стрелки, в централизацию включена. ДСП
21.03. (3)	11.10 11.25	Разрешаю выключить стрелку № 4 ДСП							21.03 (4)	11.35	Стрелка № 4 проверена, работает нормально, контроль на пульте соответствует положению стрелки, в централизацию включена. ДСП
									21.03 (5)	12.40	Блоки БВС на стрелках четной горловины заменены. При переводе стрелочных рукояток (нажатии кнопок) стрелки переводятся в соответствующее положение. Контроль на пульте соответствует положению стрелок ШН ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.5 Замена электропривода типа СП на одиночной стрелке (без разъединения остряков).											
12.03 (1)	10.30	Для замены электропривода стрелка №25 выключается с сохранением пользования сигналами. Стрелку закрепить в требуемом положении и запереть на закладку и навесной замок. Скорость следования поезда по стрелке №25 не более 40 км/ч согласно выданному предупреждению. ШН ПДБ ДСП							12.03 (7)	13.00	Замена электропривода и проверка действия стрелки №25 закончены. При переводе стрелочной рукоятки (нажатии кнопки) стрелка переводится в соответствующее положение. Контроль на пульте соответствует положению стрелки. При закладке щупа толщиной 4мм стрелка №25 не запирается, контроля положения не имеет, при выключенном блоке контакте не переводится, при разомкнутых контрольных контактах стрелка контроля не имеет. Стрелка №25 проверена, работает нормально, в централизацию включена. Предупреждение отменяется. ШН ПДБ ДСП
12.03. (2)	10.35	Курбель № 3 распломбирован и вручен сигналисту Петрову, для выключения курбельной заслонки и перевода стрелки №25. ДСП								13.05	ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
12.03 (3)	10.45	Стрелка №25 закреплена в требуемом положении, заперта на закладку и навесной замок, курбеля заслонка выключена ПДБ Сигналист Петров (по телефону) ДСП							12.03 (6)	12.40	Снято закрепление со стрелки №25, навесной замок снят, закладка отведена. ПДБ Сигналист Петров (по телефону) ДСП
12.03 (4)	10.55	На стрелке №25 установлен макет. Стрелка выключена из централизации, правильность выключения проверена. Контрольные лампочки изъятые. Прием или отправление первого поезда производить по запрещающему показанию светофора, а последующих - по разрешающим показаниям светофоров ШН ДСП							12.03 (8)	13.10	Курбель №3 опломбирован. ШН ДСП
12.03 (5)	12.30	Макет со стрелки №25 снимается, будет производиться проверка действия стрелки с пульта управления. Контрольные лампочки установлены. Во время проверки запрещается переводить стрелки в горловине, где расположена стрелка №25, а также осуществлять какие-либо передвижения по этой стрелке ШН ДСП									
	12.40	ДСП									
Примечание. Во всех случаях при выключении стрелки ДСП выдает курбель работнику службы перевозок, который по указанию ДСП отпирает этим курбелем заслонку электропривода и опускает ее вниз до упора.											

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.6. Замена рабочей тяги или оси ушка стрелочного электропривода типа СП (без разъединения остряков)											
26.05 (1)	13.10	Для замены рабочей тяги стрелка №17 выключается с сохранением пользования сигналами. Стрелку закрепить в требуемом положении и запереть на закладку и навесной замок. Скорость следования поезда по стрелке №17 не более 40 км/ч согласно выданному предупреждению. ШН ПДБ ДСП							26.05 (7)	15.10	Работы по замене рабочей тяги и проверке действия стрелки №17 закончены. Контроль на пульте соответствует положению стрелки. При закладке шупа толщиной 4 мм стрелка №17 не запирается, контроля положения не имеет. Стрелка №17 проверена, работает нормально, в централизацию включена. Предупреждение отменяется. ШН ПДБ ДСП
26.05 (2)	13.15	Курбель №1 распломбирован и вручен сигнальнику Петрову для выключения курбеля заслонки и перевода стрелки №17. ДСП								15.10	ДСП
26.05 (3)	13.30	Стрелка №17 закреплена в требуемом положении, заперта на закладку и навесной замок, курбеля заслонка выключена ПДБ Сигналист Петров (по телефону) ДСП							26.05 (6)	14.40	Снято закрепление со стрелки №17, навесной замок снят, закладка отведена ПДБ Сигналист Петров (по телефону) ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
26.05 (4)	13.45	На стрелке №17 установлен макет. Стрелка №17 выключена из централизации, правильность выключения проверена. Контрольные лампочки изъятые. Прием или отправление первого поезда производить по запрещающему показанию светофора, а последующих - по разрешающим показаниям светофоров. ШН ДСП									
									26.05 (8)	15.15	Курбель №1 опломбирован ШН ДСП
26.05 (5)	14.30	Макет со стрелки №17 снимается, будет производится проверка действия стрелки с пульта управления. Контрольные лампочки установлены. Во время проверки запрещается переводить стрелки в горловине, где расположена стрелка №17, а также осуществлять какие-либо передвижения по этой стрелке. ШН ДСП								15.15	
	14.40										

1	2*	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.7. Замена реверсивного реле											
4.01 (1)	13.10	Для замены реверсивного реле стрелка № 31 выключается из централизации без сохранения пользования сигналами. Стрелку №31 запереть на закладку и навесной замок в требуемом положении. ШН ДСП							4.01 (4)	14.00	Реверсивное реле на стрелке № 31 заменено. При переводе стрелочной рукоятки (нажатии кнопки) стрелка переводится в соответствующее положение. Контроль на пульте соответствует положению стрелки. При разомкнутых контрольных контактах стрелка контроля положения не имеет, при выключенном блок-контакте не переводится. Стрелка №31 проверена, работает нормально, в централизацию включена. ШН ДСП
	13.25										
4.01 (2)	13.20	Стрелка №31 заперта на закладку и навесной замок. Сигналист (по телефону) ДСП									
									4.01 (3)	14.05 13.55	На стрелке №31 навесной замок снят, закладка отведена. Сигналист (по телефону) ДСП
1.8. Замена пускового, контрольного (основного) стрелочного реле нештатного типа.											
7.06 (1)	9.30	Для замены контрольного реле стрелка №6 выключается из централизации без сохранения пользования сигналами. Стрелку №6 запереть на закладку и навесной замок в требуемом положении. ШН ДСП							7.06 (4)	10.20	Контрольное реле на стрелке №6 заменено. При переводе стрелочной рукоятки (нажатии кнопки) стрелка переводится в соответствующее положение. Контроль на пульте соответствует положению стрелки. Стрелка №6 проверена, ра-
	9.50										

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
7.06. (2)	9.45	Стрелка №6 заперта на закладку и навесной замок. Сигналист (по телефону) ДСП									
									7.06 (3)	10.25 10.55	бтает нормально, в централизацию включена. ШН ДСП На стрелке №6 навесной замок снят, закладка отведена. Сигналист (по телефону) ДСП
Примечание: При замене пускового стрелочного реле в записи (2) дополнительно отмечаются проверки невозможности перевода стрелки в незаданном маршруте при искусственно занятом стрелочном изолированном участке и в заданном маршруте при свободном стрелочном участке											
1.9. Замена монтажа в электроприводе											
22.10 (1)	9.35	Для замены монтажа в электроприводе стрелки №17 стрелки №17/19 выключаются с сохранением пользования сигналами. Стрелки №17/19 закрепить в требуемом положении и запереть на закладку и навесной замок. Скорость следования поезда по стрелкам №17/19 не более 40 км/ч согласно выданному предупреждению. ШН ПДБ ДСП							22.10 (6)	11.30	Работы по замене монтажа в электроприводе на стрелке №17 и проверка действия стрелок №17/19 закончены. При переводе стрелочной рукоятки (нажатии кнопки) стрелки №17/19 переводятся в соответствующие положения. Контроль на пульте соответствует положению стрелок. При разомкнутых контрольных контактах в электроприводе стрелки №17, а также при установке стрелок №17 и №19 в разные положения стрелка №17 контроля

[illegible]

[illegible]

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
10.03. (2)	12.10	Курбель №2 распломбирован и вручен сигналисту Петрову для выключения курбельной заслонки и перевода стрелки №10. ДСП							10.03. (7)	14.45	Установка электропривода и проверка действия стрелки №10 и изолированного участка 8 - 10 СП закончены. При переводе стрелочной рукоятки (нажатии кнопки) стрелка №10 переводится в соответствующее положение. Контроль на пульте соответствует положению стрелки. При закладке щупа 4 мм стрелка №10 не запирается, контроля положения не имеет; при включенном блоке контактах не переводится, при разомкнутых контрольных контактах стрелка контроля положения не имеет. При наложении испытательного шунта на ответвления изолированный участок имеет контроль занятости.
10.03. (3)	12.20	В связи со сплошной сменой металлических частей стрелка №10 выключается с сохранением пользования сигналами, а изолированный участок 8 - 10 СП без сохранения пользования сигналами. ШН 12.25 ДСП									Стрелка №10 и изолированный участок 8 - 10 СП проверены, работают нормально, в централизацию включены. ШН 14.50 ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
10.03. (4)	12.35	На стрелке №10 установлен макет. Стрелка №10 выключена из централизации, правильность выключения проверена. Контрольные лампочки изъятые. ШН ДСП							10.03. (8)	14.55	Курбель №2 опломбирован. ШН ДСП
10.03. (5)	12.35 14.15	Макет со стрелки №10 снимается, будет производиться проверка действия стрелки с пульта управления. Контрольные лампочки установлены. Во время проверки запрещается переводить стрелки в горловине, где расположены стрелка №10, а также осуществлять какие-либо передвижения по этой стрелке. ШН ДСП									
	14.20	ДСП									

Примечания: 1. Если после окончания основных путевых работ стрелка устройствами СЦБ не оборудована, то в записи 6 указывается о закреплении острия стрелки и заперении ее на закладку и навесной замок.

2. Если оборудование стрелки и изолированного участка устройствами СЦБ не будет закончено одновременно, то включение изолированного участка и стрелки может быть оформлено отдельными записями.

3. При замене рамного рельса в записи 7 указывается только проверка стрелки на плотность прижатия острия к рамному рельсу при закладке щупа толщиной 4 мм, остальные проверки не проводятся.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.11. Сплошная смена металлических частей стрелочного перевода или рамных рельсов на одной из спаренных стрелок											
17.04. (1)	9.10	На стрелочном переводе №35 будет производиться сплошная смена металлических частей. Движение по стрелочному переводу №35 закрывается. Стрелка №29 заперта на закладку и навесной замок по направлению стрелки №43, а стрелка №31 - по направлению на 7 путь. ПД Сигналист							17.04. (5)	11.40	Работа по сплошной смене металлических частей стрелочного перевода №35 закончена. Электротяговые соединители и дроссельные переключатели установлены. Состояние рельсовой цепи проверено. Стрелка №35 закреплена по направлению пути 5, заперта на закладку и навесной замок. Движение по стрелочному переводу №35 открывается со скоростью 25 км/час согласно выданному предупреждению. На стрелках №29 и №31 навесные замки сняты, закладки отведены. ПД Сигналист
	9.35	ДСП									
17.04. (2)	9.15	Курбель №1 распломбирован и вручен сигнаlists Петрову для выключения курбельной заслонки и перевода стрелок №29/35. ДСП								11.40	ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
17.04 (3)	9.25	В связи со сплошной сменой металлических частей стрелки №29/35 выключаются с сохранением пользования сигналами, а изолированный участок 31-35 СП без сохранения пользования сигналами. ШН ДСП							17.04. (6)	11.41	Состояние и работа изолированного участка проверены, при наложении испытательного шунта на ответвления изолированный участок имеет контроль занятости. Изолированный участок 31-35 СП работает нормально, в зависимость включен. ШН ПД ДСП
17.04. (4)	9.35	На стрелках №29/35 установлен макет. Стрелки №29/35 выключены из централизации, правильность выключения проверена. Контрольные лампочки изъятые. ШН ДСП							17.04 (8)	11.45 12.05	На стрелке №35 нависной замок снят, закладка отведена. Сигналист (по телефону) ДСП
17.04 (7)	12.00	Макет со стрелок №29/35 снимается, будет производиться проверка действия стрелок с пульта управления. Контрольные лампочки установлены. Во время проверки запрещается переводить стрелки в горловине, где расположены стрелки							17.04. (9)	12.20	Установка электропривода на стрелке №35 и проверка действия стрелок №29/35 закончены. При переводе стрелочной рукоятки (нажатия кнопки) стрелки №29/35 переводятся в соответствующие положения. Контроль на пульте со-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	12.00	№29/35, а также осуществлять какие-либо передвижения по стрелкам №29/35. ШН ДСП									ответствует положению стрелок. При выключенном блок-контакте стрелка №35 не переводится, при закладке шунта толщиной 4 мм стрелке №35 не запирается, контроля положения не имеет, при разомкнутых контрольных контактах, а также при разных положениях стрелок №29 и №35 стрелка №35 контроля положения не имеет. Стрелки №29/35 проверены, работают нормально, в централизацию включены. ШН ДСП
									17.04. (10)	12.25 12.30	Курбель №1 опломбирован ШН ДСП

Примечание: Если по условиям движения изолированный участок и стрелку нельзя выключить без сохранения пользования сигналами, то запись (2) имеет вид: - " В связи со сплошной сменой металлических частей на стрелке №35 стрелки №29/35 и изолированный участок 31 - 35 СП выключаются с сохранением пользования сигналами. Электрическая цепь открытия светофоров по стрелке №35 размыкается". Запись (3) дополняется словами "Открытие светофоров по стрелке №35 исключено".

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.12. Замена острия или сереежек на одиночной стрелке.											
12.08. (1)	14.20	На стрелке №14 будет производиться замена левого острия. Движение по стрелке №14 закрывается. Стрелка №18 заперта на закладку и навесной замок по направлению пути 2. ПДБ Сигналист							12.08. (3)	15.20	Работа по замене левого острия на стрелке №14 закончена. Движение по стрелке №14 открывается. На стрелке №18 навесной замок снят, закладка отведена. ПДБ Сигналист
	14.35	ДСП								15.20	ДСП
12.08. (2)	14.25	В связи с заменой острия стрелки №14 изолированный участок 14 - 18 СП и стрелка №14 выключаются из централизации без сохранения пользования сигналами. ШН							12.08. (4)	15.30	Стрелка №14 и изолированный участок 14-18 СП проверены, работают нормально. При закладке шупа толщиной 4 мм стрелка №14 не запирается, контроля положения не имеет, контроль на пульте соответствует положению стрелки. Стрелка №14 и изолированный участок 14-18СП в централизацию включены. ШН
	14.35	ДСП								15.30	ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.13. Ремонт стрелочного кабеля.											
17.09. (1)	10.15	Для ремонта стрелочного кабеля стрелки №8, 12/14 и 18 выключаются с сохранением пользования сигналами. Стрелки закрепить в требуемом положении и запереть на закладку и навесной замок. Перевод стрелок, контроль их положения в маршрутах и движение поездов производить порядком, указанным в распоряжении НОД №87 от 16.09.95 г. О движении поездов и маневровых передвижениях в районе производства работ сообщить заранее. ШН ПДБ							17.09. (7)	13.20	Работы по ремонту кабеля и проверка действия стрелок №8, 12/14 и 18 закончены. При переводе стрелочных рукояток (нажатии кнопок) стрелки №8, 12/14 и 18 переводятся в соответствующее положение. Контроль на пульте соответствует положению стрелок. При выключенных блок-контактах, разомкнутых контрольных контактах автопереключателей стрелки №8, 12/14 и 18 контроля положения не имеют. Стрелки проверены, работают нормально, в централизацию включены. ШН
	10.45	ДСП								13.25	ДСП
17.09. (2)	10.20	Курбели №1 и №2 распломбированы и вручены сигнальщикам Ивановой и Петровой для выключения курбелей заслонки и перевода стрелок №8, 12/14 и 18. ДСП							17.09. (6)	13.00	Снято закрепление со стрелок №8, 12/14 и 18, навесные замки сняты, закладки отведены. ПДБ Сигналисты (по телефону) ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
17.09 (3)	10.40	Стрелки №8, 12/14 и 18 за- креплены в требуемом по- ложении, заперты на за- кладки и навесные замки, курбельные заслонки вы- ключены. ПДБ Сигналисты (по телефону) ДСП									
17.09 (4)	10.50	На стрелках №8, 12/14 и 18 установлены макеты. Стрел- ки №8, 12/14 и 18 выключе- ны из централизации, пра- вильность выключения про- верена. Контрольные лам- почки изъяты. ШН ДСП						17.09 (8)	13.30	Курбели №1 и №2 оп- ломбированы. ШН ДСП	
17.09 (5)	10.50 12.50	Макеты со стрелок пооче- редно снимаются, будет производиться проверка их действия с пульта управле- ния. Контрольные лампочки установлены. Во время про- верки запрещается перево- дить стрелки в горловине, где расположены стрелки №8, 12/14 и 18, а также осуществлять передвижения по этим стрелкам. ШН ДСП									
	13.00	ДСП									

Примечание: По мере готовности кабеля стрелки могут быть включены по одной с оформлением соответствующих записей.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.14. Потеря контроля положения стрелки											
15.02 (1)	14.00	Стрелка №6 не имеет кон- троля в плюсовом положе- нии ДСП	15.02. (2)	14.00	ШН (лич- но)	15.02. (3)	14.05	ШН	15.02 (4)	14.15	Стрелка №6 не имела контроля в плюсовом положении из-за плохо- го контакта в автопере- ключателе. Неисправ- ность устранена. Стрел- ка проверена, работает нормально. ШН ДСП
1.15. Невозможность перевода спаренных стрелок.											
4.11. (1)	16.00	Стрелки № 26/28 не перево- дятся в минусовое положе- ние. ДСП	4.11. (2)	16.00	ШН (лич- но)	4.11. (3)	16.03	ШН	4.11. (6)	16.45	Электродвигатель на стрелке №26 заменен. Стрелки №26/28 прове- рены, работают нор- мально, включены в управление с пульта. ШН (по телефону) ДСП
4.11. (4)	16.15	На стрелке №26 неисправен электродвигатель. До его замены стрелки №26/28 пе- реводятся на ручное управ- ление. ШН (по телефону) ДСП								16.45	ДСП
4.11 (5)	16.25	Курбель №1 распломбиро- ван и вручен сигналисту Петровой для выключения курбельной заслонки и пе- ревода стрелок №26/28 ДСП							4.11 (7)	16.55	Курбель №1 опломби- рован. ШН ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<i>1.16. Взрез стрелки</i>											
10.08 (1)	13.10	Стрелка №15 после прохода маневрового локомотива потеряла контроль положения. ДСП	10.08 (2)	13.10	ШН ПДБ (по теле- фону)	10.08 (3)	13.15	ШН ПДБ	10.08 (5)	13.30	Стрелка №15 потеряла контроль в результате взреза. Повреждены тяги и электропривод. ШН ДСП
10.08. (6)	13.35	Стрелка №15 выключена из централизации без сохранения пользования сигналами. Перевод стрелки с пульта управления и контроль положения исключены. ШН ДСП							10.08. (10)	15.45	Электропривод, рабочая и контрольная тяги на стрелке №15 заменены. Действие стрелки проверено, работает нормально. При переводе стрелочной рукоятки (нажатии кнопки) стрелка переводится в соответствующее положение. Контроль на пульте соответствует положению стрелки, при закладке шупа толщиной 4 мм стрелка №15 не запирается, контроля положения не имеет; при разомкнутых контрольных контактах автопереключателя стрелка №15 контроля положения не имеет, при выключенном блоке-контакте не переводит-
10.08. (7)	13.40	Для устранения неисправности, замены соединяющей (межостряковой) тяги и замены (выправки) левого остряка движение по стрелке №15 закрывается. ПД ДСП									

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
10.08. (8)	14.15	Снята пломба с курбеля №2. Курбель вручен сигналисту Романову для выключения курбельной заслонки и перевода стрелки №15. ДСП							10.08. (9)	15.30	Неисправность на стрелке №15 устранена, первая (межостряковая) тяга и левый остряк заменены. Движение по стрелке №15 открывается. ПД ДСП
									10.08 (11)	15.50	Курбель №2 опломбирован. ШН ДСП
Примечание: Запись (10) о восстановлении устройств СЦБ на стрелке (замене электропривода, тяг и т.д.), проверке их действия и включения стрелки в централизацию электромеханик должен делать только после открытия бригаиром пути или дорожным мастером движения по стрелке.											

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<i>1.17. Замена первой межостряковой тяги.</i>											
15.08 (1)	11.20	На стрелке №15 будет производиться замена первой межостряковой тяги. Стрелка №15 выключается из централизации без сохранения пользования сигналами. Движение по стрелке №15 закрывается. Стрелку №11 запереть на закладку и нависной замок по направлению на 3-й путь. ШН ПДБ							15.08 (3)	12.30	Работа по замене первой межостряковой тяги на стрелке №15 закончена. На стрелке №11 нависной замок снят, закладка отведена. Движение по стрелке открывается. При закладке шупа толщиной 4 мм стрелка не запирается, контроля положения не имеет. Стрелка №15 проверена, работает нормально, в централизацию включена. ШН ПДБ
16.08 (2)	11.40 11.35	ДСП Стрелка №11 заперта на закладку и нависной замок. Сигналист (по телефону) ДСП								12.35	ДСП
2. Стрелки, оборудованные контрольными замками											
<i>2.1. Проверка стрелочных контрольных замков с их снятием.</i>											
27.04. (1)	9.00	Для проверки контрольных замков с их снятием стрелки №7, 9/11, 15, 17/19 будут поочередно выключаться с сохранением пользования сигналами. На период выключения каждую стрелку закреплять и запирают на закладку и нависной замок в требуемом положении.							27.04. (4)	9.55	Контрольные замки на стрелке №7 установлены. Стрелка №7 проверена, работает нормально, в зависимость включена. ШН (по телефону) ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		Ключи от контрольных замков будут передаваться дежурному стрелочному посту №1. Первой выключается стрелка №7. ШН ПДБ									
27.04 (2)	9.25 9.20	ДСП Стрелка №7 закреплена в требуемом положении, заперта на закладку и нависной замок. ПДБ Сигналист (по телефону) ДСП							27.04 (3)	9.45	Снято закрепление со стрелки №7, нависной замок снят, закладка отведена. ПДБ Сигналист(по телефону) ДСП
27.04 (5)	10.00	Разрешаю выключить стрелку №15. ДСП							27.04 (8)	10.50	Контрольные замки на стрелке №15 установлены. Стрелка №15 проверена, работает нормально, в зависимость включена. ШН (по телефону) ДСП
27.04 (6)	10.05	Стрелка №15 закреплена в требуемом положении, заперта на закладку и нависной замок. ПДБ Сигналист (по телефону) ДСП							27.04 (7)	10.30	Снято закрепление со стрелки №15, нависной замок снят, закладка отведена. ПДБ Сигналист (по телефону) ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
									27.04. (9)	12.40	Проверка контрольных замков на стрелках №7, 9/11, 15, 17/19 закончена. Положение стрелок соответствует обозначениям на вынутых из контрольных замков ключах, а положение замков - маркировке на шейках рамных рельсов. При закладке щупа толщиной 4 мм контрольные замки не запираются. Действие замков проверено, работают нормально, при запортом контрольном замке извлекается только один соответствующий ключ. ПН 12.45 ДСП

Примечание: Выключение и включение всех стрелок, указанных в записи (1) оформляются записями, аналогичными (5), (6), (7) и (8).

2.2. Замена запорной полосы, болта в серье.

2.06. (1)	9.00	Для замены запорной полосы стрелка №8 выключается с сохранением пользования сигналами. Ключи от контрольных замков стрелки №8 будут переданы дежур-							2.06. (4)	9.50	Запорная полоса на стрелке №8 заменена. При закладке щупа толщиной 4мм контрольные замки не запираются. Действие
--------------	------	---	--	--	--	--	--	--	--------------	------	--

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		ному стрелочного поста №2. Острия стрелки №8 закрепить в требуемом положении, стрелку запереть на закладку и навесной замок. ПН ПДБ 9.20 ДСП									замков проверено, работают нормально. При запортом контрольном замке извлекается только один соответствующий ключ. Стрелка №8 в зависимость включена. ПН ДСП
2.06. (2)	9.15	Острия стрелки закреплены по направлению пути 2. стрелка №8 заперта на закладку и навесной замок ПДБ Сигналист (по телефону) ДСП							2.06. (3)	9.45	Снято закрепление с остриев стрелки №8, навесной замок снят, закладка отведена. ПДБ Сигналист (по телефону) ДСП
2.3. Сплошная смена металлических частей стрелочного перевода или смена рамных рельсов на одиночной стрелке.											
26.05. (1)	10.00	На стрелочном переводе №13 будет производиться сплошная смена металлических частей. Движение по стрелочному переводу №13 закрывается. Стрелка №17 заперта на закладку и навесной замок, по направлению стрелки №19. ПД 10.15 ДСП							26.05 (3)	12.00	Работа по сплошной смене металлических частей стрелочного перевода №13 закончена. Движение по стрелке №13 открывается со скоростью 25 км/час согласно выданному предупреждению. На стрелке №17 навесной замок снят, закладка отведена. ПД 12.05 ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
26.05. (2)	10.15	В связи со сплошной сменой металлических частей стрелка №13 и изолированный участок 11 - 13 СП выключаются без сохранения пользования сигналами. Ключи от контрольных замков стрелки №13 будут храниться у электромеханика. ШН 10.15 ДСП							26.05. (4)	12.05	Установка контрольных замков на стрелке №13 и проверка действия замков и изолированного участка 11 - 13 СП закончена. При наложении испытательного шунта на ответвления изолированный участок 11 - 13 СП имеет контроль занятости. Положение стрелки №13 соответствует обозначению на вынумер из контрольного замка ключа, а положение замков маркировке на шейках рамных рельсов. При закладке шупа толщиной 4 мм контрольные замки не запираются, при запертом контрольном замке извлекается только один соответствующий ключ. Действие контрольных замков и изолированного участка проверено, работают нормально, в зависимости включены. ШН 12.15 ДСП

Примечания: 1. Если стрелочный перевод, у которого заменяют металлические части, является охраняемым, то стрелка может выключаться с сохранением пользования сигналами, что указывается в записи (2).

2. ДСП перед подписью записи (2) дает указание дежурному стрелочного поста изъять из аппарата ключ стрелки №13 и передать его ШН.

3. См. примечание к п.1.10 Приложения 5.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2.4. Сплошная смена металлических частей стрелочного перевода или смена рамных рельсов на одной из спаренных стрелок.											
3.10. (1)	10.45	На стрелочном переводе №26 будет производиться сплошная смена металлических частей. Движение по стрелочному переводу №26 закрывается. Стрелка №24 заперта на закладку и навесной замок по направлению стрелки №12, а стрелка №30 - по направлению пути 4. ПД ДСП 10.55							3.10. (3)	13.00	Работа по сплошной смене металлических частей стрелочного перевода №26 закончена. Острия стрелки №26 закреплены по направлению стрелки №18, стрелка №26 заперта на закладку и навесной замок. Движение по стрелке №26 открывается со скоростью 25 км/час согласно выданному предупреждению. На стрелке №24 и №30 навесные замки сняты, закладки отведены ПД ДСП 13.00
3.10. (2)	10.55	В связи со сплошной сменой металлических частей стрелки №24/26 выключаются с сохранением пользования сигналами, а изолированный участок 26 - 30 СП без сохранения пользования сигналами. Ключи от контрольных замков будут переданы дежурному стрелочного поста №3. ШН 10.55 ДСП							3.10. (4)	13.05	Состояние и работа изолированного участка 26 - 30 СП проверены, при наложении испытательного шунта на ответвления изолированный участок 26 - 30 СП имеет контроль занятости. Изолированный участок 26 - 30 СП работает нормально, в зависимости включен. ШН 13.10 ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
									3.10 (5)	13.30	Снято закрепление с острия стрелки №26, навесной замок снят, закладка отведена ПДБ Сигналист (по телефону) ДСП
									3.10 (6)	13.35	Установка контрольных замков на стрелке №26 закончена. Положение стрелок №24/26 соответствует обозначениям на вынутых из контрольных замков ключах, а положение замков - маркировке на шейках рамных рельсов. При закладке щупа толщиной 4 мм контрольные замки стрелки №26 не запираются, при запортом контрольном замке извлекается только один соответствующий ключ. Действие контрольных замков проверено, работают нормально, стрелки №24/26 в зависимость включены. ШН ДСП
										13.40	ДСП

Примечание: ДСП перед подписью записи (2) дает указания дежурному стрелочному посту изъять из аппарата ключи стрелок № 24/26.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2.5. Замена острия или серезжек на одиночной стрелке (на станциях без изоляции путей).											
7.10 (1)	10.15	На стрелке №5 будет производиться замена правого острия. Движение по стрелке №5 закрывается. Стрелка №9 заперта на закладку и навесной замок по направлению пути 1. ПДБ ДСП							7.10. (3)	11.15	Работа по замене правого острия на стрелке №5 закончена. Движение по стрелке №5 открывается. На стрелке №9 навесной замок снят, закладка отведена ПДБ ДСП
7.10 (2)	10.20	В связи с заменой правого острия стрелка №5 выключается без сохранения пользования сигналами. Ключи от контрольных замков стрелки №5 будут храниться у электромонтера. ШЦМ ДСП							7.10. (4)	11.20	Установка контрольных замков на стрелке №5 закончена. Положение стрелки №5 соответствует обозначению на вынутах из контрольного замка ключа, а положение замков - маркировке на шейках рамных рельсов. При закладке щупа толщиной 4мм контрольные замки стрелки №5 не запираются, при запортом контрольном замке извлекаются только один соответствующий ключ. Действие контрольных замков проверено, работают нормально. Стрелка №5 в зависимость включена ШЦМ ДСП
	10.25	ДСП								11.20	ДСП

Примечание: Если производится замена острия или серезжки, не связанных с контрольными замками, то в записи указывается только проверка отсутствия затирания контрольных замков при закладке щупа толщиной 4 мм.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
3. Рельсовые цепи.											
3.1. Проверка рельсовых цепей на шунтовую чувствительность.											
9.03. (1)	9.00	В свободное от движения поездов время в нечетной горловине будет производиться проверка рельсовых цепей на шунтовую чувствительность путем наложения испытательного шунта на рельсовую цепь. Для исключения перекрытия светофоров о предстоящем задании маршрутов сообщать заранее. ШН							9.03. (3)	11.40	Проверка рельсовых цепей нечетной горловины закончена. При наложении испытательного шунта все рельсовые цепи имеют контроль занятости на пульте, кроме изолированного участка 19 СП ШН 11.40 ДСП
9.03. (2)	9.10 10.50	При наложении испытательного шунта на параллельное ответвление изолированного участка 19СП контроль занятости на пульте отсутствует. До устранения неисправности перевод стрелки №19 и движение по ней производить только после проверки фактической свободности изолированного участка 19СП. ШН (по телефону)							9.03. (4)	12.00	Основной и дублирующий стыковые соединители на параллельном ответвлении изолированного участка 19СП установлены. При наложении испытательного шунта на параллельное ответвление изолированного участка 19СП имеет контроль занятости. ШН
	10.50	ДСП								12.00	ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
3.2 Замена трансформаторного ящика, монтажа, ремонт кабеля.											
19.07. (1)	10.25	Для замены трансформаторного ящика изолированный участок 5 - 7СП выключается с сохранением пользования сигналами. Стрелки №5 и №7/9 переводить под вспомогательную кнопку "ВК". ШН							19.07. (5)	11.40	Работы по замене трансформаторного ящика и проверке действия изолированного участка 5 - 7СП закончены. Фактическое состояние изолированного участка соответствует контролю на табло, при наложении испытательного шунта по всем ответвлениям имеется контроль занятости, чередование полярности выполнено правильно. Изолированный участок 5-7 СП проверен, работает нормально, в зависимости включен. ШН
19.07. (2)	10.30 10.35	ДСП Изолированный участок 5-7СП выключен, правильность выключения проверена. Прием или отправление первого поезда производить по запрещающему показанию светофора, а последующих по разрешающим показаниям светофоров. ШН									
	10.35	ДСП								11.45	ДСП
10.07. (3)	10.50	Сорвана пломба с кнопки "ВК" для перевода стрелки №5 ДСП							19.07. (6)	11.45	Кнопка "ВК" опломбирована ШН 11.45 ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
19.07. (4)	11.20	Макет с изолированного участка 5-7СП снимается, будет производиться проверка действия изолированного участка. Во время проверки переводить стрелки №5 и №7/9 и осуществлять передвижения по участку 5-7СП запрещается. ШН 11.25 ДСП									
Примечания: 1. Если схемой макета не предусмотрена автоматическая разделка маршрута, то запись (1) дополняется указанием о порядке разделки маршрута. 2. Если на станции имеется переезд и могут задаваться маршруты, в которых от выключенного изолированного участка идет извещение на этот переезд, то запись (1) дополняется требованием о порядке подачи извещения на переезд.											
3.3. Сплошная смена рельсов.											
29.09. (1)	11.20	На приемоотправочном пути 8 будет производиться сплошная смена рельсов. Путь 8 для движения закрывается. Стрелки №38 и №41 заперты на закладку и навесной замок по направлению пути 10. ПД 11.25 ДСП							29.09. (3)	14.10	Работы по сплошной смене рельсов на пути 8 закончены, электротяговые соединители и дроссельные перемычки установлены, путь 8 для движения открыт. На стрелках №38 и №41 навесные замки сняты, закладки отведены. ПД 14.10 ДСП
29.09 (2)	11.25	В связи со сплошной сменой рельсов приемо-отправочный путь 8 выключается без сохранения пользования сигналами. ШН 11.25 ДСП							29.09. (4)	14.15	После сплошной смены рельсов фактическое состояние приемо-отправочного пути 8 соответствует контролю на пульте (табло). При иаложении испытательного шунта 8 путь име-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
											ет контроль занятости. Работа рельсовой цепи проверена, работает нормально. Приемо-отправочный путь 8 в зависимость включен. ШН 14.15 ДСП
Примечание: В тех случаях, когда из-за ржавчины на головках рельсов путь или стрелочный участок при занятии подвижным составом может оказаться ложно свободным, электромеханик должен сделать запись о необходимости обкатки рельсов и дополнительном убеждении дежурным по станции в фактической свободности пути или стрелочного участка порядком, установленным ТРА станции.											
3.4. Проверка правильности чередования полярности напряжений в смежных рельсовых цепях.											
30.09	10.10	В свободное от движения поездов время в нечетной горловине будет производиться проверка правильности чередования полярности напряжений в смежных рельсовых цепях с замыканием изолирующих стыков. Рельсовые цепи во время проверки будут кратковременно показывать занятость. Работа на каждой рельсовой цепи будет согласовываться отдельно. О предстоящем задании маршрутов сообщать заранее. ШН 10.10 ДСП							30.09.	12.30	Проверка правильности чередования полярности напряжений в смежных рельсовых цепях в нечетной горловине закончена. Чередование полярности напряжений выполнено правильно. ШН 12.30 ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
4. Светофоры											
4.1. Проверка видимости пригласительных огней.											
15.07 (1)	10.00	Для комиссионной проверки видимости пригласительных огней светофоров Ч2 и Н срываються пломбы с кнопок Ч2ПК и НПК ДСП	15.07. (2)	10.00	ШН (по теле-фону)				15.07. (3)	12.00	Проверка видимости пригласительных огней светофоров Ч2 и Н закончена, видимость удовлетворяет требованиям ПТЭ. Кнопки Ч2ПК и НПК опломбированы. ШН 12.00 ДСП
Примечание: Если кнопки пригласительных огней имеют счетчики, то в записи (1) слова "срываются пломбы с кнопок" заменяются словами "показание счетчиков Ч2ПК-21, НПК-31, а в записи (3) слова "кнопки опломбированы" заменяются словами "показание счетчиков Ч2ПК-22, НПК-32"											
4.2. Замена линзового комплекта разрешающего огня.											
17.06	11.20	В свободное от движения поездов время на выходном светофоре Н5 будет производиться замена линзового комплекта желтого огня. О подходе поездов сообщать заранее. ШН 11.30 ДСП							17.06.	12.00	Линзовый комплект желтого огня на светофоре Н5 заменен. Действие сигнального желтого огня проверено, работает нормально, видимость удовлетворяет требованиям ПТЭ. ШН 12.00 ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
4.3. Замена светофора, светофорной головки, линзового комплекта запрещающего огня, монтажа или кабеля в схеме управления светофором.											
5.08 (1)	9.40	Для замены выходного светофора Н1 его действие выключается. Для исключения приема нечетных поездов на 1 путь стрелку №6 установить в направлении 3-его пути и запереть на закладку и навесной замок. С нечетной стороны место работ ограждается переносным красным сигналом ШН 10.00 ДСП							5.08 (4)	11.30	Выходной светофор Н1 заменен, его действие проверено, работает нормально. Расположение сигнальных огней и сигнализация светофора правильные, видимость удовлетворяет требованиям ПТЭ. Выходной светофор Н1 в действие включен. ШН 11.30 ДСП
5.08 (2)	9.50	Стрелка №6 заперта на закладку и навесной замок. Сигналист (по телефону) ДСП							5.08 (3)	11.25	На стрелке №6 навесной замок снят, закладка отведена Сигналист (по телефону) ДСП
4.4. Замена сигнального механизма прожекторного светофора на станции											
4.09	14.20	В свободное от движения поездов время на выходном светофоре Ч3 будет производиться замена сигнального механизма. О приеме поездов на 3-ий путь сообщать заранее. ШН 14.25 ДСП							4.09.	14.50	Сигнальный механизм на выходном светофоре Ч3 заменен. Действие сигнального механизма на все сигнальные показания, а также правильность переключения с каждого разрешающего показания на запрещающее проверено, работает нормально. Видимость удовлетворяет требованиям ПТЭ. ШН 14.50 ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
4.5. Замена светофорной головки маневрового светофора											
21.04.	11.15	Для замены светофорной головки действие маневрового светофора М6 прекращается. Маневровые передвижения до светофора М6 производить после приготовления маршрута, ограждаемого светофором М6, порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах РФ.							21.04.	11.55	Светофорная головка маневрового светофора М6 заменена. Действие светофора проверено, работает нормально. Расположение огней и сигнализация правильные, видимость удовлетворяет требованиям ПТЭ. Маневровый светофор М6 в действие включен.
	11.30	ШН ДСП								11.55	ШН ДСП
4.6. Ремонт сигнального кабеля.											
10.07.	9.30	В связи с ремонтом сигнального кабеля действие светофоров Н1, Н2, М6, М8 выключается. Проверку маршрутов производить порядком, установленным распоряжением НОД №374 от 09.07.86г. Отправление поездов и маневровые передвижения производить порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах РФ.							10.07	13.10	Ремонт сигнального кабеля закончен. Действие светофоров Н1,Н2,М6 и М8 проверено, работают нормально. Соответствие сигнальных показаний светофоров таблице взаимозависимостей, правильность перекрытия светофоров с разрешающего показания на запрещающее, переход с зеленого огня на желтый при перегорании лампы
	9.50	ШН ДСП									

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
											зеленого огня, перекрытие светофоров на запрещающее показание при перегорании ламп разрешающих огней, контроль перегорания ламп светофоров, соответствие сигнальных показаний светофоров контролю на табло (пульте) проверено. Светофоры Н1, Н2, М6 и М8 в действие включены.
										13.10	ШН ДСП
4.7. Неисправность светофора											
7.06.	10.15	Светофор Н1 не открывается на разрешающий огонь при правильно установленном маршруте.	7.06	10.15	ШН	7.06	10.20	ШН	7.06	10.30	На светофоре Н1 перегорела лампа зеленого огня. Лампа заменена, действие светофора проверено, работает нормально, видимость удовлетворяет требованиям ПТЭ.
(1)		ДСП	(2)		(по телефону)	(3)		(по телефону)	(4)		ШН (по телефону) ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
5. Аппараты управления и ящики зависимости											
5.1. Проверка пульта управления (табло), пульта -манипулятора, щитка местного управления.											
4.08.	8.30	Секция 2 пульта управления (табло) будет вскрываться со снятием пломб для чистки и регулировки контактов сигнальных и стрелочных рукояток, кнопок. О приготовлении маршрутов предупреждать заранее.							4.08.	9.30	Чистка и регулировка контактов и кнопок закончены. Действие устройств проверено, работают нормально. Секция №2 опломбирована.
		ШН								9.30	ШН ДСП
	8.30	ДСП									
5.2. Проверка ящиков зависимости аппаратов МКУ, полуавтоматической блокировки, стрелочных централизаторов (без разборки)											
21.06.	8.20	Ящик зависимости аппарата МКУ на посту №1 вскрывается со снятием пломб для осмотра.							21.06.	8.50	Осмотр ящика зависимости аппарата МКУ на посту №1 закончен. Действие устройств проверено, работают нормально. Ящик зависимости закрыт и опломбирован.
		ШН									ШН
	8.20	ДСП								8.50	ДСП
5.3. Проверка блок-аппарата исполнительного поста (без разборки)											
9.02.	8.15	Блок-аппарат на посту №1 вскрывается со снятием пломб для осмотра, проверки и смазки блок-механизмов, ящика зависимости и аппаратных замков. Все блок-механизмы заблокированы.							9.02.	11.20	Проверка блок-аппарата на посту №2 закончена, блок-аппарат закрыт и опломбирован. Положение блок-механизмов и рукояток соответствует фактическому поезвному положению.
		ШН									ШН
	8.15	ДСП								11.20	ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
5.4. Проверка распорядительных аппаратов полуавтоматической блокировки (без разборки)											
17.05	9.40	Распорядительный аппарат вскрывается со снятием пломб для осмотра, проверки и смазки блок-механизмов и pedalных замычек. Блок-механизмы ПО и ДС отблокированы, ПС и ПП заблокированы.							17.05.	10.30	Проверка распорядительного блок-аппарата закончена. Действие устройств проверено, работают нормально. Блок-аппарат закрыт и опломбирован. Положение блок-механизмов путевой и станционной блокировки и pedalных замычек соответствует фактическому поезвному положению.
		ШН									ШН
	9.40	ДСП								10.30	ДСП
5.5. Ремонт, переустройство и проверка с разборкой ящиков зависимости исполнительных аппаратов.											
6.09.	8.10	Для ремонта ящика зависимости исполнительного аппарата поста №1 действие станционной блокировки между ДСП и постом №1 и путевой блокировки на перегоне Аксаково-Буряк закрывается. Зависимость между стрелками и сигналами на посту №1 не осуществляется. Прием и отправление поездов производить порядком, указанным в распоря-							6.09.	16.40	Ремонт ящика зависимости исполнительного аппарата поста №1 закончен. Зависимость между стрелками и сигналами, враждебность маршрутов и работа станционной и путевой блокировок проверены. Положение блок-механизмов и рукояток соответствует фактическому поезвному поло-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	8.30	женин НОД №125 от 5.09.96. Блок-аппарат и ящик зависимости распломбированы. ШНС ДСП									женин. Блок-аппарат и ящик зависимости опломбированы. Действие ствнционной блокировки между ДСП и постом №1, а также путевой блокировки на перегоне Аксаково-Буряк открывается. ШНС 16.45 ДСП
5.6. Ремонт, переустройство и проверка с разборкой ящиков зависимости распорядительных аппаратов.											
11.05.	8.30	Для ремонта ящика зависимости распорядительного аппарата МКУ действие станционной и путевой блокировки на перегонах Аксаково-Буряк и Буряк-Вишнево закрывается. Зависимость между стрелками и сигналами, а также враждебность маршрутов на станции не осуществляются. Прием и отправление поездов производить порядком, указанным в распоряжении НОД №130 от 10.05.95. Пломбы с аппарата МКУ снимаются. ШНС 8.35 ДСП						11 05	14 10		Ремонт ящика зависимости распорядительного аппарата МКУ закончен. Зависимость между стрелками и сигналами, враждебность маршрутов проверены, соответствуют таблице зависимостей. Работа станционной и путевой блокировки проверена. Показания контрольных лампочек состояния перегонов, а также положение рукояток и блок-механизмов соответствуют фактическому поезвному положению. Аппарат МКУ опломби-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
											рован. Действие станционной блокировки и путевой на перегонах Аксаково-Буряк и Буряк-Вишнево открывается. ШНС 14.15 ДСП

5.7. Нарушение индикации на пульте управления (табло)

18.07	19.05	Кратковременно отключалась электроэнергия. Светофоры и рельсовые цепи работают нормально. ДСП	10.07	19.07	ЭЧЦ (по теле- фону)
-------	-------	--	-------	-------	------------------------------

Примечание. Если аппарат управления оборудован контролем включения и выключения питающих фидеров, то дежурный по станции, вызвав по телефону энергодиспетчера и убедившись, что переключение произведено с его согласия, запись в Журнале осмотра в последней графе может не делать. При нормальной работе устройств СЦБ пользование ими производится установленным порядком

6. Приборы

6.1 Замена приборов нештатного типа (под руководством старшего электромеханика)

8.04	9.00	В релейном шкафу четного входного светофора будет производиться замена приборов в свободное от движения поездов время. Замена каждого прибора будет согласовываться с ДСП. Для исключения перекрытия						8.04.	11.00		Работа по замене приборов в релейном шкафу входного светофора Ч закончена, правильность их действия проверена. Действие светофора проверено. Работает нормально. ШНС 11.00 ДСП
------	------	--	--	--	--	--	--	-------	-------	--	--

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		светофоров о приеме четных и отправлении нечетных поездов сообщать заранее по телефону. ШНС 9.10 ДСП									
Примечание: В период замены приборов перед каждым открытием светофора старший электромеханик совместно с дежурным по станции должны проверить правильность действия светофора.											
6.2. Замена электромехаником приборов нештатного типа.											
12.10	14.20	В релейной будке будет производиться замена огневого реле выходного светофора Н2 в свободное от движения поездов время. На время замены открытие светофора на разрешающий огонь исключается. Об открытии светофора предупреждать заранее по телефону. ШН (по телефону) ДСП									
									12.10.	14.40	Огневое реле светофора Н2 заменено. Действие светофора проверено, работает нормально. ШН 14.40 ДСП
7. Линии, сети и устройства электропитания.											
7.1. Измерение сопротивления изоляции кабеля.											
21.07	11.15	В свободное от движения поездов время будет производиться измерение сопротивления изоляции кабеля стрелок нечетной горловины с кратковременной потерей контроля положения стре-							21.07.	11.35	Измерение сопротивления изоляции кабеля стрелок нечетной горловины закончено. Стрелки проверены, работают нормально. ШН 11.35 ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		лок. Кабельные жилы будут отключаться по одной. Отключение каждой стрелки будет согласовываться с ДСП отдельно. ШН 11.15 ДСП									
7.2. Замена блоков питания, не имеющих аккумуляторного резерва.											
2.08. (1)	10.50	В свободное от движения поездов время будет производиться замена блока питания в схеме изменения направления движения на перегоне Электростанция-Шагол. ШН 10.55 ДСП							2.08.	11.10	Замена блока питания закончена. (3) Работа схемы изменения направления движения проверена, работает устойчиво в нормальном и аварийном режимах. Кнопка "Нечетное отправление" вспомогательного режима смены направления движения опломбирована. ШН 11.10 ДСП
2.08. (2)	11.00	В соответствии с приказом ДНЦ снята пломба с кнопки "Нечетное отправление" для проверки работы вспомогательного режима схема изменения направления движения. ДСП									

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
7.3. Невозможность изменения направления движения поездов.											
14.09. (1)	21.30	Не проходит изменение направления движения при свободном от поездов перегона Электростанция-Шагол. Горит красная лампочка занятости перегона. ДСП	14.09. (2)	21.35	ШН (по теле- фону)	14.09 (4)	22.05	ШН (по теле- фону)	14.09. (5)	22.30	На сигнальной точке №5 неисправна дешифраторная ячейка. Ячейка заменена, работа сигнальной точки и схемы изменения направления проверены, работают нормально. ШН (по телефону) ДСП
14.09. (3)	21.35	В соответствии с приказом ДНЦ снята пломба с кнопки "Нечетное отправление". ДСП							14.09. (6)	23.20	Кнопка "Нечетное отправление" вспомогательного режима схемы изменения направления движения на перегоне Электростанция-Шагол опломбирована. ШН ДСП
7.4. Проверка действия ДГА с подключением нагрузки											
25.04.	14.30	В свободное от движения поездов время будет производиться переключение питания устройств СЦБ на ДГА для проверки работы устройств СЦБ и ДГА с подключением нагрузки. ШН ДСП							25.04	15.00	Проверка действия ДГА с подключением нагрузки закончена. При электропитании от ДГА устройства СЦБ работают нормально. ШН ДСП
	14.40	ДСП								15.00	ДСП

**ПРИМЕРЫ ЗАПИСЕЙ В КНИГЕ ПРИЕМА И СДАЧИ ДЕЖУРСТВ,
ОСМОТРА УСТРОЙСТВ И ИНСТРУКТАЖА ДЕЖУРНЫХ РАБОТНИКОВ (ПУ-67)**

Дата и часы дежурства	Выявленные недостатки и неисправности		Извещение частных работников		Отметка об устранении, дата, подпись	Фамилия и подпись дежурного работника	
	Часы, минуты	Что обнаружено	Часы, минуты	Должность, фамилия		Дежурство принял	Дежурство сдал
1	2	3	4	5	6	7	8
1. Проверка действия автоматической переездной сигнализации и автоматических (полуавтоматических, электрических) шлагбаумов							
11.04	13.20	Будет производиться проверка действия устройств переездной сигнализации, автоматических шлагбаумов, состояния щитка управления с открытием и закрытием шлагбаумов от кнопок. Сорвана пломба с кнопки «Аварийное открытие шлагбаумов». ШН			11.04 14.20 Действие звуковых сигналов, лампочек контроля приближения поезда к переезду, светофорной сигнализации, автоматических шлагбаумов и прямой связи с ДСП, радиосвязи проверено, работают нормально. Кнопка «Аварийное открытие шлагбаумов» опломбирована. ШН		
	13.20	Дежурный по перееду			14.20 Дежурный по переезду		

1	2	3	4	5	6	7	8
2. Проверка действия и видимости огней заградительных и переездных светофоров							
23.03.	11.20	Для проверки действия и видимости огней заградительных светофоров сорвана пломба с кнопки их включения.			23.03. 11.50	Действие и видимость огней заградительных и переездных светофоров проверены, удовлетворяют установленным требованиям. Кнопка «Включение заградительной сигнализации» опломбирована.	
		ШН				ШН	
	11.25	Дежурный по переезду			12.00	Дежурный по переезду	
3. Проверка электропривода шлагбаума с разборкой¹							
18.07	9.00	Будет производиться проверка электропривода нечетного автошлагбаума с полной разборкой. На время работ автошлагбаумы из действия выключаются. Переезд ограждать запасными шлагбаумами.	18.07		18.07. 12.00	Проверка с разборкой электропривода нечетного автошлагбаума закончена. Автошлагбаумы работают нормально, в действие включены.	
		ШН				ШН	
	9.20	Дежурный по переезду			12.00	Дежурный по переезду	

¹ *Примечание: Аналогичная запись оформляется и при проверке с разборкой электропривода четного автошлагбаума*

1	2	3	4	5	6	7	8
4. Замена линзового комплекта заградительного светофора							
29.04	9.45	Для замены линзового комплекта действие четного заградительного светофора З ₂ прекращается. При необходимости ограждения переезда по четному направлению осуществлять как при отсутствии заградительной сигнализации. Пломба с кнопки «Включение заградительной сигнализации» сорвана.			29.04 10.15	Линзовый комплект четного заградительного светофора З ₂ заменен. Видимость огня проверена, удовлетворяет установленным требованиям. Заградительный светофор З ₂ включен в действие. Кнопка «Включение заградительной сигнализации» опломбирована.	
		ШН				ШН	
		Дежурный по переезду			10.15	Дежурный по переезду	
5. Неисправность на переезде							
26.07	14.20	Лампочка контроля приближения нечетных поездов не загорается.	14.30	ДСП (ДНЦ) ПД или ПДБ ШН (по телефону)	26.07. 15.20	Лампочка контроля приближения нечетных поездов заменена. Действие лампочки проверено, работает нормально.	
		Дежурный по переезду				ШН	
						Дежурный по переезду	

**ПОРЯДОК ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ РАБОТНИКОВ СЛУЖБ
ПРИ ОБНАРУЖЕНИИ И УСТРАНЕНИИ ОТСТАВАНИЯ
ОСТРЯКА ОТ РАМНОГО РЕЛЬСА ИЛИ
ПОДВИЖНОГО СЕРДЕЧНИКА КРЕСТОВИНЫ
ОТ УСОВИКА НА 4 мм И БОЛЕЕ.**

Устанавливается следующий порядок взаимодействия работников служб пути, перевозок, сигнализации и связи при обнаружении на стрелочных переводах отставания остряка от рамного рельса, подвижного сердечника крестовины от усовика на 4 мм и более, измеряемое у остряка и сердечника тупой крестовины против первой тяги, у сердечника острой крестовины - в острие сердечника при запертом положении стрелки:

1. Обнаружив отставание остряка стрелки от рамного рельса (подвижного сердечника от усовика) электромеханик СЦБ или бригадир пути по телефону (радиосвязи) через дежурного по станции должен немедленно оформить запись в Журнале осмотра об обнаружении неисправности, которую при возвращении в помещение ДСП должны подписать электромеханик СЦБ и бригадир пути.

При нахождении стрелки вблизи помещения ДСП электромеханик СЦБ и бригадир пути оформляют эту запись лично в Журнале осмотра (запись 2 или 5 приложения 6 к настоящей Инструкции).

2. Дежурный по станции обязан:

2.1. На рукоятку (кнопку) стрелки, имеющую вышеуказанную неисправность, навесить красный колпачок. На железнодорожных станциях, оборудованных маршрутно-релейной централизацией, стрелка в этом случае должна переводиться на индивидуальное управление установкой стрелочной рукоятки в одно из крайних положений.

2.2. После оформления записи электромехаником СЦБ и бригадиром пути об обнаружении отставания остряка стрелки от рамного рельса прекратить движение по стрелке в противоположном направлении в положении, при котором не обеспечивается плотное прижатие остряка к рамному рельсу, до запирающего ее на закладку и навесной замок. Если закладка не обеспечивает плотного прижатия остряка к рамному рельсу, то бригадир пути закрепляет остряки стрелки типовой скобой.

В остальных случаях, а также после запирающего стрелки или закрепления остряков стрелки, движение по стрелке производится нормально по сигналам.

2.3. Сообщить об обнаружении отставания остряка стрелки от рамного рельса на 4 мм и более начальнику железнодорожной станции или его заместителю, а при их отсутствии последнему диспетчеру.

3. Начальник железнодорожной станции (заместитель), а при их отсутствии работник службы перевозок, выделенный для запирающего стрелки, или лично дежурный

по станции, в соответствии с ТРА железнодорожной станции, должен прибыть на неисправную стрелку для ее комиссионного осмотра и выявления причины отставания остряка от рамного рельса.

4. Бригадир пути совместно с работником службы перевозок должны проверить исправное действие закладки и навесного замка, запереть стрелку на закладку и навесной замок, а при необходимости по указанию ДСП закрепить типовой скобой остряки в требуемом положении. О закреплении остряков стрелки бригадир пути лично или по телефону должен оформить запись в Журнале осмотра (запись 3 или 6 приложения 6 к настоящей Инструкции).

5. Устранение отставания остряка от рамного рельса производится немедленно, в свободное от движения поездов время бригадиром пути совместно с электромехаником СЦБ с соблюдением требований Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ и настоящей Инструкции.

6. При обнаружении отставания остряка от рамного рельса на железнодорожных станциях с диспетчерской централизацией или электрической централизацией с дистанционным управлением железнодорожная станция или район железнодорожной станции до устранения неисправности передается на резервное (местное) управление.

7. Аналогичный порядок должен соблюдаться и при устранении отставания подвижного сердечника крестовины от усовика.

8. Начальник железнодорожной станции (заместитель) постоянно контролирует вышеуказанные работы и несет ответственность за обеспечение безопасности движения поездов.

9. Начальник железнодорожной станции (заместитель) совместно с дорожным мастером и электромехаником СЦБ при проведении месячных осмотров в соответствии с требованиями ПТЭ выборочно проверяют стрелки на плотность прижатия остряка к рамному рельсу, подвижного сердечника крестовины к усовику, исправность действия закладок, о чем делается запись в Журнале месячных осмотров.

**ПРИМЕРЫ ЗАПИСЕЙ 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 так- же обнаруженных неисправностей или повреждений или отказов	Когда извещен соответствующий работник дистанции			Когда соответствующий ра- ботник дистанции прибыл для устранения неисправностей, повреждений или отказов			Когда обнаруженные неисправности, повреждения или отказы устранены, подписи соответствующих работников об их устранении		
			Месяц и число	Часы, мину- ты	Способ из- вещения (телеграм- мой, по те- лефону, за- писью в Журнале)	Месяц и число	Часы, мину- ты	Подпись работника дистанции в ознаком- лении с за- писью ДСП	Месяц и число	Часы, мину- ты	Описание причин неисправно- сти, повреждения или отказа, принятые меры. Подписи ра- ботников, производивших уст- ранение и подпись дежурного по станции об устранении записан- ного повреждения
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
19.02. (1)	9.00	В нечетной горлови- не будет произ- водиться проверка стрелок на плот- ность прижатия острия к рамному рельсу в плюсовом и минусовом по- ложениях при за- кладке шупа тол- щиной 4 мм. ШН ПДБ ДСП							19.02 (8)	13.00	Проверка всех стрелок нечетной горловины на плотность прижа- тия острия к рамному рельсу закончена. При закладке шупа толщиной 4 мм стрелки контро- ля положения не имеют. ШН ПДБ 13.05 ДСП

Примечание: при наличии стрелок с подвижным сердечником крестовины в записи должно быть указано о проверке плотности прижатия сердечника к усовику.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
19.02. (2)	9.40	На стрелке №10 обнару- жено отставание левого острия от рамного рель- са. При закладке шупа толщиной 4 мм стрелка закрывается. ШН (по телефону ПДБ или лично) ДСП							19.02. (4)	10.20	На стрелке №10 перешит рам- ный рельс (устранен люфт рабо- чей тяги и т.д.), отставание ле- вого острия от рамного рельса устранено. При закладке шупа толщиной 4 мм стрелка контро- ля положения не имеет. Стрелка проверена, работает нормально. Движение открыто. ПДБ ШН 10.20 ДСП
19.02 (3)	10.00	При запираании левого острия стрелки №10 на закладку и навесной замок плотность его прижатия к рамному рельсу обеспечи- вается ПДБ (по телефону или лично) ДС (зам. ДС) ДСП									
19.02. (5)	11.00	На стрелке №3 обнаружено отставание правого острия от рамного рельса, при закладке шупа толщиной 4 мм стрелка закрывается. ШН (по телефону, или лично) ПДБ ДСП							19.02 (7)	11.40	Отставание правого острия от рамного рельса устранено путем установки прокладки между серьгой и острием. При заклад- ке шупа толщиной 4 мм стрелка контроля положения не имеет.

[illegible]