

39.2

П 275

49
94
10

С. С. С. Р.

Н. К. П. С.

И
2 - ПЕРМСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА.

Отдел Связи и Электротехники.

ПРАВИЛА

О ПОРЯДКЕ ПОЛЬЗОВАНИЯ И СОДЕРЖАНИЯ В ИСПРАВНОСТИ
ВРЕМЕННЫХ УСТРОЙСТВ, ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ И СТАНЦИОННОЙ
БЛОКИРОВКИ В ЗАПАДНОМ КОНЦЕ СТАНЦИИ СВЕРДЛОВСК
ПАССАЖИРСКОЙ И ПУТЕВОЙ ДВУПУТНОЙ БЛОКИРОВКИ
НА ПРИЛЕГАЮЩЕМ ПЕРЕГОНЕ К РАЗЪЕЗДУ ПАЛКИНО (№ 73).

Код. №

Издание 1930 года.

гор. СВЕРДЛОВСК

1975749 - ко

Я ТИПОГРАФИЯ ГАЗЕТНОГО ИЗ-ВА „КРАСНОЕ ЗНАМЯ“

ОГЛАВЛЕНИЕ

ЧАСТЬ I.

	Стр.
§ 1. Описание Западного конца станции Свердловск	1
§ 2. Цель и сущность устройства централизац., сигнализ. и блокир.	2
§ 3. Описание маршрутов	3
§ 4. Общее описание аппаратов	5
§ 5. Описание составных частей сигнализации, централизац. и блокировки на ст. Свердловск	7
а) Стрелочные рычаги	"
б) Сигнальные рычаги, семафоры, диски и их централизац.	8
в) Ящики зависимости	11
г) Маршрутные и сигнальные рукоятки	"
д) Стрелочные приводы—замыкатели	14
е) Замки Дмитренко	15
ж) Компенсаторы	16
з) Блок-механизмы	"
и) Звонки, будильники и вызывные кнопки	23
к) Индуктора	24
л) Блок-замычки переменного тока со звонком	"
м) Педальные замычки постоянного тока со звонком и педали	25
н) Блок-репетитор	26
§ 6. Взаимная связь между аппаратами, нормальное их положение	"
§ 7. Описание постов, перечень инвентаря, принадлежностей и руководящих пособий, которые должны находиться на постах	27

ЧАСТЬ II.

§ 8. Способы сношений при движении поездов	28
--	----

ЧАСТЬ III.

§ 9. Описание приема поездов из раз'езда Палкино (№ 73) по:	
а) маршруту № 1 в Пассажирский парк	30—31
б) " № 7 в Горнозаводский парк	46—47
§ 10. Описание отправления поездов в раз'езд Палкино (73) по:	
а) маршруту № 8 из Пассажи́рского парка	66—67
б) " № 10 из Северного парка	82—83
§ 11. Описание приема поездов из Тагила и Машиностро́я по маршруту № 12 в Горнозаводский парк	98—99
§ 12. Описание отправления поездов в Тагил и Машиностро́й по маршруту № 14 из Северного парка	104—105
§ 13. Описание приема поездов из Товарного двора по маршруту № 15 в Южный парк	116—117
§ 14. Описание отправления поездов в Товарный двор по маршруту № 18 из Северного парка	122—123
§ 15. Отмена заданного маршрута	128

ЧАСТЬ IV.

§ 16. Порядок производства маневров на централизованных стрелках	Стр. 129
--	----------

ЧАСТЬ V.

Правила движения поездов в исключительных случаях:

§ 17. Задержание поезда при отправлении со станции	130
§ 18. Прибытие поезда без получения сигнала отправления	"
§ 19. Порядок движения поездов в случае несвоевременного получения сигнала прибытия	131
§ 20. Случай нахождения двух (или более) поездов на одном блок-участке	"
§ 21. Самовольное проследование поезда мимо закрытого выходного семафора станции или проходного Западного поста на незанятый блок-участок	132
§ 22. Самовольное проследование поезда мимо закрытого выходного семафора станции или проходного Западного поста на занятый блок-участок	133
§ 23. Прибытие поезда без хвостовых сигналов и об уборке оставшейся на перегоне части поезда	"
§ 24. Вынужденное оставление части поезда на перегоне	134
§ 25. Случаи отправления поездов по неправильному пути	"
§ 26. Движение рабочих поездов	"
§ 27. Движение вспомогательных поездов	136
§ 28. Движение самодвижущихся единиц	"
§ 29. Движение поездов с подталкивающими паровозами	137
§ 30. Порядок закрытия для движения одного из главных путей на перегоне и перехода на однопутное движение	138
§ 31. Порядок движения по переходе на однопутное движение	139
§ 32. Порядок перехода от однопутного движения на двухпутное	"

ЧАСТЬ VI.

Правила движения поездов при неисправном действии блокировки.

§ 33. Общие указания	140
§ 34. Движение поездов при:	
а) неисправном действии звонков	141
б) неисправном действии телефонов и	"
в) при одновременной порче звонков и телефонов	"
§ 35. Движение поездов при порче блокировки в случае сохранения исправного действия телефонов	142
§ 36. Движения поездов при порче блокировки и телефонов, по сохранении действия по телеграфу	143
§ 37. Движение поездов при порче блокировки и вместе с тем при прекращении телефонной и телеграфной связи	144
§ 38. Порядок пользования блокировкой в случае недействия электрической (педальной) замычки	145
§ 39. Движение вспомогательных поездов при порче блокировки	146

ЧАСТЬ VII.

§ 40. Общие обязанности по обслуживанию и содержанию централизованных и блокировочных устройств	146
§ 41. Обязанности начальника станции	147
§ 42. Обязанности дежурного по станции и постам	"
§ 43. Обязанности сигналиста	148
§ 44. Обязанности централизованного стрелочника	149
§ 45. Обязанности электромеханика	"
§ 46. Обязанности монтера СЦБ	150
§ 47. Обязанности дорожного мастера и артельн. старосты	151
§ 48. Обязанности нач. участка связи и электротехники	152
§ 49. Обязанности нач. участка пути	"
§ 50. Взаимоотношения агентов связи и пути	153
§ 51. Основные условия коим должны соответствовать агенты	"

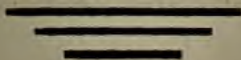
ЧАСТЬ VIII.

	Стр.
§ 52. Порядок вызова агентов для исправления блокировки и централизации	154
§ 53. Порядок уведомления о восстановлении действия блокировки и централ.	"
§ 54. Снятие пломб о централизационных и блокир. аппаратов	"
§ 55. Настольный блокировочный журнал	155
§ 56. Журнал осмотров станционных путей, стрелочных переводов и устройств СЦБ, их испытания и записи повреждений этих устройств	156
§ 57. Бланки разрешений, извещений и предупреждений	"

ПРИЛОЖЕНИЯ

К настоящей инструкции прилагаются следующие чертежи и формы бланков и журналов

1. Бланки разрешений, извещений	157
2. Перечень звонковых сигналов	161
3. Схематический план станции с показанием централизованных стрелок и сигналов	—
4. Таблица взаимного замыкания стрелок, сигналов и маршрутов	—
5. Схематический чертеж аппаратов	—
6. Таблица последовательного порядка действий централизационными и блокировочными аппаратами при всех 18 маршрутах станции	—



П Р А В И Л А

о порядке пользования и содержания в исправности, временных устройств, централизации и станционной блокировки в западном конце станции Свердловск пассажирский и путевой двухпутной на прилегающем перегоне к раз'езду Палкино (№ 73)

§ 1.

Описание западного конца станции Свердловск.

Станция Свердловск пассажирский вне класса II разряда распорядительная, узловая, расположена на 859 клм. Главной линии и 504 клм. Горнозаводской линии, соединяет между собою бывш. участок Казанской дороги до ст. Огрыз, Главную, Горнозаводскую, Северо-Восточно-Уральскую, Челябинскую линии и товарную станцию Свердловск.

К западному концу ст. Свердловск примыкает:

- а) Бывшая Казанская, Главная и Горнозаводская линии со стороны Перми, через раз'езд Палкино, находящийся в расстоянии 9 километров, двумя путями до Западного поста и от Западного поста тремя подходами к Южному посту. Из них два для поездов товарного и воинского движений и третий для пассажирских поездов и товарных горнозаводских. Путь для нечетных поездов (б. Кунгурский) именуется нечетным путем, а для четных поездов бывш. Казанский, именуется четным путем.
- б) Горнозаводская линия кроме того еще примыкает, через раз'езд Шувакиш, находящийся в расстоянии 11 клм. одним путем до Южного поста (старый подход). К этому пути на Тагильском посту стрелкой № 401 примыкает ветка к строящемуся заводу Машинострой.
- в) Товарная станция примыкает двумя путями в Северный и Южный парки, при чем последний с пересечением в одном уровне главного пассажирского пути (Пассажирский подход).

Подходы к западному концу ст. Свердловск имеют следующий профиль:

- а) По Главной линии со стороны раз'езда Палкино нечетный — уклон 0,008—1121 м., площадка 320 м., под'ем 0,004—875 м. и площадка до оси станции 1644 м.
- б) По Главной линии со стороны раз'езда Палкино четный — площадка 1451 м., уклон 0,006—587 м., площадка 497 м., под'ем 0,004—470 м. и площадка до оси станции 1644 м.

- в) По Горнозаводской линии со стороны разъезда Шувакиш уклон 0,0035—213 м., площадка 277 м., уклон 0,005—169 м., 0,010—1029 м., 0,004—287 м., площадка 200 м., уклон 0,008—533 м. до стрелки Тагильского поста.
- г) Со стороны товарной станции по Северному подходу: уклон 0,005—320 м., площадка 21 м.; подъем 0,003—64 м., 0,009—107 м., 0,010—213 м., 0,013—107 м., 0,011—107 м., 0,007—107 м. до стрелки № 228.
- д) Со стороны товарной станции по Южному подходу: площадка 189 м., уклон 0,010—533 до стрелки № 130.

Для направления движения поездов по прилегающим перегонам в Западном конце ст. Свердловск пасс. и обеспечения безопасности приема и отправления поездов устроены приемо-отправочные посты: Западный, Тагильский и вспомогательные Южный и Северный, действующие под руководством дежурного по станции.

На станции Свердловск, согласно прилагаемого схематического плана (приложение 4), имеется 40 стрелок, из коих оборудовано, центрально блокируемых, ключами системы Дмитренко на Западном посту 4 стрелки; центрально управляемых и блокируемых стрелок на Южном посту 22 шт. и на Северном 14 шт.

Нормальное положение централизованных стрелок указано на схематическом плане (приложение 4) и на таблице взаимного замыкания стрелок, сигналов и маршрутов (приложение 5). Нормальное же положение нецентрализованных стрелок указано в акте станции и специальных правилах.

Территория ст. Свердловск ограждена со стороны подходов входными семафорами и перегоны ограждены выходными семафорами, см. § 5.

На территории Западного конца ст. Свердловск установлено 2 затворных бруса, см. акт станции и специальные правила.

§ 2.

Цель и сущность устройства централизации, сигнализации и блокировки.

На станции Свердловск в западном конце ее, для обеспечения безопасности движения организованных поездов по станционным путям, а также для достижения быстрого и правильного управления стрелками и сигналами устроено центральное управление таковыми. Для правильной регулировки движения поездов по перегону Свердловск—разъезд Палкино (№ 73) в целях увеличения пропускной способности устроена путевая двухпутная блокировка.

Сущность этих устройств заключается в том, что прием, пропуск и отправление организованных поездов производится по определенным маршрутам.

Для каждого такого маршрута установлены соответственные положения стрелок, в которых они запираются во время прохода по ним поездов. В эти маршруты входят не только стрелки, лежащие по пути следования поезда, но и стрелки, лежащие на соседних путях, дабы соответственным положением этих стрелок оградить следующий по определенному маршруту поезд от поездов и составов, передвигающихся по соседним путям (под поездом нужно подразумевать и каждую самодвижущуюся единицу).

2) В Южный парк на п. № 1 с замыканием в нормальном положении стрелок №№ 300, 302, 303, 104, 106, 110, 108, 116, 120, 120_а, 124 и в переведенном положении стрелок № 304, 114, 130 (маршрут № 2).

3) В Южный парк на пути с № II по IV-й с замыканием в нормальном положении стрелок №№ 300, 302, 303, 104, 106, 110, 108, 114, 118, 124, 152 и в переведенном положении стрелок №№ 304, 130, 120_а (маршрут № 3).

4) В Южный парк на пути с № V по VI с замыканием в нормальном положении стрелок №№ 300, 302, 303, 104, 106, 110, 108, 114, 126, 146, 152, 162 и в переведенном положении стрелок № 304, 130, 118, 120_а, 124, 176_а (маршрут № 4).

5) В Южный парк на п. с № XIII по XVI с замыканием в нормальном положении стрелок №№ 300, 302, 303, 104, 106, 110, 108, 114, 134, 156, 176_а и в переведенном положении стрелок № 304, 130, 118, 120_а, 124, 126, 146 (маршрут № 5).

6) В Южный парк на п. с № XVII по XXI-й с замыканием в нормальном положении стрелок №№ 302, 303, 110, 130, 134 и в переведенном положении стрелок №№ 304, 300, 108, 132, 134_а, 146 (маршрут № 6).

7) В Горнозаводский парк на п. с № I по VI-й с замыканием в нормальном положении стрелок №№ 300, 302, 303, 116, 120_а, 228, 202, 204, 232, 232_а и в переведенном положении стрелок №№ 304, 104, 102, 110, 108, 130, 206, 218, 222, 230 и X (маршрут № 7).

Б. Для поездов отправляемых в раз'езд Палкино (№ 73).

8) Из Пассажирского парка с замыканием в нормальном положении стрелок №№ 304, 112, 130, 132, 120_а, 134_а и в переведенном положении стрелок №№ 300, 302, 303, 108 (маршрут № 8).

9) Из Северного парка с п. № II по XV-й с замыканием в нормальном положении стрелок №№ 302, 303, 104, 102, 112, 110, 116, 242, 250, 202, 204, 206, 218 X¹ и X (маршрут № 9).

10) Из Северного парка с путей с № XVII по № XXIII-й с замыканием в нормальном положении стрелок № 302, 303, 104, 102, 112, 110, 116, 242, 250, 202, 204, 222, 230, 232, 240 и в переведенном положении стрелок № 206, 218 и X (маршрут № 10).

11) Из Горнозаводского парка с п. № I по VI-й с замыканием в нормальном положении стрелок №№ 302, 303, 104, 102, 112, 110, 116, 228, 202, 204, 232, 232_а и 240, в переведенном положении стрелок № 206, 218, 222, 230 и X (маршрут № 11).

В. Для поездов принимаемых из Тагила и Машиностроя.

12) В Горнозаводский парк на п. с № I по VI-й с замыканием в нормальном положении стрелок №№ 102, 112, 228, 206, 218, 232 232_а, 240, в переведенном положении стрелок №№ 222, 230 (маршрут 12).

Г. Для поездов отправляемых в Тагил и Машинострой.

13) Из Горнозаводского парка с п. № I по VI-й с замыканием в нормальном положении стрелок №№ 102, 112, 228, 206, 218, 232, 232_а и 240, в переведенном положении стрелок №№ 222, 230 (маршрут № 13).

14) Из Северного парка с п. № XVII по XXIII-й с замыканием в нормальном положении стрелок №№ 102, 112, 242, 250, 228; 206, 218, 222, 230, 232, 240 (маршрут 14).

Д. Для поездов принимаемых из Товарного двора.

15) В Южный парк на п. с № XVII по XXII с замыканием в нормальном положении стрелок № 134 и в переведенном положении стрелок №№ 130, 132, 134_а и 146 (маршрут 15).

16) В Горнозаводский парк на п. с № I и II-й с замыканием в нормальном положении стрелок № 228, 232_а (маршрут 16).

Е. Для поездов отправляемых в Товарный двор.

17) Из Южного парка с п. № X с замыканием в нормальном положении стрелок № 126, 146, 162 и в переведенном положении стрелок № 130, 132, 134, 134_а, 156 и 176_а (маршрут 17).

18) Из Северного парка с п. № XV с замыканием в нормальном положении стрелок № 206, 218 и в переведенном положении стрелок № 242, 250, 228, 232, 232_а и 240 (маршрут 18).

Примечание: Нормальное положение стрелок отмечено в схематическом плане путей ст. Свердловск (приложение № 4). При этом нормальном положении рычаги, централизованных аппаратов управляющие этими стрелками, будут рукоятками вниз, что обозначается знаком + (плюс). Переведенное положение рычага, а следовательно перьев стрелки, обозначается знаком — (минус). См. приложение 5.

§ 4

Общее описание аппаратов.

Распорядительный блок-аппарат станции Свердловск находится в новом вокзале в комнате дежурного по станции состоит из (см. приложение № 6).

- 1) двух блокировочных шести очковых ящиков, помещенных на специальных-18 местной подставке, заключающей в себе ящик зависимости. Первый, считая слева блокировочный ящик, имеет 5 блок-механизмов и второй—4 блок-механизма.
- 2) Одного индуктора.
- 3) Трех звонковых приборов, состоящих каждый из звонка-будильника с отпадающей крышкой и вызывной кнопки.
- 4) Блок-репетитора.
- 5) Десяти маршрутных рукояток.
- 6) Четырех сигнальных рукояток.

Постовой I-й Западного поста ст. Свердловск являющийся исполнительным аппаратом по отношению распорядительного блок-аппарата станции и блок постом путевой блокировки для нечетных поездов—состоит из (см. приложение 6).

- 1) Одного десяти очкового блок-ящика, установленного на десяти местной рычажной станине с ящиком зависимости. Блокировочный ящик имеет 8 блок-механизмов.

- 2) Одного индуктора с удлиненной осью.
- 3) Трехзвонковых приборов, состоящих каждый из звонка-будильника с отпадающей крышкой и вызывной кнопки.
- 4) Двух блок-замычек постоянного тока.
- 5) Двух маршрутных рукояток.
- 6) Двух сигнальных рукояток.
- 7) Четырех стрелочных замков.
- 8) Трех сигнальных рычагов.

Постовой II-й Южного поста ст. Свердловск, являющийся исполнительным аппаратом по отношению распорядительного блок-аппарата станции, состоит из: (см. приложение 9).

- 1) Восемнадцати очкового блок-ящика установленного на 18 местной станине с ящиком зависимости спаренной с двумя четырнадцать местными станинами, тоже с ящиками зависимости. Блокировочный ящик имеет 16 блок-механизмов.
- 2) Одного индуктора с удлиненной осью.
- 3) Трех звонковых приборов, состоящий каждый из звонка-будильника с отпадающей крышкой и вызывной кнопки.
- 4) Одной блок-замычки постоянного тока.
- 5) Тринадцати маршрутных рукояток.
- 6) Трех сигнальных рукояток.
- 7) Двадцати двух стрелочных рычагов.
- 8) Четырех сигнальных рычагов.
- 9) Звонка для получения сигнала о врезе стрелки.

Постовой III-й Северного поста ст. Свердловск являющийся исполнительным аппаратом по отношению распорядительного блок-аппарата станции состоит из: (см. приложение 9).

- 1) Четырнадцати очкового блок-ящика, установленного на четырнадцати местной станине с ящиком зависимости спаренной с такой же четырнадцати местной станиной, тоже с ящиком зависимости. Блокировочный ящик имеет двенадцать блок-механизмов.
- 2) Одного индуктора с удлиненной осью.
- 3) Двух звонковых приборов, состоящий каждый из звонка-будильника с отпадающей крышкой и вызывной кнопкой.
- 4) Двух блок-замычек постоянного тока со звонками.
- 5) Десяти маршрутных рукояток.
- 6) Трех сигнальных рукояток.
- 7) Четырнадцати стрелочных рычагов.
- 8) Четырех сигнальных рычагов. 9) Звонка д/получения сигнала о врезе:

Распорядительный аппарат путевой блокировки раз'езда Палкино (№ 73) состоит из: (см. приложение 6 а).

- 1) Четырех очкового блок-ящика установленного на специальной станине с 4 блок-механизмами.
- 2) Одного индуктора.
- 3) Двух звонковых приборов, состоящих каждый из звонка будильника с отпадающей крышкой и вызывной кнопки.
- 4) Одной блок-замычки переменного тока. Исполнительный постовой аппарат путевой блокировки раз'езда Палкино (№ 73) состоит из: (см. прилож. 6 а).

- 1) Четырех очкового блок-ящика, установленного на рычажной четырех местной станине, с 2 блок-механизмами.
- 2) Одного индуктора.
- 3) Одного звонкового прибора, состоящего из звонка-будильника с отпадающей крышкой и вызывной кнопкой.
- 4) Одной блок-замычки постоянного тока.
- 5) Двух сигнальных рычагов.

Примечание: Под словом сигнальный рычаг следует подразумевать рычаг управляющий крыльями семафоров.

§ 5.

Описание составных частей сигнализации, централизации и блокировки ст. Свердловск.

а) Стрелочные рычаги. Стрелочные рычаги служат для перевода перьев стрелок из одного крайнего положения в другое и укреплены на станинах исполнительных централизационных аппаратов. В централизационных установках ст. Свердловск каждый стрелочный рычаг управляет либо одной простой стрелкой, либо одним концом английского перевода (английской стрелки). Все стрелочные рычаги нормально свободны и находятся в нижнем положении, что соответствует нормальному положению стрелок, показанному на плане станции. Для перевода стрелок стрелочные рычаги переводятся из своего нижнего положения в верхний.

При заданном или приготовленном маршруте приема или отправления поезда рычаги стрелок, входящие в этот маршрут, замыкаются в соответствующем положении, и не могут быть переводимы до разборки установленного маршрута.

Каждый стрелочный рычаг окрашен в синий цвет и имеет таблички с указанием номера стрелки.

Устройство стрелочных рычагов таково, что в случае взреза стрелки или обрыва провода, происходит вращение переводного шкива на рычаге. Для контроля за взрезом их рычага имеется красный значок, нормально совпадающий с рычагом, который при взрезе перемещается от него и располагается примерно, посередине между двумя крайними положениями стрелочного рычага. Кроме указанного должны срываться две пломбы и звонит специальный, так называемый, взрезной звонок. После осмотра стрелки в присутствии ШЦМ и ПД, если она будет найдена в исправности, смещенный шкив ставится особым рычагом (взрезным ключем) в правильное положение.

В общих указанных случаях до постановки шкива стрелочного рычага в нормальное положение нельзя установить маршрутных рукояток тех маршрутов, в которые входит стрелка, взрезанная или с оборванным проводом.

Если же стрелка взрезана в установленном уже маршруте, то таковой нельзя разобрать до тех пор, пока стрелка не будет приведена в исправность и отведенный шкив ее рычага не будет поставлен в нормальное положение.

Такая зависимость между неисправной стрелкой и рукоятками маршрутов, в которые входит эта стрелка, достигается при посредстве решетки зависимости, расположенной сзади рукояток в ящике зависимости.

В исполнительном аппарате поста II, считая слева направо, помещены стрелочные рычаги, управляющие следующими стрелками:

№№ 104, 102, 106, 112, 110, 108, 116, 114, 130, 132, 118, 120, 120^а, 124, 134, 134^а, 146, 152, 156, 162, 176^а.

В исполнительном аппарате поста III, считая слева на право, помещены стрелочные рычаги управляющие следующими стрелками:

№№ 242, 250, 228, 202, 204, 206, 218, 222, 230, 232^а, X¹, 240 и X.

Примечание: Обозначение литером „а“ при нумерации стрелок относится к английским стрелкам.

б) Семафоры и сигнальные рычаги. Сигнальные рычаги служат для перевода крыльев семафоров в положение „Путь свободен“ — поднятое под углом 13° к мачте или 45° к горизонту и обратно в нормальное заграждающее положение под углом к мачте 90°. Указанные сигнальные рычаги укреплены на станинах тех же исполнительных аппаратов, где и стрелочные рычаги. В центральных установках ст. Свердловск сигнальные рычаги одиночные, управляющие каждым своим крылом однокрылого семафора. Исключения представляют спаренные сигнальные рычаги Западного поста, для сигнала A^{1/2}, где первым рычагом открывается одно крыло и вторым оба крыла. Этими спаренными рычагами достигается экономия в тягах, так как пара тяг управляет двумя крыльями семафоров. Третье крыло означенного семафора открывается при маршруте № 7, при повороте второго рычага (на 2 крыла) при посредстве особого так называемого, сцепляющего механизма (автомата) помещенному на самой мачте семафора. Все сигнальные рычаги нормально замкнуты и находятся в нижнем положении, что соответствует заграждающему нормальному положению крыльев семафоров. Для перевода крыльев семафоров, сигнальные рычаги отмыкаются сигнальными рукоятками, что возможно при приготовленном маршруте и полученном распоряжении по блокировке (отблокировка сигнального очка) от центрального распорядительного аппарата. По получении отблокировки и поворота сигнальной рукоятки, сигнальные рычаги выводятся из своего нижнего положения и ставятся в верхнее положение.

Каждый сигнальный рычаг окрашен в красный цвет и имеет табличку с указанием литеры семафора. Семафоры и диски снабжены специальными указателями их наименования. Означенные указатели в виде прописных букв русского алфавита, располагаются на верхушках мачт семафоров и сбоку мачт дисков.

В исполнительных аппаратах, считая слева на право, помещены сигнальные рычаги управляющие следующими семафорами:

Пост I=A₁, A^{2/3} и Л.

Пост II=Ж, В, Г и Е.

Пост III=И, З, К и Д.

Раз'езд Палкино. Входной и выходной семафоры.

Семафоры A^{1/2/3}, В, Г, Д и один на раз. Палкино—входные, семафоры же Е, Ж, И, З, К и один на раз. Палкино—выходные. Семафор Л—проходной.

Означенные семафоры имеют следующие назначения по маршрутам:

A₁—Входной семафор—служит для приема поездов из раз'езда Палкино (№ 73) по маршруту № 1 в пассажирский парк и по маршруту № 6 в Южный парк.

A^{1/2}. Входной семафор—служит для приема поездов из раз'езда Палкино (№ 73) в Южный парк по маршрутам № 2, 3, 4 и 5.

- А^{1/2/3}. Входной семафор служит для приема поездов из раз'езда Палкино (73) по маршруту № 7 в Горнозаводский парк. Семафор А^{1/2/3} установлен на 604 метра от острия стрелки № 304.
- В. Входной семафор служит для приема поездов из Тагила и Машиностроя по маршруту № 12 в Горнозаводский парк. Перед этим семафором установлен предупредительный поворотный диск. Семафор „В“ установлен на расстоянии 90 метров от предельного столбика стрелки № 112.
- Г. Входной семафор служит для приема поездов из Товарного двора по маршруту № 15 в Южный парк. Семафор „Г“ установлен на расстоянии 372 метра от предельного столбика стрелки № 130.
- Д. Входной семафор служит для приема поездов из Товарного двора по маршруту № 16 в Горнозаводский парк. Семафор „Д“ установлен на расстоянии 334 метра от острия стрелки № 228.
- Л. Проходной семафор в Западном посту служит для приема и отправления поездов из Свердловска на раз'езд Палкино (№ 73) по маршруту № 8 из Пассажирского парка № 9, № 10 из Северного парка и № 11 Горнозаводского парка. Семафор „Л“ установлен на расстоянии 430 метров от острия стрелки № 303.
- Ж. Выходной семафор служит для отправления поездов из Пассажирского парка ст Свердловск на раз'езд Палкино (№ 73) по маршруту № 8. Семафор „Ж“ установлен против центра крестовины стрелки № 12.
- Е. Выходной семафор служит для отправления поездов из Свердловска на Товарный двор по маршруту № 17 из Южного парка. Семафор „Е“ установлен на расстоянии 55 метров от острия стрелки № 146 в сторону здания Южного поста.
- И. Выходной семафор служит для отправления поездов из Свердловска на раз'езд Палкино (№ 73) по маршруту № 9, 10 Северного парка и № 11 Горнозаводского парка. Семафор „И“ установлен на расстоянии 2 метр. от корня пера стрелки № 226. Этот семафор сигнализирует отправляющимся поездам не с правой, а с левой стороны. Таковая установка семафора вызвана недостаточностью междупутья.
- З. Выходной семафор служит для отправления поездов из Свердловска на Тагил и Машинострой по маршрутам № 13 из Горнозаводского парка и № 14 из Северного парка. Семафор „З“ установлен на расстоянии 1,5 метр, к Востоку от предельного столбика стрелки № 284.
- К. Выходной семафор служит для отправления поездов из Северного парка в Товарный двор по маршруту № 18. Семафор „К“ установлен против корня пера стрелки № 270.
- Раз. 73. Входной семафор служит для приема поездов по нечетному пути из Свердловска, семафор установлен на расстоянии 610 метров от острия первой входной стрелки.
- Раз. 73. Выходной семафор служит для отправления поездов по четному пути в Свердловск, семафор установлен против предельного столбика стрелки № 11.

Входные однокрылые семафоры сигнализируют.

„СТОЙ“	В светлое время.	Горизонтальное положение крыла под углом 90° к мачте.
	В ночное или туманное время.	Одним красным огнем сигнального фонаря в сторону перегона и белым контрольным в сторону станции.
„ПУТЬ СВОБОДЕН“.	В светлое время.	Крыло поднято вверх под углом 135° к мачте или 45° к горизонту.
	В ночное или туманное время.	Одним зеленым огнем сигнального фонаря в сторону перегона и зеленым контрольным огнем в сторону станции.

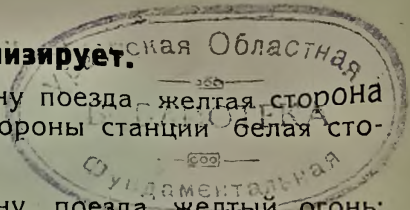
Входной трехкрылый семафор сигнализирует.

„СТОЙ“.	В светлое время.	Горизонтальное положение верхнего крыла под углом 90° к мачте, остальные два крыла расположены вдоль мачты.
	В ночное или туманное время.	Одним красным огнем сигнального фонаря в сторону перегона и тремя контрольными белыми в сторону станции.
„ПУТЬ СВОБОДЕН“.	В светлое время.	Одно, два или три крыла (в зависимости от маршрута) поднятое -ые под углом 135° к мачте или 45° к горизонту.
	В ночное или туманное время.	Одним, двумя или тремя зелеными огнями сигнального фонаря (в зависимости от маршрута) и зелеными контрольными огнями в сторону станции по количеству открытых крыльев и белыми по количеству закрытых крыльев.

Выходные однокрылые семафоры сигнализируют,

„СТОЙ“.	В светлое время.	Горизонтальное положение крыла под углом 90° к мачте.
	В ночное или туманное время.	Одним красным огнем сигнального фонаря в сторону станции; с противоположной стороны огней нет.
„ПУТЬ СВОБОДЕН“.	В светлое время.	Крыло поднято под углом 135° к мачте или 45° к горизонту.
	В ночное или туманное время.	Одним зеленым огнем сигнального фонаря в сторону станции; с противоположной стороны огней нет.

Предупредительный диск сигнализирует.



О ЗАКРЫТОМ ПОЛОЖЕНИИ СЕМАФОРА.	В светлое время.	В сторону поезда — желтая сторона диска; со стороны станции белая сторона диска.
	В ночное или туманное время.	В сторону поезда желтый огонь; с контрольной стороны прозрачно белый огонь.
ОБ ОТКРЫТОМ ПОЛОЖЕНИИ СЕМАФОРА.	В светлое время.	Диск повернутый ребром в сторону поезда и станции.
	В ночное или туманное время.	В сторону поезда молочно белый огонь; с контрольной стороны желтый огонь.

Ящики зависимости. Ящики зависимости, помещенные на станинах исполнительных аппаратов и на особой специальной подставке распорядительного аппарата заключают в себе, так называемые, решетки зависимости, каковыми достигается следующее:

- 1) Контроль правильности сделанных стрелок по маршруту.
- 2) Исключение возможности сделать враждебный маршрут.
- 3) Замыкание рычагов стрелок в маршруте.
- 4) Контроль взреза стрелки.
- 5) В нормальном положении замыкание сигнальных рычагов.
- 6) Зависимость между стрелками и сигналами, а именно: сделав маршрут можно открыть сигнал и, наоборот, не закрыв сигнала, нельзя разделить маршрут.

Маршрутные и сигнальные рукоятки. Маршрутные и сигнальные рукоятки производят перемещения в решетке зависимости, дающей указанный выше контроль и зависимость. Маршрутные рукоятки распорядительного аппарата и исполнительного поста Западного на 3 положения; на постах Южном и Северном на 2 положения. Поворотом рукоятки на три положения; вправо, будет замкнут один маршрут при повороте влево — другой. Нормальное положение этих рукояток вертикальное. Рукоятка на два положения при переводе ее, замыкает один маршрут; в противоположную сторону от нормального положения она не вращается. Нормальное положение этих рукояток на два положения наклонное. Маршрутные и сигнальные рукоятки не отличаясь по форме, отличаются окраской с лицевой стороны: — маршрутные — в синий цвет, а сигнальные — в красный цвет. Маршрутные и сигнальные рукоятки в аппаратах, считая слева на право, служат:

Распорядительный аппарат (смотри чертеж № 7).

- | | | |
|----------------------------|---|---|
| РУКОЯТКА 1-я
МАРШРУТНАЯ | { | При переводе влево служит для задания маршрута приема поездов из раз'езда Палкино (№ 73), по маршруту № 1 в пассажирский парк. |
| | | При переводе вправо служит для задания маршрута приема поездов из раз'езда Палкино (№ 73) по маршруту № 2 в Южный парк на путь № 1-й. |

РУКОЯТКА 2-я
МАРШРУТНАЯ

При переводе влево служит для задания маршрута приема поездов из раз'езда Палкино (№ 73) по маршруту № 3 в Южный парк на пути со II-го по IV-й.
При переводе вправо служит для задания маршрута для приема поездов из раз'езда Палкино (№ 73) по маршруту № 4 в Южный парк на путь № V и VI.

РУКО
МА

РУКОЯТКА 3-я
МАРШРУТНАЯ

При переводе влево служит для задания маршрута приема поездов из раз'езда Палкино (№ 73) по маршруту № 5 в Южный парк на путь с № XIII по XVI-й.
При переводе вправо служит для задания маршрута приема поездов из раз'езда Палкино (№ 73) по маршруту № 6 в Южный парк на пути с № XVII-й по XXI-й.

РУКО
С

РУКОЯТКА 4-я
МАРШРУТНАЯ

При переводе влево служит для задания маршрута приема поездов из раз'езда Палкино (№ 73) по маршруту № 7 в Горнозаводский парк на пути с № I по VI-й.
Вправо эта рукоятка движения не имеет.

РУК
С

РУКОЯТКА 5-я
СИГНАЛЬНАЯ

При переводе влево служит для распоряжения об открытии семафора А^{1,2}/₃ (посту Западному, который сможет открыть одно, два или три крыла в зависимости от маршрута).
Движения вправо эта рукоятка не имеет.

РУК
М

-РУКОЯТКА 6-я
СИГНАЛЬНАЯ

При переводе влево служит для распоряжения об открытии сигнала ж/и (пост Северный или Южный сможет открыть сигнал в зависимости от маршрута).
Движения вправо эта рукоятка не имеет.

РУК

РУКОЯТКА 7-я
МАРШРУТНАЯ

При переводе влево служит для задания маршрута отправления поездов в раз'езд Палкино (№ 73) по маршруту № 8 из Пассажирского парка.
При переводе вправо служит для задания маршрута отправления поездов в раз'езд Палкино (№ 73) по маршруту № 9 из Северного парка с п. № II по XV-й.

РУК

РУКОЯТКА 8-я
МАРШРУТНАЯ

При переводе влево служит для задания маршрута отправления в раз'езд Палкино (№ 73) по маршруту № 10 из Северного парка с путей № XVII по XXIII-й.
При переводе вправо служит для задания маршрута отправления поездов в раз'езд Палкино (№ 73) по маршруту № 11 из Горнозаводского парка с пути № I по VI-й.

РУКОЯТКА 9-я
МАРШРУТНАЯ

При переводе влево служит для задания маршрута приема поездов из Тагила и Машиностроя по маршруту № 12 в Горнозаводский парк на пути с № I по VI-й.
Движения вправо эта рукоятка не имеет.

РУКОЯТКА 10-я
МАРШРУТНАЯ

При переводе влево служит для задания маршрута отправления поездов в Тагил и Машинострой по маршруту № 13 из Горнозаводского парка с п. № I —VI-й.

При переводе вправо служит для задания маршрута отправления поездов в Тагил и Машинострой по маршруту № 14 из северного парка с п. № XVII по XXIII-й.

РУКОЯТКА 11-я
СИГНАЛЬНАЯ

При переводе влево служит для распоряжения об открытии семафора В/З (Южный и Северный посты могут открыть сигнал в зависимости от маршрута).

Движения вправо эта рукоятка не имеет.

РУКОЯТКА 12-я
СИГНАЛЬНАЯ

При переводе влево служит для распоряжения об открытии семафора Г/Д/Е/К (Южный и Северный посты могут открыть семафор в зависимости от маршрута).

Движения вправо эта рукоятка не имеет.

РУКОЯТКА 13-я
МАРШРУТНАЯ

При переводе влево служит для задания маршрута приема поездов из Товарного двора в Южный парк на пути с № XVII по XXIII-й.

При переводе вправо служит для задания маршрута приема поездов из Товарного двора в Горнозаводский парк на п. № I и II-й.

РУКОЯТКА 14-я
МАРШРУТНАЯ

При переводе влево служит для задания маршрута отправления поездов в Товарный двор из Южного парка с п. № X.

При переводе вправо служит для задания маршрута отправления поездов в Товарный двор из Северного парка с п. № XV.

Пост I Западный (см. чертеж № 7).

РУКОЯТКА 1-я
СИГНАЛЬНАЯ

При переводе влево служит для отмыкания сигнальных рычагов А¹, или А^{2/3} в зависимости от маршрута.

Движения вправо эта рукоятка не имеет.

РУКОЯТКА 2-я
МАРШРУТНАЯ

При переводе влево служит для замыкания стрелок по маршрутам № 1 и № 6.

При переводе вправо служит для замыкания стрелок по маршрутам № 2, 3, 4, 5, 7.

РУКОЯТКА 3-я
МАРШРУТНАЯ

При переводе влево служит для замыкания стрелок по маршруту № 8.

При переводе вправо служит для замыкания стрелок по маршруту № 9, 10, 11.

РУКОЯТКА 4-я
СИГНАЛЬНАЯ

При переводе влево служит для отмыкания сигнального рычага проходного семафора Л.

Пост II Южный (см. чертеж № 7).

РУКОЯТКА 1-я { При повороте влево служит для замыкания стрелки по маршруту № 1 приема.

РУКОЯТКА 2-я Тоже маршрута № 2.

РУКОЯТКА 3-я " " № 3.

РУКОЯТКА 4-я " " № 4.

РУКОЯТКА 5-я " " № 5.

РУКОЯТКА 6-я " " № 6.

РУКОЯТКА 7-я " " № 7.

РУКОЯТКА 8-я " " № 8.

РУКОЯТКА 9-я " " № 9, 10, 11.

РУКОЯТКА 10-я { При повороте влево служит для отмыкания стрелки рычага сигнала Ж.

РУКОЯТКА 11-я Тоже сигнала В.

РУКОЯТКА 12-я { При повороте влево служит для замыкания стрелки по маршруту № 12.

РУКОЯТКА 13-я Тоже маршрута № 13, 14.

РУКОЯТКА 14-я " " № 15.

РУКОЯТКА 15-я " " № 17.

РУКОЯТКА 16-я { При повороте влево служит для отмыкания стрелки рычагов сигналов Г и Е.

Пост III Северный (см. чертеж № 7).

РУКОЯТКА 1-я { При повороте влево служит для отмыкания стрелки ного рычага сигнала И.

РУКОЯТКА 2-я Тоже сигнала З.

РУКОЯТКА 3-я { При повороте влево служит для замыкания стрелки маршруту № 7.

РУКОЯТКА 4-я Тоже по маршруту № 9.

РУКОЯТКА 5-я " " № 10.

РУКОЯТКА 6-я " " № 11.

РУКОЯТКА 7-я " " № 12.

РУКОЯТКА 8-я " " № 13.

РУКОЯТКА 9-я " " № 14.

РУКОЯТКА 10-я " " № 16.

РУКОЯТКА 11-я " " № 18.

РУКОЯТКА 12-я { При повороте влево служит для отмыкания стрелки ного рычага сигнала К и Д.

д) Стрелочные приводы—замыкатели. Стрелочные приводо-замыкатели служат для перевода перья стрелки на самой стрелке. Эти проводо-замыкатели действуют от стрелочных рычагов через передаточные, проволочные, стальные тяги идущие из центрального поста по рельсовым опорам, роликам и угловым шкивам к самой стрелке. Приводы-замыкатели не только переводят перья стрелок в то

или другое крайнее положение, но и замыкают прижатое перо. Перья стрелок должны прилегать к рамному рельсу достаточно плотно, с таким расчетом, чтобы при закладке препятствия не свыше 4 м/м. получался врез на рычаге.

е) Замки Дмитренко. Замки Дмитренко, установленные на стрелках № 300, 302, 303, 304 Западного поста запирают стрелки переводимые вручную в то или иное положение, как это требует таблица маршрутов для каждого данного маршрута. Контроль положения стрелок при применении означенных замков Дмитренко достигается тем, что по вынутому из замка ключу точно определяется в каком направлении поставлена и заперта им обслуживаемая стрелка. Ключ можно вынуть из замка только лишь тогда, когда стрелка установлена в положение, соответствующее (присвоенное) этому ключу и будет им заперта. На головках этих ключей есть надпись, которая указывает в каком из положений они запирают обслуживаемую стрелку. Формы личинок замков этой системы различны, так, что ключи один другим заменить никоим образом нельзя. Ключи от запертых стрелок вкладываются в особые замки, находящиеся под ящиком зависимости на посту Западном и в случае, если маршрут сделан правильно то могут быть замкнуты соответствующей маршрутной рукояткой и заблокированы соответствующим маршрутным блок-механизмом. Нормально при отсутствии поездов стрелки должны быть замкнуты и ключи от них, согласно „Правил технической эксплуатации“ и § 40 „инструкции дежурного по станции“, хранятся у дежурного по посту (ДСП). В случае порчи замков Дмитренко, дежурный по посту уведомляет об этом дежурного по станции Свердловск и дает распоряжение младшему стрелочнику своего поста, замыкать стрелку обыкновенным висячим замком, при посредстве струбцинки (замок и струбцинка должны иметься в запасе на посту). О неисправности замков надлежит немедленно, в первую очередь, заявлять монтеру СЦБ и дорожному мастеру. До вызова означенных агентов дежурный по посту (ДСП) должен сам осмотреть стрелочный перевод и распорядиться тщательно очистить его от сора, от снега, льда и попавших между пером и рамным рельсом каких либо посторонних предметов, присутствие которых в большой степени влияет на замыкание стрелки. Если после такового осмотра и чистки замки все же не действуют, нужно вызывать агентов пути и связи.

В случае утери какого либо ключа от стрелки немедленно должен быть составлен акт, с указанием в нем № ключа, а дежурный по посту (ДСП) сейчас же принимает меры к его розыску и дает распоряжения запирают стрелку на висячий замок при посредстве струбцинки до нахождения ключа. Если ключ не будет найден, то об этом сообщается ШЧ, который дает распоряжение заменить в замке с утерянным ключем на стрелке личинки с ключем другого номера, которого на ст. Свердловск нет. О произведенной замене составляется акт с указанием № ключа и положения стрелки, для которого установлен новый замок. Так как при потере ключа стрелка остается запертой дабы не задерживать движение поездов, дежурному по посту разрешается пользоваться, до замены замка, запасным ключем под личную ответственность при обязательном условии как это сказано выше запирают стрелки на висячий замок при посредстве струбцинки.

При поломки ключа извещается монтер СЦБ для исправления ключа до исправления дежурный по посту пользуется запасным ключем, в этом случае запирают стрелки на висячий замок и струбцинку не требуется.

Запасные ключи хранятся запломбированными в помещении Западного поста и о срыве пломбы, а также пользовании запасным ключом делается запись как о повреждении с вызовом монтера СЦБ.

Компенсаторы. Компенсаторы или уравнильные приборы служат для достижения целей: 1) достижения равномерного натяжения в проволочных тягах, идущих от переводных стрелочных или сигнальных рычагов к семафорам или стрелочным семафорам или другой путевой сигнал обязательно в заграждающее положение перья же стрелок принудительно замыкают в том или ином крайнем положении.

Компенсаторы установлены в подвальных помещениях постов и называются постовыми и на территории путей называются напольными или наружными.

Доступ к обслуживанию компенсаторов разрешен только агентам связи и электротехники.

Блок-механизмы. Блок-механизмы электро-механические приборы, служащие для (замыкания и отмыкания) блокирования и отблокирования, при зависимости сигнальных и маршрутных рукояток и без ящиков зависимости непосредственно сигнальных рычагов. Блок-механизмы помещены в блок-ящиках, имеющих прорезанные застекленные отверстия, называемые блок-очками. Блок-механизмы имеют табличку окрашенную наполовину в красный цвет наполовину в белый цвет. Состояние блок-механизма, можно судить по цвету этих табличек, видимых через блок-очко. Блок-механизмы имеют так называемую клавишу (блок-кнопку) расположенную на блок-ящиках, которые служат для нажатия блок-механизма. Цвет во всех блок-очках всех аппаратов нормальный, белый, появление красного цвета в блок-очке свидетельствует о том, что дано распоряжение, соответствующее надписи, помещенной на передней крышке блок-ящика под блок-очком.

По назначению блок-механизмы делятся на „маршрутные“, „сигнальные“ путевого отправления (ПО) и путевого прибытия (ПП).

Маршрутные блок-механизмы распорядительного аппарата нормально отблокированы и в очках их видно белое поле. Нажать блок-кнопку маршрутного блок-механизма и заблокировать последний для задания на централизованный (исполнительный) пост определенного маршрута возможно только лишь после перевода одной из соответствующих маршрутных рукояток из нормального ее положения влево или вправо. После блокирования маршрутного блок-механизма, что сопровождается переменой цвета поля в очке с белого на красный, переведенная маршрутная рукоятка, замыкается в этом положении.

Таким образом, белое поле в очке маршрутного блок-механизма и переведенная маршрутная рукоятка указывают, что на централизованный исполнительный пост дано распоряжение о подготовке стрелок для определенного маршрута. Сигнальные блок-механизмы распорядительного блок-аппарата нормально заблокированы; в очках их видно белое поле и в этом положении они замыкают соответствующие сигнальные рукоятки. Отблокировка такого блок-механизма сопровождается переменой цвета поля в его очке с белого на красное, что указывает на готовность стрелок для заданного маршрута; при чем соответствующая сигнальная рукоятка освобождается для возможности дать на централизованный исполнительный пост разрешения открыть соответствующий сигнал.

Нажать блок-кнопку сигнального блок-механизма и заблокировать его возможно как при нормальном, так и при переведенном положении соответствующей сигнальной рукоятки.

Заблокирование сигнального блок-механизма при нормальном положении сигнальной рукоятки соответствует подаче на централизованный исполнительный пост распоряжения о разборке заданного маршрута.

Заблокирование же сигнального блок-механизма при переведенном положении сигнальной рукоятки соответствует подаче на централизованный исполнительный пост распоряжения об открытии семафора для заданного маршрута, при чем сигнальная рукоятка в этом случае замыкается в переведенном положении. Таким образом белое поле в очке сигнального блок-механизма при переведенной сигнальной рукоятке указывает, что на централизованный исполнительный пост дано разрешение открыть семафор для заданного маршрута.

Блок-механизмы: 1) Путевого отправления распорядительного аппарата для отправления поездов на пост Западный. 2) Путевого отправления Западного поста для отправления поездов на раз'езд Палкино и 3) На раз'езде Палкино для отправления поездов на Западный пост ст. Свердловск нормально отблокированы и в очках их видно белое поле. Это указывает, что блок-перегоны свободны от поездов. При заблокировании этих блок-механизмов в их очках белое поле меняется на красное, что свидетельствует о наличии поезда на блок-перегоне.

Блок-механизмы: 1) Путевого прибытия на Западном посту для извещения Западного поста об отправлении к нему поезда из раз'езда Палкино или со ст. Свердловск и 2) На раз'езде Палкино об отправлении с Западного поста к нему поезда нормально заблокированы и в очках их видно белое поле. Это указывает, что блок-перегоны свободны от поездов. Отблокировка этих блок-механизмов, сопровождается переменной белого поля в очке на красное и указывает на наличие поезда на блок-перегоне.

Блок-механизм путевого отправления и соседний с ним сигнальный сигнала Ж. И. распорядительного аппарата имеют спаренные блок-кнопки, вследствие чего они работают совместно как при подаче на Западный пост блокировочного сигнала об отправлении поезда со ст. Свердловск, так и при подаче централизованный II или III пост блокировочного разрешения открыть выходной семафор Ж или И. При этом спаривание блок-кнопок, указанных блок-механизмов не препятствует независимому нажатию блок-кнопки сигнального блок-механизма при подаче на централизованный пост II или III блокировочного распоряжения о разборке заданного маршрута.

Блок-механизмы ПП от станции и ПО раз. Палкино (73 на посту Западном) имеют спаренную клавишу и отдельно нажаты быть не могут. Это сделано для того, чтобы блокировочный сигнал о прибытии поезда от станции и об отправлении на раз'езд Палкино делались одновременно.

Блок-механизмы распорядительного аппарата раз'езда Палкино ПО на Западный пост и сигнала отправления имеют спаренную клавишу и отдельно нажаты быть не могут. Это сделано для того, чтобы блокировочный сигнал об отправлении поезда на пост Западный и распоряжение об открытии сигнала давались одновременно. Все остальные блок-механизмы имеют одиночные блок-кнопки (клавиши) независимые от соседних блок-кнопок (клавиши).

Блок-механизмы для исполнительных аппаратов служат для замыкания, соответственно названию, или маршрутных или сигнальных рукояток и бывают

в двух положениях: заблокированном, когда соответствующие маршруты и сигнальные рукоятки заперты и не могут быть переводимы и отблокированы, когда получается возможность перевести ту или иную требуемую рукоятку.

Маршрутные блок-механизмы исполнительных аппаратов нормально заблокированы и в очках их видно белое поле. Отблокировка такого блок-механизма сопровождается переменной цвета поля в очке с белого на красный в нормальном положении соответствующей маршрутной рукоятки, указывающей распоряжение подготовить стрелки для движения поезда.

После установки стрелок, согласно надписи на табличке, над маршрутной рукояткой и перевода последней влево, сигналист централизованного поста нажатием блок-кнопки этого блок-механизма и одновременным вращением рукоятки индуктора блокирует блок-механизм. При этом в очке последнего красного поле изменяется на белое. Этим блокированием маршрутного механизма при переведенном положении маршрутной рукоятки, централизованный стрелочник уведомляет центральный пост об исполнении его распоряжения или после приготовления стрелки передает это распоряжение другому посту, участвующему в приготовлении данного маршрута. Вторичное получение сигнала отблокировки этого маршрутного блок-механизма, сопровождается появлением красного поля в его очке, при переведенном положении соответствующей маршрутной рукоятки и указывает на распоряжение разобрать приготовленный маршрут, т. е. поставить маршрутную рукоятку и входящие в этот маршрут стрелки в нормальное положение.

По выполнении этого, сигналист централизованного поста нажатием блок-кнопки над этим блок-механизмом и одновременным вращением рукоятки индуктора блокирует блок-механизм, при этом в очке последнего красного поле изменяется на белое.

Этим блокированием маршрутного блок-механизма, при нормальном положении маршрутной рукоятки централизованный стрелочник уведомляет центральный пост, о том, что его распоряжение о разборке маршрута выполнено или же по разделке стрелок передает это распоряжение другому посту участвующему в приготовлении этого маршрута.

Сигнальные блок-механизмы исполнительных аппаратов нормально заблокированы и в очках их видно белое поле.

Отблокировка такого блок-механизма, сопровождается переменной в очке белого поля на красное и является распоряжением открыть семафор для приема или отправления поезда, в соответствии с приготовленным маршрутом. По открытии семафора и закрытии его за проследовавшим поездом централизованный стрелочник, нажатием блок-кнопки над этим блок-механизмом и одновременным вращением рукоятки индуктора блокирует блок-механизм, при этом красное поле в очке блок-механизма изменяется на белое.

Сигнальные блок-механизмы в нормальном заблокированном положении замыкают соответствующие им сигнальные рукоятки, благодаря которым, в своей очереди, замкнуты соответствующие семафорные рычаги.

В блокировочных устройствах ст. Свердловск (западном конце) имеются следующие блок-механизмы, имеющие вполне определенное назначение и с этой слева на право служат:

Распорядительный аппарат.

1) Маршрутный—для задания на пост II того маршрута приема поезда, следующего из раз'езда Палкино (№ 73) для которого установлена одна из четырех рукояток соответствующая одному из семи маршрутов приема (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7).

2) Запасное место.

3) Сигнальный—для задания на пост I распоряжения для открытия одного или нескольких крыльев входного семафора $A^{1/2/3}$ в зависимости от того, какой из числа семи (1, 2, 3, 4, 5, 6, 7) маршрутов приема из раз'езда Палкино (73) задается.

4) Сигнальный—для задания на пост II распоряжения об открытии сигнала Ж, для выполнения маршрута № 8, или на пост III об открытии семафора И для выполнения маршрутов № 9, 10, 11.

5) Путьевого отправления для извещения поста Западного по путевой блокировке об отправлении к нему поезда по одному из приготовленных маршрутов (8, 9, 10 или 11).

6) Маршрутный—для задания на пост II или III того маршрута отправления поезда, следующего на раз'езд Палкино (№ 73) для которого установлена одна из двух рукояток соответствующая одному из четырех маршрутов отправления (№ 8, 9, 10 или 11).

7) Маршрутный—для задания на пост III того маршрута приема или отправления поезда, следующего из Тагила или на Тагил и Машинострой, для которого установлена одна из двух рукояток соответствующая одному из трех маршрутов (№ 12 приема и № 13, 14 отправления).

8) Сигнальный—для задания на пост II или III распоряжения об открытии входного семафора В или выходного семафора З. В первом случае для выполнения маршрута № 12 и во втором № 13 или 14.

9) Сигнальный—для задания на пост II или III распоряжения об открытии входного семафора Г или Д для выполнения маршрутов приема № 15 или 16 и для открытия входного семафора Е или К для выполнения маршрутов отправления № 17 или 18.

10) Маршрутный—для задания на пост II или III того маршрута приема или отправления поезда, следующего из Товарного двора или на Товарный двор, для которого установлена одна из двух рукояток соответствующая одному из четырех маршрутов № 15 и 16 приема или № 17 и 18 отправления.

11 и 12) Запасные места.

Исполнительный аппарат поста I—Западный.

1) Сигнальный блок-механизм семафора $A^{1/2/3}$ —для получения распоряжения об открытии входного семафора $A^{1/2/3}$ для одного из семи маршрутов приема, (то или иное открытие крыла возможно в зависимости от приготовленного маршрута), а также и для уведомления центрального поста о закрытии такового за прибывшим поездом.

2) П.П. раз. № 73—для получения от раз'езда Палкино (№ 73) блокировочного сигнала о следовании по четному пути поезда на пост Западный и подачи на раз'езд Палкино (№ 73) блокировочного сигнала о прибытии этого поезда.

3) Маршрутный—для получения распоряжения через пост II о подготовке стрелок для маршрутов 1 или 6 приема из раз'езда Палкино и для получения

распоряжения от центрального поста о разборке маршрута, а также для уведомления дежурного по станции о готовности этого маршрута и передаче распоряжения и разделке маршрута.

4) Маршрутный—для получения распоряжения через пост II о подготовке стрелок для приема поездов из раз. Палкино по маршрутам № 2, 3, 4 и для получения распоряжения от дежурного по станции о разборке этих маршрутов, а также для уведомления центрального поста о готовности маршрута и для передачи посту II распоряжения о разделке маршрута.

5) Маршрутный—соглашения для получения от дежурного по станции распоряжения о подготовке стрелок для маршрута № 8, отправления поездов раз'езд Палкино и по изготовлении его для передачи этого распоряжения посту II. Получения распоряжения через пост II о разделке маршрута и уведомления дежурного по станции о том, что маршрут разделан.

6) Маршрутный—соглашения для получения распоряжения о подготовке стрелок для маршрутов № 9, 10 и 11, отправления поездов на раз'езд Палкино и по изготовлении его для передачи этого распоряжения на пост II, для получения распоряжения через пост II о разделке маршрута и уведомления дежурного по станции о том, что маршрут разделан.

7—8) Запасные места.

9) ПП. от станции до получения от дежурного по станции блокировочного сигнала о следовании со ст. Свердловск на пост Западный поезда и передачи дежурному по станции блокировочного сигнала о прибытии этого поезда.

10) ПО. на раз'езд Палкино (№ 73) для подачи на раз'езд Палкино (№ 73) блокировочного сигнала о следовании поезда с поста Западного по четному пути и получения с раз'езда Палкино (№ 73) блокировочного сигнала о прибытии этого поезда.

Исполнительный аппарат поста II Южного

1) Запасное место.

2) Маршрутный—соглашения для получения от дежурного по станции распоряжения о подготовке стрелок для маршрута № 1 приема поезда из раз'езда Палкино (№ 73) и по исполнении маршрута, для передачи распоряжения посту Западному, а также для получения через пост Западный распоряжения о разделке маршрута и извещения дежурного по станции об исполнении этого распоряжения.

3) Маршрутный—соглашения для получения от дежурного по станции распоряжения о подготовке стрелок для маршрута № 2 приема поезда из раз'езда Палкино (№ 73) и по исполнении маршрута для передачи распоряжения посту Западному, а также для получения через пост Западный распоряжения о разделке маршрута и извещения дежурного по станции об исполнении этого распоряжения.

4) Маршрутный—соглашения для получения от дежурного по станции распоряжения о подготовке стрелок для маршрута № 3 приема поезда из раз'езда Палкино (№ 73) и по исполнении маршрута для передачи распоряжения посту Западному, а также для получения через пост Западный распоряжения о разделке маршрута и извещения дежурного по станции об исполнении этого распоряжения.

5) Маршрутный—соглашения для получения от дежурного по станции распоряжения о подготовке стрелок для маршрута № 4 приема поезда из раз. Палкино (№ 73) и по исполнении маршрута для передачи распоряжения посту Западному, а также для получения через пост Западный распоряжения о разделке маршрута и извещения дежурного по станции об исполнении этого распоряжения.

6) Маршрутный—соглашения для получения от центрального поста распоряжения о подготовке стрелок для маршрута № 5 приема поезда из раз'езда Палкино (№ 73) и по исполнении маршрута для передачи распоряжения посту Западному, а также для получения через пост Западный распоряжения о разделке маршрута и извещение центрального поста об исполнении этого распоряжения.

7) Маршрутный—соглашения для получения от центрального поста распоряжения о подготовке стрелок для маршрута № 6 приема поезда из раз. Палкино (№ 73) и по исполнении маршрута для передачи этого распоряжения посту Западному, а также для получения через пост Западный распоряжения о разделке маршрута и извещения центрального поста об исполнении этого распоряжения.

8) Маршрутный—соглашения для получения через пост Северный распоряжения о подготовке стрелок для маршрута № 7 приема поезда из раз'езда Палкино (№ 73) и по исполнении маршрута для подачи этого распоряжения посту Западному, а также для получения распоряжения через пост Западный о разделке этого маршрута и по исполнении разделки маршрута для передачи этого распоряжения посту Северному.

9) Маршрутный—для получения через Западный пост распоряжения о подготовке стрелок для маршрута № 8 отправления поезда на раз. Палкино (№ 73) и извещения центрального поста о выполнении этого маршрута, а также для получения распоряжения центрального поста о разделке маршрута и передачи этого распоряжения посту Западному.

10) Маршрутный—для получения через Западный пост распоряжения о подготовке стрелок для маршрута № 9, 10 и 11 отправления поезда на раз. Палкино (№ 73) и передачи этого распоряжения посту Северному, а также для получения распоряжения от поста Северного о разделке маршрута и передачи этого распоряжения посту Западному.

11) Сигнальный—для получения распоряжения об открытии выходного семафора Ж и для уведомления центрального поста о закрытии такового за проследовавшим поездом.

12) Сигнальный—для получения распоряжения об открытии входного сигнала В и для уведомления центрального поста о закрытии такового за прибывшим поездом.

13) Маршрутный—для получения распоряжения через пост Северный о подготовке стрелок для маршрута № 12 приема поезда из Тагила и Машиностроя и извещения центрального поста о выполнении этого маршрута, а также для получения распоряжения от центрального поста о разделке маршрута и передачи этого распоряжения посту Северному.

14) Маршрутный—для получения от центрального поста распоряжения о подготовке стрелок для маршрутов № 13 и 14 отправления поезда в Тагил и Машинострой и передачи этого распоряжения посту Северному, а также для

получения распоряжения от поста Северного о разделке этого маршрута
щения центрального поста о произведенной разделке.

15) Маршрутный—для получения от центрального поста распоряжения о подготовке стрелок для маршрута № 15 приема поезда из Товарного Юж и для получения от центрального же поста распоряжения о разделке этого маршрута, а также для уведомления центрального поста о готовности го маршрута и о том, что таковой разделан. ст

16) Маршрутный—для получения от центрального поста распоряжения о подготовке стрелок для маршрута № 17 отправления поезда в Товарный Юж и для получения от центрального же поста распоряжения о разборке да маршрута, а также для уведомления центрального поста о готовности го маршрута и о том, что таковой разделан. ст

17) Запасное место.

18) Сигнальный—для получения распоряжения от центрального Юж об открытии входного сигнала Г или выход. Е (открыть тот или иной о возможно в зависимости от маршрута) и по проходе поезда—о замр и такового. Р и

Исполнительный аппарат поста III Северного.

1) Сигнальный—для получения распоряжения от центрального поста Юж об открытии выходного сигнала „И“ и для уведомления центрального поста о закрытии такового за проследовавшим поездом. г

2) Сигнальный—для получения распоряжения от центрального поста Юж об открытии выходного сигнала З и для уведомления центрального поста о закрытии такового за проследовавшим поездом. г

3) Маршрутный—для получения от центрального поста распоряжения о подготовке стрелок для маршрута № 7 приема поезда из раз. Палкино Юж и по выполнении маршрута для передачи этого распоряжения посту Южн а также для получения через Южный пост распоряжения о разделке этого маршрута и уведомления центрального поста о произведенной разделке. г

4) Маршрутный—для получения через пост Южный распоряжения о подготовке стрелок для маршрута № 9 отправления поезда в раз. Палкино Юж и извещения центрального поста о готовности маршрута, а также для получения от центрального поста распоряжения о разделке этого маршрута и передачи этого распоряжения посту Южному. г

5) Маршрутный—для получения через пост Южный распоряжения о подготовке стрелок для маршрута № 10 отправления поезда в раз. Палкино Юж и извещения центрального поста о готовности маршрута, а также для получения от центрального поста распоряжения о разделке этого маршрута и передачи этого распоряжения посту Южному. г

6) Маршрутный—для получения через пост Южный распоряжения о подготовке стрелок для маршрута № 11 отправления поезда в раз'езд Палкино (№ 73) и извещения центрального поста о готовности маршрута, а также для получения от центрального поста распоряжения о разделке этого маршрута и передачи этого распоряжения посту Южному. г

7) Маршрутный—для получения от центрального поста распоряжения о подготовке стрелок для маршрута № 12 приема поезда из Тагила и Южн и по выполнении маршрута для передачи этого распоряжения п

Южному, а также для получения через пост Южный распоряжения о разделке этого маршрута и извещения центрального поста о произведенной разделке.

8) Маршрутный—для получения через пост Южный распоряжения о подготовке стрелок для маршрута № 13 отправления поезда в Тагил и Машинострой и извещения центрального поста о готовности маршрута, а также для получения от центрального поста распоряжения о разделке маршрута и передачи этого распоряжения посту Южному.

9) Маршрутный—для получения через пост Южный распоряжения о подготовке стрелок для маршрута № 14 отправления поезда в Тагил и Машинострой и извещения центрального поста о готовности маршрута, а также для получения от центрального поста распоряжения о разделке маршрута и передачи этого распоряжения посту Южному.

10) Маршрутный—для получения от центрального поста распоряжения о подготовке стрелок для маршрута № 16 приема поезда из Товарного двора и для получения от центрального поста распоряжения о разборке этого маршрута, а также для уведомления центрального поста о готовности маршрута и о том, что таковой разделан.

11) Маршрутный—для получения от центрального поста распоряжения о подготовке стрелок для маршрута № 18 отправления поезда в Товарный двор и для получения от центрального поста распоряжения о разборке этого маршрута, а также для уведомления центрального поста о готовности маршрута и о том, что таковой разделан.

12—13) Запасные места.

14) Сигнальный—для получения распоряжения от центрального поста об открытии входного семафора Д или выходного К и для уведомления центрального поста о закрытии такового за ушедшим поездом (открыть тот или иной сигнал возможно в зависимости от маршрута).

И. Звонки-будильники и вызывные кнопки.

Звонки-будильники и вызывные кнопки под ними служат для получения и подачи звонковых сигналов, согласно правил движения поездов по блок-системе. Будильники имеют отпадающие таблички, служащие для уведомления централизованного стрелочника или дежурного по станции о том, что звонил звонок. Звонковые кнопки имеют соответствующие надписи, а именно:

Пост центральный распорядительный:

- 1) Пост I Западный.
- 2) Пост II Южный.
- 3) Пост III Северный.

Пост I Западный.

- 1) Станция.
- 2) Пост II Южный.
- 3) Раз'езд № 73.

Пост II Южный.

- 1) Пост III Северный.
- 2) Станция.
- 3) Пост I Западный.

Пост III Северный.

- 1) Пост II Южный.
- 2) Станция.

Раз. Палкино (73) распорядительный.

- 1) Пост.
- 2) Путевой.

Раз. Палкино (73) исполнительный.

- 1) Станция.

К. Индуктора.

Распорядительный и исполнительные блок-аппараты имеют индукторы, которые приводятся в действие рукояткой, выступающей снаружи блока ящика, при чем в некоторых блок-аппаратах с правой стороны, а в некоторых с обеих сторон.

Назначение этих индукторов состоит в том, чтобы получать: 1) переменный ток для подачи блокировочных сигналов при блокировании соответствующих блок-механизмов и 2) пульсирующий ток, одного направления, для подачи звонковых сигналов нажатием вызывных кнопок при одновременном вращении рукоятки индуктора.

Л. Блок-замычки переменного тока.

Блок-замычка переменного тока поставлена в распорядительном аппарате раз'езда Палкино (№ 73) над блок-механизмом П.П. от ст. Свердловск. Ее значение состоит в том, чтобы воспрепятствовать дежурному по раз'езду подать на пост Западный блокировочный сигнал о прибытии поезда ранее фактического прибытия такового и закрытия за ним входного семафора.

Нормально в очке блок-замычки видно белое поле. При этом состоянии нажать кнопку блок-механизма путевого прибытия невозможно.

По прибытии поезда на раз'езд и закрытием за ним входного семафора стрелочник блокировочного поста блокировывает свой сигнальный блок-механизм, благодаря чему в распорядительном аппарате дежурного по раз'езду отблокируется сигнальный блок-механизм входного семафора. Одновременно в очке блок-замычки белое поле меняется на красное и она приводится в состояние, позволяющее нажать кнопку блок-механизма путевого прибытия и заблокировать его (то-есть подать на Западный пост блокировочный сигнал о прибытии поезда). При этом поле в очке-замычке меняется с красного на белое, и она приходит в свое первоначальное нормальное состояние.

М. Педальные замычки постоянного тока.

Педальные замычки постоянного тока исполнительных аппаратов, расположены: 1) над сигнальными блок-механизмами или 2) над ящиками зависимости или 3) над блок-механизмами ПП. (Над блок-механизмом ПП распорядит. аппарата раз. Палкино стоит педальная замыч. переменного тока, смотри описание выше). Означенные педальные замычки имеют цель воспрепятствовать централизованным стрелочникам или дежурному по посту Западному заблокировать сигнальный или ПП блок-механизм или повернуть маршрутную рукоятку (т. е. разделить маршрут) ранее фактического прибытия, прохода или отправления поезда в соответств. маршрутах. Педальные замычки связаны с рельсовыми контактами (педалями) и работают от нажатия поездом на эти рельсовые контакты. Нормально блок-замычки имеют в очках белое поле. При таком их состоянии, кнопки соответствующих блок-механизмов нельзя нажать, а также не может быть повернута соответствующая маршрутная рукоятка.

После прохода поездом педали и нажатия на таковую, поле в очке блок-замычки меняется с белого на красное. После этого возможно нажать блок-кнопку и заблокировать блок-механизм или повернуть маршрутную рукоятку и разделить маршрут. Когда блок-кнопка будет нажата и затем отпущена или маршрутная рукоятка поставлена на место, поле в очке блок-замычки меняется с красного на белое.

В устройствах СЦБ ст. Свердловск и раз. Балкино имеются 6 педальных замычек постоянного тока и соответственно им 6 педалей—рельсовых контактов, а именно:

- Педаль № 1.** Выходная на раз'езд Палкино (№ 73) установлена по главному нечетному пути, на расстоянии 750 метров от проходного сигнала Л в сторону раз. Балкино (№ 73). Педальная замычка ея стоит над блок-механизмом ПП от станции в аппарате Западного поста и служит для того, чтобы дежурный этого поста мог нажать блок-механизмы и дать ПП станции и одновременно ПО в Палкино только после фактического прохода всем поездом сигнала Л.
- Педаль № 2.** Входная с раз'езда Палкино (№ 73) установлена по главному четному пути около остряков пера стрелки № 304. Педальная замычка стоит над блок-механизмом ПП от раз'езда Палкино (№ 73) на аппарате Западного поста и служит для того, чтобы дежурный этого поста мог нажать блок-механизм и дать ПП в раз. Палкино (№ 73) только после фактического прохода поезда мимо поста на ст. Свердловск.
- Педаль № 3.** Отблокировочная III-го Северного поста для маршрутов № 13—14. Установлена по главному, Горнозаводскому пути от предельного столбика стрелки № 218 на 750 метров. Педальная замычка установлена на ящике зависимости поста Северного и замыкает маршрутные рукоятки № 13 и 14. Разделка маршрута, т. е. поворот маршрутных рукояток возможен только после прохода всем составом поезда стрелки № 218, несмотря на то, что и нажат головой поезда на педаль № 3 разрешение на разделку, (отблокировка блок-механизм маршрут № 13 и 14) от центрального распорядительного поста может быть получена ранее.

- Педаль № 4.** Отблокировочная III-го Северного поста для маршрутов № 9, 10. Установлена на главном нечетном пути от предельного стоп-стр. № 204 на 750 метров. Педальная замычка установлена блок-механизмом сигнала „И“ поста Северного и не дает заблокировать этот блок-механизм до прохода всем составом стрелки № 204 и нажатия головой поезда на педаль № 3.
- Педаль № 5.** Отблокировочная II-го Южного поста для маршрута № 7. Установлена между стрелками № 232 а и № 284. Педальная замычка установлена на ящике зависимости поста Южного и замыкает маршрутную рукоятку маршрута № 7. Разделка маршрута (поворот маршрутной рукоятки) возможен только после прохода всем составом поезда стрелки № 116 и нажатия головы поезда на педаль № 5, несмотря на то, что разрешение на разделку (отблокировка блок-механизма маршрута № 7) от центрального распорядительного поста может быть получена ранее.
- Педаль № 6.** Входная с поста Западного установлена на раз'езде Палкино (№ 73) по главному нечетному пути от стрелки № 1 на расстоянии 6 метров. Педальная замычка установлена над блок-механизмом входного семафора исполнительного поста раз'езда Палкино и служит для того, чтобы стрелочник этого поста мог заблокировать этот блок-механизм после фактического прохода поезда на раз'езд Палкино мимо поста. Только после этого дежурный по раз'езду Палкино может дать ПП. на пост Западный.

Н. Блок-репетитор.

Блок-репетитор (повторитель состояния блок-механизма) установлен в центральном распорядительном аппарате и связан с блок-механизмом ПП. раз'езда Палкино (№ 73) на посту Западном. В тот момент, когда происходит отблокировка, упомянутого блок-механизма на посту, блок-репетитор показывает красное поле, что свидетельствует о выходе поезда из раз'езда Палкино. Когда поезд пройдет мимо Западного поста на ст. Свердловск и дежурный по посту Западному заблокирует у себя упомянутый блок-механизм, т. е. даст прибытие на раз'езд Палкино (№ 73), блок-репетитор покажет белое поле. По показанию блок-репетитора дежурный центрального распорядительного поста может судить о состоянии перегона.

§ 6.

Взаимная связь между аппаратами и нормальное их положение.

По элементам описания устройств СЦБ ст. Свердловск, приведенным в предыдущих параграфах, нормально все блок-механизмы имеют белое положение в блок-очках. Блок-механизмы исполнительных постов заблокированы и соответствующие маршрутные и сигнальные рукоятки не могут быть повернуты. Блок-механизмы „маршрутные“ центрального распорядительного аппарата отблокированы, соответствующие маршрутные рукоятки свободны и могут быть заданы к исполнению маршрут. Сигнальные блок-механизмы центрального распорядительного аппарата заблокированы соответствующие сигнальные рукоятки не могут быть повернуты. Все педальные замычки затоплены и очки их имеют белый цвет. Сигнальные рычаги управляющие крыльями

семафоров замкнуты и не один централизованный семафор не может быть открыт. Стрелочные рычаги, управляющие централизованными стрелками отомкнуты и могут свободно переводиться для маневров. Все аппараты и приборы, в установленных местах, имеют пломбы. Аппараты помимо блокировочной связи имеют телефонную связь.

§ 7.

Описание постов, перечень инвентаря, принадлежностей и руководящих пособий, которые должны находиться на постах.

Аппарат центральный распорядительный находится в комнате дежурного по ст. Свердловск в новом пассажирском здании.

Аппарат поста I Западного помещается в деревянном, приспособленном, одноэтажном здании.

Аппарат поста II Южного находится в специально выстроенном полукаменном двухэтажном здании поста, отвечающий всем требованиям, предъявляемым к подобному рода постройкам.

Аппарат поста III Северного находится в приспособленном помещении Северного деревянного поста.

Аппарат раз'езда Палкино—распорядительный находится в помещении дежурного по раз'езду и исполнительный в стрелочной будке.

В означенных постах всегда должны быть следующие руководящие пособия.

- 1) Правила технической эксплуатации с приложениями.
- 2) Настоящая правила о порядке пользования и обслуживания централизации стрелок и сигналов ст. Свердловск.
- 3) Схема расположения (схематический план) путей, стрелок и сигналов ст. Свердловск (чертеж № 4 в приложении).
- 4) Таблица маршрутов ст. Свердловск (чертеж № 5 в приложении).
- 5) Таблица последовательного действия приборами СЦБ (чертеж № 7 в приложении).
- 6) Выписка из расписания движения поездов.
- 7) Расписания дежурства сигнальщиков централизованных стрелочников.
- 8) Журнал приема и сдачи дежурств.
- 9) Журнал осмотра станционных путей, стрелочных переводов и устройств СЦБ, их испытаний и записи повреждений этих устройств.
- 10) Перечень звонковых сигналов.
11. Опись инвентаря поста.

В означенных исполнительных постах должен быть следующий инвентарь и принадлежности (опись на I пост).

- 1) Огнетушители в количестве предусматриваемом актом пожарной комиссии.
- 2) Взрезные ключи 2 шт.
- 3) Ключ гаечный (путевой) $\frac{3}{4}'' \times \frac{1}{8}''$ 1 "
- 4) Ключ французский раздвижной 1 "
- 5) Кирка (Кайло) 1 "
- 6) Лопат железных (тупоноса и остроноса) 2 "
- 7) Лопат деревянных 2 "
- 8) Метел березовых 6 "
- 9) Скребок для чистки стрелок (разных) 3 "

10) Запас стрелочных креплений	комплект.
11) Молотков костыльных	1 шт.
12) Топоров для колки дров	1 "
13) Ломиков железных d=25 м/м длина 1 метр	1 "
14) Шкаф среднего размера для хранения инструмента и разной мелочи	1 "
15) Шкафов малых для хранения книг и бумаг	1 "
16) Аптечка в отдельном шкафике	1 "
17) Чайник 1/2 ведра	1 "
18) Калибр для испытания стрелок на взрез	1 "
19) Умывальник	1 "
20) Бак для воды 2 ведра	1 "
21) Ведро чистое	1 "
22) Кружок	3 "
23) Жестянка (бидон) для нефти и олеонафта	2 "
24) Тоже для керосина	1 "
25) Масленка для смазки	1 "
26) Ножницы для фителей	1 "
27) Обтирочный материал	в достат. кол.
28) Фонари ручные сигнальные	2 шт.
29) Диск переносный красный	1 "
30) Часы стенные	2 "
31) Сигнальных рожков	1 "
32) Петарды комплект	2 "
33) Столов конторских	1 "
34) Совок для золы	2 "
35) Кочережек (клюка) для печи	1 "
36) Ящик железный для выноски золы	1 "
37) Плевательниц	1 "
38) Рупоров больших	1 "
39) Табуретов деревянных	3 "
40) Фонарь обыкновенный для свечей (со свечами) и другой инвентарь, потребность в котором выяснится в порядке обслуживания устройств.	

ЧАСТЬ II.

§ 8.

Способы сношений при движении поездов.

Способы сношений Западного конца станции Свердловск с прилегающими соседними остановочными пунктами по приему и отправлению поездов следующие:

- Ст. Свердловск—Раз'езд Палкино (№ 73) двухпутная блокиров.
- Тагильский пост—раз. Шувакиш (№ 120) телеграфное.
- Ст. Свердловск—Тагильский пост телефонные.
- Ст. Свердловск—Товарный двор телефонное.

ЧАСТЬ III.

Часть III

Описание таблицы последовательного действия приборами СЦБ Тагила и Машиностроя на ст. Свердловск (запад)

при приеме и отправлении поездов в сторону раз'езда Палкино, ном конце ея) смотри чертеж. № 5, в прилож. 6.

§ 9. Описание приема поезда из раз'езда Палкино (№ 73) по маршруту № 1 в пассажирский парк.

пост распорядительный Свердловск		Исполнительный пост № 2 Южный		Исполнительный пост № 1 Западный
Действия дежурного по станции	Результаты действия	Действия централизац. стрелочника	Результаты действия	Действ. централизац. стрелоч. и дежурного
I. До отправления поезда				
<p>1) В блок-релеиторе белый цвет меняется на красный, что свидетельствует об отправлении из раз'езда Палкино поезда.</p>				

пост № 1 Западный	Распорядительный раз. Палкино		Исполнительный раз. Палкино	
Результаты действия	Действия дежурного по раз'езду	Результаты действия	Действия стрелочника	Результаты действия
I. До отправления поезда				
<p>1) Отблокировывается блок-механизм ПИ от раз'езда Палкино, белый цвет в блок-очке сменяется на красный.</p> <p>б. Нажимает спареп. блок-клавишу «ПО на ст. Сведл.» и «сигнал отправления» на своей неполнит. пост и подает блокировочный сигнал, чем извещает западный пост об отправлении к нему поезда и своей неполнит. пост об открытии по маршрута выходи. семафора.</p> <p>в. Сообщает по телефону на западный пост № и род поезда.</p> <p>1-б) Заблокировывается блок-механизмы «ПО на ст. Свердловск» и «сигнал отправления» исполнительному посту. Белый цвет в обоих блок-очках сменяется на красный.</p> <p>1) Отблокировывается блок-механизм «сигнала отправления» вследствие чего отмыкается сигнальный рычаг «выходного семафора». Белый цвет в очке «сигнала отправления» сменяется на красный.</p>				

Пост диспетчерский Свердловск		Исполнительный пост № 2 Южный		Исполнительный пост № 1 Южный
Действия дежурного по станции	Результаты действия	Действия централизатора стрелочника	Результаты действия	
				Действ. централизатора стрелоч. и дежурного
2. Дежурный по станции поворачивает маршрутную рукоятку маршрутов 1-2 влево чем ставит ее в положение для маршрута № 1.	2) Исключается возможность поворота рукояток враждебных маршрутов.			
3-а. Подает на пост 2 южный звонок «сигнал внимания».				
3-б. Нажимает блок-клавишу «маршрутного» блок механизма	3) Заблокировывается маршрутная рукоятка в переведенном		3) Отблокировывается маршрутная рукоятка маршрута № 1.	

Исполнительный пост № 1 Южный	Распорядительный раз. Палкино		Исполнительный раз. Палкино	
	Результаты действия	Действия дежурного по станции	Результаты действия	Действия стрелочника
				2. Стрелочник открывает выходной семафор. 3. По уходе поезда закрывает выходной семафор.
			4) Отблокировывается блок-механизм сигнала отправления красным цветом в окне сменяется на белый.	4-а. Подает в пост звонок «сигнал внимания». 4-б. Нажимает блок-клавишу сигнала отправления и подает в свой центральный пост блокировочный сигнал.
				4) Заблокировывается блок-механизм сигнала отправления вследствие чего замыкается рычаг выходного семафора. Красный цвет в блок-очке сменяется на белый.

ПОСТ РАСПОРЯДИТЕЛЬНЫЙ СВЕРДЛОВСК

ПОСТ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ

Действия дежурного по станции

Результаты действия

Действия централизац. стрелочника

§ 11. Описание приема поезда из Тагила и Машиностроя

I. До приема

1) Поворачивает маршрутную рукоятку маршрута № 12 влево, чем ставит ее в положение для маршрута № 12.

(1) Исключается возможность поворота рукояток враждебных маршрутов.

2а) Подает на централизованный пост № 3 Северный звонокый сигнал «внимание».

б. Нажимает блок-клавишу блок-механизма Маршрутного приема отправления поездов Тагил в Машинострой и подает на пост № 3 Северный блокиров. сигнал о приготвлении маршрута.

(2б) Заблокировывается маршрутная рукоятка в переведенном положении. Белый цвет в окне маршрутного блок-механизма сменяется на красный.

3. Устанавливает в соответствующее заданное маршрутом положение стрелки № 228, 206, 218, 232, 232а, 240 на плюс и стрелки № 222, 230 на минус.

4. Поворачивает маршрутную рукоятку влево.

5а. Подает на централизованный пост № 2 Южный звонокый сигнал «внимание».

б. Нажимает блок-клавишу блок-механизма «Маршрутного» № 12 и подает на пост № 2 Южный блокировочный сигнал о приготвлении маршрута.

№ 3 СЕВЕРНЫЙ

ПОСТ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ № 2 ЮЖНЫЙ.

Результаты действия

Действия централизован. стрелочника

Результаты действия

по маршруту № 12 в Горнозаводский парк на путь № 1—6.

поезда.

(2б) Отблокировывается маршрутная рукоятка маршрута № 12. Белый цвет в окне блок-механизма сменяется на красный.

(4) Механически замыкаются стрелочные рычаги в установлен. положении, переведенной маршрутной рукояткой.

(5б) Заблокировывается маршрутная рукоятка в переведенном положении. Красный цвет в окне маршрутного блок-механизма сменяется на белый.

6. Устанавливает в соответствующее заданное маршрутом положение рычаги стрелок № 102 и 112 на плюс.

7. Поворачивает маршрутную рукоятку влево.

(5) Отблокировывается маршрутная рукоятка маршрута № 12. Белый цвет в окне блок-механизма сменяется на красный.

(7) Механически замыкаются стрелочные рычаги в установленном положении переведенной маршрутной рукояткой.

Примечание. К описанию таблицы последовательного действия приборами СЦБ при приеме и отправлении поездов в сторону раз'езда Палкино, Тагила и Машиностроя на ст. Свердловск (Западном конце ее).

На ст. Свердловск в силу экономических соображений и временного характера устройств СЦБ требование пункта 17 § 21 Общих правил Сигнализации 1928 г. о том, чтобы при наличии на станции кроме главного пути еще и других путей отправления, на главном пути был свой отдельный выходной семафор, а отправление с других путей сигнализировалось или с каждого пути отдельным семафором и для всей группы неглавных путей одним общим семафором не выполнено и имеет место, когда с разных парков отправляется поезд по одному выходному семафору.

Ввиду этого для избежания одновременного отправления по выходному семафору в одном и том же направлении с разных путей предлагается выдавать машинисту отправляющегося поезда разрешение на специальном бланке в следующей редакции:

С. С. С. Р.

Н. К. П. С.

П Е Р М С К А Я Ж. Д.

Ст. С В Е Р Д Л О В С К П А С С.

Р А З Р Е Ш Е Н И Е.

Разрешается поезду №.....отправиться с.....пути
парка до после открытия выходного
семафора литер..... 193 г. в..... час..... м.

Дежурный по станции

Передается через главного кондуктора машинисту (основание предписание ЦЖ № Эт. от 12/IV—1930 г.).

§ 15.

Отмена заданного маршрута.

Случай 1-й.

Если требуется изменить заданный маршрут, дежурный по станции может это сделать без нарушения правильного действия станционной блокировки, если им не заблокирован сигнально-затворный блок-механизм.

О необходимости заменить маршрут, дежурный по движению ставит в известность сигналиста и, оставляя сигнальную рукоятку в нормальном положении, блокирует свой сигнально-затворный блок-механизм; этим действием отблокировывается маршрутный блок-механизм в постовом аппарате.

По отблокированию маршрутного блок-механизма, сигналист поста ставит в нормальное положение маршрутную рукоятку и стрелочные рычаги и блокирует свой маршрутный блок-механизм, извещая этим дежурного по станции о разделке заданного маршрута. Дежурный по станции, получив отблокировку маршрутного блок-механизма, ставит маршрутную рукоятку в нормальное положение. После этого может задать новый маршрут.

Случай 2-й (исключительный).

Если готовому к отправлению поезду был открыт выходной семафор дан блокировочный сигнал отправления на пост Западный, но поезд задержался по какой-либо причине, взамен его необходимо отправить другой поезд, дежурный по станции совместно с сигналистами и дежурным Западного поста выполняет все действия по разделке маршрута, как за отправленным поездом.

Перед блокированием блок-механизма ПП на Западный пост должна быть сорвана пломба с электрической педальной замычки и ею сработано вручную.

По разборке полностью заданного маршрута, дежурный по станции дает распоряжение готовить новый маршрут для отправления другого поезда.

По отправлении поезда, дежурный по станции должен сообщить об изменении № поезда, а дежурный сигналист должен вызывать электро-техника, для наложения пломбы на электрическую замычку и записать причину срыва пломбы в журнал.

Часть IV.

§ 16. Порядок производства маневров на централизованных стрелках.

При производстве маневров на централизованных стрелках соблюдаются следующие правила:

1. Перед каждым движением паровоза, машинист по сигналам лица непосредственно распоряжающегося маневрами, подает установленные сигнальные свистки, соответствующие № пути, на который должен паровоз следовать. При выезде с одного из путей станции на главный путь, установленными сигнальными свистками указывается № пути, на который должен паровоз вернуться обратно этот же сигнал повторяется перед началом обратного движения.

Сигналист, поставив стрелки согласно полученного им сигнала от машиниста, таковые повторяет, звуками рожка, извещая этим об исполнении требования, и лишь после повторения сигналистом сигнала, лицо распоряжающееся маневрами, проверив правильность постановки стрелок по положению стрелочных фонарей подает сигнал машинисту к продвижению паровоза. В случае же неправильной постановки стрелок предлагает машинисту вторично указать установленными сигнальными свистками—путь следования паровоза.

2. Переводящий стрелку сигналист особенно внимательно следит за тем, чтобы стрелка не была переведена под поездом.

3. Производящий маневры машинист должен строго следить, чтобы не проехать неправильно поставленной стрелки. Взрез стрелки неизбежно оставляет след в центральном аппарате, где разрывается пломба; на рычаге появляется оптический сигнал „красная полоса на шкиве“ и звонит взрезной звонок.

4. Воспрещается останавливаться паровозам на централизованных стрелках во избежание загрязнения последних.

5. По окончании маневров, стрелки сигнальщиком ставятся в нормальное положение.

6. Паровозы с течью на маневровую работу не должны выпускаться, обнаруженная течь подлежит немедленному устранению.

ВНИМАНИЮ МАШИНИСТОВ: Разрез стрелок, заливка их водой строжайше воспрещается и нарушения этого правила самым строгим образом преследуются вплоть до увольнения.

Часть V.

Правила движения поездов в исключительных случаях.

Основание: приказ НКПС код. ^{9348.} ЭОД 45.

§ 17. Задержание поезда при отправлении со станции.

Случай на раз'езде Палкино (73) случай по ст. Свердловск см. § 15.

Если по открытии выходного семафора поезд почему-либо не отправился, то дежурный по раз'езду приказывает закрыть выходной семафор и, затем, немедленно ставит об этом в известность Западный пост и делает об этом запись в настольный журнал.

При возникновении в дальнейшем надобности в отправлении, в том же направлении, задержанного, или другого поезда, дежурный по раз'езду отправляет поезд при закрытом выходном семафоре, по письменному разрешению на бланке зеленого цвета (прил. № 1), затем немедленно ставит в известность Западный пост об отправлении к нему поезда, с указанием № и рода этого поезда.

О получении заявления о задержании поезда и вторичного заявления об отправлении поезда, Западный пост делает запись в настольный журнал.

Таким же порядком следует поступить, если выходной семафор по ошибке будет закрыт, когда поезд еще не прошел его и остановился.

§ 18. Прибытие поезда без получения сигнала отправления.

Если дежурный заметит, что подходит поезд, которому отправления не получено, то он по телефону выясняет причину неполучения блокировочного сигнала отправления.

Если окажется, что сигнал отправления не был подан по забывчивости, то таковой пункт отправления должен немедленно подать сигнал отправления (или сигнал проследования). Если пункт отправления не отвечает, то посылается проводник для ввода поезда при закрытом семафоре.

В случае получения запоздалого сигнала отправления уже после того, как поезд был введен на станцию при закрытом входном семафоре, для подачи блокировочного сигнала прибытия необходимо снять пломбу с электрической (педальной) замычки, отомкнуть ее вручную и подать блокировочный сигнал прибытия.

О несвоевременной подаче сигнала отправления делается запись в настольный журнал на обоих пунктах, а о снятии пломбы в журнал осмотра пункта снятия пломбы.

Если же окажется, что сигнал отправления не получился вследствие неисправности блокировки, то для возможности отправления следующих поездов в том же направлении надлежит поступать, как при порче блокировки (§ 35).

§ 19. Порядок движения поездов в случае несвоевременного получения блокировочного сигнала прибытия.

Если, по истечении времени, необходимого для прохода поездом данного блок-участка, от пункта прибытия не будет получено блокировочного сигнала прибытия поезда, дежурный по раз'езду или Западному посту выясняют по телефону—прибыл-ли поезд.

Примечание: В случае недействия телефона запрос о прибытии поезда производится звонковым сигналом № 5 (прил. № 2).

1. Если окажется, что поезд уже прибыл, но блокировочного сигнала прибытия поезда не было дано по забывчивости дежурного агента, то таковой агент, после этого напоминания, немедленно подает блокировочный сигнал прибытия.

2. Если же окажется, что блокировочный сигнал прибытия не получился по причине неисправности блокировки, то в этом случае дальнейшее движение поезда производится согласно § 35, т. е. как при порче блокировки.

3. Если пункт прибытия поезда по истечении 5 минут на вызов не отвечает, то этот случай истолковывается, как невозможность получить блокировочный сигнал, почему дежурный по блок-пункту в дальнейшем поступает как при порче блокировки (§ 35).

В случае получения запоздалого блокировочного сигнала прибытия, после того, как поезд уже был отправлен при закрытом семафоре, как при порче блокировки, необходимо, для восстановления возможности пользования блок-аппаратом для движения поездов того же направления, немедленно открыть выходной, или проходной семафор и тотчас же закрыть его и дать блокировочный сигнал отправления (или проследования).

Для подачи блокировочного сигнала проследования необходимо предварительно снять пломбу с электрической (педальной) замычки и отомкнуть ее вручную.

О случае делается запись в настольный журнал и о снятии пломбы в журнал осмотра.

§ 20. Случай нахождения двух (или более) поездов на одном блок-участке.

Случай—По раз'езду Палкино прием поезда в нечетном и Западному посту в четном направлении движения. Если дежурный ожидая поезд, заметит или получит уведомление о том, что за этим поездом следует другой поезд, т. е. что на одном блок-участке оказалось два поезда, то он без задержки принимает на станцию первый поезд и, после прохода поездом всем составом за входной семафор, немедленно закрывает таковой, а, затем, готовится путь для приема второго поезда и вводит его при закрытом семафоре с проводником.

По прибытии первого поезда блокировочный сигнал прибытия не подается, но дежурный по раз'езду выясняет по телефону причину появления на одном блок-участке двух поездов, а также и то, является ли второй поезд последним на данном блок-участке и нет ли за ним на этом же блок-участке еще поездов.

По выяснении этого вопроса и по вводе на станцию с проводником последнего поезда из группы поездов, оказавшихся на блок-участке, дежурный подает блокировочный сигнал прибытия, который и будет относиться к последнему прибывшему поезду.

О случае делается запись в настольный журнал.

Случай по Западному посту, в нечетном направлении движения.

Если дежурный по посту ожидая поезд, заметит или получит от ст. Свердловск уведомление о том, что за этим поездом следует другой поезд, т. е. что на одном блок-участке оказалось два поезда, то он без задержки пропускает первый поезд вперед, если впереди лежащий блок-участок свободен, и после прохода поезда всем составом, за проходной семафор немедленно закрывает таковой, но блокировочного сигнала проследования поезда не подает.

Если же впереди лежащий блок-участок в сторону ст. Свердловск тоже Палкино занят поездом, то по остановке первого поезда у закрытого семафора дежурный по Западному посту немедленно уведомляет о случившемся главного кондуктора поезда и предлагает ему без промедления принять меры к ограждению поезда с хвоста сигналами остановки.

По получении от впереди лежащего блок-пункта, т. е. раз'езда № 73 Палкино блокировочного сигнала прибытия предыдущего поезда, дежурный открывает проходной семафор и отправляет первый поезд; по проходе его за семафор, дежурный по посту закрывает семафор, но блокировочного сигнала проследования не подает.

С проследованием первого поезда мимо поста действие блокировочной системы считается нарушенным и для пропуска следующего поезда надлежит поступать согласно § 35, настоящих правил, как при порче блокировки.

По задержании на посту второго поезда, дежурный по посту выясняет по телефону со ст. Свердловск причину появления на одном блок-участке двух поездов, а также и то, является ли второй поезд последним на данном блок-участке и нет ли за ним на этом же блок-участке еще поездов.

По выяснении этого вопроса и по пропуске мимо входного семафора по разрешениям на бланке зеленого цвета (прил. № 1) всей группы поездов, оказавшейся на блок-участке, дежурный по Западному посту подает блокировочный сигнал проследования последнему поезду, и с этого момента действие блокировочной системы считается восстановленным.

О случае делается запись в настольный журнал.

Примечание: Нахождение двух поездов на перегоне может быть только как следствие преступно халатного отношения агентов к своим обязанностям, что преследуется включительно до предания суду.

§ 21. Самовольное проследование поезда мимо закрытого выходного семафора станции или проходного семафора Западного поста на незанятый блок-участок.

Станция Свердловск, или раз'езд Палкино.

В случае самовольного выхода поезда со станции (при закрытом выходном семафоре) на блок-участок, не занятый поездом, дежурный по станции и постам принимают меры к остановке поезда, для выяснения причины самовольного отправления.

Если поезда остановить не удалось, то во избежание прекращения действия блокировочной системы дежурный по станции открывает и закрывает выходной семафор и подает блокировочный сигнал отправления.

О случае делается запись в настольный журнал.

Пост Западный.

В случае самовольного проследования поездом Западного поста (при заезде в проходном семафоре) на блок-участок незанятый поездом, дежурный по посту во избежание прекращения действия блокировочной системы открывает и закрывает проходной семафор.

Так как при проследовании поездом закрытого семафора нажатие рельсового контракта не освобождает электрической замычки блок-механизма приезда, дежурный по Западному посту лишается возможности подать блокировочный сигнал о проследовании поезда. Дабы этот сигнал подать, дежурный по Западному посту снимает пломбу с заслонки электрической замычки и открывает замычку вручную (§ 38).

О случае делается запись в настольный журнал, а о снятии пломбы, в журнал повреждений.

§ 22. Самовольное проследование поезда мимо закрытого семафора Западного поста или рзд. Палкино на занятый блок-участок.

В случае самовольного проследования поезда в пределы закрытого блок-участка, дежурный агент станции (или дежурный по посту) принимает меры к остановке этого поезда. Если же остановить поезд не удалось, то дежурный агент немедленно сообщает об этом по телефону напереди лежащий пункт.

До получения блокировочного сигнала от впереди лежащего пункта дежурный агент не вправе отправить следующего поезда, а впереди лежащий пункт поступает во всем согласно указаний § 20 настоящих правил.

О случае делается запись в настольный журнал.

§ 23. Прибытие поезда без хвостовых сигналов и об уборке оставшейся на перегоне части поезда.

В случае прибытия поезда на станцию без хвостовых сигналов, дежурный по станции, не подавая блокировочного сигнала прибытия, выясняет с главным кондуктором причину отсутствия на поезде хвостовых сигналов. Если при этом выяснится, что поезд прибыл в полном составе, но хвостовые сигналы почему-либо не были установлены или освещены, то дежурный по станции после этого дает блокировочный сигнал прибытия и о случившемся делает запись в настольный журнал.

Если же выяснится, что поезд прибыл без хвостовых сигналов, вследствие разрыва или саморасцепки поезда на перегоне (или на позади лежащей станции), то дежурный по станции, не подавая блокировочного сигнала прибытия, немедленно ставит об этом в известность станцию, откуда прибыл поезд этого перегона.

Блокировочный сигнал прибытия в этом случае воспрещается подавать до окончательного освобождения перегона от оторвавшихся вагонов.

Уборка оставшейся на перегоне части поезда.

Отправление паровоза для уборки оставшихся на перегоне вагонов производится согласно § 27 настоящих правил.

Уборка хвостовой части поезда может производиться либо в направлении следования поезда до разрыва, либо в направлении обратном следованию поезда.

В первом случае, хвостовую часть поезда убирают по правильному пути; и с прибытием хвостовой части дежурный по пункту прибытия дает сигнал прибытия.

Во втором случае, хвостовую часть поезда убирают до ближайшей станции по неправильному пути, согласно § 27 настоящих правил. В этом последнем случае, с прибытием хвостовой части на станцию, дежурный по станции дает соседнему пункту регистрируемую (поездную) телефонограмму следующего содержания:

„Хвост поезда № 000 доставлен на станцию (такую-то), а потому блок-участок (такой-то) свободен“ (Подпись).

С получением такой телеграммы (или регистрируемой телефонограммы), дежурный по станции подает блокировочный сигнал прибытия, чем восстанавливает нормальное использование блокировочной системой.

О случае делается запись в блокировочный журнал.

§ 24. Вынужденное оставление части поезда на перегоне.

Если по каким-либо причинам представилась надобность расцепить поезд и хвостовую часть его оставить на перегоне, а передняя часть его отправляется далее до впереди лежащей станции, главный кондуктор поезда остается с оставляемой частью, а старший кондуктор, сопровождает головную часть поезда. Этот последний кондуктор доставляет письменное уведомление дежурному по движению. Дежурный по движению на основании этого письменного уведомления, прекращает пользование блокировочной системой, впредь до проследования в этом же направлении и хвостовой части поезда, или проследования другого поезда этого же направления (в случае, если уборка хвостовой части поезда была произведена на позади лежащую станцию).

Уборка оставшейся на перегоне части поезда производится согласно § 23 настоящих правил.

§ 25. Случаи отправления поездов по неправильному пути.

Движение поездов по несоответствующему их направлению (неправильному) пути допускается только в следующих случаях:

- а) при движении рабочих поездов, возвращающихся с перегона обратно на станцию их отправления (§ 26);
- б) при движении вспомогательных поездов и паровозов (§ 27);
- в) при закрытии одного из путей на перегоне вследствие происшествия, с поездом или повреждения пути (§ 30) и
- г) при движении подталкивающих паровозов с обратным их следованием с перегона на станцию начала подталкивания (§ 29).

§ 26. Движение рабочих поездов.

Рабочий поезд, которому назначены остановки на данном перегоне для выполнения какой либо работы, может быть отправлен по блокировочной системе только при исправном действии блокировки.

Если же представится необходимость отправления рабочего поезда во время порчи блокировки, то предварительно его отправления должны быть установлены телефонные или телеграфные сношения.

В тех случаях, когда по окончании работ на перегоне рабочий поезд должен продолжать следовать в своем прежнем направлении до впереди лежащей станции, движение его происходит по блокировочной системе в обычном порядке.

Случай 1. Блок-аппарат станции отправления ключом-жезлом не снабжен.

Как общее правило, принято, что рабочий поезд отправляется по правильному пути, с тем, чтобы по окончании работ следовать в прежнем направлении по этому же пути до впереди лежащей станции.

При этом, главному кондуктору и машинисту выдается предупреждение на белом бланке форма № 17 прав. тех. экспл. с указанием на нем места работ и продолжительности остановки.

В случае представившейся необходимости отправить рабочий поезд с возвращением его обратно по тому же пути, этот путь закрывается для движения всех поездов, кроме рабочего. Пользование блокировочной системой по этому пути прекращается и заменяется телеграфным (или телефонным) сношением по правилам движения поездов на однопутных участках.

Случай 2. Если блок-аппарат станции отправления будет снабжен ключом-жезлом.

Как общее правило, принято, что рабочий поезд отправляется по правильному пути, с тем, чтобы по окончании работ возвратился на станцию отправления его по прежнему (ставшему уже неправильным) пути.

Станция отправления сносится по телефону со впереди лежащим блок-пунктом и отправляет рабочий поезд без открытия выходного семафора и подачи сигнала отправления блок-аппаратом.

До отправления поезда дежурный по станции вынимает из блок-аппарата ключ-жезл, чем он замыкает рычаг соответственного выходного или проходного семафора и выдает главному кондуктору этот ключ-жезл для вручения машинисту. Одновременно с этим, главному кондуктору выдается в двух экземплярах предупреждение на белом бланке ф. № 17, в котором делается указание о месте остановки и ее продолжительности. Главный кондуктор один экземпляр этого предупреждения оставляет у себя, а другой вручает под расписку машинисту.

По отправлении рабочего поезда, дежурный по станции уведомляет об этом впереди лежащий пункт.

Как главный кондуктор, так и машинист рабочего поезда, должны в точности соблюсти сроки возвращения с места работы на станцию отправления.

При возвращении поезда на станцию отправления, он останавливается и вводится на нее проводником.

По возвращении на станцию, отправившую рабочий поезд, главный кондуктор возвращает дежурному по станции ключ-жезл, который дежурный агент складывает в соответствующее отверстие блок-аппарата.

§ 27. Движение вспомогательных поездов.

ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ.

1. С получением уведомления о случае с остановившемся на пути поездом блок-пункт сообщает о случившемся соседнему блок-пункту этого перегона и улаивается с ним о порядке подачи помощи, а затем установленным порядком закрывает занятый остановившимся поездом путь для движения всех поездов, кроме вспомогательных, о чем немедленно обмениваются регистрируемыми (поездными) телефонограммами.

2. Телефонные уведомления о закрытии и дальнейшем открытии пути, занятого остановившимся поездом, а также о переходе на однопутное движение по оставшемуся свободному пути (если таковой переход состоялся) записываются дежурными данного перегона в настольные журналы.

3. Вспомогательный поезд получает на право следования по перегону в обоих направлениях от станции, примыкающей к данному перегону, разрешение на белом бланке с красной полосой по диагонали (прил. № 1).

Случай 1. Вспомогательный поезд отправляется по правильному пути, на котором находится остановившийся поезд.

Дежурный перед местом происшествия блок-пункта, убедившись в том, что путь между данным блок-пунктом и местом происшествия свободен от поездов, отправляет вспомогательный поезд по правильному пути в сопровождении начальника станции (или его помощника) при закрытом выходном семафоре, с выдачей машинисту и главному кондуктору разрешения (прил. № 1).

Случай 2. Вспомогательный поезд отправляется по неправильному пути, на котором находится остановившийся поезд.

Дежурный по блок-пункту, ранее отправления вспомогательного поезда, выясняет по телеграфу (или по телефону), с соседним блок-пунктом этого перегона, свободен ли от поездов путь между данным блок-пунктом местом происшествия, после чего в случае свободности пути он отправляет по неправильному пути вспомогательный поезд в сопровождении начальника станции (или его помощника), с выдачей машинисту и главному кондуктору разрешения (приложение № 1).

Случай 3. Вспомогательный поезд отправляется по свободному пути, т. е. не потому пути, который занят остановившимся поездом (что может потребоваться, напр. при тушении пожара в поезде).

В этом случае, независимо от того, является ли свободный путь для станции, отправляющей вспомогательный поезд, правильным или неправильным, отправление вспомогательного поезда совершается только по закрытии обоих путей перегона для движения всех поездов, кроме вспомогательного, в сопровождении начальника станции (или его помощника) и с выдачей машинисту и главному кондуктору разрешения (прил. № 1).

С проследованием первого после открытия пути поезда восстанавливается нормальное пользование блокировочной системой.

§ 28. Движение самодвижущихся единиц.

Те самодвижущиеся единицы, которые не могут быть снимаемы с рельсов руками следующих на них лиц, но которые, с другой, стороны, вследствие своей легковесности при своем следовании не нажимают на рельсовый кон-

с силой, достаточной для того, чтобы от этого нажатия сработала электрическая замычка, делают нормальное пользование блокировочной системой при их следовании невозможным.

В силу сказанного, порядок следования этих самодвижущихся единиц устанавливается нижеследующий: самодвижущиеся единицы следуют, так что блок-механизмы и сигналы вовсе не обслуживаются, но звонковые сигналы и телефонные уведомления подаются.

Дежурный по станции агент, имея к отправлению такую самодвижущуюся единицу, может отправить ее только при свободности впереди лежащего блок-участка.

При свободности блок-участка, он выдает лицу, сопровождающему самодвижущуюся единицу (в качестве главного кондуктора) разрешение на бланке зеленого цвета (приложение № 1) на право следования мимо закрытого семафора станции до первого впереди лежащего блок-пункта. В случае отправления самодвижущейся единицы с Зададного поста нечетном направлении дежурный сообщает регистрируемой (поездной телефонограммой на раз'езд Палкино (73) об отправлении ее, а на станцию Свердловск о проследовании самодвижущейся единицы.

Западный пост или рзд Палкино, ожидающий прибытия самодвижущейся единицы, готовится к приему ее, **высылая проводника** для приема ее при закрытом семафоре.

По прибытии самодвижущейся единицы Западный пост рзд Палкино регистрируемой поездной телефонограммой уведомляет об этом позади лежащую станцию перегона. Разрешение от дрезины отбирается.

§ 29. Движение поездов с подталкивающими паровозами.

При движении поездов с подталкивающими паровозами могут встретиться два случая.

Случай 1-й. Подталкивающий паровоз следует с поездом до соседнего блок-пункта и возвращается на блок-пункт начала подталкивания по правильному пути:

- а) станция, отправляющая поезд с подталкивающим паровозом, путем подачи регистрируемой поездной телефонограммы ставит в известность об этом впереди лежащий блок-пункт;
- б) блок-пункт, на который прибыл поезд с подталкивающим паровозом, ранее подачи блокировочного сигнала прибытия поезда, путем подачи регистрируемой поездной телефонограммы уведомляет позади лежащий блок-пункт о прибытии подталкивающего паровоза.

Случай 2-й. Подталкивающий паровоз следует не до соседней станции, а только до известного пункта на перегоне, с возвращением обратно по неправильному пути на станцию его отправления.

Во 2-м случае должны быть применяемы, в качестве добавочного к блок-аппаратам устройства, особенные ключи-жезлы, которые в случае надобности будут установлены.

Порядок приспособления ключей-жезлов к блокировочной системе, в случае надобности, будет объявлен приказом Правления дороги, в дополнение к настоящим правилам.

§ 30. Порядок закрытия для движения одного из главных путей на перегоне и перехода на однопутное движение.

Закрытие одного из главных путей на перегоне; вследствие происшествия с поездом или повреждения пути, и переход на движение по одному пути производится распоряжением дежурного той станции, для которой загроможденный на перегоне путь считается неправильным (путь прибытия), а правильный путь отправления поездов, остается свободным.

Закрытие одного из путей и переход на однопутное движение совершаются следующим порядком:

- а) если извещение о занятии, порче или загромождении пути получено дежурным по станции, для которой оставшийся свободный путь является путем отправления поездов по правильному пути, то дежурному этой станции принадлежит право закрытия поврежденного или занятого пути и установления однопутного движения по оставшемуся свободным пути.

Для выполнения этого, он обязан:

- 1) потребовать от соседнего блок-пункта передать ему по телеграфу (или по телефону) прибытие последнему отправленному от него поезду по оставшемуся свободным пути;

- 2) получив требуемое прибытие поезду, подать соседней станции телеграмму (или телефонограмму), применительно к форме 51 „Правил движения поездов по телеграфным сношениям“, следующего содержания:

„Вследствие (указать причины) движение по (такому-то) пути между (ст. ст.) закрыто в..... час..... мин. Устанавливаю однопутное движение по правильному такой-то станции (такому-то) пути по телеграфным (или телефонным) сношениям и с этого момента отправление поездов по блокировочной системе отменяется в обоих направлениях. Прибытие последнему отправленному мною поезду № 00 от станции (такой-то) получено“. (Подпись).

- 3) получить от соседней станции телеграмму (или телефонограмму) след. содержания:

„Ваша телеграмма (или телефонограмма) об установлении однопутного движения получена“. (Подпись).

- б) Если извещение о занятии, порче или загромождении пути получено дежурным той станции, для которой оставшийся свободным путь не является путем отправления поездов по правильному пути, то дежурный такой станции обязан:

- 1) задержать у себя все поезда, следующие в направлении занятого или поврежденного перегона, до установления однопутного движения или до освобождения перегона;

- 2) потребовать от дежурного по станции, которому принадлежит право распоряжения остающимся свободным путем, установления однопутного движения по форме 52 „Правил движения поездов по телеграфным сношениям“ а именно: „Вследствие (указать причины) движение (по такому-то) пути с.... час.... м. продолжаться не может: прошу (по такому-то) правильному для Вашей станции пути установить однопутное движение по телеграфным (или телефонным) сношениям. Последний поезд от Вас ко мне прибыл № 00“ (Подпись).

Дежурный по станции, которому принадлежит право распоряжения остающимся свободным путем, устанавливает однопутное движение телеграммой (или телефонограммой), применительно к форме 53 „Правил движения поездов по телеграфным сношениям“, следующего содержания:

„С..... час..... мин., согласно телеграммы (или телефонограммы) № 00 движение по (такому-то) пути между (ст. ст.) закрыто. Устанавливаю однопутное движение по правильному от (такой-то) станции (такому-то) пути по телеграфным (или телефонным) сношениям и с этого момента отправление поездов по блокировочной системе отменяется в обоих направлениях. Прибытие последнему отправленному мною поезду № 00 от станции (такой-то) получено“ (Подпись).

Соседняя станция на это уведомление отвечает телеграммой (или телефонограммой) следующего содержания:

„Ваша телеграмма (или телефонограмма) об установлении однопутного движения получена“. (Подпись).

§ 31. Порядок движения по переходе на однопутное движение.

С момента получения телеграммы (или телефонограммы) по форме № 52, блокировочная система на перегоне между двумя станциями, указанными в телеграмме, считается недействующей и все поезда в обоих направлениях направляются по телеграфным (или телефонным) сношениям во всем согласно „Правил движения поездов по телеграфным (или телефонным) сношениям“, со всеми к ним дополнениями и разъяснениями.

§ 32. Порядок перехода от однопутного движения на двухпутное.

По устранении причин, вызвавших закрытие одного из путей и по освобождении закрытого для движения пути от всяких поездов, а действующего пути от поезда, следующего по нем как по неправильному, дежурный по станции, установивший однопутное движение, дает телеграмму (или телефонограмму) применительно к форме 54 „Правил движения поездов по телеграфным сношениям“ на соседнюю станцию следующего содержания: „Препятствия для движения по (такому-то) пути устранены в... час.... мин. На перегоне между (такими-то) станциями восстанавливается правильное двухпутное движение по блокировочной системе“. (Подпись).

Соседняя станция на это отвечает уведомлением: Ваша телеграмма (или телефонограмма) о восстановлении движения „по блокировочной системе“ получена“. (Подпись).

Если сведения об устранении причин, вызвавших закрытие одного из путей, получит не та станция, которая установила однопутное движение, то дежурный по этой станции должен дать станции, установившей однопутное движение, телеграмму (или телефонограмму) применительно к форме 55 „Правил движения поездов по телеграфным сношениям“ следующего содержания: „Препятствия для движения по (такому-то) пути устранены в..... час..... мин. Прошу установить правильное двухпутное движение по блокировочной системе“ (Подпись).

На основании этого извещения, дежурный соседней станции восстанавливает двухпутное движение телеграммой (или телефонограммой) применительно к форме 56 „Правил движения поездов по телеграфным сношениям“ сле-

дующего содержания: „Согласно Вашей телеграммы (или телефонограммы) № 00 на перегоне между (таким-то) станциями восстанавливается правильное двупутное движение по блокировочной системе“. (Подпись).

Соседняя станция на это отвечает уведомлением: „Ваша телеграмма (или телефонограмма) о восстановлении движения по блокировочной системе получена“. (Подпись).

Примечание: Все без исключения упоминаемые в настоящем § телефонные переговоры ведутся не иначе, как в виде регистрируемых поездных телефонограмм.

Часть VI.

Правила движения поездов и самодвижущихся единиц при неисправном действии блокировки.

§ 33. I. Подразделение неисправностей блокировки.

Неисправности действия блокировки подразделяются на:

- а) влекущие за собой переход на другой способ сношений о движении поездов, и
- б) не влекущие за собой перехода на другой способ сношений о движении поездов.

К первым относятся:

1. Неисправность блок-аппарата, выражающаяся в недействии или неправильном действии блок-механизмов, или в нарушении схемы токопрохождения.

Примечание. Признаком нарушения схемы токопрохождения считается: получение блокировочных сигналов в несоответствующем блок-очке, произвольное получение блокировочного сигнала без подачи такового с соседнего блок-пункта, что может иметь место при сообщении проводов, или при неправильном включении блок-аппарата или его индуктора.

2. Неисправность сигнальных устройств, выражающаяся в недействии семафорных рычагов и воротков, или в неправильности показаний семафоров (среднее положение крыла, обрыв крыла, выпадение сигнальных стекол, двойственность огней).

3. Всякие другие порчи или неисправности, лишаящие возможности подать или получить блокировочный сигнал.

Ко вторым относятся:

4. Прекращение звонковой или телефонной связи.

5. Недействие электрических (педальных) замычек или преждевременное их срабатывание.

II. Действия агентов по обнаружении неисправности приборов.

Если дежурный по станции или другой агент, обслуживающий блокировку, обнаружит неисправность того или иного прибора, то он обязан сделать запись в книге осмотра сигналов ф. Э 71 и вызвать агента технического надзора отдела связи и электротехники.

После обнаружения всякой неисправности из перечисленных в группе дежурный по станции или другой агент, обслуживающий блокировку, должен прекратить дальнейшее пользование этими неисправными приборами, так как оно может вызвать опасные последствия.

III. Меры предосторожности при исправлении и осмотре блок-аппаратов.

Агенты Отдела Связи и Электротехники, производящие исправление, осмотр или испытание блокировки, должны при этом строго следить за тем, чтобы каждый раз, после изменения ими состояния блок-механизмов, замычек рычагов, приборы эти приводились в состояние, соответствующее действительному состоянию блок-участков, т. е., если поезд еще не прибыл, то блок-механизм этого направления необходимо оставить в заблокированном состоянии, если поезд к нам вышел, то соответствующий блок-механизм должен быть поставлен в отблокированном состоянии и т. п.

Во время испытания правильности действия блокировки надлежит при помощи регистрируемых поездных телефонограмм следить за тем, чтобы от этого не получилось на соседнем пункте блокировочного сигнала прибытия. Если окажется, что без этого невозможно испытать правильность действия блок-аппарата, то предварительно необходимо об этом поставить в известность агента, обслуживающего блокировку на соседнем пункте и потребовать от него по получении такого блокировочного сигнала немедленно восстановить состояние этого блок-механизма, путем подачи блокировочного сигнала отправления.

По окончании исправления или осмотра блокировки, перед тем, как открыть блок-аппарат и навесить пломбы, агент, производивший исправление или осмотр блокировки, обязан убедиться в том, что состояние блок-механизмов, рычагов и электрической (педальной) замычки соответствует действительному состоянию блок-участков, в зависимости от нахождения на них поездов, что должно быть подтверждено также и дежурным по станции, или дежурным с западного поста.

§ 34. Движение поездов при:

- 1) Неисправном действии звонков;
- 2) неисправном действии телефонов и
- 3) при одновременной порче звонковой и телефонной связи.

Во всех трех случаях пользование блокировкой—продолжается.

1. Движение поездов при неисправном действии сигнальных звонков—производится на основании блокировочных сигналов прибытия и отправления, получаемых в очках, как и всегда, но с той разницей, что им не предшествуют звонковые сигналы; поэтому, при неисправном действии звонков требуется от дежурных агентов, обслуживающих блок-аппараты, более внимательное наблюдение за сменами цветов, в очках отправления и прибытия, и, кроме того, по смене этих цветов, по телефону осведомляться у соседних блок-пунктов о № поезде отправленных или прибывших поездов.

2) Движение поездов при неисправном действии телефонов производится на основании блокировочных сигналов прибытия и отправления и звонковых сигналов, при чем каждый раз, после дачи сигнала отправления или прибытия,

вместо установленного сообщения по телефону № и рода отправляемого или прибывшего поезда, требуется подать на соседний блок-пункт звонковый сигнал № 3 или № 4, в зависимости от того, отправился или прибыл поезд.

При одновременной порче звонковой и телефонной связи между блок-пунктами, но при сохранении действия блокировки, движение поездов производится обычным порядком, но, конечно, без звонковых сигналов и телефонных уведомлений о № и роде отправляющихся и прибывающих поездов.

§ 35. Движение поездов при порче блокировки в случае сохранения исправного действия телефонов.

При порчах блокировки, перечисленных в разделе „а“ § 33 движение поездов переводится на телефонные сношения со строго регистрируемыми поездными телефонограммами.

Если порча блокировки произошла на данном блок-участке в обоих направлениях, то движение поездов переводится на телефонные сношения также в обоих направлениях. Если же порча блокировки произошла только в одном направлении, то в другом направлении, в котором блокировка осталась исправной, движение поездов производится по блокировочной системе.

Порядок перехода на телефонные сношения следующий:

Станция, обнаружившая неисправность действия блокировки и имея к отправлению поезд, подает на впереди лежащий блок-пункт телефонограмму по форме № 1 „Блокировка в таком-то направлении неисправна. Последний отправленный мною поезд № 000. Могу ли отправлять к Вам поезда по телефонным сношениям“. (Подпись).

Если поезд, указанный в телефонограмме по форме № 1, уже проследовал блок-пункт, то сигналист блок-пункта подает телефонограмму по форме № 2 „Последний прибывший ко мне от Вас поезд № 000. Отправляйте ко мне поезда по телефонным сношениям“. (Подпись).

По состоявшемуся обмену телефонограммами по формам № 1 и № 2 движение поездов по телефонным сношениям считается открытым.

Главному кондуктору и машинисту каждого отправляемого в этом направлении поезда выдается письменное разрешение на бланке зеленого цвета (прил. № 1), дающее право следовать мимо закрытого выходного семафора станции отправления до впереди лежащего блок-пункта.

По отправлении поезда, станция дает впереди лежащему блок-пункту телефонограмму по форме № 2: „поезд № 000 отправился в 00 ч. 00 м.“ (Подпись):

Получив уведомление об отправлении поезда из Свердловска, дежурный по Западному посту, если впереди лежащий блок-участок свободен, заготавливает для ожидаемого поезда письменное разрешение на бланке зеленого цвета (прил. № 1) на право проследовать закрытый проходной семафор и встречает поезд.

По прибытии нечетного поезда, дежурный Западного поста вручает машинисту и главному кондуктору вышеупомянутое письменное разрешение (прил. № 1) и отправляет поезд.

По отправлении поезда с Западного поста и по проследовании его всем составом за проходной семафор, деж. Запад. поста подает телефонограмму. Деж. по станц. Свердловск и на раз'езд Палкино по форме № 4: „поезд № 000 проследовал в 00 час. 00 мин.“. (Подпись).

По прибытии поезда на раз'езд Палкино таковой подает телефонограмму по форме № 5: „поезд № 000 прибыл в 00 час. 00 мин.“ (Подпись). Поезд на раз'езд Палкино вводится с проводником при закрытом входном семафоре. До получения телефонограммы от раз'езда Палкино о прибытии последнего поезда, Западный пост не имеет права отправить от себя следующий поезд того же направления

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ УКАЗАНИЯ.

В случае обнаружения неисправности блокировки, выражающейся в невозможности подать блокировочный сигнал прибытия или проследования, надлежит поступать так:

1. Для станции или раз'езд Палкино.

1. Подать на позади лежащий блок-пункт телефонограмму следующего содержания: „поезд № 000 прибыл в 00 час. 00 мин., но блокировочного сигнала прибытия подать не могу, вследствие неисправности блокировки“. (Подпись).

2. Для поста Западного (нечетное направление).

Закрыв проходной семафор, требуется подать деж. по ст. Свердловск и раз'езд Палкино поездную телефонограмму следующего содержания: „поезд № 000 проследовал Западный пост в 00 час. 00 мин., но блокировочного сигнала проследования подать не могу вследствие неисправности блокировки“. (Подпись).

В случае обнаружения неисправности блокировки, выражающейся в невозможности подать блокировочный сигнал отправления, после фактического отправления поезда, станция должна (закрыв семафор) дать телефонограмму на впереди лежащий пункт следующего содержания: „поезд № 000 отправился в 00 час. 00 мин., но блокировочного сигнала отправления подать не могу вследствие неисправности блокировки“. (Подпись).

Впереди лежащий пункт, получив такую телефонограмму, поступает согласно § 18 настоящих правил.

§ 36. Движение поездов при порче блокировки и телефонов, но сохранении действия по телеграфу.

При прекращении действия блокировки и вместе с тем прекращении телефонного сообщения, движение поездов производится по телеграфным сношениям во всем согласно „Правил движения поездов по телеграфным сношениям“, но с соблюдением того условия, чтобы на всем перегоне находилось не более одного поезда.

Порядок перехода на этот способ движения предусматривает два случая, а именно:

- 1) когда порчу блокировки и телефонов обнаруживает станция или раз'езд и
- 2) когда порчу блокировки и телефонов обнаруживает пост Западный.

Раз. Палкино или Западный пост обнаружившие одновременно порчу блокировки и телефонного сообщения, тотчас же по обнаружении порчи подают на впереди лежащий бл.-пункт поездную телеграмму:

„Действие блокировки прекратилось. Дайте прибытие поезду № 000 последнему отправленному мною по блокировочной системе“. (Подпись).

По получении уведомления о прибытии поезда, начальный блок-пункт отправляет поезд, следуя во всем указаниям главы 2 раздела III вышеуказанных „Правил движения по телефонным сношениям“.

Главному кондуктору и машинисту выдается на обороте путевой, предупреждение о недействии семафоров и разрешение беспрепятственно следовать мимо выходного семафора блок-пункт отправления § 31.

В случае обнаружения неисправности блокировки, выражающейся в невозможности подать блокировочный сигнал прибытия, конечная станция перегона подает начальной станции телеграмму следующего содержания:

„Поезд № 000 прибыл в..... час:..... мин. Блокировочного сигнала прибытия подать не могу, вследствие неисправности блокировки“. (Подпись).

§ 37. Движение поездов при порче блокировки и вместе с тем при прекращении телефонной и телеграфной связи.

Под прекращением действия блокировки и вместе с тем телефонной и телеграфной связи следует понимать такие случаи, когда данный блок-пункт потерял связь решительно со всеми другими (пунктами, т. е., когда не имеется связи даже в обход.

При прекращении действия блокировки и вместе с тем при прекращении телеграфной и телефонной связи, движение поездов должно производиться по способу разделения их друг от друга определенным промежутком времени.

Порядок перехода на этот способ движения следующий: блок-пост обнаруживший прекращение действия блокировки и вместе с тем и прекращение телефонной и телеграфной связи, имея к отправлению поезд, выжидает пока не истечет время, положенное по расписанию для прибытия ранее отправленного поезда на соседний блок-пункт плюс 25 минут.

По истечении этого времени, блок-пункт отправляет поезд, с выдачей главному кондуктору и машинисту письменного разрешения на бланке красного цвета на право проехать закрытый выходной семафор и следовать до впереди лежащего блок-пункта.

Если с прибытием поезда на блок-пост Западный (нечетное направление) окажется, что для дальнейшего следования этого поезда прибытие впереди лежащего поезда имеется, то блок-пост, Западный (нечетное направление) в этом случае, отправляет поезд дальше согласно § 30, с выдачей машинисту и главному кондуктору письменного разрешения на бланке зеленого цвета (прилож. № 1).

Если же с прибытием поезда на блок-пост Западный (нечетное направление) окажется, что с впереди лежащим блок-пунктом не имеется никакой связи и нет прибытия ранее отправленному в этом направлении поезду, то дежурный по блок-посту, в этом последнем случае, задерживает у себя прибывший поезд и выжидает пока не истечет время, положенное по расписанию плюс 25 мин. для прибытия ранее отправленного поезда на соседнюю станцию.

По истечении этого времени, пост отправляет задержанный у него поезд выдачей главному кондуктору и машинисту письменного разрешения на бланке определенного цвета (прил. № 1) на право проехать закрытый выходной семафор следовать до впереди лежащего пункта.
О случившемся делается запись в настольный журнал.

§ 38. Порядок пользования блокировочной системой в случае недействия электрической (педальной) замычки.

Если по проходе поезда по рельсовому контакту (по педали), электрическая замычка не сработает, то пользование блок-системой продолжается происходит следующим образом:

Дежурный по станции Свердловск и раз'езду Палкино и Западному посту, снимает пломбу с заслонки электрической замычки и отмыкает замычку вручную, после чего получается возможность нажать клавишу блок-механизма для подачи блокировочный сигнал прибытия или проследования.

Агент снявший пломбу с электрической замычки, обязан немедленно сделать об этом запись в журнал осмотра сигналов установленным порядком, вызвать агента Отдела Связи и Электротехники (§ 52) для устранения повреждения и наложения новой пломбы.

Обслуживание электрической замычки вручную продолжается до тех пор, пока вызванный агент Отдела Связи и Электротехники не устранит повреждение, причем каждый раз, при подталкивании заслонки вручную, требуется сделать отметку в настольном журнале следующего содержания: „Замычка для поезда № 000 сработана вручную“. (Подпись).

По устранении неисправности и по наложении новой пломбы, агент Отдела Связи и Электротехники делает запись в книге осмотра сигналов ф. Э 71.

Снятие пломбы с заслонки электрической (педальной) замычки на блок-аппарате станционного поста может быть произведено только после разрешения дежурного по станции, который в этом случае должен сделать запись в книге осмотра сигналов и вызвать агента для исправления (§ 52).

К числу повреждений блокировки относятся также и случаи преждевременного срабатывания электрических (педальных) замычек, т. е. срабатывание до прибытия (или проследования) поезда.

По обнаружении такой неисправности, дежурный по станции обязан немедленно вызвать агента Отдела Связи и Электротехники для устранения этой неисправности. Сигналисты же Западного поста и станционных постов, обнаружив преждевременное срабатывание электрических замычек, обязаны немедленно поставить в известность дежурного по станции, для вызова агента для устранения этой неисправности.

Порядок пользования третьим крылом семафора $A^{1/2/3}$ в маршруте № 7 при неисправном действии электрического сцепляющего механизма.

Если установленный на семафоре $A^{1/2/3}$ электрический сцепляющий механизм (автомат) не будет работать по какой либо причине (обрыв провода, разряжение батареи и т. п.), то в этом случае при приеме поездов по маршруту № 7 в Горнозаводский парк нельзя будет открыть третьего крыла, вследствие чего раз'езд Палкино (№ 73) должен давать предупреждение машинистам, что поезд № такой-то будет принят по двум крыльям входного семафора, но

не в Южный, а в Горнозаводский парк. Такое предупреждение должно выдаваться поездам следующим только в Горнозаводский парк до исправления повреждения.

Примечание: Независимо от исправного или неисправного действия электрических (педальных) замычек, дежурные агенты, обслуживающие блок-аппараты, обязаны каждый раз перед подачей блокировочного сигнала прибытия или проследования, убеждаться в том, что поезд прибыл в полном составе.

§ 39. Движение вспомогательных поездов при порче блокировки.

При прекращении действия блокировки, но при сохранении телеграфной или телефонной связи между станциями перегона, на котором случилось происшествие, вспомогательный поезд отправляется к месту происшествия порядком изложенным в § 27.

При полном отсутствии всякой связи между станциями перегона, на котором имело место происшествие, вспомогательный поезд отправляется тем же порядком, что и при исправном действии блокировки (§ 27) т. е. с выдачей машинисту и главному кондуктору разрешения на бланке (приложения № 1), но не дожидаясь закрытия пути, а лишь после того, как дежурный по станции, отправляющий вспомогательный поезд, убедится, что путь от станции до места происшествия свободен от поездов.

Примечание: В случае отправления вспомогательного поезда по правильному пути, дежурный по станции убеждается в свободности пути по номеру последнего, отправленного в этом направлении поезда; если же вспомогательный поезд предстоит отправить по неправильному пути, то свободность пути удостоверяет нарочный, специально для этой цели посланный, или доставивший на станцию отправления вспомогательного поезда уведомление ДД с места происшествия с требованием помощи.

Часть VII.

§ 40. Общие обязанности по обслуживанию и содержанию централизованных и блокировочных устройств.

Общие обязанности по обслуживанию и содержанию в исправности централизации стрелок и сигналов Отделом Связи, Пути и Эксплоатации должны распределяться во всем согласно правил Технической Эксплоатации Пермской жел. дор., персональные же обязанности агентов, указанных отделов, изложены ниже в настоящих правилах.

Наблюдение за правильным и исправным обслуживанием исполнительных аппаратов лежит на обязанности ДС Свердловск и рзд. Палкино и дежурных по станции и по постам. Непосредственное же обслуживание возложено на дежурных централизованных стрелочников под наблюдением и руководством сигнальщиков и под общим контролем и ответственностью дежурных по постам.

В Южном и Северном постах на балконах, устроенных на верхних этажах исполнительных постов, постоянно имеются дежурные сигнальщики, наблюдающие за правильной установкой стрелок и подающие сигналы агенту, распоряжающемуся маневрами, о готовности стрелок маневрирующим составом, а также отдающие распоряжения централизованным стрелочникам, обслуживающим исполнительные аппараты, о переводе стрелок при производстве маневров. На Западном посту сигнальщика не имеется, а имеется дежурный стрелочник, работой которого руководит дежурный по посту.

Допускать других, сверх перечисленных в настоящем § лиц к аппаратам на балкон, кроме служащих, которым сигналисты прямо подчинены и технических агентов Отдела Связи и электротехники и лиц не имеющих на то установленное разрешение; категорически воспрещается.

Посторонними лицами считаются также все не дежурные агенты, свободные от работы и не имеющие прямого дела к производимой в данный момент работе. Другие агенты дороги или посторонние лица или экскурсии, желающие осмотреть устройство, должны иметь соответствующее разрешение от Правления дороги.

§ 41. Обязанности начальника станции.

- а) Принимать личное участие один раз в месяц, в осмотрах устройства СЦБ, в комиссии согласно правил осм. сигналов в остальное время осмотр поручается заместителю не реже одного раза в две недели и в случаях обнаружения неисправного действия централизованных устройств оповещать соответствующих технических агентов о замеченных неисправностях, а в случаях, если последние грозят безопасности движения, принимать меры к немедленному предотвращению таковых.
- б) Инструктировать обслуживающих постовые аппараты, агентов эксплуатации правильному обращению с таковыми, согласно существующих правил и инструкций.
- в) Общее руководство дежурствами агентов эксплуатации, обслуживающих централизованные устройства на данной станции и замене отсутствующих, а также требовать от дорожного мастера, в случаях надобности производства кирковки льда и уборки снега со стрелок тяговых проводов и с покрывных желобов.
- г) Снабжать посты выпиской из расписания движения поездов, графиками дежурства агентов эксплуатации, обслуживающих централизованные устройства данного поста, правилами по обслуживанию централизации, а также потребными канцелярскими, осветительными и обтирочными материалами, висячими замками и переносными затворами (струбцинками) для запираения стрелок при выполнении маршрутов и при выключении их из центрального управления.
- д) Проверять правильности ведения журнала осмотра (формы Э № 71).
- е) Наблюдать за чистотой и соответствующим потребными для работы СЦБ качествами постовых помещений.
- ж) Наблюдать за правильным производством осмотров СЦБ и станционных путей агентами эксплуатации.

§ 42. Обязанности дежурного по станции и по постам.

- а) При вступлении на дежурство дежурный по станции убеждается в целости, исправности действия централизованных аппаратов и сигналов и в наличии пломб, в установленных местах этих приборов путем опроса постовых сигналистов по телефону. Результаты проверки, при оказавшихся неисправностях, должны сопровождаться записью в журналах по принадлежности постов централизованных устройств.

- б) В случае обнаружения неисправности или причин, могущих нарушить правильность действия приборов централизации, немедленно вызывать для устранения такового соответственных технических агентов с записью в журнал осмотра (форма Э № 71) и, если неисправность грозит безопасности, немедленно доводя до сведения начальника станции.
- в) Дежурные по постам обязаны производить осмотр оборудования СЦБ.
- г) Выполнять установленным порядком задания маршрутов, получаемых от дежурного по станции Свердловск.
- д) Наблюдать за аккуратным и правильным выполнением подчиненными ему агентами их обязанностей по обслуживанию централизованных устройств, согласно настоящих правил.
- е) Производить в установленное время и установленными способами проверку часов на посту.
- ж) Оказывать содействие техническим агентам связи, исправляющим повреждения и проверяющим действия устройства СЦБ.

§ 43. Обязанности сигналиста.

СИГНАЛИСТ ОБЯЗАН:

- а) При вступлении на дежурство лично убеждаться в целостности и исправности действия централизованных устройств поста. В случае обнаружения неисправностей немедленно сообщать дежурному по посту для извещения электромеханика, слесаря централизации или дорожного мастера с записью о том, в журнал осмотра сигналов (ф. Э № 71).
- б) Выполнять через централизационного стрелочника заданные дежурному по посту маршруты и открывать разрешенные дежурным по станции семафоры.
- в) Следить за прохождением поездов в районе централизационных устройств данного поста и наблюдать, чтобы перевод стрелок не был произведен под движущимся составом.
- г) В случае затруднительности перевода какого-либо рычага или обнаружения какой-либо причины, которая может быть устранена средствами самого поста, принимать меры к ее устранению, в противном случае немедленно сообщать по телефону дежурному по станции с записью в журнал осмотра сигналов (ф. Э. № 71).
- д) В случае взреза централизованной стрелки данного поста принимать меры к обеспечению безопасности движения и сообщать об этом по телефону дежурному по станции и для вызова слесаря централизации и дорожного мастера для осмотра стрелок и наложения на рычаг пломбы, с записью в журнал осмотра сигналов (ф. Э. № 71).
- е) Не допускать в помещение поста посторонних лиц.
- ж) Оказывать полное содействие техническим агентам, производящим испытание или исправление централизационных устройств, если таковое не требует его отлучки с поста.
- з) Следить за своевременной очисткой от снега льда и грязи или смазкой стрелочных переводов и водоотводов.

- и) Следить за своевременной заправкой и зажиганием фонарей на стрелках и семафорах данного поста и за работой централизационных стрелочников.

Примечание: Хранение и заправка ламп в помещении централизационного поста строго воспрещается.

- к) Иметь при себе: сигнальный ручной фонарь, сигнальные флаги, сигнальный рожок.
- л) Для отлучки с поста испрашивать разрешения дежурного по посту.

§ 44. Обязанности централизационного стрелочника.

- а) Устанавливать (переводить) стрелки, семафоры, данного поста, согласно существующих правил и инструкций, при этом должны семафорные рычаги переводить плавно и медленно, дабы не разбить сигнальных стекол и стрелочные рычаги, наоборот, должен переводить быстро и за один прием, т. к. этим облегчается перевод их, при переводе стрелочных и семафорных рычагов из одного положения в другое, строго следить за тем, чтобы имеющиеся при них защелки входили в запорные гнезда до полного упора до отказа (т. е. упирались в дно гнезда).
- б) Своевременно очищать от пыли и проч. блокировочные и рычажные аппараты.
- в) Содержать в чистоте от снега, льда и грязи централизованные стрелки, сигналы и тяги их.
- г) Заправлять фонари на семафорах и стрелках, очищая от пыли рефлектора, отражатели и сигнальные стекла и в установленное время зажигать лампы их.
- д) Смазывать стрелочные переводы.
- При всех работах, требующих отлучки централизационного стрелочника с поста, он должен испрашивать разрешения сигналиста.
- е) Иметь при себе установленные для сигналиста сигналы.

§ 45. Обязанности электромеханика.

1. На ШНБ возлагается непосредственный технический надзор за всеми устройствами по содержанию в исправности централизации и блокировки.

Он должен содержать в исправности устройства централизации и блокировки и немедленно устранять повреждения по получении извещения от ДС.

2. Обращаться за указаниями к начальнику участка связи и электротехники в тех случаях, когда по сложности повреждений сам не сможет определить, устранить и исправить их.

3. Делать записи в журнал осмотра сигналов о характере повреждений и времени их исправления; накладывать пломбы на аппараты после осмотра и исправления повреждений, доносить начальнику участка о подробностях повреждений и их исправления.

4. Твердо знать токопрохождение в аппаратах и уметь ясно отличать характер повреждения, т. е. заключается ли оно в аппарате, источнике тока или в проводах (линии).

5. Производить раз в две недели подробный осмотр внутренних частей аппаратов, очищая все трущиеся части от пыли и затем протирая их жирной тряпкой, слегка увлажненной костянным маслом.

При этом следует обращать внимание на щетки индуктора, осторожно смазывать подшипники индуктора, осматривать контакты, подвертывать гайки болтов, прикрепляющих рельсовый контакт к рельсу и проч.

Внутренний осмотр педали достаточно производить четыре раза в год.

§ 46. Обязанности монтера СЦБ.

На обязанности монтера устройств СЦБ лежит непосредственный технический надзор и содержание в исправности всех механических устройств централизации; он должен обращать особое внимание на приборы, в которых имеются трущиеся части и болтовые скрепления: стрелочные замыкатели, поворотные шкивы и ролики, вращающиеся части на семафорах, компенсаторы, стрелочные и сигнальные рычаги и проч.

Монтер централизации должен исправлять немедленно, после получения о том извещения, случайные повреждения механических устройств централизации, имея всегда при себе сумку с необходимым инструментом, мелкими запасными частями и пломбировочными щипцами.

В случае, если по сложности повреждения таковое не могло быть устранено и исправлено монтером, последний обязан сообщить ШНБ и под его руководством устранить таковое.

Монтер СЦБ обязан производить записи в журнале осмотра устройств о времени их исправления и причинах повреждения и после исправления ставить пломбы на стрелочных и сигнальных шкивах, извещая об этом ШНБ.

Монтер СЦБ обязан твердо знать регулировку тяг, стрелочных замыкателей, семафоров и стрелочных рычагов; длину и натяжение проволоочной передачи, он должен регулировать посредством надлежащей установки соответственного противовеса в компенсаторах, стяжных муфт и винтов; если вследствие каких-либо причин перья неплотно прилегают к рамным рельсам, или крылья семафоров принимают неопределенное положение.

Монтер СЦБ обязан раз в неделю проверить ход всех рычагов, наблюдая при этом кроме легкости хода еще и затем, чтобы на стрелочных рычагах не получилось в конце их перевода сдвигов; проверять переводом рычагов плотность прилегания остряков к рамным рельсам, закладывая между яблоком рамного рельса и верхней частью пера стрелки прокладку толщиной в 4 мм (обыкновенно закладывается проволока вертикально) очищать и смазывать все трущиеся части; подтягивать болты, прикрепляющие замыкатель к гарнитуре и последнюю к рамным рельсам. Перевод рычагов слесарем без разрешения дежурного по станции или дежурного сигналиста воспрещается. Все работы по уходу за исправным состоянием централизации производятся с ведома дежурного по станции.

Монтер должен следить за очисткой грязи, травы, сора, снега, льда всех принадлежностей централизации ее тяги открытые и закрытые ящиками и желобами.

Следить за тем, чтобы стрелочники держали в чистоте и достаточно чистыми стрелочные башмаки, очищали от копоти, пыли и льда семафорные и стрелочные фонари и в случае замеченных упущений заявлять дежурному по станции.

При исполнении своих обязанностей так же должен руководствоваться должностной инструкцией, брашюра № Ш/204 издания Цужела 1929 г.

§ 47. Обязанности дорожного мастера и артельного старосты.

ДОРОЖНЫЙ МАСТЕР ОБЯЗАН:

- а) содержать в исправном соответствующ. техническим условиям—состоянии стрелочные переводы;
- б) регулировать в подлежащих случаях, совместно со слесарем централизации, правильное положение стрелочных перьев всего стрелочного перевода и рельсового пути;
- в) проверять исправность стрелок после их взреза и рельсового пути, приводить путь в порядок в случае повреждения;
- г) производить работы, касающиеся исправного содержания водоотводов от всех централизованных устройств, как-то: стрелок, сигналов и тяговых передач к ним и следить за действием этих водоотводов, следить за надлежащей очисткой снега со стрелок, тяговых проводов и с покровных желобов;
- д) производить по требованиям начальника станции, работы по очистке стрелок от снега и льда;
- е) производить оборудование стрелок ручными приводами в случаях выключения их из централизации, для чего постоянно иметь запасы надлежащих частей и приборов, согласно акта от 8/II—29 г. утвержденного ЧПТ от 11/VI—29 г.;
- ж) наблюдать затем, чтобы при путевых работах не повреждались централизованные устройства, в частности, чтобы балласт не прикасался к стрелочным замыкателям и приводам их и прочим приборам и не были бы испорчены подземные кабели;
- з) участвовать в осмотрах оборудования СЦБ, производимых слесарем централизации, начальником станции или его заместителем и электромехаником;
- и) просматривать записи в журналах осмотров сигналов, делая соответствующие отметки по ним.

АРТЕЛЬНЫЙ СТАРОСТА ОБЯЗАН:

- а) производить работы по содержанию в исправном соответствующ. техническим условиям состоянию стрелочных переводов;
- б) производить работы касающиеся исправного (состояния) содержания водоотводов от всех централизованных устройств, как-то: стрелок, сигналов и тяговых передач к ним и следить за действиями этих водоотводов, следить за надлежащей очисткой снега от стрелок, тяговых переводов и с покровных желобов;

- в) по распоряжению дорожного мастера производить работы по очистке стрелок от снега и льда;
- г) наблюдать за тем, чтобы при путевых работах не повреждались централизованные устройства; в частности, чтобы балласт не прикасался к стрелочным замыкателям и проводам их и прочим приборам, и не были бы попорчены подземные кабели;
- д) все путевые работы на централизованных стрелках, как-то подбивку и замену шпал, смену стрелочных переводных брусьев и стрелочных частей, земляные и другие работы производить только после согласования работы с дорожным мастером.

§ 48. Обязанности начальника участка связи и электротехники.

Наблюдение за хранением, содержанием в исправности, правильным действием и правильным обслуживанием устройств централизации возлагается на начальника названного участка.

В СВЯЗИ С ЭТИМ ОН ОБЯЗАН:

- а) следить за тем, чтобы состав технических агентов, обслуживающих установки централизации соответствовал потребности и чтобы агенты эти аккуратно относились к исполнению возложенных на них обязанностей;
- б) заботиться о том, чтобы всегда имелся достаточный запас потребных для обслуживания названных устройств материалов и запасных частей;
- в) снабжать подведомственных агентов необходимыми инструкциями и руководствами, знакомить их с устройствами, действиями их, способами исправления, регулировкой и уходом за приборами, разъяснять им их ошибки и недоумения и проверять знания;
- г) следить за исправным содержанием приборов централизации; в случаях их повреждения за своевременным их исправлением;
- д) не менее одного раза в три месяца, он должен осматривать комиссионным порядком централизованные устройства и проверять совместно с местными электромеханиками (надсмотрщиками) телеграфа и слесарями централизации все отдельные приборы сигнализации и централизации. При этом все централизованные стрелки должны быть исправны, как на плотное прилегание острия к рамным рельсам, и на взрез стрелочных рычагов при закладывании между остриями пера и рамным рельсом жесткого препятствия в 4 м/м., так и на обрыв передачи к ним; причем необходимо обращать внимание на правильность регулировки проволочных тяг и правильность работы компенсаторов;
- е) при осмотрах устройств СЦБ просматривать и делать записи в журнал осмотра сигналов (форма Э № 71).

§ 49. Обязанности начальника участка пути.

- а) содержать в исправном состоянии водоотводные устройства от всех централизованных установок, обеспечивающем им правильную работу;
- б) следить за надлежащей кирковкой льда и уборкой снега со стрелок тяговых переводов и с покровных желобов, а также распоряжением и

средствами своими проводить таковые по требованиям начальника станции и начальника участка связи и электротехники в случаях предусмотренных пунктом „в“;

- в) для очистки стрелок от снега и льда, по требованиям начальника станции в случаях снегопада, метели, обледенения, предоставлять рабочих за счет кредитов Отдела Пути;
- г) иметь на станции достаточное количество в запасе исправных ручных стрелочных переводов, согласно акта от 8/II—29 г. утвержденного ЧПТ 11/IV—29 года;
- д) содержать в исправном и соответствующем требованиям работы СЦБ состоянии постовые здания;
- е) принимать меры содействия к содержанию в исправном состоянии устройств СЦБ в вопросах, касающихся сл. Пути;
- ж) при осмотре централизованных стрелок просматривать журналы осмотров, делая в них соответствующие отметки.

§ 50. Взаимоотношение агентов связи и пути.

Во всех работах на путях, могущих иметь прямое или косвенное влияние на исправное состояние и действие приборов централизации, как-то: подбивка и замена шпал, смена стрелочных переводных брусьев и стрелочных частей, земляных работах в местах укладки кабелей и т. п.—дорожный мастер обязан вызывать слесаря централизации, в особо серьезных случаях сообщать начальникам участка Связи и Пути, чтобы они с своей стороны могли принять необходимые от них меры к тому, чтобы работы эти протекали в наиболее благоприятных условиях и не могли вредно отразиться на состоянии и действии централизованных устройств.

Также поступает и слесарь централизации при производстве работ, которые могли бы иметь влияние на состояние пути.

§ 51. Основные условия коим должны соответствовать агенты обслуживающие устройства СЦБ.

1. Дежурные по станции и постам, централизационные стрелочники и сигналисты должны хорошо знать расположение путей и стрелок на станции и взаимную связь между централизованными устройствами, стрелочными переводами, давая себе полный отчет в назначении этих устройств и твердо знать настоящие правила о пользовании устройствами СЦБ.

2. Слесарь централизации должен быть практически хорошо знаком с устройствами централизации, их назначением и взаимной связи между приборами; хорошо знаком со слесарным, кузнечным и токарным делом, в объеме необходимом для содержания в исправности вверенных ему приборов.

3. При перемещении и назначении на ст. Свердловск и рзд. Палкино агентов, таковые должны быть особо испытаны в объеме знаний, настоящих правил и умением пользоваться этими устройствами.

Часть VIII.

§ 52. Порядок вызова агентов для исправления блокировки и централизации.

При обнаружении неисправности блокировочных или централизационных устройств, дежурный по станции или посту должен немедленно вызвать (телеграммой, запиской или по телефону) надлежащего агента отдела связи и электротехники для устранения этой неисправности и сделать запись в журнале осмотра сигналов ф. Э 71.

Станционный пост, обнаружив неисправность блокировки, или централизации должен сообщить об этом телефонограммой дежурному по станции, или посту. В случае же прекращения телефонной связи, сигналист поста немедленно посылает письменное уведомление о порче.

Дежурный по станции или посту, получив с централизационного поста телефонограмму или письменное уведомление о неисправности блокировки, должен немедленно вызвать агента отдела связи и электротехники для устранения неисправности, кроме вызова агента, требуется сделать об этой порче запись в журнале осм. сигналов установленным порядком.

В том случае, когда неисправность блокировки и централизации не была устранена в течение 12 часов, начальник станции должен подать телеграмму по адресу о прекращении блокировочного и централизационного действия (№ 23 или 24 Свода сокращенных адресов).

§ 53. Порядок уведомления станции о восстановлении действия блокировки.

Закончив исправление аппаратов или принадлежностей блокировки и централизации, электромеханик, монтер СЦБ или иной технический агент отдела Связи и электротехники, производивший исправление, обязан записать в книгу осмотра сигналов характер повреждения и время его исправления, удостоверив своей подписью сделанную им запись.

Дежурный по станции или станционного поста, по прочтении записи об исправлении, расписывается.

Телеграмма о восстановлении действия блокировки и централизации подается лишь в том случае, когда о повреждении ее также была подана телеграмма по адресу № 23 или 24 и должна быть подана по тому же адресу.

§ 54. Снятие пломб с централизационных и блокировочных аппаратов.

Ящики блок-аппаратов и ящики зависимости всегда должны быть закрыты и запломбированы.

Открывать ящики и снимать пломбы могут лишь агенты, которым поручен надзор за исправным состоянием внутренних частей блок-аппаратов.

Открытие ящиков и снятие пломб может быть производимо указанными агентами только с ведома дежурного по станции. В случаях указанных в § 18, 19, 21, 27 дежурный агент имеет право снимать пломбу с электрической замычки, поступая как указано в § 38.

О всех случаях вскрытия ящиков блок-аппаратов и снятия пломбы делается агентом, производившим вскрытие, надлежащая запись в журнале осмотра сигналов.

Принимающий дежурство агент, прежде чем расписаться в настольном журнале в принятии дежурства, обязан проверить наличие и целостность всех пломб на блок-аппарате, ящике зависимости, рычагах и других установленных местах и, в случае обнаружения отсутствия пломб или нарушения их целостности, отметить об этом в настольном журнале и убедиться в том, что об этом сообщено техническому надзору отдела Связи и электротехники. Если же окажется, что не сообщено, то сделать об этом отметку как в настольном журнале, так и в журнале осмотра сигналов и сообщить.

Отсутствие отметки о снятии или порче пломб на блок-аппарате, если бы впоследствии оказалась, лежит на полной ответственности принявшего дежурство агента.

При обнаружении отсутствия или порчи пломб на передних крышках аппаратов, дающих возможность отвести крышки, пользование блокировочной системой должно быть прекращено впредь до наложения пломб и движение поездов должно быть переведено на телефонные сношения во всем, согласно 35 настоящих правил, каковое движение продолжается впредь до наложения пломб агентом технического надзора отдела Связи и электротехники, о чем сообщается телеграмма по своду сокращенных адресов, согласно § 52—53 настоящих правил.

Механической частью устройств, как-то: семафоры, диски, передачи к семафорам и стрелкам, стрелочные, сигнальные рычаги, стрелочные замыкатели, замки, станины, на которых укреплены рычаги, механические части ящиков зависимости ведают слесаря централизации, поэтому эти части и приборы установленных местах должны быть постоянно запломбированы щипцами слесаря централизации.

Электрической частью, как-то: блок-аппараты, сами ящики зависимости, индуктора, звонки, телефоны, воздушные и подземные электрические провода все вообще электрические приборы—ведают электромеханики (надсмотрщики телеграфа), поэтому эти части и приборы в установленных местах должны быть постоянно запломбированы щипцами электромеханика.

Вскрытие ящиков зависимости и блок-аппаратов, для осмотра или исправления разрешается только электромеханику (надсмотрщику) или начальнику участка Связи и электротехники и при обязательном согласовании, как указано это выше, с дежурным по станции.

Вскрытие ящиков зависимости и блок-аппаратов в то время, когда маршрут установлен—не допускается.

§ 55 Настольный журнал.

Записи о времени отправления поезда с соседнего блок-пункта, прибытия поезда на блок-пункт, отправления с блок-пункта и прибытия на следующий блок-пункт делаются в настольных журналах ф. № 29 на ст. Свердловск пасс. и ф. № 30 на Западном посту и раз. Палкино.

Записи о приеме и сдаче дежурства на ст. Свердловск пасс. производятся через обе страницы в журнале ф. № 29, а на раз. Палкино и Западном посту на одной странице ф. № 30 в первой свободной строке.

Записи делаются дробью:

а) время отправления в числителе, а время подачи сигнала в зна-

б) время прибытия в числителе, время дачи сигнала в знаменателе. При передаче дежурства в журнале требуется отметить какие семафоры находятся в открытом состоянии. Принимающий дежурство расписывается в принятии: „Дежурство при (таких-то) открытых семафорах и блок-аппаратах за целыми пломбами принял“ *Подпись*.

Сдающий дежурство агент расписывается к сдаче: „Дежурство и блок-аппараты за целыми пломбами сдал“. (Подпись).

В случае отсутствия пломбы, это оговаривается при приеме и сдаче дежурства, независимо от своевременной записи в настольный журнал.

Все случаи, выходящие из ряда нормальных, заносят: ст. Свердловск в раздел VI, рзд Палкино и Западный пост в раздел 2 настольного журнала.

§ 56. Журнал осмотра станционных путей, стрелочных переводов и устройств СЦБ. их испытаний и записи повреждений этих устройств.

1. Журналами снабжаются станция Свердловск распор., каждый станционный (исполнительный) пост и разезд Палкино.

1. При обнаружении повреждений дежурный агент в соответствующих графах делает записи: когда обнаружено повреждение, когда извещен требуемый технический агент по обслуживанию (телеграмма или извещение посылается отдельно и проставляется их номер), а также помещает краткое описание признаков повреждения. Одновременно делается отметка о задержках поездов, если таковые были вследствие означенной неисправности. Все записи дежурный агент скрепляет своей подписью. Если повреждение произошло на станционном посту, то требуемые отметки делает дежурный сигналист, заявляя о повреждении и требуемом вызове технического агента дежурному по станции.

2. Агент технического надзора, по прибытии на пункт, откуда получено извещение о повреждении и после исправления повреждения, делает тотчас же об этом записи в соответствующих графах, при чем делает краткое и ясное описание повреждения и его причины.

Все свои записи заверяет подписью. Отметка технического агента о времени окончательного устранения повреждения подтверждается подписью дежурного агента в присутствии агента, устранившего повреждение.

§ 57. Бланки разрешений, извещений и предупреждений.

1. Если поезд, по случаю неисправного действия блокировки или другой какой-нибудь причины, должен проходить закрытый выходной или проходной семафор при заведомо свободном от поездов впереди лежащем блок-участке, то ему выдается разрешение на бланке разрешения зеленого цвета (прил. № 1), (§§ 17, 18, 20, 23, 24, 26, 28 37).

2. Разрешение на следование вспомогательному поезду выдается на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали (приложение № 1) (§§ 27 и 39).

3. Разрешение следовать до впереди лежащего блок-пункта поезду при порче блокировки и вместе с тем при отсутствии всякой связи при условии неполучения уведомления о прибытии ранее отправленного поезда, по принципу разделения поездов определенным промежутком времени, выдается главному кондуктору и машинисту на бланке красного цвета (прил. № 1) (§ 37).

4. Предупреждение выдается на бланке общеустановленной формы белого цвета (ф. № 17 прав. техн. экспл. § 26).

жел. дор.

Разрешение №

193 г. мес. числа
на основании § 23 Правил
движения поездов по блок. си-
стеме на двупутных участках,
разрешаю в спомогатель-
ному п. № отпра-
виться по правильному пути
неправильному
до километра в час.
..... мин. для оказания помо-
щи

Настоящее разрешение дает
право вспомогательному поезду
следовать до места происше-
ствия, не обращая внимания
на выходной семафор отпра-
вления и проходные семафоры
промежуточных блок-постов.

Станция

Дежурный

жел. дор.

Разрешение №

193 г. мес. числа
на основании § 23 Правил
движения поездов по блок. си-
стеме на двупутных участках,
разрешаю в спомогатель-
ному п. № отпра-
виться по правильному пути
неправильному
до километра в час.
..... мин. для оказания помо-
щи

Настоящее разрешение дает
право вспомогательному поезду
следовать до места происше-
ствия, не обращая внимания на выход-
ной семафор отправления и про-
ходные семафоры промежуточных
блок-постов.

Станция

Дежурный по станции

Вручается лично главным кон-
дуктором машинисту.

Белого цвета.

жел. дор.

Разрешение №

193 г. мес. числа
на основании § 23 Правил
движения поездов по блок. си-
стеме на двупутных участках,
разрешаю в спомогатель-
ному п. № отпра-
виться по правильному пути
неправильному
до километра в час.
..... мин. для оказания помо-
щи

Настоящее разрешение дает
право вспомогательному поезду
следовать до места происше-
ствия, не обращая внимания на выход-
ной семафор отправления и про-
ходные семафоры промежуточных
блок-постов.

Станция

Дежурный по станции

Разрешение получил машинист
Вручается лично главному кон-
дуктору.

На каждом из 3-х разрешений должна быть красная полоса по диагонали.

..... жел. дор.

Разрешение №

Ст

193 г. месяца дня
"....." час. "....." минРазрешаю поезду № отпра-
виться и следовать до $\frac{\text{станции}}{\text{блок-поста}}$ на основании § 33 Правил движе-
ния поездов по блок-системе на
двупутных участках.Последний поезд в сторону
..... отправилсяв "....." час. "....." мин.
Извещение о его прибытии не
получено.Настоящее разрешение дает
право проследовать закрытый
 $\frac{\text{выходной}}{\text{проходной}}$ семафор пункта выдачи
разрешения.

Станция

Дежурный

Машинисту.

..... жел. дор.

Разрешение №

Ст

193 г. месяца дня
"....." час. "....." мин.Разрешаю поезду № отпра-
виться и следовать до $\frac{\text{станции}}{\text{блок-поста}}$ на основании § 33 Правил движе-
ния поездов по блок-системе на
двупутных участках.Последний поезд в сторону
..... отправилсяв "....." час. "....." мин.
Извещение о его прибытии не
получено.Настоящее разрешение дает
право проследовать закрытый
 $\frac{\text{выходной}}{\text{проходной}}$ семафор пункта выдачи
разрешения.

Станция

*Дежурный*Вручается лично главным кон-
дуктором машинисту.

Приложение № 1.

Главному кондуктору.

..... жел. дор.

Разрешение №

Ст

193 г. месяца дня
"....." час. "....." мин.Разрешаю поезду № отпра-
виться и следовать до $\frac{\text{станции}}{\text{блок-поста}}$ на основании § 33 Правил движе-
ния поездов по блок-системе на
двупутных участках.Последний поезд в сторону
..... отправилсяв "....." час. "....." мин.
Извещение о его прибытии не
получено.Настоящее разрешение дает
право проследовать закрытый
 $\frac{\text{выходной}}{\text{проходной}}$ семафор пункта выдачи
разрешения.

Станция

*Дежурный*Разрешение получил машинист.
Вручается лично главному кон-
дуктору.

КОРЕШОК

..... жел. дор.

Разрешение №

193 г. мес. „ “ чис.

Разрешаю поезду № отпра-

виться со станции
блок-поста

в „ “ час. „ “ мин. при зак-

рытом выходном
проходном семафоре на

основании §§ 13, 14, 16, 19, 20, 22,
24, 31 и 33 Правил движения поез-
дов по блок-системе на двупутных
участках и следовать до впереди
лежащего блок-пункта. Прибытие
последн. отправлен. поезду №

от блок-поста
станции

получено.

блок-пост
станция

Дежурный

Настоящее разрешение выдается
во всех тех случаях, когда при на-
личии прибытия последнему поезду
невозможно почему либо открыть
выходной или проходной семафор.

Машинисту

..... жел. дор.

Разрешение №

193 г. мес. „ “ чис.

Разрешаю поезду № отпра-

виться со станции
блок-поста

в « » час. « » мин. при зак-

рытом выходном
проходном семафоре на

основании §§ 13, 14, 16, 19, 20, 22,
24, 31 и 33 Правил движения поез-
дов по блок-системе на двупутных
участках и следовать до впереди
лежащего блок-пункта. Прибытие
последн. отправлен. поезду №

от станции
блок-поста

получено.

Станция
блок-пост

Дежурный

Вручается лично главным кон-
дуктором машинисту.

Зеленого цвета

Приложение № 1.

Главному Кондуктору.

..... жел. дор.

Разрешение №

193 г. мес. « » чис.

Разрешаю поезду № отпра-

виться со станции
блок-поста

в « » час. « » мин. при зак-

рытом выходном
проходном семафоре на

основании §§ 13, 14, 16, 19, 20, 22,
24, 31 и 33 Правил движения поез-
дов по блок-системе на двупутных
участках и следовать до впереди
лежащего блок-пункта. Прибытие
последн. отправлен. поезду №

от станции
блок-поста

получено.

Станция
блок-пост

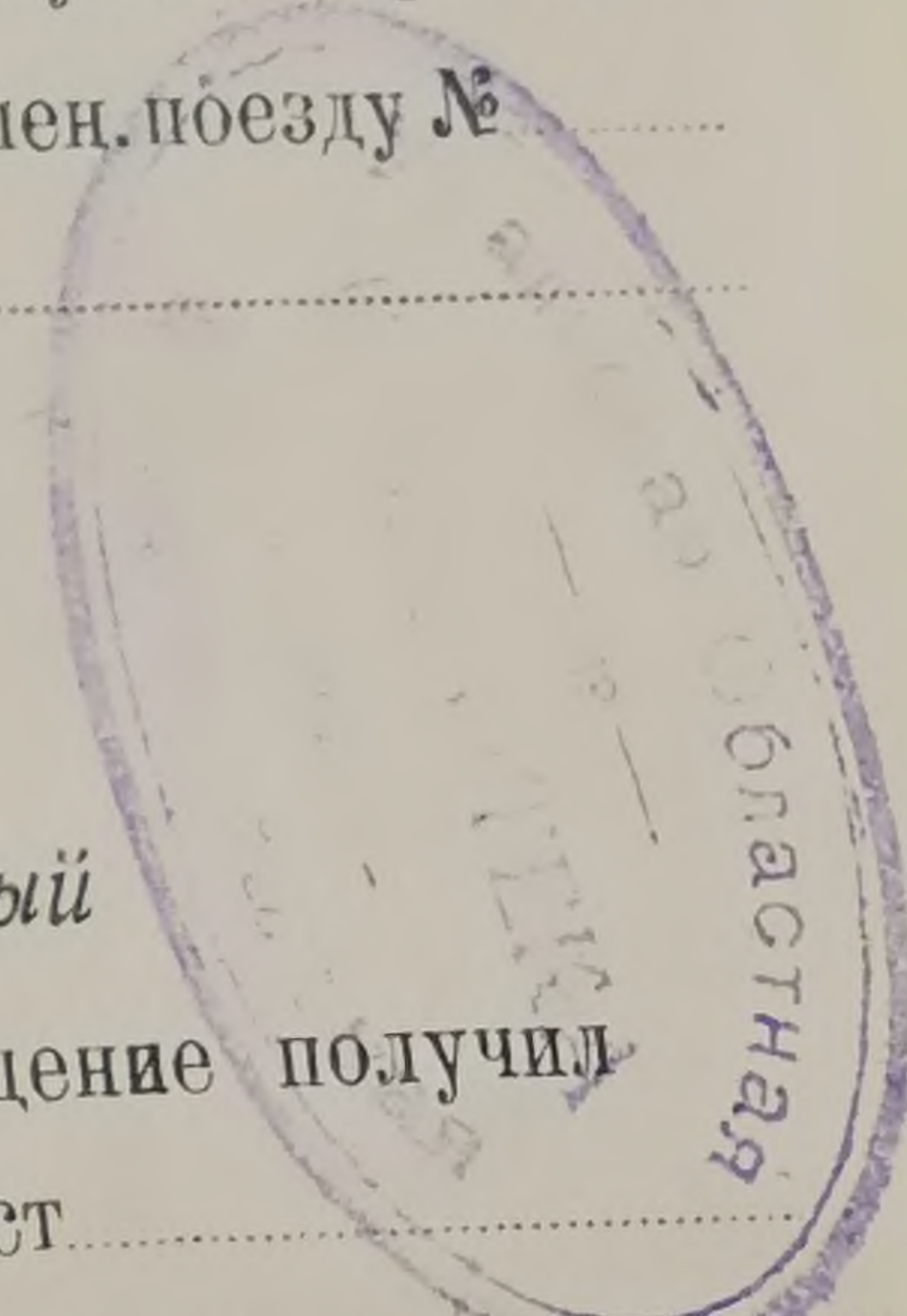
Дежурный

Предупреждение получил

машинист

Вручается лично главному
кондуктору

Зеленого цвета.



..... жел. дор.
станция

Предупреждение №

193 г. мес. дня.

1) На километре,
вследствие
поезд № дол-
жен иметь остановку с даль-
нейшим следовани
ем возвращени
ем
на ст.

2) На километре,
вследствие
поезд № должен следовать
со скоростью км. в час.

3)

Дежурный по ст.

Предупреждение получил

гл. кондуктор

..... жел. дор.
станция

Предупреждение №

193 г. мес. дня.

1) На километре,
вследствие
поезд № дол-
жен иметь остановку с даль-
нейшим следовани
ем возвращени
ем
на ст.

2) На километре,
вследствие
поезд № должен следовать
со скоростью км. в час.

3)

Дежурный по ст.

Вручается лично гл. кондук-
тором машинисту

..... жел. дор.
станция

Предупреждение №

193 г. мес. дня.

1) На километре,
вследствие
поезд № дол-
жен иметь остановку с даль-
нейшим следовани
ем возвращени
ем
на ст.

2) На километре,
вследствие
поезд № должен следовать
со скоростью км. в час.

3)

Дежурный по ст.

Предупреждение получил
машинист

Перечень звонковых сигналов.

Звонковые сигналы подаются следующие:

А. Предупредительные—при нормальной обстановке движения поездов.

№ 1. Один короткий звонок (.) означает „внимание“.

№ 2. Два коротких звонка (..) означает вызов к телефону.

Ответ на него—также два коротких звонка.

№ 3. Один короткий, пауза и два коротких (. ..) означает „поезд отправился“.

№ 4. Два коротких, пауза и один короткий (.. .) означает „поезд прибыл“.

Б. Вопросные и ответные—при наступившем беспокойстве в обстановке движения поездов.

№ 5. Два коротких, два протяжных и два коротких (.. — — ..) означает „прибыл ли поезд?“.

№ 6. Два коротких, пауза и один короткий (.. .) в ответ на № 5 означает „поезд прибыл“.

№ 7. Четыре протяжных (— — — —) в ответ на № 5 означает „поезд не прибыл“.

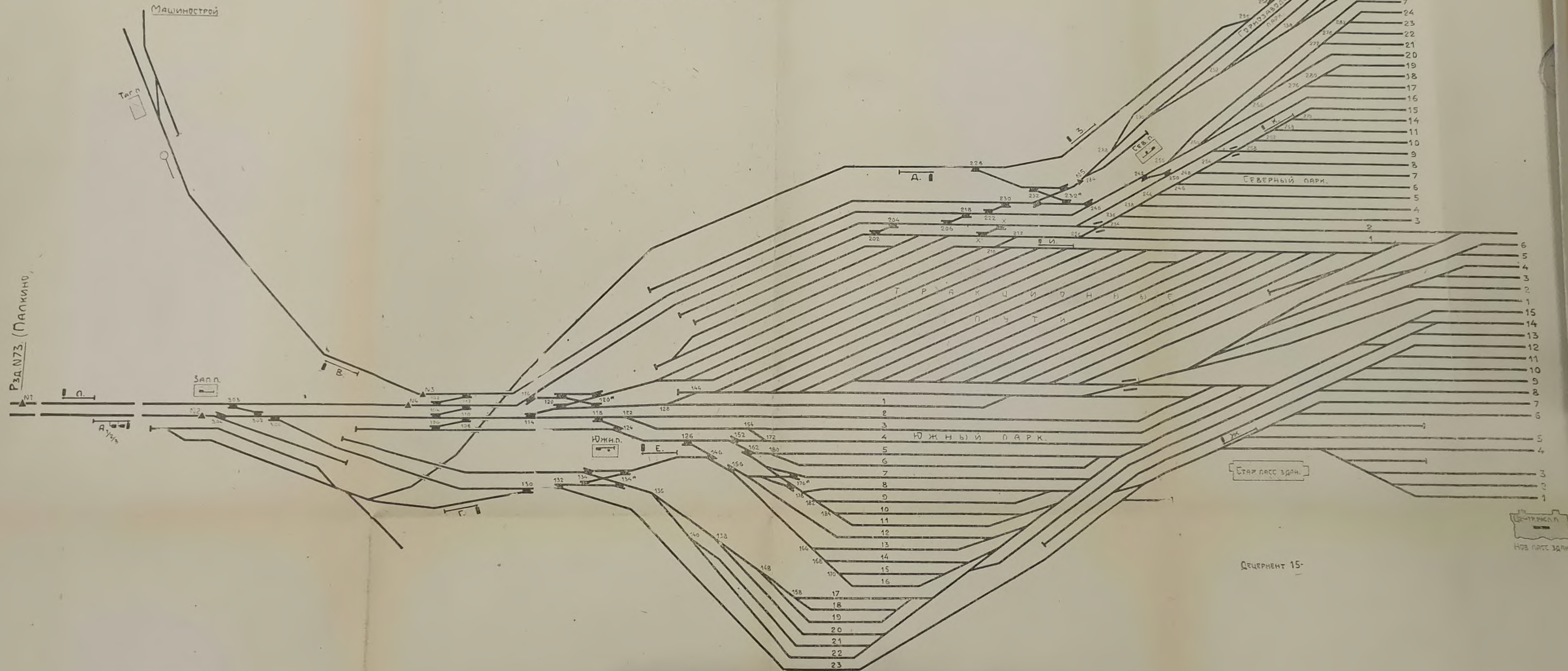
№ 8. Один протяжный и один короткий (— .) означает „поезд прибыл без блокировочного сигнала“.

№ 9. Ряд коротких без счета, числом не менее шести (.....) означает „тревога“.

№ 10. Два коротких, пауза и два коротких (.. ..) означает „не понял—повторите“.

СХЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАН ПУТЕЙ СТ. СВЕРДЛОВСК.

Утверждаю
ЧПТ¹-ПУШКАРЕВ
1/3-29 г.



Стар. пасс. здан.
Нов. пасс. здан.

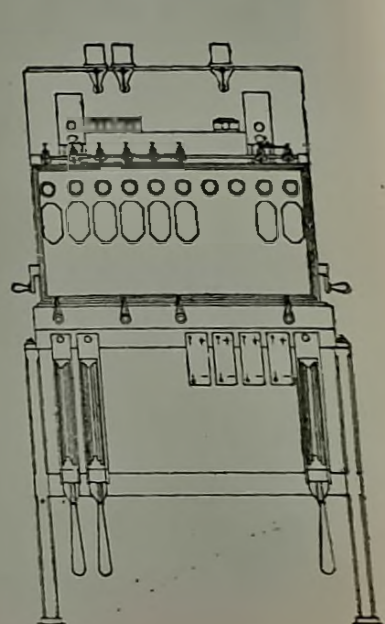
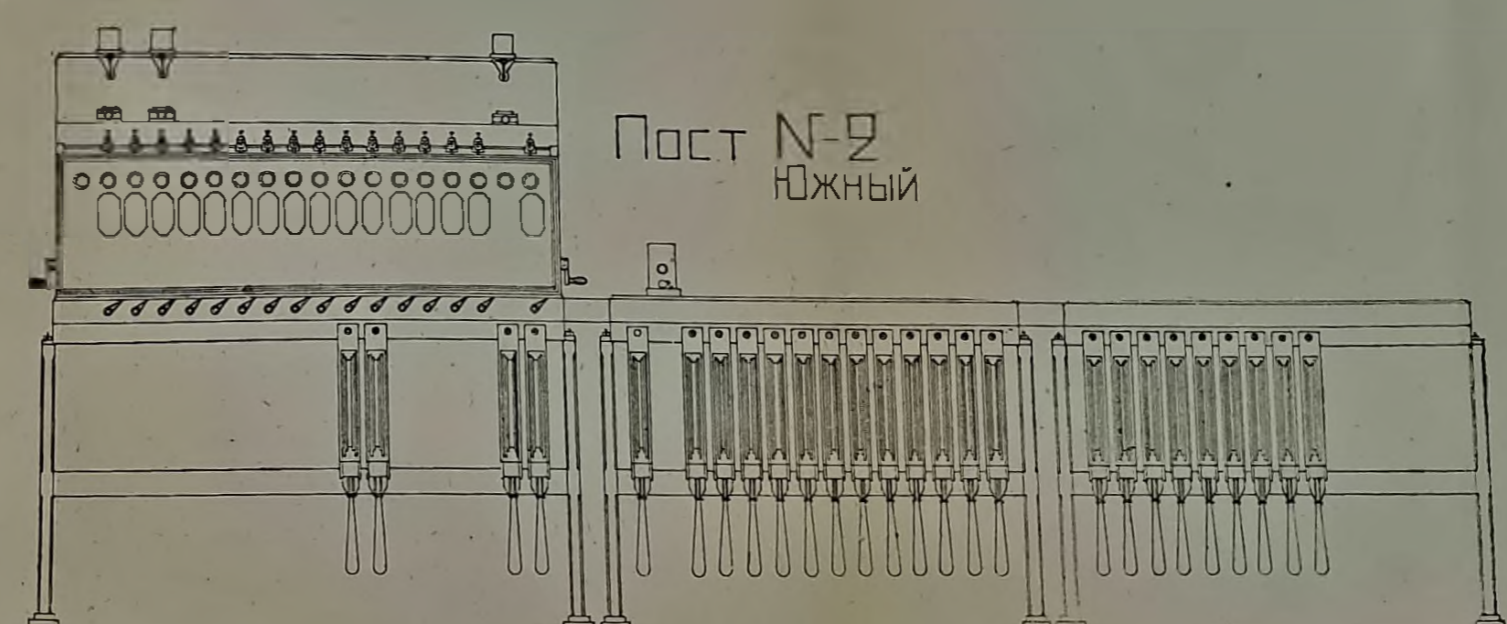
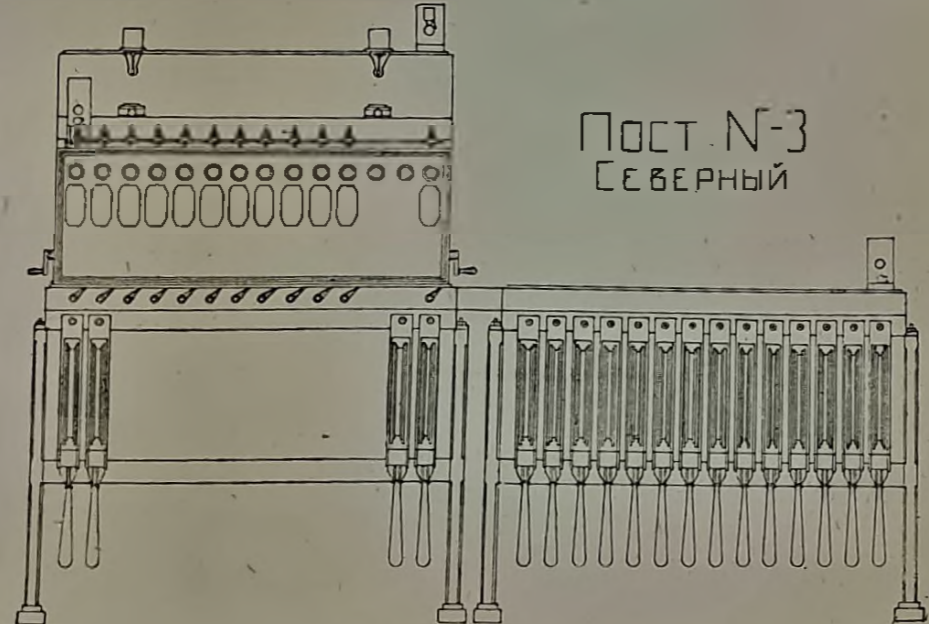
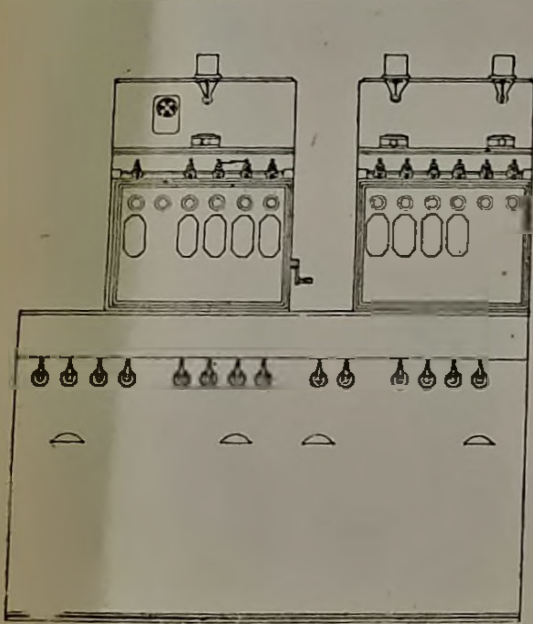
Децимент 15

СТАНЦИЯ СВЕРДЛОВСК
ОБЩИЙ ВИД АППАРАТОВ
С.Ц.Б.-ЗАПАДНОГО КОНЦА

Чертеж 4. Приложение № 5.

РАСПОРЯДИТЕЛЬНЫЙ

Пост №1
ЗАПАДНЫЙ

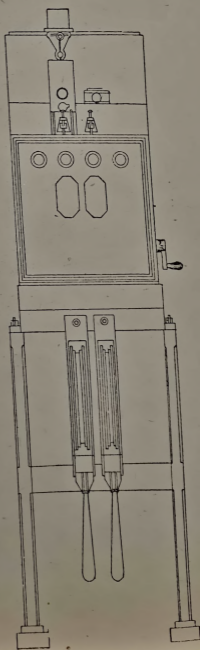
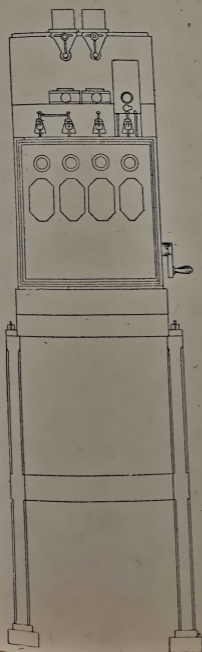


А П П А Р А Т Ы

ПУТЕВОЙ БЛОКИРОВКИ
РАЗ. ПАЛКИНО /N-73/

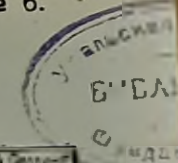
РАСПОРЯДИТЕЛЬН

ИСПОЛНИТЕЛЬН.



ТАБЛИЦА

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОГО ДЕЙСТВИЯ ПРИБОРАМИ СЦБ
НАСТ С ВЕРДЛОВСК



МАРШРУТЫ СЛЕДОВАНИЯ Поезд	
А	В ПАССАЖ ПАРК 1
А	В ЮЖН ПАРК НАП 1 2
	НАП 2-4 3
	НАП 5-8 4
А	НАП 13-16 5
	НАП 17-21 6
А	В ГОРНОЗ. НАП 1-6 7
В	НАП 1-6 12
Г	В ЮЖН. НАП 17-22 15
Д	В ГОРНОЗ. НАП 1-2 16
Л	Из ПАССАЖ ПАРКА 8
	Из СЕВ ПАРКА СП 2 15 9
	СП 17-23 10
	Из ГОРНОЗ. П 1-6 11
	П 1-6 13
З	Из СЕВ П 17-23 14
	Из ЮЖН. П 10 17
К	Из СЕВ П 15 18

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ РАСПОРЯДИТЕЛЬНЫЙ АППАРАТ	
Блок-точки	Рукоятки
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

Исполнительный пост № 3 Северный			
Блок-точки	Рукоятки	Сигналы	Стрелочн. рычаги
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

Исполнительный пост № 2 Южный			
Блок-точки	Рукоятки	Сигналы	Стрелочные рычаги
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100

Исполнит. пост № 1 Запад			
Блок-точки	Рукоятки	Сигналы	Стрелочные рычаги
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100