



**ПТЭ, инструкции и безопасность  
движения**

**Движение поездов при  
автоматической блокировке**

19/08/2014/

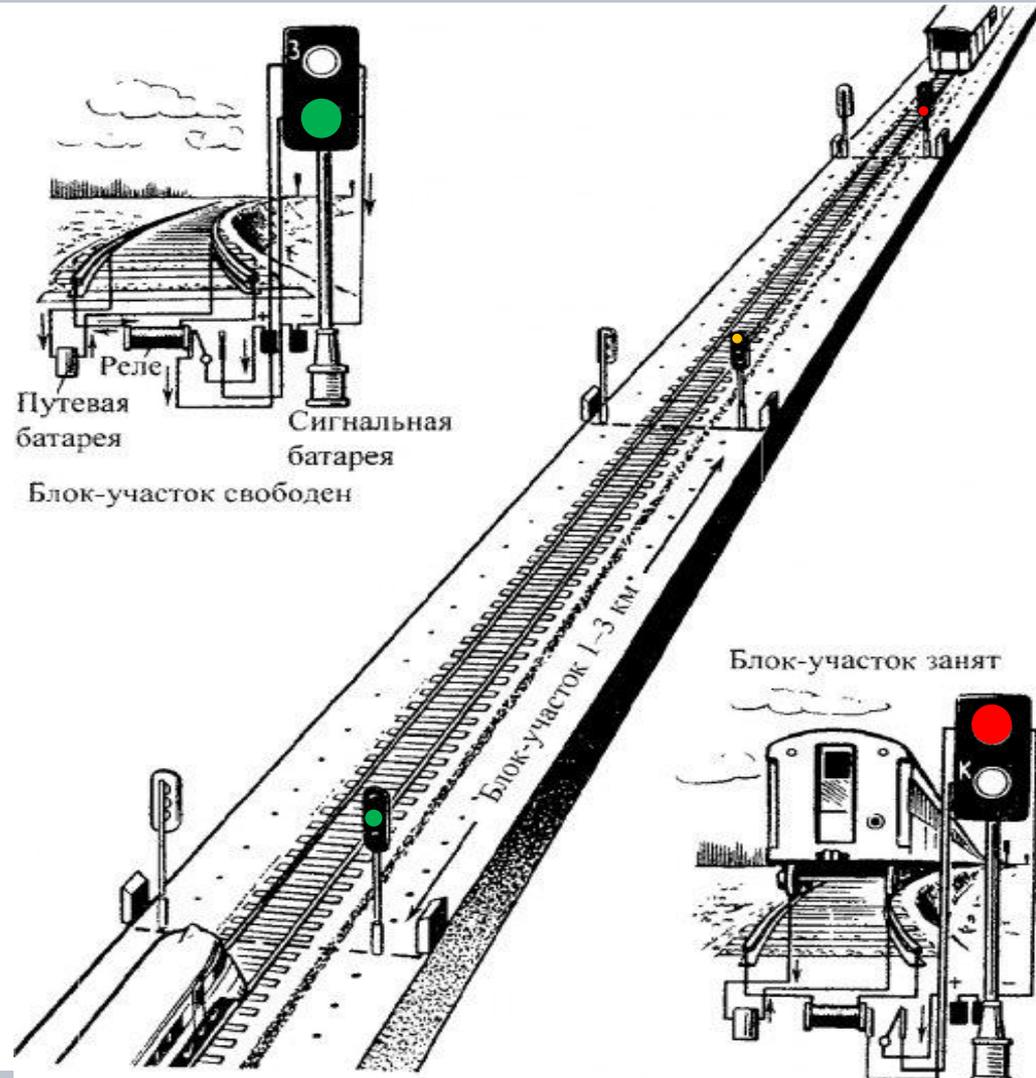


# Содержание презентации

- 1. Общие положения.**
- 2. Порядок проследования проходного светофора с красным огнем или непонятным показанием.**
- 3. Отправление и движение поездов по неправильному пути.**
- 4. Отправление поездов.**
- 5. Прием поездов на станцию.**
- 6. Прием длинносоставных поездов на железнодорожные пути с меньшей полезной длиной пути.**
- 7. Использование ключа-жезла при автоматической блокировке**
- 8. Неисправности автоблокировки.**

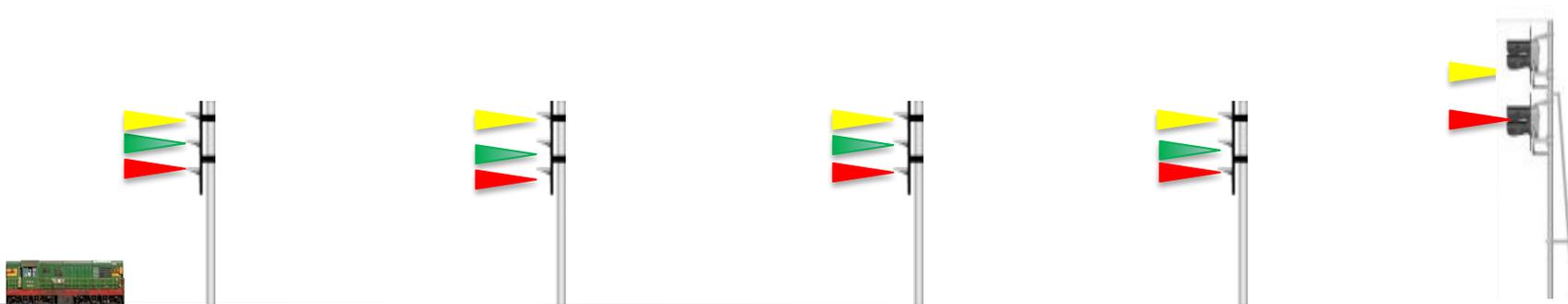
# Общие положения

**Автоматической блокировкой** называется система регулирования движения поездов и их ограждения, при которой сигнальные показания путевых светофоров находятся в принудительной зависимости от состояния впередилежащих участков пути и изменяются автоматически в результате воздействия самих движущихся поездов. **Автоблокировка (АБ)** - является основной системой регулирования движения поездов на одно- и двухпутных линиях магистральных железных дорог. **При использовании АБ межстанционный перегон разделен на блок-участки.** Каждый блок-участок огражден проходным светофором.



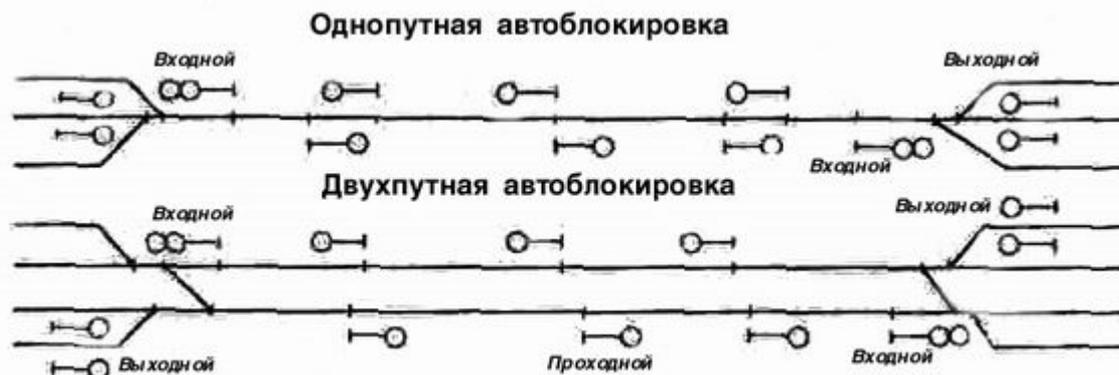
# Общие положения

При автоматической блокировке все светофоры должны автоматически принимать запрещающее показание при входе поезда на ограждаемые ими блок-участки, а также в случае неисправности рельсовых цепей этих участков или других технических средств, применяемых для контроля свободности блок-участка. (п 22 приложение 3 ПТЭ).



# Общие положения

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



На двухпутных перегонах, как с односторонней, так и с двусторонней автоблокировкой по каждому железнодорожному пути, движение четных поездов осуществляется по одному, нечетных - по другому главному железнодорожному пути, каждый из которых является правильным для поездов данного направления. (приложение 1 п.1 ИДП)



## Общие положения

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



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

(приложение 1 п.1 ИДП)

Порядок проследования проходного светофора с красным огнем или непонятным показанием.

## Порядок проследования проходного светофора с красным огнем или непонятным показанием.

Как исключение, на проходных светофорах (красные находящиеся перед входными светофорами), расположенных на затяжных подъемах, допускается в каждом отдельном случае с разрешения владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования установка условно-разрешающего сигнала, подаваемого знаком в виде буквы «Т», нанесенном на щите опоры светофора.

**Наличие этого сигнала служит разрешением грузовому поезду на проследование красного огня светофора без остановки.**

**При этом поезд должен проследовать светофор с красным огнем на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.**  
(приложение 1 п.2 ИДП)



# Порядок проследования проходного светофора с красным огнем или непонятным показанием.

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

В случае, когда следующий проходной светофор будет в таком же положении, движение поезда после остановки продолжается в том же порядке. (приложение 1 п.2 ИДП)



# Порядок проследования проходного светофора с красным огнем или непонятным показанием.

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

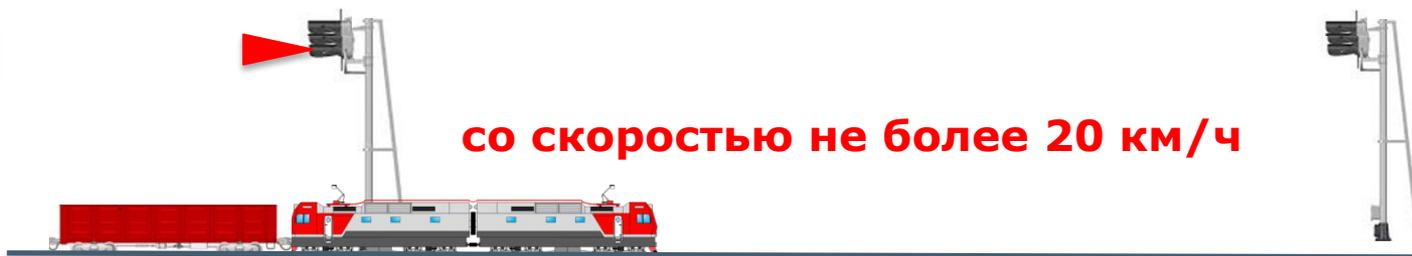
(приложение 1 п.2 ИДП)



# Порядок проследования проходного светофора с красным огнем или непонятным показанием.

**При неустойчивом показании огней на локомотивном светофоре во время следования по блок-участку машинист должен вести поезд до следующего светофора на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч.**

(приложение 1 п.2 ИДП)



# Порядок проследования проходного светофора с красным огнем или непонятным показанием.

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

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

(приложение 1 п.2 ИДП)

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

(приложение 1 п.3 ИДП)



# Порядок проследования проходного светофора с красным огнем или непонятным показанием.

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

(приложение 1 п.3 ИДП)



# Действия при неисправности АЛСН

В случае неисправности устройств АЛСН машинист поезда обязан:

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

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

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

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

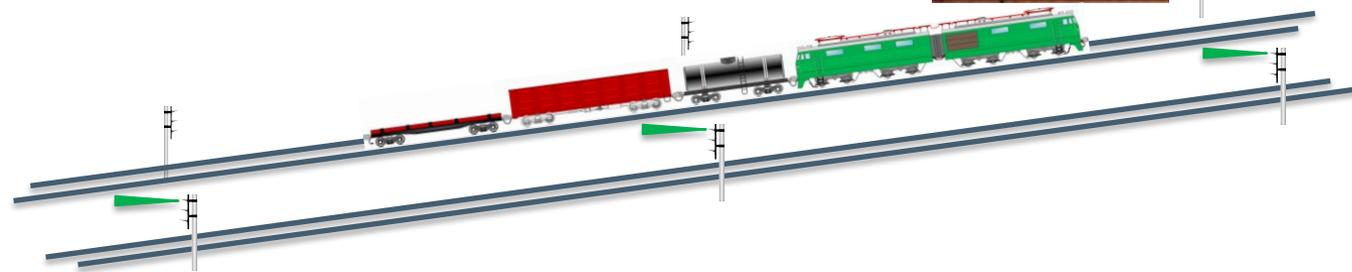
(приложение 1 п.3 ИДП)

**Движение поездов по неправильному пути.**

# Отправление поездов по неправильному пути.

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

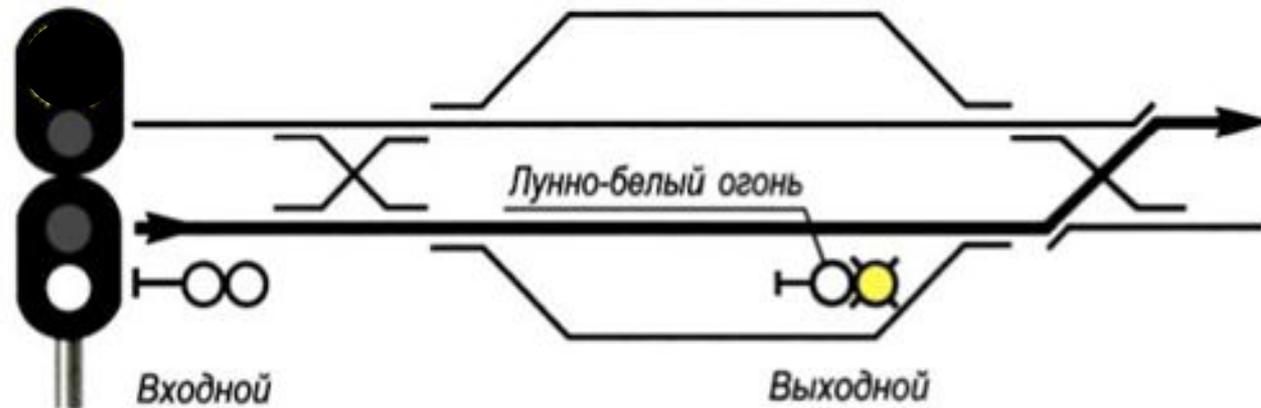
(приложение 1 п. 5 ИДП)



# Отправление поездов по неправильному пути.

Выходными светофорами при отпращивании с железнодорожной станции на неправильный железнодорожный путь допускается подавать сигнал: один желтый мигающий и один лунно-белый огни – разрешается поезду отпращиваться с железнодорожной станции и далее следовать по неправильному железнодорожному пути по показаниям локомотивного светофора.

(п. 16 гл. III ИСИ)

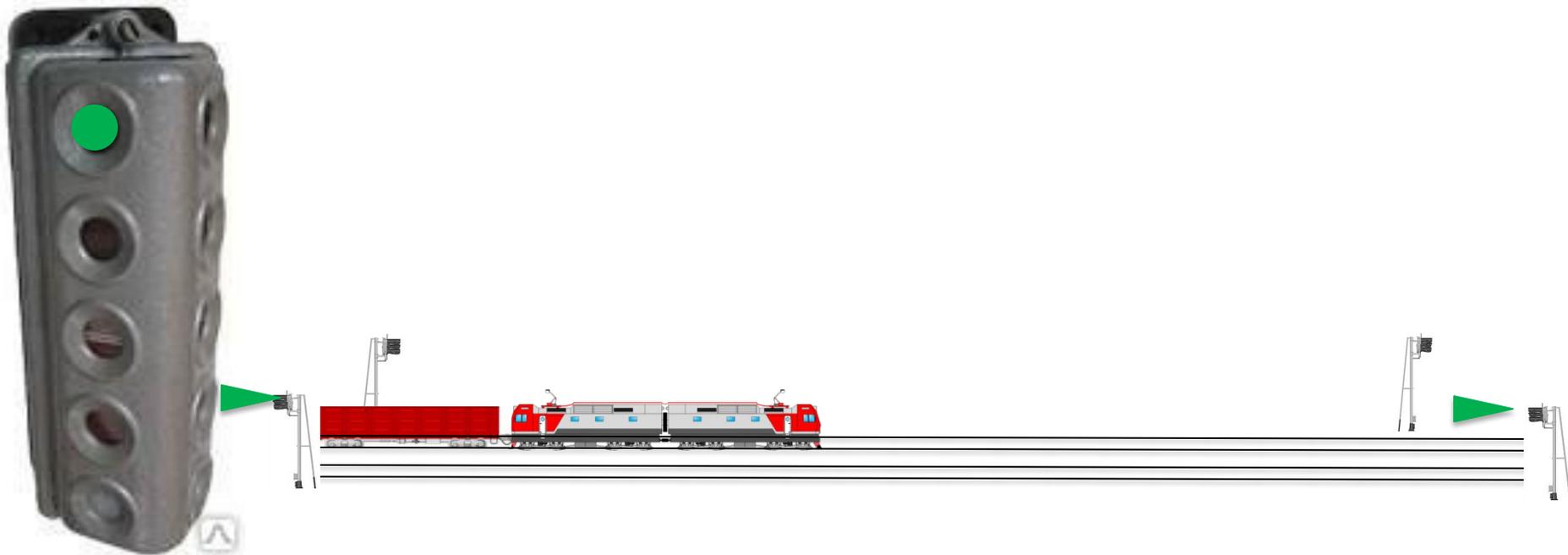


# Движение поездов по неправильному пути.

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

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

(приложение 1 п. 5 ИДП)

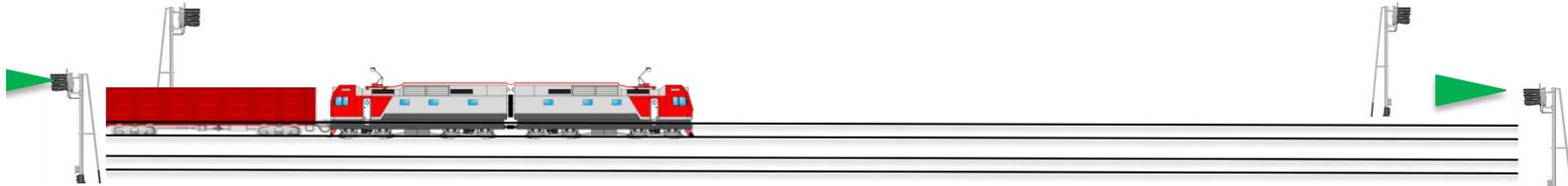


# Движение поездов по неправильному пути.

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

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

(приложение 1 п. 5 ИДП)

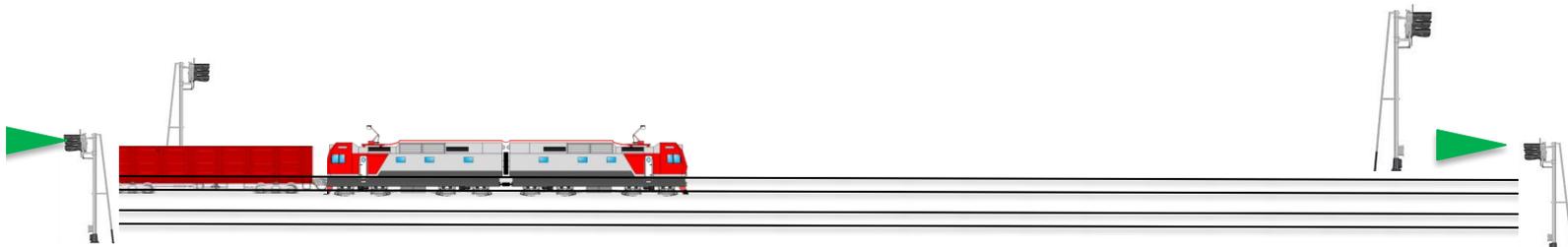


# Движение поездов по неправильному пути.

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

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

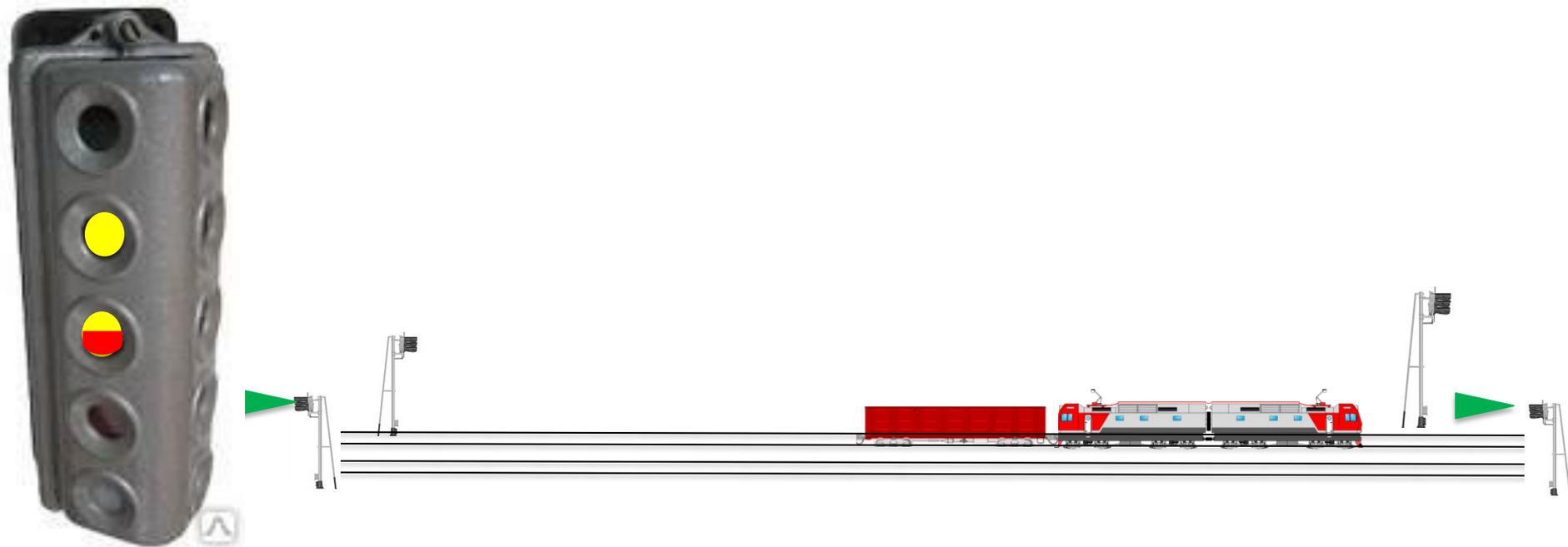
(приложение 1 п. 5 ИДП)



# Движение поездов по неправильному пути.

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

(приложение 1 п. 5 ИДП)



## Движение поездов по неправильному пути.

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

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

(приложение 1 п. 5 ИДП)

# Движение поездов по неправильному пути.

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



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

(приложение 1 п. 5 ИДП)

Порядок приема и отправления поездов.

# Общие требования

**Маршрут для приема или отправления каждого поезда должен быть подготовлен своевременно и входной (выходной) светофор открыт с таким расчетом, чтобы машинист принимаемого (отправляемого) поезда мог своевременно воспринять открытое положение сигнала и не допустить снижения установленной скорости поезда при входе на железнодорожную станцию или задержки поезда при отправлении с железнодорожной станции.**



(приложение 9 п1 ИДП)

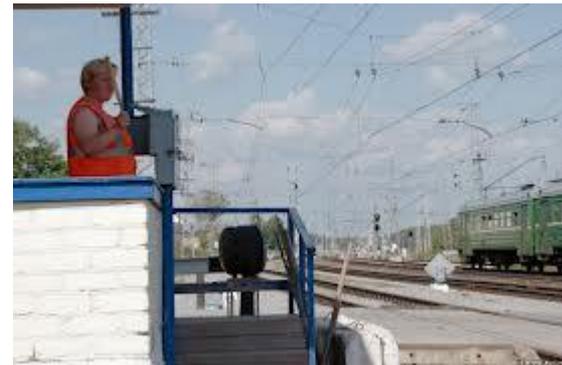
# Общие требования

На железнодорожных станциях с наличием железнодорожных переездов, расположенных в стрелочных горловинах или на участках удаления, на которые извещение о закрытии железнодорожного переезда при приеме или отправлении поезда при запрещающем показании светофора производится нажатием кнопки «Закрытие переезда», ДСП станции перед приемом или отправлением поезда должен нажать эту кнопку, а после проследования поезда через железнодорожный переезд – вернуть ее в нормальное положение.

**В любых случаях приема или отправления поезда при запрещающем показании светофора на таких железнодорожных станциях машинист поезда при подходе к железнодорожному переезду на железнодорожных путях общего пользования должен следовать с особой бдительностью со скоростью не более 20 км/ч,**

а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, с готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. Перечень таких железнодорожных станций устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

(п.12 ИДП общее положение)



**Отправление поездов.**

# Отправление поездов.

ДСП станции, а на участках с диспетчерской централизацией – ДНЦ, перед отправлением поезда обязан:

- 1) убедиться в свободности перегона, а при автоматической блокировке – первого блок-участка перегона;
- 2) прекратить маневры с выходом на маршрут отправления поезда;
- 3) приготовить маршрут отправления;
- 4) открыть выходной светофор или вручить машинисту другое разрешение на занятие перегона.

(приложение 9 п.1 ИДП)



## Отправление поездов.

**ДСП станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией – ДНЦ, не вправе открывать выходной светофор или давать другое разрешение на занятие перегона, не убедившись в том, что маршрут для отправления поезда готов, стрелки заперты, маневры на стрелках маршрута отправления прекращены, техническое обслуживание и коммерческий осмотр состава закончены.**

(приложение 9 п. 19 ИДП)

После открытия выходного (маршрутного) светофора для отправления поезда ДСП станции, как правило, не должен принимать решение об изменении маршрута и приготовлении маршрута для отправления другого поезда.

**В исключительных случаях это может быть осуществлено лишь после предупреждения машиниста поезда, которому был открыт выходной (маршрутный) светофор, закрытия выходного (маршрутного) светофора и отмены заданного маршрута.**

(приложение 9 п. 20 ИДП)

# Отправление поездов.

При отправлении поездов с железнодорожных станций их формирования, железнодорожных станций, где к составу поезда производилась прицепка и отцепка вагонов, или железнодорожных станций, где предусмотрена замена поездных сигналов, обозначающих хвост поезда, ДСП станции перед открытием выходного светофора или выдачей машинисту поезда разрешения на занятие перегона должен также убедиться в наличии поездного сигнала на последнем вагоне в порядке, установленном ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования. (приложение 9 п. 19 ИДП)

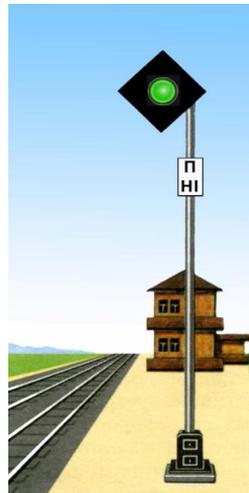
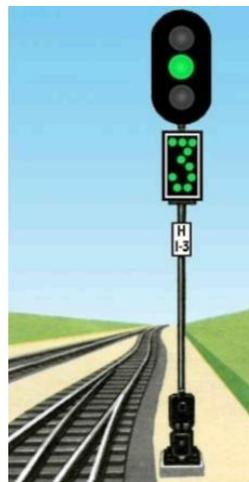


# Отправление поездов при наличии групповых выходных (маршрутных) светофоров

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

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

(приложение 1 п.7 ИДП)



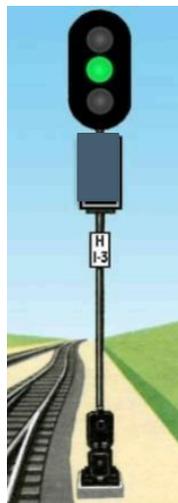
# Отправление поездов при наличии групповых выходных (маршрутных) светофоров

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

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

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

(приложение 1 п.7 ИДП)



Форма ДУ-54  
Утверждена ОАО «РЖД» в 2004г.

Форма ДУ-54  
Утверждена ОАО «РЖД» в 2004г.

**Корешок разрешения № \_\_\_\_\_**  
Станция (штемпель) \_\_\_\_\_  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 г.

Разрешение выдано на поезд № \_\_\_\_\_ с заполнением пункта \_\_\_\_\_

Дежурный по станции \_\_\_\_\_  
(Бланк зелёного цвета)

**Разрешение № \_\_\_\_\_**  
Станция (штемпель) \_\_\_\_\_  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 г.

Разрешаю поезду № \_\_\_\_\_ отправиться с \_\_\_\_\_ пути по \_\_\_\_\_ пути при запретах на показании выходного (маршрутного) светофора и со скоростью не выше 20 км в час, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения; следовать до первого проходного (выходного, маршрутного) светофора \_\_\_\_\_, а далее по сигналам автоблокировки.

**II**

Разрешаю поезду № \_\_\_\_\_ отправиться с \_\_\_\_\_ пути по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору \_\_\_\_\_ и следовать далее по сигналам.

Дежурный по станции \_\_\_\_\_  
(ненужное зачеркнуть)  
(Бланк зелёного цвета)

# отправление поездов при неисправности группового светофора

При неисправности группового светофора отправление поездов производится по регистрируемому приказу ДСП станции или по разрешению на бланке ДУ-54 с заполнением пункта I в порядке, предусмотренном в подпунктах 2, 3 пункта 14 и пунктом 15 настоящего приложения.  
(п. 20 в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

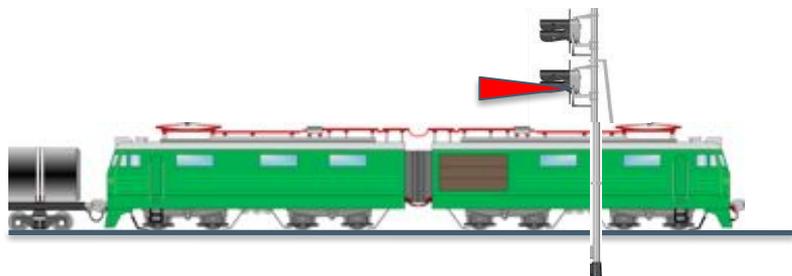


Утверждена ОАО «РЖД» в 2004г. Форма ДУ-54	Утверждена ОАО «РЖД» в 2004г. Форма ДУ-54
Корешок разрешения № _____	Станция (пункт) _____
Станция (пункт) _____	« ____ » _____ 20 ____ г.
« ____ » _____ 20 ____ г.	<b>I</b>
Разрешение выдано на поезд № _____ с заполнением пункта _____	Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора и со скоростью не свыше 20 км в час, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, следовать до первого проходного (выходного, маршрутного) светофора _____, а далее по сигналам автоблокировки.
Дежурный по станции _____ (Бланк зеленого цвета)	<b>II</b>
	Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору _____ и следовать далее по сигналам _____
	Дежурный по станции _____ (не нужно зачеркнуть) (Бланк зеленого цвета)

(приложение 1 п.20 ИДП)

# Отправление с железнодорожной станции поездов в тех случаях, когда голова поезда находится за выходным светофором, в том числе и после остановки поезда за этим светофором из-за самопроизвольного его закрытия

Отправление с железнодорожной станции поездов в тех случаях, когда голова поезда находится за выходным светофором, в том числе и после остановки поезда за этим светофором из-за самопроизвольного его закрытия, если, восприняв закрытие, машинист поезда остановит поезд уже после проезда сигнала, осуществляется в порядке, установленном в пунктах 14 и 15 настоящего приложения. (приложение 1 п.8 ИДП)

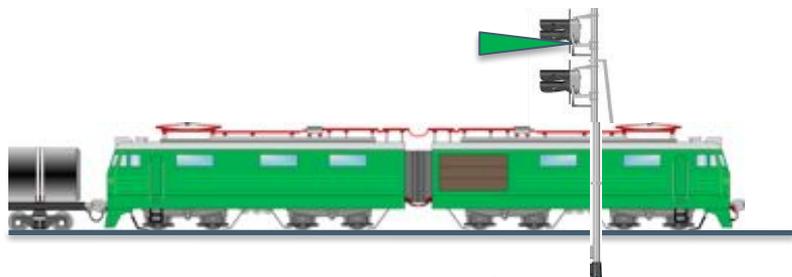


Форма ДУ-54 Утверждена ОАО «РЖД» в 2004г.	Форма ДУ-54 Утверждена ОАО «РЖД» в 2004г.
<b>Корешок</b> разрешения № _____	<b>Разрешение № _____</b>
Станция (пстемпель) «__» _____ 20 г.	Станция (пстемпель) «__» _____ 20 г.
Разрешение выдано на поезд № _____ с заполнением пункта	<b>I</b> Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора и со скоростью не свыше 20 км в час, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, следовать до первого проходного (выходного, маршрутного) светофора _____, а далее по сигналам автоблокировки.
Дежурный по станции _____	<b>II</b> <del>Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору _____ и следовать далее по сигналам.</del>
(Бланк зелёного цвета)	Дежурный по станции _____  (ненужное зачеркнуть) (Бланк зелёного цвета)

# Отправление с железнодорожной станции поездов в тех случаях, когда голова поезда находится за выходным светофором, в том числе и после остановки поезда за этим светофором из-за самопроизвольного его закрытия

Если ведущий локомотив поезда находится за выходным (маршрутным) светофором с разрешающим показанием, то машинисту поезда по радиосвязи должен быть передан регистрируемый приказ в соответствии с пунктом 12.1 таблицы № 2 приложения № 20 к настоящей Инструкции.

Отправление поезда в этом случае может быть произведено также по разрешению на бланке формы ДУ-54 с заполнением пункта II, вручаемому машинисту поезда. (приложение 1 п.8 ИДП)

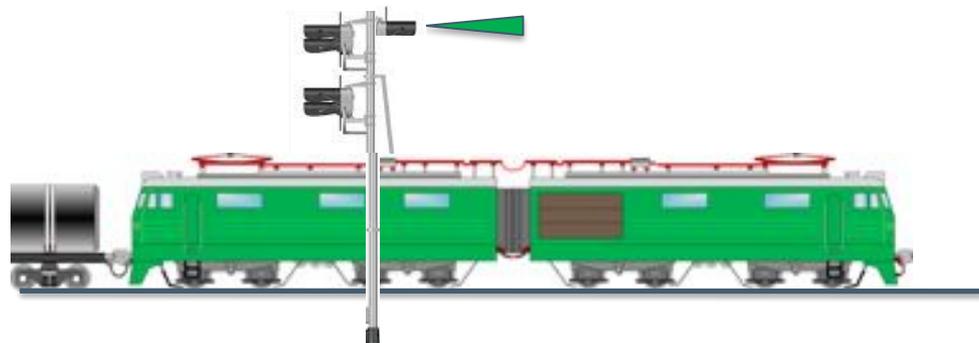


Форма ДУ-54 Утверждена ОАО «РЖД» в 2004г.	Форма ДУ-54 Утверждена ОАО «РЖД» в 2004г.
<b>Корешок разрешения № _____</b>	<b>Разрешение № _____</b>
Станция (штемпель) _____	Станция (штемпель) _____
« ____ » _____ 20 г.	« ____ » _____ 20 г.
Разрешение выдано на поезд № _____ с заполнением пункта _____	<b>I</b> Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора и со скоростью не свыше 20 км в час, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, следовать до первого проходного (выходного, маршрутного) светофора _____, а далее по сигналам автоблокировки.
Дежурный по станции _____	<b>II</b> Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору _____ и следовать далее по сигналам.
(Бланк зелёного цвета)	Дежурный по станции _____
	(ненужное зачеркнуть) (Бланк зелёного цвета)

# Отправление с железнодорожной станции поездов в тех случаях, когда голова поезда находится за выходным светофором, в том числе и после остановки поезда за этим светофором из-за самопроизвольного его закрытия

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

(приложение 1 п.8 ИДП)



# Отправление поездов.

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

В исключительных случаях, установленных владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, отправление поездов с таких железнодорожных путей производится так же, как и при неисправности выходного светофора.

(приложение 1 п.8 ИДП)

# Порядок действий при неисправностях автоблокировки

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



- 1) по пригласительному сигналу на выходном светофоре;
- 2) по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по радиосвязи в соответствии с пунктами 7.1 и 8.1 таблицы № 2 приложения № 20 к настоящей Инструкции;
- 3) по разрешению на бланке формы ДУ-54 с заполнением пункта I.

(приложение 1 п.14 ИДП)



Форма ДУ-54 Утверждена ОАО «РЖД» в 2004г.	Форма ДУ-54 Утверждена ОАО «РЖД» в 2004г.
Корпусок разрешения № _____	Станция (отделение) _____
Станция (отделение) _____	Разрешение № _____
« _____ » _____ 20 г.	« _____ » _____ 20 г.
Разрешение выдано на поезд № _____ с записанным пунктом _____	<b>I</b> Разрешено поезду № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути при запрещенном показании выходного (маршрутного) светофора и со скоростью не свыше 20 км в час, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, следовать до первого пролозного (выходного, маршрутного) светофора в данном направлении автоблокировки.
Дежурный по станции _____ (Бланк зеленого цвета)	<b>II</b> Разрешено поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (маршрутному) светофору и следовать заданным маршрутом до _____ светофора _____ Дежурный по станции _____ (непущное зачеркнуть) (Бланк зеленого цвета)

# Порядок действий при неисправностях автоблокировки

## Отправление поезда при запрещающем показании выходного светофора по регистрируемому приказу ДСП станции

Передается Регистрируемый приказ **На пути отправления перед выходным или маршрутным светофором**



*Приказ N ... время ... (час., мин.). Разрешаю поезду N ... отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании выходного светофора (... литер) и следовать до первого проходного светофора, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП ... (фамилия)*

Во всех случаях машинист повторяет текст, переданный ДСП станции, а последний подтверждает приказ и указание словами: "Верно, выполняйте"

# Порядок действий при неисправностях автоблокировки

## Отправление поезда по пригласительному сигналу

Передается информация **На пути отправления перед выходным или маршрутным светофором**



*Машинист поезда N ... на ... пути станции ....  
Вам открыт пригласительный сигнал для  
отправления на станцию ... по ... пути.  
Маршрут готов. ДСП ... (фамилия).*



Во всех случаях машинист повторяет текст, переданный ДСП станции, а последний подтверждает сообщение и предупреждение - словом: "Верно".

# Порядок действий при неисправностях автоблокировки

**На однопутный перегон или по неправильному железнодорожному пути двухпутного перегона, оборудованного двухсторонней автоблокировкой при запрещающем показании выходного светофора, поезд может быть отправлен:**

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



1) по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по радиосвязи в соответствии с пунктами 7.1 и 8.1 таблицы № 2 приложения № 20 к настоящей Инструкции;

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

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

(приложение 1 п.15 ИДП)

Форма ДУ-54 Утверждена ОАО «РЖД» в 2004г.	Форма ДУ-54 Утверждена ОАО «РЖД» в 2004г.
Корешок разрешения № _____	Разрешение № _____
Станция (пункт) _____	Станция (пункт) _____
в _____ г.	в _____ г.
Разрешение выдано на поезд № _____ с запаиванием пункта _____	Разрешение выдано на поезд № _____ с запаиванием пункта _____
Дежурный по станции _____ (Ближе зеленого цвета)	Дежурный по станции _____ (Ближе зеленого цвета)
	<b>I</b> Разрешено поезду № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути при запретающем показании выходного (маршрутного) светофора и со скоростью не свыше 20 км в час, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, следовать до первого прохода (выходного, маршрутного) светофора _____ и далее по сигналам автоблокировки.
	<b>II</b> Разрешено поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходящему (маршрутному) светофору _____ и следовать далее по сигналам автоблокировки.
	Дежурный по станции _____ (Ближе зеленого цвета)



# Порядок действий при неисправностях автоблокировки

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



Форма ДУ-54 Утверждена ОАО «РЖД» в 2004г.	Форма ДУ-54 Утверждена ОАО «РЖД» в 2004г.
<b>Корешок разрешения №</b> _____	<b>Разрешение №</b> _____
<b>Станция (штемпель)</b> _____	<b>Станция (штемпель)</b> _____
« ____ » ____ 20 ____ г.	« ____ » ____ 20 ____ г.
Разрешение выдано на поезд № _____ с записью в журнале	Разрешение выдано на поезд № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути при запрещенном показании выходного (входного) светофора и со скоростью не свыше 20 км в час, с любой скоростью в густонаселенном населенном пункте, если встретится препятствие для дальнейшего движения, следовать до первого красного (выходного, входного) светофора _____ далее по сигналам автоблокировки.
<b>Дежурный по станции</b> _____	<b>Дежурный по станции</b> _____
(Бланк зеленого цвета)	(Бланк зеленого цвета)

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

(приложение 1 п. 16 ИДП)

Бланк формы ДУ-50	
<b>КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ</b>	<b>ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА</b>
<b>Станция (штемпель)</b>	<b>Станция (штемпель)</b>
« ____ » ____ 20 ____ г.	« ____ » ____ 20 ____ г.
____ ч. ____ мин.	____ ч. ____ мин.
<b>Выдана на поезд № _____ (толкачу поезда № _____) Дежурный по станции _____</b>	<b>Разрешаю поезду (толкачу поезда) № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути и следовать до входного сигнала станции _____ (до _____ км) с возвращением обратно. Блокировка не действует Дежурный по станции _____ (ненужное зачеркнуть)</b>

# отправление поезда с железнодорожных путей при запрещающем показании выходного светофора, а также с железнодорожных путей, не имеющих выходных светофоров (приложение 9 п. 24 ИДП)

При отпуске поезда с железнодорожных путей **при запрещающем показании выходного светофора**, а также с железнодорожных путей, не имеющих выходных светофоров, **запрещается машинисту поезда, при наличии письменного разрешения на занятие перегона, приводить поезд в движение без указания ДСП станции, переданного по радиосвязи, или сигнала отправления, поданного ДСП станции либо по его указанию ДСП поста, дежурным по парку, оператором поста централизации или главным кондуктором (составителем поездов).** Порядок подачи сигнала отправления указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.



Форма ДУ-54 Утверждена ОАО «РЖД» в 2004г.	Форма ДУ-54 Утверждена ОАО «РЖД» в 2004г.
<b>Коренок разрешения №</b> _____	<b>Разрешение №</b> _____
Станция (штемпель) _____	Станция (штемпель) _____
« ____ » _____ 20 ____ г.	« ____ » _____ 20 ____ г.
Разрешение выдано на поезд № _____ с заполнением пункта _____	<b>I</b> Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора и со скоростью не выше 20 км в час, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, следовать до первого проходного (выходного, маршрутного) светофора _____, далее по сигналам автоблокировки.
Дежурный по станции _____ (Бланк зелёного цвета)	<b>II</b> Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору _____ и следовать далее по сигналам. Дежурный по станции _____ (ненужное зачеркнуть) (Бланк зелёного цвета)

отправление поезда с железнодорожных путей при запрещающем показании выходного светофора, а также с железнодорожных путей, не имеющих выходных светофоров (приложение 9 п. 24 ИДП)

**ДСП станции запрещается открывать пригласительный сигнал, передавать машинисту регистрируемый приказ по радиосвязи или выдавать письменное разрешение на отправление поезда, не убедившись в соответствии с Приложением № 13 к настоящей Инструкции в готовности маршрута отправления.**

**После выдачи машинисту письменного разрешения ДСП станции (работник железнодорожной станции) должен передать ему по радиосвязи указание об отправлении (подать сигнал отправления).**



*Машинист поезда N ... на ... пути станции .... По имеющемуся у Вас письменному разрешению ДУ- 54, разрешаю отправиться. Маршрут готов. ДСП ... (фамилия).*



отправление поезда с железнодорожных путей при запрещающем показании выходного светофора, а также с железнодорожных путей, не имеющих выходных светофоров

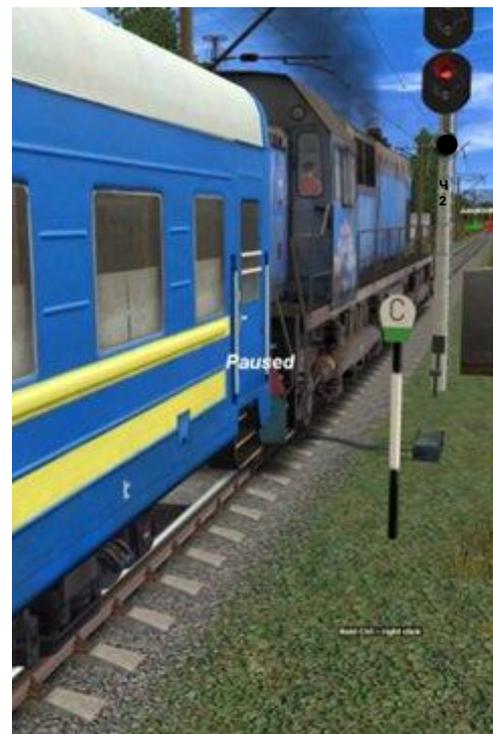
**После открытия пригласительного сигнала на выходном** светофоре

или передачи **регистрируемого приказа по радиосвязи**

давать ДСП станции дополнительное указание или сигнал отправления машинисту

**не требуется.**

(приложение 9 п. 24 ИДП)



# Порядок действий при неисправностях автоблокировки

Пригласительный сигнал на выходном светофоре, разрешение на бланке формы ДУ-54 с заполнением пункта I или регистрируемый приказ ДСП станции, переданный по радиосвязи, **дают машинисту поезда право проследовать закрытый выходной светофор** и вести поезд до первого проходного светофора (на перегонах, не имеющих проходных светофоров – до входного светофора соседней железнодорожной станции)

**на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч**, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки.

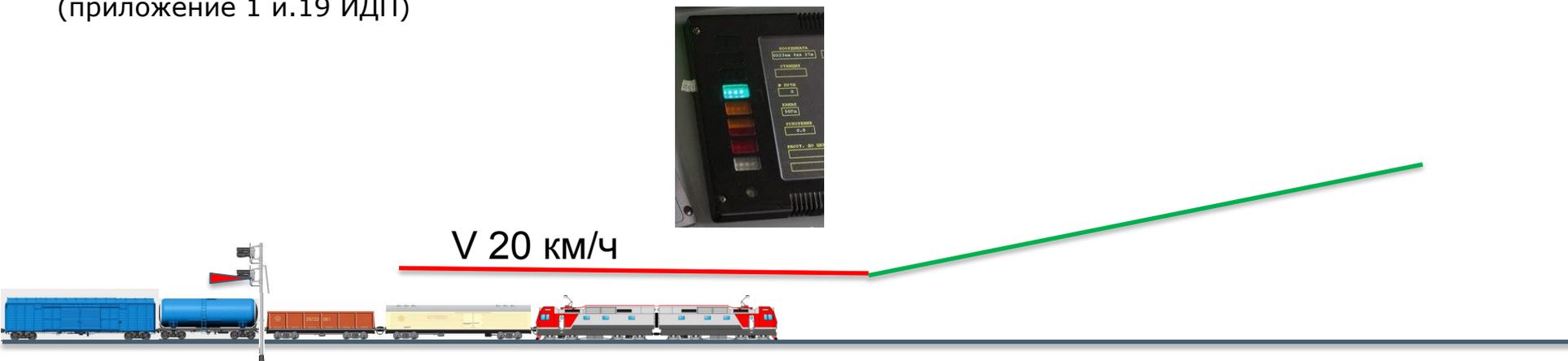
(приложение 1 и.19 ИДП)



# Порядок действий при неисправностях автоблокировки

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

(приложение 1 и.19 ИДП)



# Порядок действий при неисправностях автоблокировки

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

(приложение 1 и.19 ИДП)



V 20 км/ч



# Порядок действий при неисправностях автоблокировки

На железнодорожных станциях с наличием железнодорожных переездов, расположенных в стрелочных горловинах или на участках удаления, на которые извещение о закрытии железнодорожного переезда при приеме или отправлении поезда при запрещающем показании светофора производится нажатием кнопки «Закрытие переезда».

**В любых случаях отправления поезда при запрещающем показании светофора на таких железнодорожных станциях машинист поезда при подходе к железнодорожному переезду на железнодорожных путях общего пользования должен следовать с особой бдительностью со скоростью не более 20 км/ч,**



а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, с готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. Перечень таких железнодорожных станций устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования. (п.12 ИДП общее положение)

# Проследование отправляющимся поездом маршрутного светофора с запрещающим показанием

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

(приложение 1 п. 18 ИДП)



Форма ДУ-54 Утверждена ОАО «РЖД» в 2004г.		Форма ДУ-54 Утверждена ОАО «РЖД» в 2004г.	
Кортеж разрешения № _____	Станция (пункт)	Разрешение № _____	Станция (пункт)
« ____ » _____ 20 ____ г.	« ____ » _____ 20 ____ г.	_____	_____
Разрешение выдано ли поезду № _____ с записанным пунктом _____	Разрешение выдано ли поезду № _____ с записанным пунктом _____	Разрешено поезду № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора и со скоростью не свыше 20 км в час, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, сделать до первого проходящего (выходного, маршрутного) светофора _____, а далее следовать по сигналам автоблокировки.	Разрешено поезду № _____ отправиться с _____ пути по отдельному выходному (маршрутному) светофору _____ и словесно, а также по сигналам автоблокировки.
Дежурный по станции _____ (Бланк зелёного цвета)	Дежурный по станции _____ (Бланк зелёного цвета)	Дежурный по станции _____ (Бланк зелёного цвета)	Дежурный по станции _____ (Бланк зелёного цвета)

# Порядок действий при неисправностях автоблокировки

## Отправление поезда при запрещающем показании маршрутного светофора по регистрируемому приказу ДСП станции

Передается Регистрируемый приказ **На пути отправления перед маршрутным светофором**

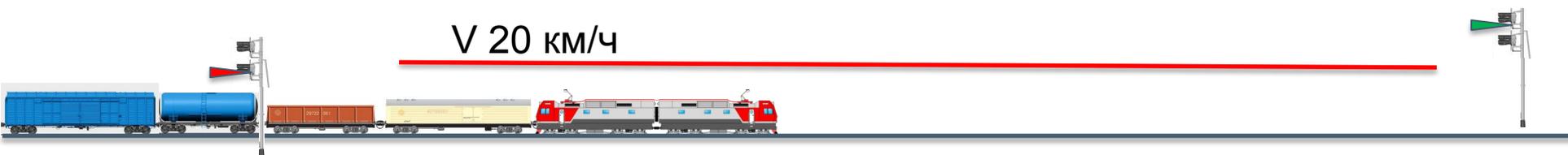


*Приказ N ... время ... (час., мин.). Разрешаю поезду N ... отправиться с ... пути по ... главному пути при запрещающем показании маршрутного светофора (... литер) и следовать до выходного (маршрутного) светофора ... литер, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП ... (фамилия)*

Во всех случаях машинист повторяет текст, переданный ДСП станции, а последний подтверждает приказ и указание словами: "Верно, выполняйте"

# Проследование отправляющимся поездом маршрутного светофора с запрещающим показанием

При неисправности маршрутного светофора указанные разрешения дают машинисту поезда право проследовать **до выходного (или до следующего маршрутного)** светофора. на железнодорожных путях общего пользования **со скоростью не более 20 км/ч**, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, **с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения** (приложение 1п.19 ИДП)



# Неисправность маршрутного указателя на выходном светофоре

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



(приложение 1 п.20 ИДП)

**Прием поездов на станцию.**

# Общие требования

ДСП станции, а на участках с диспетчерской централизацией – ДНЦ, перед приемом поезда обязан:

- 1) убедиться в свободности железнодорожного пути приема поезда;
- 2) прекратить маневры с выходом на железнодорожный путь и маршрут приема поезда;
- 3) приготовить маршрут приема поезда;
- 4) открыть входной светофор.

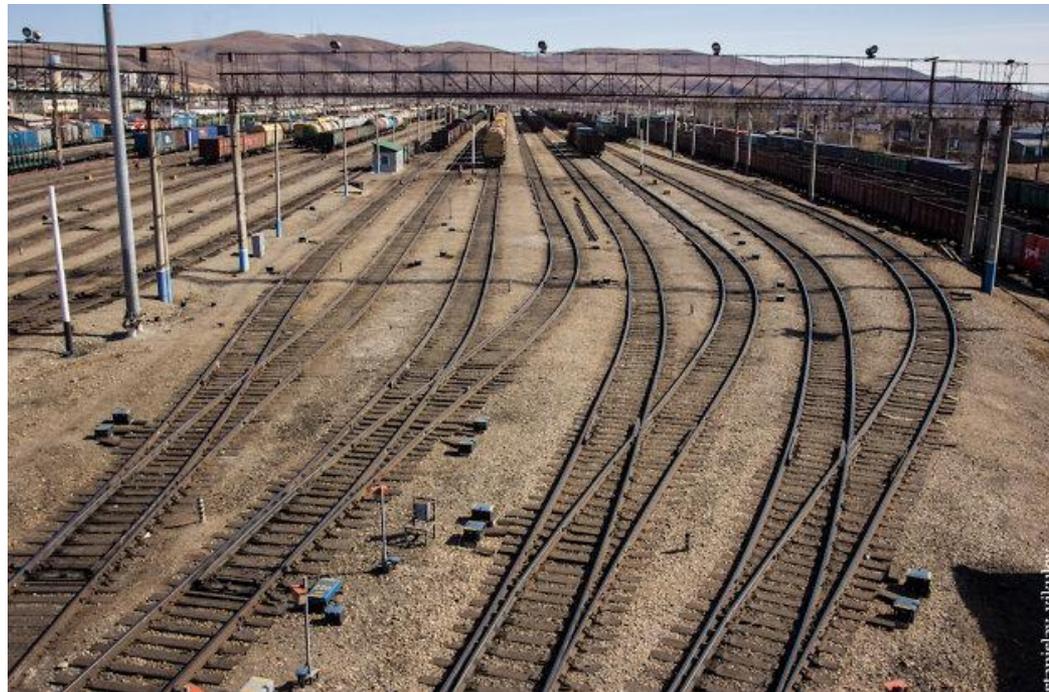
(приложение 9 п.1 ИДП)



# Прием поездов на станцию.

ДСП станции обязан обеспечить наличие свободных железнодорожных путей для своевременного приема поездов и не допускать задержки поезда у входного светофора с запрещающим показанием без всякой не вызванной на то необходимости.

(приложение 9 п. 12 ИДП)



## Прием поездов на станцию.

ДСП станции, как правило, не должен принимать решение об изменении маршрута приема при разрешающем показании входного светофора.

*В исключительных случаях, при необходимости изменения маршрута для приема поезда на другой свободный железнодорожный путь ДСП станции обязан предупредить машиниста, убедиться в правильности восприятия им информации, закрыть входной светофор, отменить заданный маршрут и только после этого дать установленным порядком новое задание на приготовление маршрута.*

**В случае необходимости экстренной остановки поезда для предотвращения аварийной ситуации ДСП станции немедленно передает машинисту поезда команду на остановку поезда по радиосвязи и закрывает соответствующий светофор.**

(приложение 9 п. 14 ИДП)

## Прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора

**Прием поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного светофора, как правило, не допускается.**

**В исключительных случаях прием поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного светофора может быть осуществлен по пригласительному сигналу, по специальному разрешению ДСП станции и в порядке, предусмотренном настоящей Инструкцией.**

**Скорость следования поезда при приеме на железнодорожную станцию по пригласительному сигналу или по специальному разрешению ДСП станции должна быть на железнодорожных путях общего пользования не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч. при этом машинист обязан вести поезд с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.**

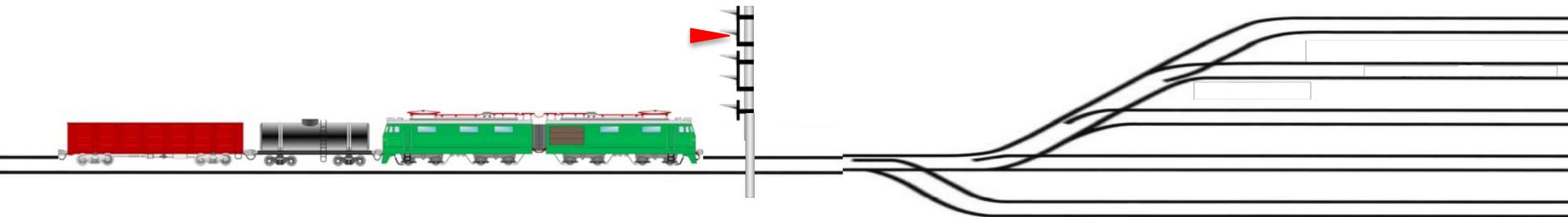
(приложение 9п.29 ИДП)

# Прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора

**Прием поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора допускается в случаях:**

- 1) невозможности открытия входного светофора из-за его неисправности;
- 2) если прием поезда производится на железнодорожный путь, не предусмотренный ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, и невозможно открыть входной светофор;

(приложение 9п.29 ИДП)

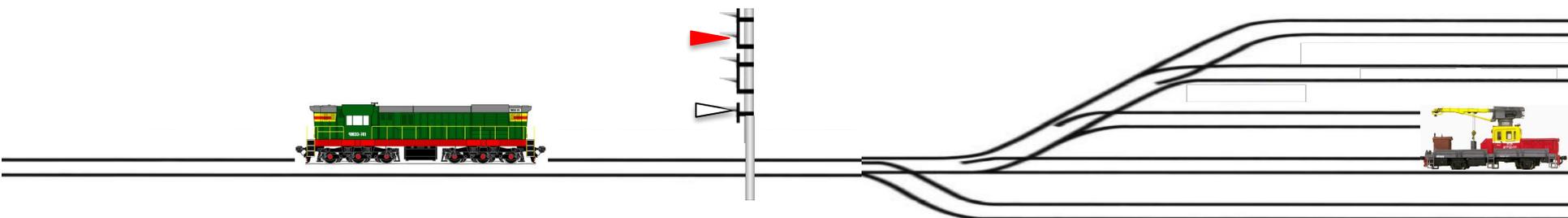


# Прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора

3) приема на определенные участки железнодорожных путей подталкивающих локомотивов, локомотивов, следующих в расположенное на железнодорожной станции депо, локомотивов, следующих из депо под составы поездов;

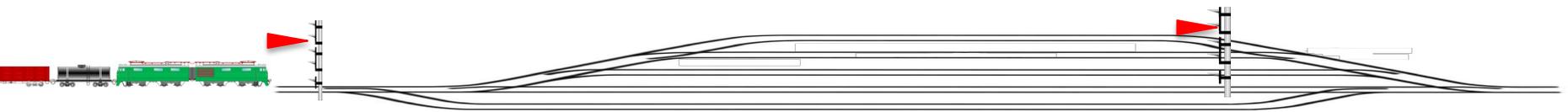
4) приема восстановительных и пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов без вагонов, снегоочистителей, специального самоходного железнодорожного подвижного состава, а также хозяйственных поездов (при производстве работ с закрытием перегона) на свободные участки станционных железнодорожных путей, кроме железнодорожных путей, занятых пассажирскими поездами.

(приложение 9п.29 ИДП)



# Прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора

**Прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора производится:**



- 1) по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту по радиосвязи;**
- 2) по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту по специальному телефону, установленному у входного светофора;**
- 3) по пригласительному сигналу;**
- 4) по письменному разрешению ДСП станции;**
- 5) по регистрируемому приказу ДНЦ (при диспетчерской централизации) в соответствии с пунктом 13 приложения № 2 к настоящей Инструкции;**
- 6) по специальному маневровому светофору, установленному на мачте входного сигнала;**
- 7) на железнодорожных путях необщего пользования разрешается прием по регистрируемому приказу ДСП станции, переданному по двусторонней парковой связи при наличии переговорной колонки в районе входного светофора.**

(приложение 9 п.30 ИДП)

# Прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора

**Прием поезда при запрещающем показании входного светофора** производится по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту поезда по радиосвязи в соответствии с пунктом 4.1 таблицы № 2 приложения № 20 к настоящей Инструкции.

Приказ передается **На 2 - 1-м участке приближения (без остановки)**



*Приказ N ... время ... (час., мин.). Машинисту поезда N .... Я, дежурный по станции ..., разрешаю Вам следовать на ... путь при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора литер .... Маршрут приема готов. ДСП ... (фамилия).*

Во всех случаях машинист повторяет текст, переданный ДСП станции, а последний подтверждает приказ и указание словами: "Верно, выполняйте"

Повторив приказ и получив от ДСП станции подтверждение, что приказ понят правильно, машинист вводит поезд на железнодорожную станцию.

# Прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора

## Прием поезда по пригласительному сигналу на входном (маршрутном) светофоре

Передается сообщение **На 1-м участке приближения (ближнем)**



*Машинист поезда N ... на подходе к станции ....  
Вам открыт пригласительный сигнал на  
входном (маршрутном) светофоре литер ... на  
... свободный путь. Маршрут приема готов. ДСП  
... (фамилия)*



Во всех случаях машинист повторяет текст, переданный ДСП станции, а последний подтверждает сообщение и предупреждение - словом: "Верно".

# Прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора

**В том же порядке** при запрещающем показании входного светофора (или при отсутствии такого светофора) **принимаются** на железнодорожную станцию поезда, **следующие по неправильному железнодорожному пути**. *Эти же разрешения применяются в тех случаях, когда при внезапном переключении разрешающего показания входного (маршрутного) светофора на запрещающее показание машинист, восприняв переключение, остановит поезд уже после проезда входного светофора.*

(приложение 9 п.30 ИДП)



# Прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора

**При следовании поезда по неправильному железнодорожному пути и отсутствии входного** сигнала по этому железнодорожному пути прием поезда производится по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту по радиосвязи в соответствии с пунктом 4.2 таблицы № 2 приложения № 20 к настоящей Инструкции

Приказ передается **На 2 - 1-м участке приближения (без остановки)**



*Приказ N ... время ... (час., мин.). Машинисту поезда N .... Я, дежурный по станции ..., разрешаю Вам с ... неправильного пути следовать на ... путь Маршрут приема готов. ДСП ... (фамилия).*

Во всех случаях машинист повторяет текст, переданный ДСП станции, а последний подтверждает приказ и указание словами: "Верно, выполняйте"

Повторив приказ и получив от ДСП станции подтверждение, что приказ понят правильно, машинист вводит поезд на железнодорожную станцию.

# Прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора

Любое из перечисленных разрешений может быть передано машинисту поезда лишь после убеждения ДСП станции в готовности маршрута приема.

Передаваемые машинисту приказы о приеме поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора должны регистрироваться в порядке, предусмотренном в пункте 10 настоящей Инструкции.

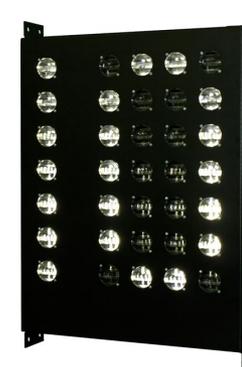
Конкретный порядок действий работников при приеме поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора и по неправильному железнодорожному пути указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.  
(приложение 9 п.30 ИДП)

# Неисправность маршрутного указателя на входном светофоре

*При неисправности маршрутного указателя на входном (маршрутном) светофоре поезд принимается на железнодорожную станцию по разрешающему показанию входного (маршрутного) светофора без выдачи машинисту дополнительного разрешения на проезд неисправного маршрутного указателя. В этих случаях машинист при следовании на железнодорожную станцию должен проявлять особую бдительность и быть готовым к немедленной остановке, если встретится препятствие для дальнейшего движения.*

Порядок проезда входного (маршрутного) светофора в случаях неисправности маршрутного указателя на железнодорожных станциях стыкования электрической тяги переменного и постоянного тока, а также на железнодорожных станциях совмещения железнодорожных путей разной ширины колеи устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

(приложение 9 п.31 ИДП)



# Прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора

Аналогичный приказ ДСП станции передается машинисту о следовании поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора, если это разрешение передается по специальному телефону, установленному у входного светофора (сигнального знака «Граница станции»). **Пользоваться этим телефоном могут только локомотивные бригады.**

**Как правило, приказ по радиосвязи передается машинисту заблаговременно, при подходе поезда к железнодорожной станции.**

Приказ по специальному телефону передается машинисту после остановки поезда перед входным светофором (сигнальным знаком «Граница станции»).  
(приложение 9 п.32 ИДП)

# Прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора

В исключительных случаях, когда для приема поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора не могут быть использованы другие виды разрешений, предусмотренные в пункте 30 настоящего приложения, прием поезда осуществляется по письменному разрешению ДСП станции следующего содержания: *«Машинисту поезда № ... разрешается следовать на ... путь станции. Маршрут приема готов. ДСП (подпись)».*

Разрешение заверяется штампом железнодорожной станции и подписью ДСП станции с указанием числа, месяца и времени заполнения разрешения (часы, минуты).

(приложение 9 п.34 ИДП)

Работники, назначаемые для передачи машинисту письменного разрешения, встречают поезд **у входного** (маршрутного) светофора, а по неправильному железнодорожному пути (при отсутствии входного светофора по этому пути) – **у сигнального знака «Граница станции»**, показывая в сторону прибывающего поезда днем развернутый красный флаг, а ночью – красный огонь ручного сигнального фонаря. После остановки поезда письменное разрешение вручается машинисту.



(приложение 9 п.35 ИДП)

## Прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора

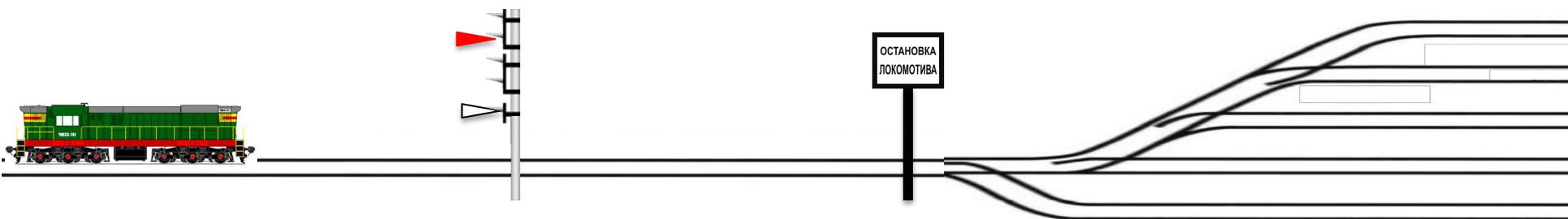
Прием восстановительных, пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов без вагонов, снегоочистителей, специального самоходного железнодорожного подвижного состава, а также хозяйственных поездов (при производстве работ с закрытием перегона) на свободные участки станционных железнодорожных путей **(кроме занятых пассажирскими, людскими и с опасным грузом класса 1 (ВМ) поездами)** разрешается в необходимых случаях лишь при запрещающем показании входного светофора по разрешениям, предусмотренными в пункте 30 настоящего приложения, **при этом машинисты локомотивов** (специального самоходного железнодорожного подвижного состава) одновременно с передачей разрешения о приеме на железнодорожную станцию (в том числе перед включением пригласительного огня на входном светофоре) **должны быть предупреждены о месте, где необходимо остановиться.**

В этом случае, следуя на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора, машинисты локомотивов (специального самоходного железнодорожного подвижного состава), водители дрезин должны останавливаться в месте, указанном в сообщении, а далее руководствоваться сигналами или указаниями ДСП станции, оператора поста централизации, дежурного стрелочного поста или сигналиста.

(приложение 9 п.36 ИДП)

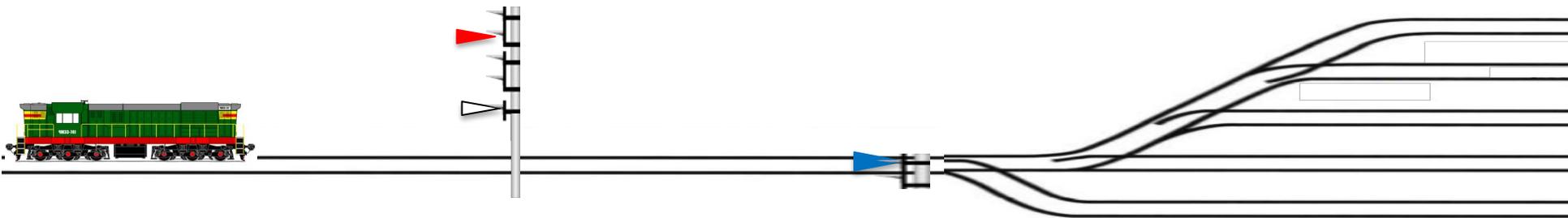
# Прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора

*Порядок приема на определенные участки станционных железнодорожных путей подталкивающих локомотивов, локомотивов, следующих в расположенное на железнодорожной станции депо или из депо под составы поездов, должен предусматривать их следование от границы железнодорожной станции до определенного места – маневрового светофора или специального указателя с надписью «Остановка подталкивающего локомотива», «Остановка локомотива, следующего под состав поезда», «Остановка локомотива (мотор-вагонного поезда), следующего в депо», а также порядок дальнейшего движения этих локомотивов по станционным железнодорожным путям, а на железнодорожных путях необщего пользования машинист должен быть предупрежден о месте, где необходимо остановиться.*  
(приложение 9 п.37 ИДП)



# Прием поездов на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора

Разрешением для въезда этих локомотивов на железнодорожную станцию может служить разрешение для приема поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании входного светофора из числа предусмотренных в пункте 30 настоящего приложения. Установленный порядок указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования и объявляется всем машинистам подталкивающих локомотивов и машинистам локомотивов (мотор-вагонных поездов), прибывающих в депо. (приложение 9 п.37 ИДП)



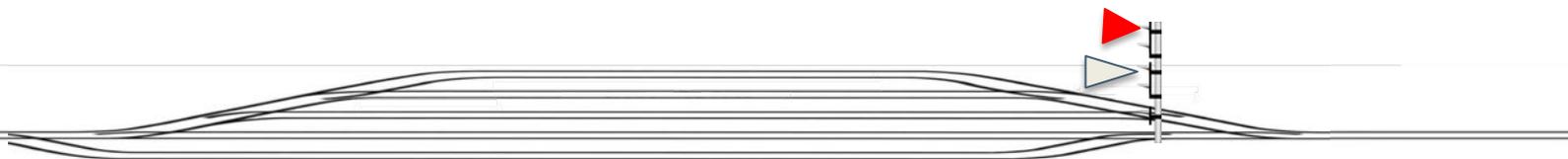
Прием длинносоставных поездов на  
железнодорожные пути с меньшей полезной  
длиной пути.

## Протягивание длинносоставных поездов.

Если на железнодорожную станцию прибывает поезд, не устанавливающийся в границах полезной длины железнодорожного пути приема, то ДСП станции по радиосвязи может передать машинисту этого поезда разрешение на безостановочное (впредь до получения команды или сигнала остановки) проследование выходного (маршрутного) светофора железнодорожного пути приема по лунно-белому огню этого светофора при погашенном красном огне.



**разрешение**



# Протягивание длинносоставных поездов.

При отсутствии такого разрешения машинист прибывающего поезда при наличии лунно-белого огня на выходном (маршрутном) светофоре обязан остановиться, не проезжая выходного (маршрутного) светофора железнодорожного пути приема.

При необходимости осаживания такого поезда для его отправления по разрешающему показанию выходного светофора это производится по переданному машинисту по радиосвязи указанию ДСП станции после предварительной подготовки им маршрута для осаживания.

(приложение 9 п. 17 ИДП)

# **Использование ключа-жезла при автоматической блокировке**

# Использование ключа-жезла при автоматической блокировке

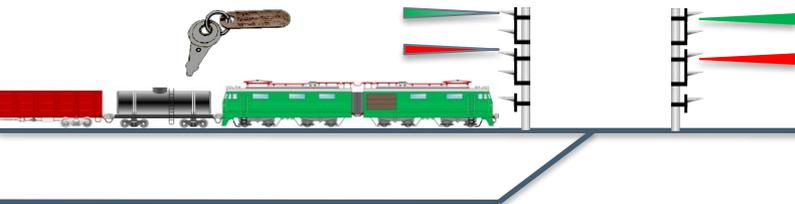
**1)** Отправление и движение по перегону поезда с подталкивающим локомотивом, следующим на весь перегон, производятся по сигналам автоблокировки.

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

(приложение 1п. 10 ИДП)



**выдается ключ-жезл**



# Использование ключа-жезла при автоматической блокировке

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

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

(приложение 1п. 11 ИДП)



**выдается ключ-жезл**



# Использование ключа-жезла при автоматической блокировке

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

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

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

(приложение 1п. 11 ИДП)

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

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

(приложение 1п. 12 ИДП)

# Неисправности автоматической блокировки

# Неисправности автоматической блокировки

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

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



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



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

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

# Неисправности автоматической блокировки

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

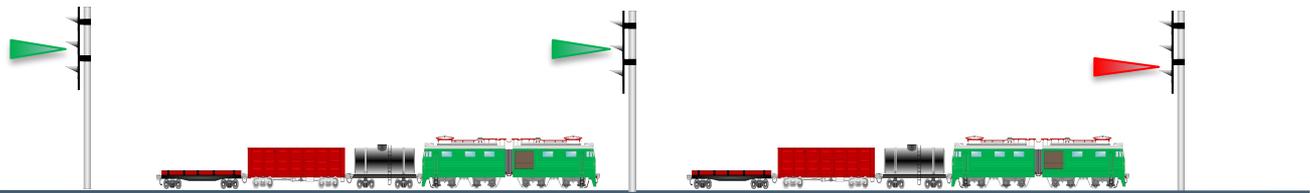
**Машинист** поезда при обнаружении неисправности автоблокировки, **указанной** в подпунктах **1 и 2** настоящего пункта, **обязан** сообщить об этом ДСП ближайшей станции (ДНЦ) и машинистам сзади идущих поездов, **а при неисправности, указанной в подпункте 2 настоящего пункта,** кроме того, **немедленно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

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



# Неисправности автоматической блокировки

После остановки поезда перед выходным или проходным светофором с разрешающим показанием (или после их проезда) при занятом блок-участке машинист поезда **возобновляет движение после освобождения** блок-участка поездом: на станции – по указанию ДСП станции (ДНЦ), на перегоне – **следует на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 20 км/ч**, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч с особой бдительностью и готовностью остановиться, далее руководствуясь показаниями светофоров.



# Порядок перехода на телефонный способ связи при неисправности автоблокировки

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

- 1) прекратить отправление поездов на данный перегон (по данному железнодорожному пути), привести выходные светофоры в запрещающее положение;
  - 2) вызвать по радиосвязи машинистов поездов, находящихся на перегоне, и предупредить их о неисправности;
  - 3) сообщить о неисправности автоблокировки ДНЦ;
  - 4) сделать соответствующую запись в журнале осмотра и сообщить электромеханику СЦБ (диспетчеру дистанции СЦБ) на железнодорожных путях общего пользования или уполномоченному работнику владельца железнодорожного пути необщего пользования. На участках с диспетчерской централизацией указанные действия выполняет ДНЦ.
- Действие автоблокировки прекращается приказом ДНЦ, и движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи.***