

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. Общие положения	3
2. Порядок выключения стрелок	11
2.1. Общие указания	11
2.2. Стрелки электрической централизации	13
2.3. Стрелки, оборудованные контрольными и электрическими замками	17
3. Порядок хранения курбелей, запасных ключей к контрольным замкам, навесных замков, красных колпачков и табличек	21
4. Порядок выключения изолированных участков	22
5. Порядок выключения стрелок и изолированных участков при производстве путевых работ	25
6. Порядок выключения светофоров	27
7. Порядок ремонта и переустройства ящиков зависимости, пультов управления и табло	30
8. Порядок производства работ на перегонах	31
9. Порядок производства работ на переездах	31
10. Порядок выключения контрольно-габаритных устройств (КГУ)	33
11. Порядок замены приборов	33
Приложения:	
1. Перечень основных работ, выполняемых с выключением устройств	35
2. Перечень основных работ, выполняемых с согласия дежурного по станции и с предварительной записью в Журнале осмотра без выключения устройств	36
3. Перечень основных работ, выполняемых с согласия дежурного по станции без записи в Журнале осмотра	37
4. Места отсоединения рабочих и контрольных тяг электропривода стрелок электрической централизации	38
5. Примеры оформления записей в журнале осмотра при производстве основных работ по техническому обслуживанию, ремонту и устранению неисправностей устройств СЦБ	39
Общие положения	39
Примеры записей в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети	40
Примеры записей в Журнале приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде	87

Официальное издание

Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при производстве работ по техническому обслуживанию и ремонту устройств СЦБ

Отв. за выпуск *И. Г. Наумов*
 Технический редактор *Г. П. Федорова*, Корректор-вычитчик *В. Н. Яговкина*
 Корректор *О. А. Петрушина*
 Н/К

Подписано в печать 19.02.87 Формат 60×881/16. Бум. офсетная № 2.
 Гарнитура Пресс Роман. печать. Усл. печ. л. 5,39. Усл. кр.-отт. 5,77.
 Уч.-изд. л. 7,22. Тираж 250000 экз. Заказ/65. Цена 35 коп. Заказное.
 Изд. № 3-3-1/6 № 4387
 Текст набран в издательстве на наборно-печатающих автоматах
 Ордена "Знак Почета" издательство "ТРАНСПОРТ",
 103064, Москва, Басманный туп., 6а

Московская типография № 4 Союзполиграфпрома при Государственном издательстве СССР по делам издательства, полиграфии и книжной торговли, 129060, Москва, Б. Перясловская, 46.

МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ

AS EVR Infra tegevuseeskirja (kinnitatud AS EVR Infra juhatusel 10.02.2009 otsusega nr 8/5.1) lisa loetelus nimetatud dokument nr 14

ЦШ
4397

Утверждаю:
 зам. министра путей
 сообщения
 В. Н. Гинько
 09.08.86

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

В отмену Инструкции
 по обеспечению безопасности
 движения поездов
 при производстве работ по содержанию
 и ремонту устройств СЦБ, ЦШ/3378,
 утвержденной МПС 27 октября 1976 г.



МОСКВА "ТРАНСПОРТ" 1987

Заведующий редакцией В. П. Ретнева

Редактор Г. Г. Баюшкина

Выпущено по заказу Министерства путей сообщения

И 3602040000-145
049 (01)-87 заказное

© Главное управление сигнализации
и связи МПС (ЦШ МПС), 1987

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

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

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

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

для остальных станций руководством отделения дороги.

1.2. Требования настоящей Инструкции обязательны для работников движения, сигнализации и связи, пути и других работников железнодорожного транспорта, связанных с техническим обслуживанием и контролем действия устройств СЦБ, пользованием ими, их строительством и реконструкцией.

Перед допуском к самостоятельной работе они должны быть испытаны в знании соответствующих разделов настоящей Инструкции.

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

Все работы по техническому обслуживанию, ремонту и устранению неисправностей устройств СЦБ должны выполняться с соблюдением требований Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР, настоящей Инструкции и в соответствии с утвержденными технологическими процессами и техническими указаниями по обслуживанию и ремонту.

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

Выполнение плановых работ, связанных с прекращением действия устройств, должно производиться, как правило, в технологические "окна", предусмотренные в графике движения. При отсутствии таких "окон" должно предоставляться регламентированное время порядком, установ-

ленным начальником дороги. В необходимых случаях нормальное пользование устройствами СЦБ прекращается путем их временного выключения установленным порядком.

1.5. Работы по техническому обслуживанию, устранению неисправностей, ремонту и замене устройств и приборов СЦБ на станции должны производиться с согласия дежурного по станции с выключением или без выключения устройств.

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

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

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

При выключении с сохранением пользования сигналами отдельных стрелочных (бесстрелочных) изолированных участков (далее изолированных участков); централизованных стрелок; стрелок, оборудованных стрелочными контрольными или электрозамками, или других устройств сохраняется возможность открытия сигналов по маршрутам, в которые входят выключенные устройства, и при этом обеспечивается контроль положения и замыкание всех стрелок, входящих в маршрут, и изолированных участков, кроме выключенных. Проверка фактического положения и запираания (закрепления) выключенных стрелок и свободности изолированных участков от подвижного состава производится порядком, предусмотренным для этих случаев в техническо-распорядительном акте (ТРА) станции.

При выключении устройств без сохранения пользования сигналами возможность открытия сигналов и замыкания маршрутов, в которые входят выключенные устройства, исключается. На пульте управления контролируется положение всех стрелок и изолированных участков, кроме выключенных. Движение по маршрутам, в которые входят выключенные устройства, производится при запрещающем показании светофоров. При этом проверка фактической свободности пути или изолированного участка, положения и запираания (закрепления) каждой стрелки в маршруте производится порядком, установленным для этих случаев в ТРА станции.

1.7. Выключение стрелок и изолированных участков с сохранением пользования сигналами производится электромехаником (а стрелок ключевой зависимости на станции — и электромонтером) с согласия старшего электромеханика и по разрешению дежурного инженера дистанции сигнализации и связи, а при их отсутствии — по разрешению руководства дистанции сигнализации и связи.

Кроме того, стрелки и изолированные участки с сохранением пользо-

вания сигналами может выключать старший электромеханик или начальник производственного участка.

Выключение производится на срок:

до 8 ч — с разрешения начальника станции, а на участках с диспетчерской централизацией — с разрешения дежурного поездного диспетчера. В исключительных случаях, когда начальника станции или его заместителя на станции нет, выключение устройства с сохранением пользования сигналами на срок до 8 ч производится с разрешения дежурного по станции, который предварительно должен получить согласие на это дежурного поездного диспетчера;

свыше 8 ч (до 5 сут включительно) — с разрешения начальника отделения дороги;

свыше 5 сут — с разрешения начальника дороги.

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

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

Если при ремонтных работах требуется выключить указанным способом большее число устройств, то это может быть осуществлено с разрешения начальника отделения дороги с одновременным установлением порядка движения поездов, обеспечения безопасности движения и назначения ответственных лиц за своевременное выполнение работ и безопасность движения. Запрещается выключать с сохранением пользования сигналами рельсовые цепи путей приема и изолированные участки в поездных маршрутах, в которых они являются первыми за входными, выходными и маршрутными светофорами.

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

1.8. Плановые работы, вызывающие выключение устройств СЦБ, должны производиться в соответствии с ежемесячными графиками, утвержденными руководством отделения дороги, с назначением ответственного работника за безопасность движения поездов.

К таким работам относятся: замена электроприводов; замена и ремонт сигнально-блокировочного кабеля и групповых кабельных муфт; замена монтажа электропривода; замена проходных, входных, выходных, маршрутных светофоров, маршрутных указателей на станциях стыкования; ремонт и проверка ящиков зависимости с разборкой; замена питающих установок, пультов управления и табло; пусконаладочные работы при

вводе в эксплуатацию новых устройств.

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

Производство работ строительными и другими организациями, связанное с действием устройств СЦБ, должно быть согласовано с руководством дистанции сигнализации и связи для своевременного принятия мер.

1.9. Выключение стрелок и изолированных участков с сохранением пользования сигналами должно производиться в соответствии с техническими решениями, утвержденными Главным управлением сигнализации и связи МПС.

Схемы выключения одной и более стрелок и изолированных участков с сохранением пользования сигналами должны быть составлены для каждой станции на основе технических решений и утверждены руководством дистанции сигнализации и связи.

1.10. Выключение стрелок и изолированных участков без сохранения пользования сигналами производится электромехаником с разрешения дежурного по станции и применяется, как правило, тогда, когда это не вызывает нарушения графика движения поездов (например, в свободное от движения поездов время; при возможности обходного движения по другим маршрутам; на стрелках и изолированных участках, примыкающих к путям, занятым на продолжительное время подвижным составом, и т.д.). Кроме того, такое выключение, как правило, должно применяться при производстве путевых работ с закрытием движения по стрелке или изолированному участку, при сплошной смене рельсов, замене стрелочного перевода, остряков или рамных рельсов.

1.11. На участках диспетчерской централизации для выключения стрелок и изолированных стрелочных (бесстрелочных) участков, кроме выполнения требований пп. 1.7, 1.8, должна подаваться устная заявка линейного электромеханика, передаваемая дежурному поезднему диспетчеру непосредственно или через электромеханика (старшего электромеханика) центрального поста.

Поездной диспетчер должен перевести станцию или ее горловину на резервное (станционное) управление и передать вступившему на дежурство работнику движения разрешение на выключение стрелки или изолированного участка с указанием времени начала работ и способа выключения устройств (с сохранением или без сохранения пользования сигналами). Дальнейший порядок выключения изложен в соответствующих разделах настоящей Инструкции.

Работы, указанные в приложении 2, для выполнения которых необходима предварительная запись в Журнале осмотра, должны производиться при передаче станции или ее горловины на резервное (станционное) управление.

Для производства работ, не требующих предварительной записи в Журнале осмотра, по требованию электромеханика горловина станции

или отдельные устройства могут передаваться ему на местное управление. В этом случае электромеханику разрешается самостоятельный перевод стрелок для проверки правильности их работы.

При передаче станции (или горловины) на резервное управление записи в Журнале осмотра о выполняемых работах ведут на станции электромеханик и дежурный по станции (начальник станции или лицо, его заменяющее).

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

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

Впредь до устранения неисправности, проверки установленным порядком работы устройств и соответствующей отметки электромеханика в Журнале осмотра дежурный по станции обязан обеспечить пропуск поездов порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР. При этом дежурному по станции, а при диспетчерской централизации и поезднему диспетчеру, независимо от поездной обстановки, запрещается пользоваться неисправными устройствами (открывать входные, выходные и маршрутные светофоры, руководствуясь показаниями контрольных приборов неисправных устройств), в том числе и тогда, если до такой отметки возобновится контроль свободности или занятости изолированных секций, положения централизованных стрелок или произойдут другие изменения показаний на пульте управления. Проверка фактической свободности пути или изолированного участка от подвижного состава, положения стрелок и приготовление маршрутов должны производиться особым порядком, предусмотренным для таких случаев в ТРА станции.

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

1.13.1. При невозможности перевода централизованной стрелки с пульта управления проверить, не попало ли что-либо между остряком и рамным рельсом, не произошло ли завала остряков, тяг грузом, снегом и т. д. Если после такой проверки дежурный по станции точно выяснит и устранит причину неперевода стрелки, ему разрешается возобновить пользование устройствами. О причинах нарушения нормального действия устройств

488000
ИД
С 13.8, 13
ИД
1/11 ШУ 3/20 02 0880

и их устранении дежурный по станции должен сделать отметку в Журнале осмотра.

Если на пульте управления отсутствует контроль положения стрелки, то ее исправность и правильность установки в маршруте должны быть проверены на месте (лично дежурным по станции, оператором поста централизации, сигналистом) и, кроме того, такая стрелка должна быть заперта навесным замком. Впредь до устранения неисправности или выключения стрелки из централизации поезда, в маршруты следования которых входит такая стрелка, должны пропускаться при запрещающих показаниях светофоров. По маршрутам, в которые стрелка входит в положение, контролируемое на пульте управления, поезда могут пропускаться при разрешающих показаниях соответствующих светофоров.

В необходимых случаях до устранения неисправности дежурный по станции с ведома поездного диспетчера может опустить курбельную заслонку и перевести стрелку на ручное управление курбелем. Перевод стрелок курбелем может осуществляться дежурным по станции, оператором поста централизации, сигналистом или другим работником движения, назначенным для этой цели.

При переводе на ручное управление одной из спаренных стрелок или стрелки с подвижным сердечником крестовины вторая стрелка или подвижной сердечник тоже должны переводиться на ручное управление.

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

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

Если на пульте управления сохраняется контроль положения стрелки, то движение поездов по маршрутам, в которые входит такая стрелка, производится по сигналам. В правильности установки в маршруте стрелок, переводимых курбелем, дежурный по станции убеждается по докладам работников, осуществляющих перевод этих стрелок, и по контрольным приборам на пульте управления.

Если электрический контроль положения стрелок, переводимых курбелем, нарушен, то на рукоятку (кнопки) таких стрелок надевается колпачок (колпачки), стрелки (подвижные сердечники крестовины) запираются в маршруте навесными замками, ключи от которых во время движения поездов должны храниться у дежурного по станции или у сигналиста (старшего дежурного стрелочного поста, оператора поста централизации). О положении и запираении таких стрелок в маршруте дежурный по станции должен убеждаться лично или по докладам работников движения, назначенных для этой цели. Движение по маршрутам, в которые входят такие стрелки, должно производиться при запрещающих показаниях свето-

форов и опущенных вниз курбельных заслонках в электроприводах стрелок, переводимых курбелем.

1.13.2. При появлении ложной занятости пути или изолированного участка проверить фактическую свободность рельсовой цепи (в том числе и негабаритных участков) от подвижного состава, а также, не прекращая пропуска поездов, проверить отсутствие замыкания рельсовой цепи посторонним предметом. Если после проверки причина ложной занятости будет установлена и устранена, дежурный по станции может возобновить пользование устройствами. О причинах нарушения нормального действия устройств и их устранении дежурный по станции должен сделать запись в Журнале осмотра. Если причина не будет выяснена или устранена, то движение поездов по соответствующим маршрутам должно производиться при запрещающих показаниях входных и выходных светофоров, а перевод соответствующих стрелок электрической централизации — с помощью вспомогательных кнопок; перед каждым переводом такой стрелки дежурный по станции обязан убеждаться в свободности ее от подвижного состава.

1.13.3. При неисправности контрольного замка на стрелке, когда замок нельзя отпереть или запереть, дать указание находящемуся на станции работнику пути о снятии замка с гарнитуры, о чем предварительно сделать запись в Журнале осмотра. Ключ от снятого замка передается дежурному стрелочного поста. В гнездо аппаратного замка этой стрелки вставляется красная табличка с надписью "Выключено". В маршрутах приема и отправления поездов указанная стрелка запирается навесным замком. После доклада о готовности маршрута дежурный стрелочного поста по указанию дежурного по станции вставляет ключ от контрольного замка в аппарат для замыкания маршрута. В этом случае табличка "Выключено" закрепляется на ключе.

1.13.4. При утере (поломке) ключа стрелочного контрольного замка, после оформления записи в Журнале осмотра, дать указание находящемуся на станции работнику пути о снятии замка с гарнитуры, а в гнездо аппаратного замка этой стрелки вставить красную табличку с надписью "Выключено". До устранения неисправности прием и отправление поездов производить при закрытых светофорах порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР. В маршрутах такая стрелка должна быть заперта навесным замком.

1.14. Электромеханик, получив сообщение о неисправности, должен, как правило, прибыть к дежурному по станции и расписаться в Журнале осмотра с указанием времени прибытия. Если электромеханик прибывает непосредственно в район расположения неисправных устройств, то он сообщает об этом дежурному по станции, который должен отметить время его прибытия в Журнале осмотра. В последующем время своего прибытия для устранения неисправности электромеханик подтверждает подписью.

Электромеханику запрещается приступать к устранению неисправности без ведома дежурного по станции.

По прибытии к дежурному по станции или на место неисправности электромеханик обязан определить, требуется ли выключение устройств, руководствуясь при этом перечнем работ, приведенным в приложении 1.

Если для производства работ по устранению неисправности требуется выключить устройства, то электромеханик должен оформить это выключение установленным настоящей Инструкцией порядком. Если устранение неисправности производится без выключения устройств, то при наличии в Журнале осмотра записи дежурного по станции о неисправности и отметки о прибытии электромеханика для устранения неисправности дополнительной записи в графе 3 электромеханик может не делать.

При расположении устройств на значительном расстоянии от помещения дежурного по станции запись об устранении неисправностей и о вводе устройств в действие, а также запись о временном выключении без сохранения пользования удаленных устройств могут заменяться регистрируемой в том же журнале телефонограммой, передаваемой электромехаником дежурному по станции, с последующей личной отметкой электромеханика в Журнале осмотра.

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

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

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

1.15. При обнаружении во время проверки стрелок отставания остряка от рамного рельса или подвижного сердечника крестовины от усовика на 4 мм и более проверяющий должен лично или по телефону сделать запись в Журнале осмотра.

Дежурный по станции на основании записи в Журнале осмотра должен руководствоваться требованиями ПТЭ и принять меры к извещению частных работников для устранения неисправности.

1.16. При взрезе стрелки дежурный по станции обязан прекратить движение по стрелке, сообщить поездному диспетчеру, сделать в Журнале осмотра запись, вызвать работников пути и электромеханика для осмотра стрелочного перевода и устройств. Переводить взрезанную стрелку с пульта и руководствоваться контролем ее положения запрещается.

Электромеханик должен исключить ее перевод с пульта и контроль положения стрелки изъятием контрольных и рабочих предохранителей или дужек в линейной цепи, сделать об этом запись в Журнале осмотра, затем проверить состояние устройств СЦБ на стрелке (привода, гарнитуры, отсутствие неплотного прилегания остряка и т.д.) и определить необходимость выключения стрелки для ремонта устройств.

До прибытия электромеханика и осмотра им централизованной стрелки движение по ней (после соответствующей записи в Журнале осмотра работником пути об открытии движения) разрешается без права пользования сигналами при условии закрепления остряков или запираания стрелки навесным замком и при опущенной курбельной заслонке.

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

Установка временных перемычек допускается:

1) если они предусмотрены утвержденными техническими решениями для восстановления заблокированных цепей, выключения устройств и других работ;

2) для выключения устройств в случаях отсутствия путевого развития при вводе новых устройств в эксплуатацию, после внесения соответствующих изменений в техническую документацию порядком, установленным Инструкцией по содержанию технической документации на устройства сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ).

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

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

2. ПОРЯДОК ВЫКЛЮЧЕНИЯ СТРЕЛОК

2.1. Общие указания

2.1.1. При выключении стрелки, когда механическая связь между остряками сохраняется, стрелка должна запирается навесным замком или закрепляться (зашиваться). Ключи от навесного замка должны храниться у сигналиста (старшего дежурного стрелочного поста, оператора поста централизации) или дежурного по станции. Прием и отправление поездов долж-

ны производиться порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР.

При разъединении остряков они должны закрепляться (защиваться) в требуемом положении порядком, установленным Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ.

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

Для обслуживания выключенной стрелки должен назначаться сигналист (дежурный стрелочного поста, оператор поста централизации) или другой работник движения (далее работник движения).

Запирание стрелки (подвижного сердечника крестовины) навесным замком должен производить работник движения, а их закрепление в одном из крайних положений по указанию дежурного по станции производит работник пути, который должен сделать об этом отметку в Журнале осмотра или сообщить ДСП о закреплении по телефону. В дальнейшем при переводе стрелки о ее положении и закреплении дежурному по станции должен докладывать работник движения, и дополнительной отметки работника пути в Журнале осмотра не требуется.

Ответственность за надежность закрепления остряков (подвижного сердечника крестовины) несет работник пути, а за соответствие их положения заданному маршруту и надежность их запирания навесным замком — работник движения.

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

Дежурный по станции может пропустить поезд или маневровый состав по выключенной стрелке только после доклада работника движения или личной проверки, что стрелка установлена в маршруте в требуемом положении, заперта навесным замком или ее остряки закреплены.

2.1.2. Запрещается одновременно открывать входной (маршрутный) и выходной светофоры для пропуска поезда по станции, если в маршрут приема или отправления входит стрелка, выключенная с сохранением пользования сигналами. Открытие выходного светофора для безостановочного пропуска поезда в этом случае должно осуществляться лишь после проследования головой поезда входного (маршрутного) светофора.

На участках с автоблокировкой на выходных светофорах должны исключаться разрешающие огни, кроме одного желтого или двух желтых огней, если в маршрут входит стрелка, выключенная с сохранением пользования сигналами.

12

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

2.2. Стрелки электрической централизации

2.2.1. Выключение стрелки из централизации с сохранением пользования сигналами производится в следующем порядке. *см. ШЦ 2/35-17 13.841-1.493/20 09 R*

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

Дежурный по станции на основании записи электромеханика устанавливает стрелку с пульта управления в требуемое положение. В централизациях с маршрутным набором для исключения перевода стрелки от нажатия кнопок в это же положение должна быть установлена и стрелочная рукоятка на пульте управления. Установив стрелку с пульта, дежурный по станции дает указание работнику движения о запирании ее (и подвижного сердечника крестовины) в этом положении навесным замком. При производстве работ, требующих закрепления стрелочных остряков (и подвижного сердечника крестовины), указание о закреплении их в требуемом положении передается работнику пути.

Получив сообщение работника движения о том, что стрелка и подвижной сердечник крестовины заперты или закреплены в требуемом положении, дежурный по станции надевает на стрелочную рукоятку (кнопки) колпачок (колпачки) красного цвета. Затем в период, когда он не переводит стрелки в этой горловине (районе) станции и не производит передвижений по выключаемой стрелке, подписывается под текстом записи электромеханика с указанием времени. Наличие этой подписи является для электромеханика разрешением приступить к работе по выключению стрелки.

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

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

После получения разрешения электромеханик обрывает контрольную цепь на месте включения макета, а дежурный по станции по нарушению контроля положения убеждается, что это произошло на той стрелке, о которой сделана запись в Журнале осмотра, и сообщает об этом электромеханику.

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

Для этого дежурный по станции поочередно переводит рукоятку выключаемой стрелки (нажимает кнопку) в плюсовое и минусовое положения. В эти же положения дежурный по станции должен предварительно каждый раз переводить и рукоятку управления макетом с фиксацией ее на 1—2 с в среднем положении. Если при этом стрелка амперметра не отклоняется, а стрелочные контрольные лампочки и контрольные лампочки рукоятки управления макетом загораются соответственно зеленым или желтым светом в зависимости от их одинакового положения с рукояткой, то макет действует правильно.

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

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

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

При необходимости перевода выключенной стрелки дежурный по станции дает устное указание об этом работнику движения. После получения его доклада о фактическом переводе и запирании (закреплении) стрелки (и подвижного сердечника крестовины) дежурный по станции поворачивает в соответствующее положение стрелочную рукоятку (нажимает кнопку), а также устанавливает в нужное положение рукоятку управления макетом с фиксацией ее на 1—2 с в среднем положении.

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

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

Электромеханик, согласовав предварительно с дежурным по станции время начала работ, должен сделать запись в Журнале осмотра о выключе-

нии. В этой записи указывается цель и способ выключения, а также необходимость запирания стрелки (и подвижного, поворотного сердечника крестовины) навесным замком или закрепления (зашивания) ее в соответствии с требованиями п. 2.1.1 настоящей Инструкции.

Дежурный по станции на основании записи электромеханика устанавливает стрелку в требуемое положение, дает указание работнику движения запереть стрелку (и подвижной сердечник крестовины) навесным замком или работнику пути о закреплении их в требуемом положении. В то же положение дежурный по станции должен установить стрелочную рукоятку на пульте управления или нажать соответствующую стрелочную кнопку.

Получив сообщение от работника движения о том, что стрелка (и подвижной сердечник крестовины) заперта или закреплена в требуемом положении, дежурный по станции надевает на стрелочную рукоятку колпачок красного цвета. При кнопочном управлении стрелками колпачки надеваются на обе кнопки.

После этого в период, когда по выключаемой стрелке не производится передвижений, дежурный по станции указывает время начала работ и подписывается под текстом записи электромеханика, тем самым разрешая приступить к выключению стрелки.

Электромеханик изымает предохранители или дужки в контрольной и рабочей цепях стрелки, совместно с дежурным по станции убеждается в правильности выбора согласованной к выключению стрелки по отсутствию контроля положения стрелки и нулевому показанию амперметра при переводе стрелочной рукоятки или нажатии кнопок. После окончания проверки дежурный по станции дает указание работнику движения опустить курбельную заслонку вниз до упора, а электромеханик приступает к выполнению работ.

2.2.3. Во всех случаях, окончив на стрелке работу, электромеханик должен сообщить об этом дежурному по станции, а при выключении с сохранением пользования сигналами, кроме того, сделать лично или по телефону запись в Журнале осмотра об окончании работ и необходимости снятия макета для проверки действия стрелки.

В свободное от движения поездов время дежурный по станции дает указание работнику движения снять со стрелки (и подвижного сердечника крестовины) навесной замок или работнику пути снять закрепления (при выключении с сохранением пользования сигналами подписывает запись электромеханика) и разрешает приступить к проверке.

Во время проверки дежурному по станции запрещается пользоваться светофорами по маршрутам, в которые входят выключенные устройства.

Электромеханик подключает стрелку для проверки, включает или дает указание электромонтеру включить курбельную заслонку электропривода, при выключении с сохранением пользования сигналами включает или устанавливает контрольные лампочки и вместе с дежурным по станции проверяет правильность работы стрелки. При этом должны быть провере-

ны: перевод стрелки, получение на пульте управления контроля окончания перевода стрелки в плюсовое и минусовое положения, соответствие положения стрелки положению стрелочной рукоятки (нажатие соответствующей кнопки) и контролю на пульте управления.

Номера стрелок или путей, на которые ведут остряки проверяемой стрелки, должен докладывать дежурному по станции назначенный для этого работник движения.

Кроме того, электромеханик совместно с дежурным по станции должен проверить дополнительно: см. ут. 14.11.4-21 от 04.87. 1.11.4/20 от 09.87.

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

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

При замене стрелочного электропривода выполняются все проверки, указанные в пп. 1, 2;

3) при замене реле нештепсельного типа (кроме реверсивного) или монтажа в схеме управления стрелкой невозможность перевода стрелки в незаданном маршруте при искусственно занятом изолированном стрелочном участке, в заданном маршруте при свободном стрелочном участке, а также довод остряков в крайнее положение при занятии рельсовой цепи во время перевода стрелки.

Если в результате проверки выяснится, что стрелка нормально не работает и при этом возникает необходимость повторного выключения с сохранением пользования сигналами, то электромеханик и дежурный по станции должны выполнить действия по выключению стрелки вновь согласно требованиям п. 2.2.1 настоящей Инструкции.

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

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

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

Если вызвать электромеханика невозможно, то дежурный по станции с ведома дежурного поездного диспетчера дает указание находящемуся на станции работнику пути отсоединить рабочие и контрольные тяги электропривода от остряков стрелки (подвижного сердечника) и закрепить их в требуемом положении, о чем делает запись в Журнале осмотра. Отсоединение рабочих и контрольных тяг должно производиться в местах, указанных в приложении 4.

Перед пропуском поездов по такой стрелке дежурный по станции (после отметки работника пути в Журнале осмотра о закреплении остряков) убеждается в положении стрелки по маршруту лично или по докладу назначенного работника движения. В этом случае движение поездов по маршруту должно производиться при запрещающих показаниях светофоров. Показаниями контрольных приборов положения стрелки на пульте управления дежурному по станции в этом случае руководствоваться запрещается.

Контроль за положением стрелки с закрепленными остряками осуществляет работник движения.

2.3. Стрелки, оборудованные контрольными и электрическими замками

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

Электромеханик (электромонтер), имея разрешение на выключение стрелки (в соответствии с п. 1.7 настоящей Инструкции) и согласовав с дежурным по станции время начала работ, делает запись в Журнале осмотра о выключении. В этой записи указывается цель и способ выключения, а также необходимость запираения стрелки навесным замком или закреплении (зашивки) ее остряков в соответствии с требованиями п. 2.1.1 настоящей Инструкции.

На основании записи электромеханика дежурный по станции дает указание дежурному стрелочного поста о запираении стрелки навесным замком или через дежурного стрелочного поста работнику пути о закреплении остряков в требуемом положении.

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

Если на выключенной стрелке производится снятие стрелочных контрольных замков, то освободившийся ключ (ключи) электромеханик

должен передать дежурному стрелочного поста или дежурному по станции. Перед снятием замков электромеханик должен убедиться в наличии надписи "+" , "-" на рамных рельсах и замках.

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

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

При этом электромеханику (электромонтеру) разрешается делать одну общую запись в Журнале осмотра о производстве работ на нескольких стрелках одного стрелочного поста (района). В этом случае разрешением для начала работы на первой выключаемой стрелке является подпись дежурного по станции общей записи электромеханика. Разрешение на выключение каждой последующей из перечисленных в общей записи стрелок и отметки об их включении дежурный по станции должен оформлять в Журнале осмотра отдельными записями, о чем через дежурного стрелочного поста сообщать электромеханику. Изъятие ключа и установка красных табличек "Выключено" должны производиться только на стрелочном аппаратном замке выключенной в данный момент стрелки.

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

2.3.3. Выключение стрелки, оборудованной стрелочными контрольными замками, без сохранения пользования сигналами должно производиться в следующем порядке.

Электромеханик, согласовав с дежурным по станции время начала работ, должен сделать запись в Журнале осмотра о выключении. В этой записи указываются цель и способ выключения, а также необходимость запирающей стрелки на навесной замок или закрепления (защивки) ее острия в соответствии с требованиями п. 2.1.1 настоящей Инструкции.

Дежурный по станции на основании записи электромеханика должен дать указание дежурному стрелочного поста о запирающей стрелки на навесной замок или через дежурного стрелочного поста работнику пути о закреплении острия в требуемом положении.

Получив сообщение дежурного стрелочного поста о том, что стрелка заперта или ее острия закреплены в требуемом положении, дежурный по станции или по его указанию дежурный стрелочного поста должен изъять из аппаратного замка ключ, передать его электромеханику и вставить в гнезда аппаратного замка красные таблички с надписью "Выключено". После этого дежурный по станции указывает время и подписывается под текстом записи электромеханика, разрешая ему приступить к работе.

Оба ключа от выключенной стрелки должны храниться у электромеханика на все время ее выключения. Передавать их работникам движения до окончания производства работ запрещается.

18

2.3.4. Окончив работу на стрелке, оборудованной стрелочными контрольными замками, электромеханик совместно с дежурным стрелочного поста должен проверить действие этих замков.

При этом проверяются: возможность извлечения только одного ключа при запертом стрелочном контрольном замке (проверяется в каждом положении стрелки), соответствие положения стрелки обозначению на вынутом из стрелочного контрольного замка ключе, невозможность изъятия ключа при закладке между острием и рамным рельсом шаблона толщиной 4 мм, соответствие положения контрольных замков маркировке на рамном рельсе.

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

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

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

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

2.3.7. Выключение стрелки, оборудованной электрическим замком, с сохранением и без сохранения пользования сигналами должно производиться в следующем порядке.

Электромеханик, согласовав с дежурным по станции время начала работ (имея разрешение на выключение стрелки в соответствии с п. 1.7 настоящей Инструкции), должен сделать запись в Журнале осмотра о вык-

лючении. В этой записи указываются цель и способ выключения, а также необходимость запираания стрелки или закрепления (зашивки) ее острияков в соответствии с требованиями п. 2.1.1 настоящей Инструкции.

Дежурный по станции на основании записи электромеханика должен дать указание дежурному стрелочного поста о запираании стрелки или работнику пути о закреплении острияков в требуемом положении.

Получив сообщение дежурного стрелочного поста о том, что стрелка заперта или ее острияки закреплены в требуемом положении, дежурный по станции указывает время начала работ, подписывается под текстом записи электромеханика, разрешая этим выключить стрелку.

После получения разрешения электромеханик должен отключить и изолировать кабельные жилы контрольной цепи, убедиться в отпуске якоря контрольного реле, а дежурный по станции по отсутствию контроля должен убедиться, что это произошло на той стрелке, о которой сделана запись в Журнале осмотра. Затем при выключении стрелки с сохранением пользования сигналами электромеханик должен поставить под ток контрольное реле путем установки на клеммах стativa (шкафа) перемычек, шунтирующих контакты электрозамка в цепи обмотки этого реле, т. е. установить макет. После установки перемычек (макета) электромеханик должен убедиться в замыкании фронтных контактов контрольного реле и изъять на пульте управления лампочку контроля положения стрелки.

Выключение стрелки без сохранения пользования сигналами должно производиться путем отключения контрольного реле.

Выключив стрелку и сообщив об этом дежурному по станции, электромеханик может приступить к выполнению указанной в записи работы.

Окончив работу, электромеханик лично или по телефону должен сообщить об этом дежурному по станции, а при выключении с сохранением пользования сигналами, кроме того, сделать запись о снятии макета и включении стрелки для проверки. После разрешения дежурного по станции электромеханик должен поставить контрольную лампочку (при включении стрелки, ранее выключенной с сохранением пользования сигналами) и совместно с дежурным по станции проверить получение на пульте управления контроля положения стрелки, отсутствие контроля положения при отпертом замке, а также при заложении шаблона толщиной 4 мм между острияком и рамным рельсом.

После выполнения работ по замене, снятию замка или отключению его монтажа, кроме того, должна быть проверена невозможность отпираания замка при отсутствии разрешения и при заданном поездном маршруте по проверяемой стрелке, а также правильность работы взрезного и контрольного контактов.

Закончив проверку, электромеханик должен сделать запись в Журнале осмотра о проведенных проверках, нормальном действии стрелки и включении ее в зависимость, под записью электромеханика дежурный по станции ставит свою подпись.

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

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

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

Курбелы и навесные замки должны находиться в отдельном ящике, запираемом на замок, ключ от которого должен храниться у дежурного по станции или дежурного по посту. Каждый курбель должен иметь номер, наименование станции и опломбирован отдельной plombой электромеханика.

Места хранения красных колпачков и табличек "Выключено" устанавливаются ТРА станции.

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

Для перевода стрелок вручную курбелы выдаются только работникам движения.

На станциях, где стрелки значительно удалены от поста централизации, курбелы и навесные замки могут храниться на стрелочных постах, расположенных в районе таких стрелок, порядком, установленным выше. В этом случае изъятие курбелей со срывом plombы производится работником движения с разрешения дежурного по станции.

О срыве plombы и изъятии курбеля дежурный по станции должен делать запись в Журнале осмотра.

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

3.2. На каждой станции должны быть запасные ключи к стрелочным контрольным замкам стрелок, включенных в зависимость. Их число и

серии определяет начальник дистанции сигнализации и связи из расчета не более одного запасного ключа на 10 стрелок. Если число стрелок меньше 10, то должен быть один запасной ключ.

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

Запасные ключи должны быть опломбированы пломбой электромеханика и храниться запгертыми в аппарате или специальном ящике. Срыв пломбы и извлечение запасного ключа должны производиться электромехаником с оформлением записи в Журнале осмотра.

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

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

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

В мастерских, специализированных по ремонту стрелочных контрольных замков, для проверки действия отремонтированных замков могут использоваться ключи необходимых серий. Порядок хранения этих ключей, исключающий использование их не по назначению, должен быть установлен начальником дистанции сигнализации и связи.

4. ПОРЯДОК ВЫКЛЮЧЕНИЯ ИЗОЛИРОВАННЫХ УЧАСТКОВ

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

Электромеханик, имея разрешение на выключение изолированного участка (в соответствии с п. 1.7 или 1.8 настоящей Инструкции) и согласовав с дежурным по станции время начала работ, должен сделать запись в Журнале осмотра о выключении. В этой записи указывается цель и способ выключения, порядок перевода стрелок, входящих в изолированный участок при электрической централизации, и при необходимости способ разделки маршрутов.

Дежурный по станции должен надеть на стрелочные рукоятки (кнопки) стрелок, входящих в выключаемый участок, красные колпачки. После

этого дежурный по станции указывает время и подписывает текст записи электромеханика, разрешая тем самым выключить изолированный участок.

До окончания выключения дежурному по станции запрещается открывать светофоры по маршрутам, в которые входит выключаемый изолированный участок.

Получив разрешение, электромеханик включает макет, а дежурный по станции по контрольным лампочкам должен убедиться, что это произошло на том участке, о котором сделана запись в Журнале осмотра. На табло выключаемый участок должен иметь индикацию занятости.

Включив макет, электромеханик совместно с дежурным по станции должен убедиться в исправности его действия. Для этого дежурный по станции готовит любой маршрут, в который входит выключенный участок, и открывает светофор, ограждающий этот маршрут. Светофор должен открыться на разрешающий огонь. При электрической централизации, кроме того, должно быть проверено, что перевод с пульта управления стрелок, входящих в выключаемый участок, невозможен без пользования вспомогательной кнопкой.

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

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

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

Электромеханик, согласовав с дежурным по станции время начала работ, должен сделать запись в Журнале осмотра о выключении. В этой записи указывается цель и способ выключения, порядок перевода стрелок, входящих в него при электрической централизации.

Дежурный по станции надевает на стрелочные рукоятки (кнопки) стрелок, входящих в выключаемый участок, красные колпачки, затем указывает время и подписывается под текстом записи электромеханика, разрешая тем самым выключить изолированный участок.

Выключение изолированных участков без сохранения пользования сигналами должно производиться отключением путевого реле:

- 1) в устройствах с крестовым монтажом — изъятием дужек на релейном конце;
- 2) в рельсовых цепях с блоками типа РЗФШ — изъятием этих блоков;
- 3) в рельсовых цепях с нештепсельной аппаратурой и в других, не указанных выше устройствах — отключением монтажного провода с кон-

такта обмотки путевого реле или отключением кабельной жилы релейного конца.

Места отключения путевых реле для каждой станции должны быть утверждены руководством дистанции сигнализации и связи.

Отключенный провод или кабельная жила должны быть изолированы, а в местах отключения или на местах изъятых приборов вывешена табличка "Выключено".

На табло выключенный участок должен иметь индикацию занятости.

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

После этого электромеханик может приступить к выполнению работ.

4.3. При выключении станционных рельсовых цепей участков приближения к поезду подача извещения о приближении поездов к поезду должна осуществляться порядком, установленным инструкцией о порядке пользования устройствами СЦБ для данной станции, о чем электромеханик должен указать в записи в Журнале осмотра.

4.4. В случае если изолированный участок выключается без сохранения пользования сигналами, но для маршрутов, в которых он является негабаритным, необходимо сохранить пользование сигналами, то для этих маршрутов такой участок может быть выключен с сохранением пользования сигналами путем исключения контроля негабаритности. Технические схемные решения по исключению негабаритности должны быть составлены для каждой станции, где имеются негабаритные участки, и утверждены руководством дистанции сигнализации и связи.

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

Стрелки электрической централизации, входящие в выключенный изолированный участок, переводятся с помощью вспомогательной кнопки, и при этом положение стрелок определяется по контрольным приборам на пульте управления и табло. Разделка маршрута при выключении с сохранением пользования сигналами производится порядком, указанным в записи электромеханика.

Закончив работу на изолированном участке, электромеханик лично или по телефону должен сообщить дежурному по станции, а при выключении с сохранением пользования сигналами, кроме того, сделать запись в Журнале осмотра об окончании работ и включении участка для проверки правильности его работы. Электромеханик должен проверить соответствие норме напряжение на путевом реле, правильность чередования полярности напряжений в рельсовой цепи (при производстве работ с отключением проводов или перемычек на питающем конце) и совместно с дежурным по станции — соответствие фактического состояния участка контролю на табло и контроль занятия всех ответвлений путем наложения испытательного шунта. Если выключение производилось с исключением контроля негабаритности, то должно быть проверено восстановление зависимости путем проверки невозможности открытия сигнала при занятом негабаритном участке. В правильности работы изолированного участка дежурный по станции убеждается по индикации на табло.

После проверки электромеханик должен сделать запись в Журнале осмотра о проведенных проверках и включении участка в действие, под текстом записи электромеханика ставит подпись дежурный по станции.

Независимо от способа выключения изолированного участка с начала его проверки и до оформления записи в Журнале осмотра о включении в действие запрещается дежурному по станции открывать светофоры на разрешающие показания для движения по маршрутам, в которые входит выключенный участок.

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

5.1. Путевые работы, связанные с нарушением действия электропривода, стрелочных электрического и контрольного замков, сплошной сменой рельсов, выполняются с участием электромеханика (о плановых работах старший электромеханик должен быть извещен не менее чем за трое суток).

О характере производимых работ на стрелке или изолированном участке и порядке движения поездов по ним дорожным мастером или бригадиром пути должна быть сделана соответствующая запись в Журнале осмотра по установленной форме. На основании этой записи при замене стрелочного перевода, рамного рельса, остряков, сплошной смене рельсов электромеханик порядком, указанным в настоящей Инструкции, должен выключить изолированный участок без сохранения пользования сигналами, а стрелку — с сохранением или без сохранения пользования сигналами. Только после выключения стрелки и изолированного участка дежурный по станции указывает время и расписывается под текстом записи дорожного мастера (бригадира пути), разрешая тем самым приступить к работам.

До включения изолированного участка в централизацию (зависимость) должна быть произведена совместная проверка электромехаником и дорожным мастером (бригадиром пути) состояния рельсовой цепи (наличие соединителей, исправность изолирующих элементов и т.д.).

Изолированный участок может быть включен в зависимость после совместной проверки электромехаником и дежурным по станции рельсовой цепи на шунтовую чувствительность, в том числе и по всем ответвлениям стрелочного изолированного участка.

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

Если оборудование стрелки электроприводом, замком или стрелочного изолированного участка изолирующими стыками, стыковыми, стрелочными соединителями и элементами изоляции стрелочного перевода не может быть закончено одновременно с основными путевыми работами, то движение по стрелке может быть открыто, при этом стрелка и стрелочный изолированный участок могут быть выключены с сохранением или без сохранения пользования сигналами установленным настоящей Инструкцией порядком в зависимости от поездной обстановки. На электрифицированных участках движение поездов может быть открыто только после установки электротяговых соединителей, обеспечивающих выход тягового тока с изолированного участка.

5.2. В случае когда из-за неисправности стрелочного перевода движение по нему закрывается и для устранения неисправности требуется немедленно выключить стрелку или изолированный участок, а электромеханик отсутствует, то после оформления работником пути записи о закрытии движения в Журнале осмотра дежурный по станции после выключения курбельного контакта электропривода может разрешить работникам пути выполнять работу без выключения стрелки и изолированного участка из зависимости, сообщив об этом дежурному инженеру дистанции сигнализации и связи, начальнику станции и дежурному поездному диспетчеру. При необходимости отсоединение рабочих и контрольных тяг электропривода от остряков, а также снятие стрелочного контрольного или электрозамка производятся работниками пути с разрешения дежурного по станции.

До проверки состояния устройств электромехаником и оформления им соответствующей записи в Журнале осмотра движение по стрелке должно осуществляться при закрытых светофорах порядком, установленным в Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР.

5.3. При производстве путевых работ на одной из двух спаренных стрелок или на одиночной стрелке, являющейся охранной, с прекращением движения по ремонтируемой стрелке может быть сохранено пользование сигналами в маршрутах по второй (неремонтируемой) стрелке при условии

закрепления ее или запираения навесным замком в положении, исключающем выезд подвижного состава на ремонтируемую стрелку. В этом случае спаренные стрелки (охранная стрелка) выключаются с сохранением пользования сигналами, а изолированный участок ремонтируемой стрелки — без сохранения пользования сигналами. Если такое выключение изолированного участка препятствует установке других маршрутов, минуя ремонтируемую стрелку, то изолированный участок может быть выключен с сохранением пользования сигналами. В этих случаях для исключения открытия сигналов по ремонтируемой стрелке электрическая цепь возбуждения сигнальных реле должна быть разомкнута. Отключаемые провода должны быть изолированы, навешены бирки с адресом и таблички "Выключено". Места отключения (разрыва) электрической цепи сигнальных реле должны быть определены заранее и утверждены руководством дистанции сигнализации и связи.

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

5.4. В случае производства путевых работ на съезде между спаренными стрелками с закрытием движения по съезду стрелки должны запираются на навесной замок в положении, исключающем выезд подвижного состава на съезд. На стрелочную рукоятку (кнопки) или стрелочный аппаратный замок надевается (навешивается) соответственно красный колпачок или красная табличка с надписью "Выключено". В электрической централизации с маршрутным набором стрелочная рукоятка, кроме того, должна быть установлена в положение, соответствующее фактическому положению стрелки.

5.5. Работы по замене изолирующих элементов в изолирующих стыках, сережках остряков, связанных полосах и распорках стрелочных переводов, а также в арматуре устройств обдувки и обогрева стрелок должны производиться работниками пути по графику или по требованию электромеханика или электромонтера без выключения изолированного участка. Замена изолирующих элементов в сережках остряков должна производиться с участием электромеханика или электромонтера. О замене изолирующих элементов и порядке движения работником пути должна оформляться запись в Журнале осмотра.

6. ПОРЯДОК ВЫКЛЮЧЕНИЯ СВЕТОФОРОВ

6.1. Ремонт светофоров, сигнального кабеля к светофору, маршрутных указателей на станциях стыкования, замена монтажа в схеме управления и другие работы, связанные с прекращением действия светофора, должны производиться с выключением светофора из управления путем изъятия пре-

дохранителей или отключением обмоток сигнальных реле. Работы должны производиться с разрешения дежурного по станции с оформлением записи о выключении светофора в Журнале осмотра. Движение должно производиться порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР.

Как правило, для производства плановых работ, связанных с выключением действия светофора, должны выбираться промежутки времени, свободные от движения поездов.

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

При невозможности предварительной установки нового светофора, а также в других случаях место работы при замене светофора должно ограждаться как препятствие для движения поездов согласно Инструкции по сигнализации на железных дорогах Союза ССР.

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

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

6.3. Выключение светофора из управления производится следующим порядком.

Электромеханик, согласовав с дежурным по станции время начала работ, должен сделать запись в Журнале осмотра о выключении. В этой записи указывается цель выключения светофора.

Дежурный по станции надевает на сигнальную рукоятку (кнопку) красный колпачок, указывает время и расписывается под текстом записи электромеханика, разрешая тем самым выключить светофор.

После того как дежурный по станции поставит подпись под записью, электромеханик выключает светофор, на месте выключения устанавливает табличку "Выключено" и приступает к выполнению работ.

6.4. Закончив работу, электромеханик сообщает об этом дежурному по станции, который разрешает в свободное от движения поездов время включить светофор для проверки. Электромеханик включает светофор, проверяет правильность его показаний и действия:

1) при выполнении работ, связанных с нарушением действия запрещающего показания светофора, — наличие на светофоре запрещающего огня;

2) при замене линзового комплекта — видимость сигнала;

3) при замене головки светофора — видимость сигнала и правильность расположения огней на светофоре путем открытия светофора на соответствующие огни;

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

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

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

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

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

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

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

6.5. При ремонте маршрутного указателя, связанном с прекращением его действия, движение поездов при выключенном маршрутном указателе производится порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР. Выключение маршрутного указателя производится изъятием предохранителей.

6.6. Работы по проверке устройств СЦБ, связанные с перекрытием выходных светофоров, на станциях с полуавтоматической блокировкой, где имеется возможность повторного их открытия, должны производиться при отсутствии поездов на перегоне с разрешения дежурного по станции и

по согласованию с поездным диспетчером, с оформлением электромехаником записи в Журнале осмотра.

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

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

7.1. Ремонт или переустройство ящиков зависимости и стрелочных централизаторов маршрутно-контрольных устройств или замена пультов управления и табло, когда нарушается зависимость между стрелками и сигналами, производится с закрытием их действия на срок до пяти суток включительно с разрешения начальника отделения дороги, а на больший срок с разрешения начальника дороги.

Разрешение на производство работ дается в виде телеграммы или приказа, в которых указываются характер работ и срок их выполнения, порядок движения поездов, лица, ответственные за выполнение работ и за обеспечение безопасности движения поездов, а также другие необходимые указания. Прием и отправление поездов осуществляются в соответствии с временной Инструкцией, утверждаемой руководством отделения.

Руководство ремонтом (переустройством) ящиков зависимости должны осуществлять работники дистанции сигнализации и связи по должности не ниже старшего электромеханика.

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

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

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

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

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

8. ПОРЯДОК ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ НА ПЕРЕГОНАХ

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

Если такие работы выполняются на блок-участках, состояние которых контролируется на табло у дежурного по станции, электромеханик должен поставить в известность об этом дежурного по станции. Если сигнальные установки оборудованы устройствами диспетчерского контроля, то о производстве работ на этих сигнальных установках ставится в известность дежурный поездной диспетчер.

На однопутных участках электромеханик извещает дежурных обеих станций, ограждающих перегон, а на участках диспетчерской централизации — дежурного поездного диспетчера и электромеханика центрального поста.

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

В телеграмме (приказе) должны быть указаны характер работ и срок их выполнения, порядок движения поездов, лица, ответственные за выполнение работ и за обеспечение безопасности движения поездов, а также другие необходимые указания.

9. ПОРЯДОК ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ НА ПЕРЕЕЗДАХ

9.1. Работы по техническому обслуживанию, ремонту и проверке действия автоматики на переездах должны выполняться в соответствии с требованиями Инструкции по устройству и обслуживанию переездов, а также, как правило, должны производиться без прекращения действия устройств.

О проводимых работах на охраняемых переездах электромеханик должен поставить в известность дежурного по переезду. Работы, связанные с кратковременным нарушением действия устройств, должны производиться в промежутках между поездами с разрешения дежурного по переезду, а на переездах, входящих в зависимость станционных устройств, и дежурного по станции.

9.2. Работы, связанные с прекращением действия устройств автоматики на время, большее промежутка времени между поездами, должны производиться следующим порядком.

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

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

Ответственность за обеспечение безопасности движения поездов и транспортных средств на охраняемых переездах несет дежурный по переезду.

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

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

Работы, связанные с кратковременным нарушением действия устройств автоматики на неохраняемых переездах, должны производиться в промежутках между поездами после выяснения поездной обстановки у дежурных по станциям, ограждающих перегон. Перед производством работ с выключением действия устройств автоматики на неохраняемых переездах электромеханик должен подать установленным порядком заявку на выдачу машинистам предупреждений, что автоматика на переезде не действует, движение поездов должно быть с особой бдительностью и более частой подачей оповестительных сигналов.

На время работ, связанных с прекращением действия автоматики на неохраняемых переездах, электромеханик должен с каждой стороны переезда у переездных светофоров установить дорожный знак "Движение без остановки запрещено".

9.3. При ремонте заградительного светофора с выключением его из управления, электромеханик должен сделать запись о выключении светофора в Книге приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде. В случае возникновения неисправности, угрожающей безопасности движения поездов, а также при загромождении переезда свалившимся грузом или остановившимся транспортом дежурный по переезду должен нажать кнопку "Включение заградительных светофоров" и произвести ограждение переезда со стороны выключенных светофоров как при отсутствии заградительной сигнализации порядком, изложенным в Инструкции по устройству и обслуживанию переездов. Электромеханик в этом случае должен под руководством дежурного принять участие в ограждении переезда.

9.4. После окончания работ на переезде электромеханик должен проверить:

1) при замене светофора, его монтажа, кабеля или линзовых комплектов правильность горения огней и их видимость;

2) при замене или ремонте электропривода или кабеля к нему правильность работы электропривода при закрытии и открытии шлагбаума, ток и напряжение при работе электродвигателя на фрикцию, исправность работы звуковых сигналов, переездных светофоров и ламп на брусках;

3) при замене релейного шкафа или монтажа схемы управления правильность работы цепей извещения, цепей контроля, заградительной сигнализации, электроприводов, звуковых сигналов, переездных светофоров и ламп на брусках, а также действие схемы контроля длительности занятия рельсовой цепи на однопутных участках.

Убедившись в правильности действия устройств, электромеханик на охраняемом переезде делает запись в Книге приема и сдачи дежурств и осмотра устройств (форма ПУ-67) о проведенных проверках, включении устройств и нормальном их действии; на неохраняемых переездах электромеханик об окончании работ сообщает дежурным по станциям, ограждающим перегон, делает аналогичную запись в журнале формы ШУ-2 переезда и отменяет заявку о выдаче машинистам предупреждений.

10. ПОРЯДОК ВЫКЛЮЧЕНИЯ КОНТРОЛЬНО-ГАБАРИТНЫХ УСТРОЙСТВ (КГУ)

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

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

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

11. ПОРЯДОК ЗАМЕНЫ ПРИБОРОВ

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

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

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

11.2. Замена приборов на станции должна производиться электромехаником последовательно, по одному.

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

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

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

11.3. Перед заменой приборов, связанной с отключением или отпайкой проводов, должно быть проверено наличие на проводах обозначений и их соответствие подключенным контактам и монтажной схеме, при отсутствии обозначений должны быть установлены временные бирки. После замены каждого такого прибора должна быть проверена правильность подключения проводов по монтажной схеме и работа схем, в которых участвует прибор.

После замены прибора или группы приборов штепсельного типа должно быть проверено притяжение и отпускание якоря каждого замененного прибора.

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

При замене приборов на перегонных сигнальных установках допускается производить проверку работы этой сигнальной установки после замены всех приборов при условии, что такая замена и проверка могут быть произведены до прохода поездов. При этом должны быть всесторонне проверены работа всей сигнальной установки, правильность смены сигнальных показаний и соответствие кодов сигнальным показаниям светофора.

*Начальник Главного управления
сигнализации и связи МПС*

Г. Ф. ЛЕКУТА

ПЕРЕЧЕНЬ ОСНОВНЫХ РАБОТ, ВЫПОЛНЯЕМЫХ С ВЫКЛЮЧЕНИЕМ УСТРОЙСТВ

1. Замена стрелочного электропривода, фундаментных угольников, рабочих тяг, оси ушка, оси рабочей и соединительной тяги, шарнира и пальца шарнира шибера, а также контрольных тяг стрелок электрической централизации, не оборудованных отдельным креплением рабочих и контрольных тяг.
2. Замена автопереключателя, главного вала, редуктора, рабочего шибера и контрольных линеек с упорами в стрелочных электроприводах.
3. Замена кабеля к стрелке и монтажа в стрелочном электроприводе.
4. Замена реверсивного, пускового, основного контрольного стрелочного реле, сигнального, замыкающего, путевого и их повторителей, не имеющих штепсельного включения.
5. Изъятие двух и более болтов крепления корпуса электропривода к фундаментным угольникам.
6. Замена и ремонт стрелочной рукоятки (кнопки) нештепсельного типа, внутрипостового монтажа схемы управления стрелкой, сигналами и рельсовой цепи.
7. Замена блока типов БВС и БДР в двухпроводной схеме управления стрелкой.
8. Замена и чистка со снятием контрольных стрелочных и электрических замков, гарнитуры, запорной полосы и болта в серье.
9. Сплошная смена рельсов, замена стрелочного перевода, рамного рельса, остряка, серег и первой соединительной тяги.
10. Замена светофора, линзового комплекта запрещающего огня, ремонт или замена сигнального кабеля и монтажа.
11. Ремонт и замена маршрутного указателя с отключением монтажа или кабеля.
12. Замена путевых трансформаторных ящиков, дроссель-трансформаторов.
13. Замена питающего или релейного кабеля и трансформаторов рельсовых цепей, монтажа в путевых трансформаторных ящиках.
14. Ремонт и проверка ящиков зависимости всех типов с разборкой.
15. Одновременное отключение двух и более проводов монтажа или жил кабеля в одном устройстве, если в этом устройстве не применяются специальные приспособления или способы, исключающие перепутывание проводов или жил.
16. Проверка силовых установок с полным или частичным отключением напряжения, замена приборов нештепсельного типа или штепсельных розеток на силовых установках.
17. Замена и ремонт с разборкой электропривода шлагбаумов на переезде в пределах станции (выключаются только устройства автоматики переезда, запись оформляется у дежурного по станции и на переезде).

*Зам. начальника Главного управления
сигнализации и связи МПС*

Б. Н. ТАРАСОВ

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ПЕРЕЧЕНЬ ОСНОВНЫХ РАБОТ, ВЫПОЛНЯЕМЫХ С СОГЛАСИЯ ДЕЖУРНОГО ПО СТАНЦИИ И С ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ЗАПИСЬЮ В ЖУРНАЛЕ ОСМОТРА БЕЗ ВЫКЛЮЧЕНИЯ УСТРОЙСТВ

1. Осмотр и проверка внутреннего состояния аппаратов и пультов управления, табло и ящиков зависимости всех типов, электрожезловых аппаратов, жезловых индукторов.
2. Плановая (неодиночная) проверка стрелок на плотность прилегания остряков к рамным рельсам с переводом стрелок.
3. Перевод на ручное управление стрелки при неисправности электродвигателя.
4. Замена контрольных тяг и пальцев шарнира к ним на стрелках электрической централизации с раздельным креплением рабочих и контрольных тяг.
5. Замена валиков, соединяющих контрольные тяги с линейками электропривода.
6. Замена контрольных линеек в стрелочном электроприводе, кроме линеек с упорами.
7. Одиночная замена контактных пружин, ножей автопереключателя и блок-контакта в стрелочном электроприводе.
8. Проверка электрического запираения стрелок.
9. Промывка фрикционного сцепления в электроприводах типа СП.
10. Плановая (неодиночная) проверка рельсовых цепей на шунтовую чувствительность.
11. Проверка чередования полярности рельсовых цепей с замыканием изолирующих стыков.
12. Проверка действия и видимости пригласительного сигнала.
13. Замена линзовых комплектов разрешающих огней светофоров.
14. Замена сигнального механизма прожекторного светофора на станции.
15. Проверка действия схемы двойного снижения напряжения на светофорах.
16. Работы, связанные с перекрытием выходных светофоров в устройствах с полуавтоматической блокировкой.
17. Одновременное отключение двух и более проводов монтажа или жил кабеля в одном устройстве, если в этом устройстве применяются специальные приспособления или способы, исключающие перепутывание проводов.
18. Измерение сопротивления изоляции кабеля с кратковременным отключением по одной жиле.
19. Отключение в электрических цепях выпрямителей, не имеющих аккумуляторного резерва, если они питают цепи поляризованных приборов.
20. Проверка действия ДГА с подключением нагрузки.
21. Работы, связанные с выключением контрольно-габаритных устройств.
22. Проверка отсутствия перекрытия светофоров при переключении фидеров.
23. Замена приборов нештепсельного типа (кроме реле, указанных в п.4 приложения 1).

*Зам. начальника Главного управления
сигнализации и связи МПС*

36

Б. Н. ТАРАСОВ

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ПЕРЕЧЕНЬ ОСНОВНЫХ РАБОТ, ВЫПОЛНЯЕМЫХ С СОГЛАСИЯ ДЕЖУРНОГО ПО СТАНЦИИ БЕЗ ЗАПИСИ В ЖУРНАЛЕ ОСМОТРА

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

*Зам. начальника Главного управления
сигнализации и связи МПС*

Б. Н. ТАРАСОВ

37

ПРИЛОЖЕНИЕ 4
МЕСТА ОТСОЕДИНЕНИЯ РАБОЧИХ И КОНТРОЛЬНЫХ ТЯГ ЭЛЕКТРОПРИВОДА
СТРЕЛОК ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ

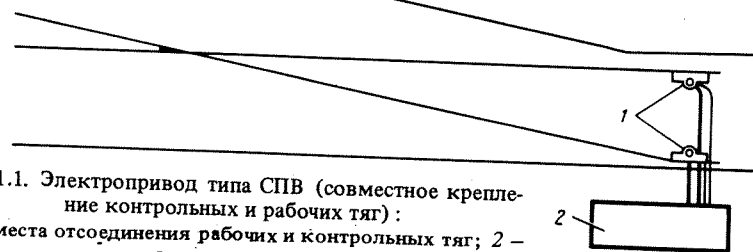


Рис. 1.1. Электропривод типа СПВ (совместное крепление контрольных и рабочих тяг):
 1 — места отсоединения рабочих и контрольных тяг; 2 — электропривод

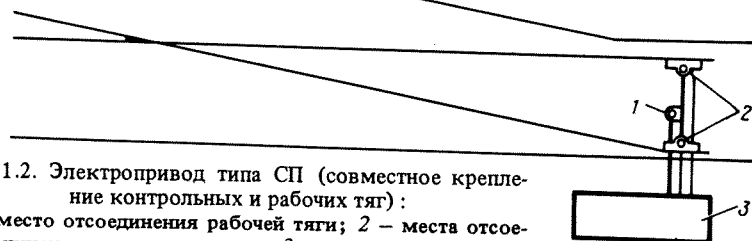


Рис. 1.2. Электропривод типа СП (совместное крепление контрольных и рабочих тяг):
 1 — место отсоединения рабочей тяги; 2 — места отсоединения контрольных тяг; 3 — электропривод

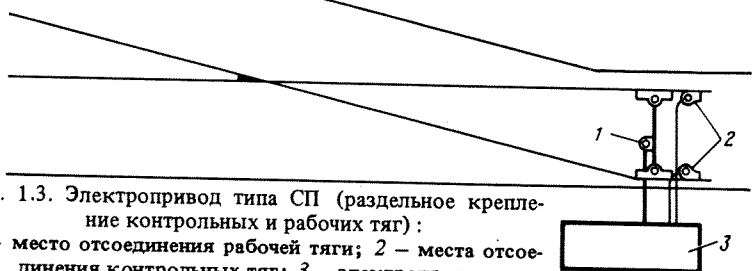


Рис. 1.3. Электропривод типа СП (раздельное крепление контрольных и рабочих тяг):
 1 — место отсоединения рабочей тяги; 2 — места отсоединения контрольных тяг; 3 — электропривод

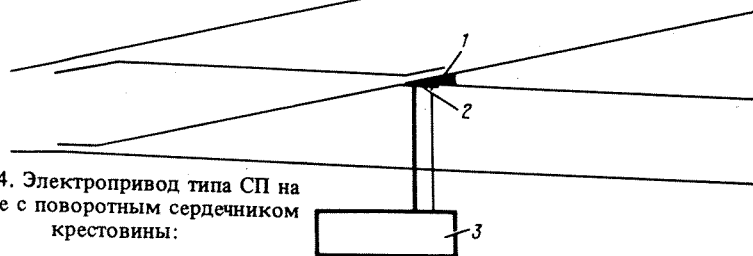


Рис. 1.4. Электропривод типа СП на стрелке с поворотным сердечником крестовины:
 1 — сердечник крестовины; 2 — места отсоединения рабочей и контрольной тяги сети; 3 — электропривод

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

ПРИМЕРЫ ОФОРМЛЕНИЯ ЗАПИСЕЙ В ЖУРНАЛЕ ОСМОТРА ПРИ
ПРОИЗВОДСТВЕ ОСНОВНЫХ РАБОТ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ,
РЕМОНТУ И УСТРАНЕНИЮ НЕИСПРАВНОСТЕЙ УСТРОЙСТВ СЦБ

Общие положения

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

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

В записях в качестве района производства работ по проверке устройств СЦБ могут указываться станция, ее горловины или номера проверяемых устройств. Если устройства в указанном районе проверены не полностью, то в записи об окончании работ указываются номера только проверенных устройств. При оформлении записей о выключении устройств указываются конкретные номера стрелок, номенклатура изолированных участков или светофоров.

Запись об окончании работ по техническому обслуживанию, ремонту или устранению неисправностей устройств СЦБ, как правило, должно делать лицо, выполнявшее работу, или ответственный руководитель этих работ.

При необходимости запись об окончании работ может быть произведена другим ответственным лицом на основании доклада исполнителя или руководителя работ с указанием в записи его фамилии и должности с последующим подтверждением этой записи подписью исполнителя или руководителя.

Запись об окончании работ может передаваться дежурному по станции по телефону.

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

При необходимости примеры записей исходя из местных условий могут быть изменены и дополнены руководством дистанции. При этом следует руководствоваться требованиями Правил технической эксплуатации железных дорог Союза ССР и записями, приведенными в настоящей Инструкции для аналогичных работ.

Записи от 29.12 сев. п. 7. чк. 3/20 02.09.87

ПРИМЕРЫ ЗАПИСЕЙ В ЖУРНАЛЕ ОСМОТРА ПУТЕЙ, СТРЕЛОЧНЫХ ПЕРЕВОДОВ, УСТРОЙСТВ СЦБ, СВЯЗИ И КОНТАКТНОЙ СЕТИ

Число и месяц	Часы и минуты	Изложение результата осмотра и ис-пытаний, а также обнаруженных неисправностей и повреждений	Когда извещен соответствующий работник дистанции		Когда соответствующий работник данной дистанции прибыл для устранения неисправностей и повреждений		Когда обнаруженные неисправности и повреждения устранены, расписка об устранении		Описание причин повреждения или неисправности и изложение принятых мер. Подписи работников, производивших исправление, и отметка дежурного по станции об устранении записанного повреждения		
			Месяц и часы	Способ извещения (телеграммой, по телефону или запиской)	Месяц и часы	Расписка прибывшего работника дистанции в прочтении	Месяц и часы	Часы и минуты			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Стрелки электрической централизации

1.1. Проверка стрелок на плотность прилегания острия к рамным рельсам с переводом стрелки

19.03	9.00	В нечетной горловине будет производиться проверка стрелок на плотность прижатия острия к рамному рельсу в плюсовом и минусовом положениях при закладке						19.03	13.00	Проверка всех стрелок нечетной горловины на плотность прижатия острия к рамному рельсу закончена. При закладке шаблона 4 мм стрелки контроля поло-

СМ. ШЦ 2/16 10.05.82
ШЦ 2/22 08.06.82
Г. ШЦ 3/20 02.09.87

шаблона толщиной
4 мм
ШН
ПДБ
9.00 ДСП

жения не имеют
ШН
ПДБ
ДСП

Примечания. 1. Подпись ДСП без проставленного им времени соответствует времени, указанному в записи. *ШЦ 3/20 02.09.87*
2. При наличии стрелок с подвижным сердечником крестовины в записи должно быть указано о проверке плотности прижатия сердечника к усовику.

1.2. Одиночная замена контрольных линеек без упоров в электроприводе, осей в серьгах контрольных тяг при раздельном креплении, замена роликов, соединяющих контрольные тяги с линейками

21.02	9.30	На стрелке 7 будет производиться замена контрольной линейки с кратковременной потерей контроля. На время работы перевод стрелки исключается. О предстоящем задании по стрелке маршрутов сообщать заранее						21.02	10.00	Замена контрольной линейки на стрелке 7 закончена. Стрелка проверена, работает нормально, имеет контроль в обоих положениях
									10.00	ШН ДСП
	9.40	ДСП								

1.3. Одиночная замена в электроприводе контактных пружин, ножей автопереключателя, блок-контакта

14.03	11.15	На стрелке 24 будет производиться одиночная замена контактных пружин автопереключателя с кратковременной потерей						14.03	11.30	Замена контактных пружин на стрелке 24 закончена. Стрелка проверена, работает нормально, имеет контроль в обоих положениях,
(1)								(2)		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

контроля положения. На время работы перевод стрелки исключается. О предстоящем задании по стрелке маршрутов сообщать заранее
ШН

11.20 ДСП

при размыкании контактов контроля не имеет

11.30 ШН
ДСП

П р и м е ч а н и е. При замене блок-контакта в записи (2) указывается только о невозможности перевода стрелки при выключенном блок-контакте.

1.4. Замена блока БВС в двухпроводной схеме управления стрелкой

21.02 11.10 Для замены блока БВС стрелки четной горловины поочередно будут выключаться в свободное от поездов время без права пользования сигналами с исключением их перевода и контроля положения. Первой выключается стрелка 2. Время выключения остальных стрелок будет согласовываться с ДСП отдельно
ШН

11.10 ДСП

21.02 (2) 11.20

Стрелка 2 проверена, работает нормально, контроль на пульте соответствует положению острижков, в централизацию включена
ДСП

21.02 11.25 Разрешаю выключить стрелку 4
(3) ДСП

21.02 (4) 11.35

Стрелка 4 проверена, работает нормально, контроль на пульте соответствует положению острижков, в централизацию включена
ДСП

21.02 (5) 12.40

Блоки БВС на стрелках четной горловины заменены. При переводе стрелочных рукояток (нажатии кнопки) стрелки переводятся в соответствующее положение. Контроль на пульте соответствует положению стрелок
ШН
ДСП

12.40

1.5. Замена электропривода типа СП на одиночной стрелке (без разъединения острижков)

12.03 10.30 Для замены электропривода стрелка 25 выключается с сохранением пользования сигналами. Стрелку запретить в требуемом положении на навесной замок
ШН

10.40 ДСП

12.03 (5) 13.00

Замена электропривода и проверка действия стрелки 25 закончены. При переводе стрелочной рукоятки (нажатии кнопки) стрелка переводится в соответствующее положение. Контроль на пульте соответствует

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
											положению стрелки. При закладке шаблона 4 мм стрелка не дает контроль при выключенном блок-контакте не переводится, при разомкнутых контрольных контактах стрелка контроля не имеет. Стрелка 25 проверена, работает нормально, в централизацию включена ШН ДСП
12.03 (2)	10.45	Стрелка 25 выключена, правильность выключения проверена. Контрольные лампы изъятые. Движение производить по светофорам ШН ДСП								13.05	
12.03 (3)	10.45	Курбель 3 распломбирован и вручен сигналисту Петрову для выключения курбельной заслонки и перевода стрелки 25 ДСП						12.03 (6)	13.10		Курбель 3 опломбирован ШН ДСП
12.03 (4)	12.30	Макет со стрелки 25 снимается, будет производиться проверка действия стрелки с пульта управления. На время проверки пользоваться светофорами по маршрутам со стрелкой 25 запрещается ШН ДСП									
	12.40	ДСП									
<p>Примечания. 1. При замене электропривода типа СПВ в записи (1) указывается о закреплении острижков стрелки в требуемом положении.</p> <p>2. Во всех случаях при выключении стрелки ДСП выдает курбель работнику движения, который по указанию ДСП отпирает этим курбелем заслонку электропривода и опускает ее вниз до упора.</p> <p>1.6. Замена оси ушка или рабочей тяги стрелочного электропривода типа СП (без разъединения острижков)</p>											
26.05 (1)	13.10	Для замены рабочей тяги стрелка 17 выключается с сохранением пользования сигналами Стрелку запирают на навесной замок в требуемом положении ШН ДСП						26.05 (5)	15.10		Работы по замене рабочей тяги и проверке действия стрелки 17 закончены, стрелка работает нормально, контроль на пульте соответствует положению острижков, при закладке шаблона 4 мм контроля не имеет, стрелка в централизацию включена ШН ДСП
	13.25	ДСП								15.10	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
26.05 (2)	13.30	Стрелка 17 выключена, правильность выключения проверена, контрольные лампы изъяты. Движение производить по сигналам ШН									
	13.30	ДСП									
26.05 (3)	14.20	Курбель I распломбирован и вручен сигналисту Петрову для выключения курбельной заслонки и перевода стрелки 17						26.05 (6)	15.15	Курбель I опломбирован	
		ДСП							15.15	ШН ДСП	
26.05 (4)	14.40	Макет со стрелки 17 снимается, и будет производиться проверка действия с пульта управления									
		На время проверки пользование сигналами по маршрутам со стрелкой 17 запрещается									
		ШН									
	14.50	ДСП									

1.7. Замена серги или рабочей тяги стрелочного электропривода типа СПВ (с разъединением остряков)

15.07 (1)	14.15	Для замены рабочей тяги стрелка 12 выключается без сохранения пользования сигналами. Остряки закрепить в требуемом положении						15.07 (3)	14.40	Рабочая тяга стрелки 2 заменена. Стрелка проверена, работает нормально, имеет контроль в обоих положениях, при закладке шаблона 4 мм стрелка контроля не имеет. Стрелка 2 в централизацию включена	
	14.25	ДСП								ШН ДСП	
15.07 (2)	14.25	Остряки стрелки 12 закреплены по направлению пути 3 ПДБ (по телефону)							14.40	ДСП	

1.8. Замена электропривода типа СПВ на одной из спаренных стрелок

14.02 (1)	10.30	Для замены на стрелке 37 электропривода стрелки 37/51 выключаются с сохранением пользования сигналами. Остряки стрелки 37 закрепить, а стрелки 51 запереть на навесной замок в требуемом положении						14.02 (6)	12.50	Замена электропривода и проверка действия стрелки 37 закончены. При переводе стрелочной рукоятки (нажатии кнопки) стрелки 37/51 переводятся в соответствующие положения. Контроль на пульте соответствует положению остряков стрелок 37/51. При вык-	
	10.45	ДСП									

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
14.02 (2)	10.45	Остряки стрелки 37 закреплены по направлению стрелки 29 ПДБ (по телефону) ДСП									люченном блок-контакте стрелка 37 не переводится. При установке стрелок в разные положения, при разомкнутых контрольных контактах, а также при закладке шаблона 4 мм на стрелке 37 стрелки контроля не имеют. Стрелки 37/51 проверены, работают нормально, в централизацию включены ШН ДСП
14.02 (3)	10.55	Стрелки 37/51 выключены, правильность выключения проверена, контрольные лампы изъятые Движение производить по сигналам ШН								12.55	
14.02 (4)	10.55 12.00	ДСП Курбель 3 распломбирован и вручен сигнальнику Петровой для перевода стрел-						14.02 (7)	12.55		Курбель 3 опломбирован ШН ДСП
										12.55	

ки 37/51
ДСП

14.02 12.30 (5) Макет со стрелки 37 снимается, и будет производиться проверка действия с пульта управления На время проверки пользование светофорами по маршрутам со стрелками 37/51 запрещается
ШН
12.40 ДСП

Примечание. При замене электропривода типа СП в записи (1) указывается требование о запираании на навесной замок обеих спаренных стрелок, а запись (2) не делается.

1.9. Замена реверсивного реле

4.01	13.10	Для замены реверсивного реле стрелка 31 выключается без сохранения пользования сигналами. Стрелку запирать на навесной замок в требуемом положении ШН 13.20 ДСП	4.01	14.00	Реверсивное реле на стрелке 31 заменено. При переводе стрелочной рукоятки (нажатии кнопки) стрелка переводится в соответствующее положение. Контроль на пульте соответствует положению стрелки. При разомкнутых контрольных контактах стрелка контроля не имеет, при выключенном блок-контакте не переводится. Стрелка прове-
------	-------	---	------	-------	---

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

										14.05	рена, работает нормально, в централизацию включена ШН ДСП
<i>1.10. Замена пускового, контрольного (основного) стрелочного реле нештатного типа</i>											
7.06 (1)	9.30	Для замены контрольного реле стрелка 6 выключается без сохранения пользования сигналами. Стрелку запереть на навесной замок в требуемом положении ШН						7.06 (2)	10.15		Контрольное реле на стрелке 6 заменено. При переводе стрелочной рукоятки (нажатии кнопки) стрелка переводится в соответствующее положение. Контроль на пульте соответствует положению стрелки. Стрелка проверена, работает нормально, в централизацию включена ШН
	9.40	ДСП								10.20	ДСП
<p>Пр и м е ч а н и е. При замене пускового стрелочного реле в записи (2) дополнительно отмечаются проверки невозможности перевода стрелки в незаданном маршруте при искусственно занятом изолированном участке и в заданном маршруте при свободном стрелочном участке.</p>											
<i>1.11. Замена монтажа в электроприводе</i>											
22.10 (1)	9.35	Для замены монтажа в электроприводе стрелки 17 стрелки 17/19 выключаются с						22.10 (4)	11.30		Работы по замене монтажа и проверка действия стрелки 17/19 закончены.
	9.40	сохранением пользования сигналами. Стрелки 17/19 запереть на навесной замок в требуемом положении ШН									При переводе стрелочной рукоятки (нажатии кнопки) стрелки 17/19 переводятся в соответствующие положения. Контроль на пульте соответствует положению стрелок. При размыкании контрольных контактов в электроприводе стрелки 17, а также при разных положениях стрелок 17 и 19 стрелка 17 контроля не имеет.
22.10 (2)	9.45	Стрелки 17/19 выключены, правильность выключения проверена, контрольные лампы изъятые. Движение производить по сигналам ШН									При выключенном блок-контакте стрелка 17 не переводится.
	9.50	ДСП									Стрелки 17/19 проверены, работают нормально, в централизацию включены ШН
									11.35	ДСП	
22.10 (3)	11.00	Макет со стрелки 17/19 снимается, и будет производиться проверка действия с пульта управления. На время проверки пользование сигналами по									

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

маршрутам со стрелками 17/19 запрещается
ШН
11.10 ДСП

1.12. *Замена стрелочного перевода или рамных рельсов на одиночной стрелке

10.03 (1)	12.00	На стрелочном переводе 10 будет производиться сплошная смена металлических частей. Движение по стрелочному переводу 10 закрывается. Стрелка 8 заперта (защита) по направлению пути 6 ПД 12.12 ДСП							10.03 (6)	14.35	Работа по сплошной замене металлических частей стрелочного перевода 10 закончена. Движение по стрелке 10 открывается со скоростью 25 км/ч согласно предупреждению. Стрелка 8 расшита. ПД ДСП	
10.03 (2)	12.05	В связи с заменой стрелочного перевода стрелка 10 выключается с сохранением, а изолированный участок 8-10 СП без сохранения пользования сигналами ШН 12.05 ДСП							10.03 (7)	14.37	Установка электропривода и проверка действия стрелки 10 и изолированного участка 8-10 СП закончены. При переводе стрелочной рукоятки (нажатии кнопки) стрелка 10 переводится в соответствующее положение.	
10.03 (3)	12.10	Стрелка 10 выключается, правильность выключения проверена, контрольные лампы изъятые ШН 12.10 ДСП									Контроль на пульте соответствует положению стрелки. При выключенном блок-контакте стрелка не переводится, при разомкнутых контрольных контактах, а также при закладке шаблона 4 мм контроля не имеет. При наложении испытательного шунта на ответвления изолированный участок имеет контроль занятости. Стрелка 10 и изолированный участок 8-10 СП проверены, работают нормально, в централизацию включены ШН ДСП	
10.03 (4)	13.10	Курбель 2 распломбирован и вручен сигналисту Петрову для перевода стрелки 10 ДСП									14.40 10.03 (8) 14.45	Курбель 2 опломбирован ШН ДСП
10.03 (5)	14.10	Макет со стрелки 10 снимается, и будет производиться проверка действия. На время проверки пользование сигналами по маршрутам со стрелкой 10 запрещается ШН 14.15 ДСП									14.45	ДСП

Примечания. 1. Если после окончания основных путевых работ стрелка устройствами СЦБ не оборудована, то во всех примерах, отмеченных знаком * [в данном случае запись (6)], указывается о закреплении острияков, если при дальнейших работах будет нарушаться механическая связь между острияками, или о запираании стрелки на навесной замок, если механическая связь между острияками сохраняется.

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

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<i>1.13. *Замена металлических частей стрелочного перевода или рамных рельсов на одной из спаренных стрелок</i>											
17.04 (1)	9.10	На стрелочном переводе 35 будет производиться сплошная смена металлических частей. Движение по стрелочному переводу 35 закрывается. Стрелка 29 заперта (защита) по направлению стрелки 43, а стрелка 31 — по направлению пути 7						17.04 (5)	11.40		Работа по сплошной смене металлических частей стрелочного перевода 10 закончена. Остряки стрелки 35 закреплены по направлению пути 5. Движение по стрелке 35 открывается со скоростью 25 км/ч согласно предупреждению. Стрелка 31 расшита
	9.30	ПД ДСП							14.40		ПД ДСП
*См. примечание к п. 1.12 приложения 5.											
17.04 (2)	9.15	В связи с заменой стрелочного перевода стрелки 29/35 выключаются с сохранением, а изолированный участок 31-35 СП без сохранения пользования сигналами						17.04 (6)	11.41		Состояние и работа изолированного участка 31-35 СП проверены, при наложении испытательного шунта на ответвления изолированный участок имеет контроль занятости. Изолированный участок 31-35 СП в централизацию
	9.20	ШН ДСП									

										11.45	включен ШН ДСП
17.04 (3)	9.30	Стрелки 29/35 выключены, правильность выключения проверена, контрольные лампы изъяты						17.04 (8)	12.20		Установка электропривода и проверка действия стрелок 29/35 закончены. При переводе стрелочной рукоятки (нажатии кнопки) стрелки 29/35 переводятся в соответствующие положения. Контроль на пульте соответствует положению стрелок. При включенном блок-контакте стрелка 35 не переводится, при закладке на стрелке 35 шаблона 4 мм при разомкнутых контрольных контактах, а также при разных положениях стрелок 29 и 35 контроля не имеет. Стрелки 29/35 проверены, работают нормально, в централизацию включены
	9.30	ШН ДСП									ШН ДСП
17.04 (4)	10.50	Курбель 1 распломбирован и вручен сигнальщику Петровой для перевода стрелок 29/35									
		ДСП									
17.04 (7)	12.00	Макет со стрелки 35 снимается и будет производиться проверка действия. Во время проверки пользование сигналами в маршрутах со стрелками 29/35 запрещается									
	12.00	ШН ДСП									
										12.25	
								17.04 (9)	12.25		Курбель 1 опломбирован
											ШН ДСП

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

Примечание. Если по условиям движения изолированный участок и стрелку нельзя выключать без сохранения пользования сигналами, то запись (2) имеет вид: "В связи с заменой стрелочного перевода стрелки 29/35 и изолированный участок 31-35 СП выключаются с сохранением пользования сигналами. Электрическая цепь открытия сигналов по стрелке 35 размыкается". Запись (3) дополняется словами "Открытие сигналов по стрелке 35 исключено".

1.14. Замена острижков или сереежек на одиночной стрелке

12.08 (1)	14.20	На стрелке 14 будет производиться замена левого острижка. Движение по стрелке 14 закрывается. Стрелка 18 заперта (защита) по направлению пути 2 ПДБ								12.08 (3)	15.20	Работа по замене острижка на стрелке 14 закончена. Движение по стрелке 14 открывается. Стрелка 18 расшита ПДБ
	14.35	ДСП									15.20	ДСП
12.08 (2)	14.25	В связи с заменой острижка стрелки 14 изолированный участок 14-18 СП и стрелка 14 выключаются из централизации без сохранения пользования сигналами								12.08 (4)	15.30	Стрелочные тяги с острижком стрелки 14 соединены. При закладке шаблона 4 мм стрелка контроля не имеет, контроль на пульте соответствует положению стрелки 14 и изолированный участок 14-18 СП проверены, работают нормально, в централизацию включены
	14.35	ШН ДСП									15.30	ШН ДСП

1.15. Ремонт стрелочного кабеля

17.09 (1)	10.15	Для ремонта стрелочного кабеля стрелки 8, 12/14 и 18 выключаются с сохранением пользования сигналами. Стрелки запереть на навесной замок в требуемом положении. Перевод стрелок, контроль их положения в маршрутах и движение поездов производить порядком, указанным в распоряжении НОД № 87 от 16.09.87								17.09	13.20	Работы по ремонту кабеля и проверке действия стрелок закончены. При переводе стрелочных рукояток (нажатии кнопок) стрелки 8, 12/14 и 18 переводятся в соответствующие положения. Контроль на пульте соответствует положению стрелок. Стрелки проверены, работают нормально, в централизацию включены
	10.25	ДСП									13.20	ШН ДСП
17.09 (2)	10.50	Стрелки 8, 12/14 и 18 выключены, правильность выключения проверена, контрольные лампы изъятые										
	10.50	ДСП										
17.09 (3)	11.00	Курбели 1 и 2 распломбированы и вручены сигналистам Ивановой и Петровой для выключения курбельной заслонки и перевода стрелок 8, 12/14 и 18								17.09 (6)	13.25	Курбели 1 и 2 опломбированы
		ДСП									13.25	ШН ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

17.09 12.50 Макеты со стрелок
(4) поочередно снимают-
ся, и будет произво-
диться проверка дей-
ствия с пульта уп-
равления. На время
проверки пользова-
ние сигналами по
маршрутам, в кото-
рые входят стрелки
8, 12/14 и 18, запре-
щается

ШН
13.00 ДСП

П р и м е ч а н и е. По мере готовности кабеля стрелки могут быть включены по одной с оформлением соответствующих записей.

1.16. Потеря контроля положения стрелки

15.02 (1)	14.00	Стрелка б не имеет контроля в плюсо- вом положении ДСП	15.02 (2)	14.00	ШН (лично)	15.02 (3)	14.05	ШН	15.02 (4)	14.15	Стрелка б не имела контроля в плюсо- вом положении из- за плохого контакта в автопереключате- ле. Неисправность устранена. Стрелка проверена, работает нормально ШН ДСП
										14.15	

1.17. Невозможность перевода спаренных стрелок

4.11 (1)	16.00	Стрелки 26/28 не переводятся в ми- нусовое положе- ние ДСП	4.11 (2)	16.00	ШН (лично)	4.11 (3)	16.03	ШН	4.11 (6)	16.45	Электродвигатель на стрелке 26 заме- нен. Стрелки 26/28 проверены, работа- ют нормально, вклю- чены в управление с пульта ШН (по телефону) ДСП
4.11 (4)	16.15	На стрелке 26 не- исправен электро- двигатель. До его замены стрелки 26/28 переводятся на ручное управление ШН (по телефону) ДСП								16.45	
4.11 (5)	16.25	Курбель I расплом- бирован и вручен сиг- налисту Петровой для перевода стре- лок 26/28 ДСП							4.11 (7)	16.55	Курбель I оплом- бирован ШН ДСП

1.18. Неплотное прижатие остряка к рамному рельсу

5.11 (1)	9.40	На стрелке 10 об- наружено неплотное прижатие левого ос- тряка к рамному ре- льсу, при закладке шаблона толщиной 4 мм стрелка замы- кается ШН и др. (по телефону) ДСП	5.11 (2)	9.45	ПДБ (лично)	5.11 (3)	9.50	ПДБ	5.11 (5)	10.20	На стрелке 10 пе- решит рамный рельс (устранен люфт ра- бочей тяги), неплот- ное прижатие левого остряка к рамному рельсу устранено. При закладке шаб- лона толщиной 4 мм стрелка не дает кон- троля окончания пе- ревода. Стрелка проверена, работает нормально. Движе- ние открыто.
-------------	------	---	-------------	------	----------------	-------------	------	-----	----------	-------	---

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
										10.20	ПДБ ШН ДСП
5.11 (4)	9.55	Для устранения отставания левого остряка от рамного рельса движение по стрелке 10 закрывается									
	10.00	ПДБ ДСП									
<i>1.19. Взрез стрелки</i>											
10.08 (1)	18.10	Стрелка 15 после прохода маневрового локомотива потеряла контроль положения	10.08 (2)	18.10	ПДБ ШН (по телефону)	10.08 (3)	18.15	ПДБ ШН	10.08 (6)	19.00	Стрелка 15 осмотрена, остряки выправлены. Движение по стрелке открывается. Остряки стрелки закреплены (защиты) в положении на путь 8
		ДСП				10.08 (4)					
10.08 (5)	18.20	Стрелка 15 взрезана, повреждена рабочая тяга электропривода, движение по стрелке закрывается. Стрелка выключена из централизации без права							10.08 (7)	19.05 19.10	ПДБ ДСП Электропривод и гарнитура на стрелке 10 проверены, рабочая тяга заменена, стрелка работает нормально, контроль на пульте соответствует положению ост-

пользования сигналами. Перевод стрелки с пульта и контроль положения исключены ШН

18.20 ДСП

ряков, при закладке шаблона 4 мм контроля не имеет. Стрелка в централизацию включена

19.10 ШН
ДСП

П р и м е ч а н и е. Записи (7) о восстановлении устройств СЦБ на стрелке (замене электропривода, тяг и т. д.), проверке их действия и включения стрелки в централизацию электромеханик должен делать только после открытия бригадиром пути или дорожным мастером движения по стрелке.

2. Стрелки, оборудованные контрольными замками

2.1. Проверка стрелочных контрольных замков с их снятием

27.04 (1)	9.00	Для проверки контрольных замков с их снятием стрелки 7, 9/11, 15, 17/19 будут поочередно выключаться с сохранением пользования сигналами. На период выключения стрелки запирают на навесной замок в требуемом положении. Ключи от контрольных замков будут передаваться дежурному стрелочного поста 1. Первой выключается стрелка 7							27.04 (2)	9.55	Стрелка 7 проверена, работает нормально, в зависимость включена ДСП
									27.04 (4)	10.35	Стрелка 15 проверена, работает нормально, в зависимость включена ДСП
									27.04 (5)	12.40	Проверка контрольных замков на стрелках закончена. Положение стрелок соответствует обозначениям на ключах, а положение замков-маркировке на рельсах. При закладке шаблона 4 мм зам-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	9.15	ДСП									ки не закрываются. Действие замков проверено, работают нормально, извлекается только один соответствующий ключ ШН ДСП
27.04 (3)	10.00	Разрешаю выключить стрелку 15 ДСП								12.43	

Примечание. Выключение и включение всех стрелок, указанных в записи (1), оформляются записями, аналогичными (3) и (4).

2.2. Замена запорной полосы, болта в серьге

2.06 (1)	9.00	Для замены запорной полосы стрелка 8 выключается с сохранением пользования сигналами. Ключи от контрольных замков стрелки 8 будут переданы дежурному стрелочного поста 2. Остряки стрелки 8 закрепить в требуемом положении ШН								2.06 (3)	9.45	Запорная полоса на стрелке 8 заменена. При закладке шаблона 4 мм замки не закрываются. Действие замков проверено, работают нормально. Извлекается только один соответствующий ключ, стрелка 8 в зависимости включена ШН ДСП
	9.15	ДСП									9.50	

2.06 (2) 9.15 Остряки стрелки 8 закреплены по направлению пути 2 ПДБ (по телефону) ДСП

2.3. *Замена стрелочного перевода или рамных рельсов на одиночной стрелке

26.05 (1)	10.00	На стрелочном переводе 43 будет производиться сплошная смена металлических частей. Движение по стрелочному переводу 43 закрывается. Стрелка 47 заперта (защита) по направлению стрелки 29 ПД						26.05 (3)	12.00		Работа по сплошной смене металлических частей стрелочного перевода 43 закончена. Движение по стрелке 43 открывается со скоростью 25 км/ч согласно предупреждению. Стрелка 47 расшита ПД ДСП	
	10.15	ДСП									12.00	
26.05 (2)	10.15	В связи с заменой стрелочного перевода стрелка 43 и изолированный участок 41-43 СП выключаются без сохранения пользования сигналами. Ключи от контрольных замков стрелки 43 будут храниться у электромеханика ШН						26.05 (4)	12.00		12.00	Оборудование стрелки 43 и изолированного участка 41-43 СП закончено. Положение стрелки соответствует обозначениям на ключах, а положение контрольных замков - маркировке на рельсах, извлекается только один соответствующий ключ. При закладке шаблона
	10.15	ДСП										

* См. примечание к п. 1.12 приложения 5.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
											4 мм замки не закрываются. При наложении испытательного шунта на отвления изолированный участок 41-43 СП имеет контроль занятости. Действие контрольных замков и изолированного участка проверено, работают нормально, в зависимости включены ШН ДСП
										12.25	
<p>Примечания. 1. Если стрелочный перевод, у которого заменяют металлические части, является охранным, то стрелка может выключаться с сохранением пользования сигналами, что указывается в записи (2).</p> <p>2. ДСП перед подписью записи (2) дает указание дежурному стрелочного поста изъять из аппарата ключ стрелки 43 и передать его ШН.</p>											
<p>2.4*Замена стрелочного перевода или рамных рельсов на одной из спаренных стрелок</p>											
3.10 (1)	10.45	На стрелочном переводе 26 будет производиться сплошная смена металлических частей. Движение по						3.10(3)	13.00		Работа по сплошной смене металлических частей стрелочного перевода 26 закончена. Остряки стрелки 26 закреп-

*См. примечание к п. 1.12 приложения 5.

		стрелочному переводу 26 закрывается. Стрелка 24 заперта (защита) по направлению стрелки 12, а стрелка 30 - по направлению пути 4 ПД									лены по направлению стрелки 18. Движение по стрелке 26 открывается со скоростью 25 км/ч согласно предупреждению. Стрелка 30 расшита ПД ДСП
	10.52	ДСП								13.00	
3.10 (2)	10.50	В связи с заменой стрелочного перевода стрелки 24/26 выключаются с сохранением, а изолированный участок 26-30 СП - без сохранения пользования сигналами. Ключи от стрелки 24/26 будут переданы дежурному стрелочного поста З ШН						3.10(4)	13.05		Оборудование изолированного участка 26-30 СП закончено. При наложении испытательного шунта на отвления изолированный участок 26-30 СП имеет контроль занятости. Действие изолированного участка 26-30 СП проверено, работает нормально, в зависимости включен ШН ДСП
	10.50	ДСП								13.10	
								3.10(5)	13.35		Установка контрольных замков на стрелке 26 закончена. Положение стрелки 24/26 соответствует обозначениям на ключах, положение замков стрелки 26 марки-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
											ровке на рельсах, извлекается только один соответствующий ключ. При закладке шаблона 4 мм замки стрелки 26 не закрываются. Действие замков проверено, работают нормально, стрелки 24/26 в зависимости включены ШЦМ ДСП
									13.40		

Примечание. Перед подписью записи (2) ДСП дает указание дежурному стрелочному посту изъять из аппарата ключ стрелок 24/26.

2.5. Замена острижков или сережек на одиночной стрелке (на станциях без изоляции путей)

7.10 (1)	10.15	На стрелке 6 будет производиться замена правого острижка. Движение по стрелке 5 закрывается. Стрелка 10 заперта (защита) по направлению пути 2 ШЦМ ДСП	10.20	ДСП							
					7.10 (3)	11.15	Работа по замене острижка на стрелке 5 закончена. Движение по стрелке 5 открывается. Стрелка 10 расшита ШЦМ ДСП				
						11.15					

7.10 (2)	10.20	В связи с заменой острижка стрелка 5 выключается без сохранения пользования сигналами. Ключи от контрольных замков стрелки 5 будут храниться у электромонтера ШЦМ ДСП	10.20	ДСП	7.10 (4)	11.20	Установка контрольных замков на стрелке 5 закончена. Положение стрелки соответствует обозначениям на ключах. При закладке шаблона 4 мм замки не закрываются. Действие замков проверено, работают нормально, изымается один соответствующий ключ, стрелка 5 в зависимости включена ШЦМ ДСП				
						11.20					

Примечание. Если производится замена острижка или сережки, не связанных с контрольными замками, то в записи (4) указывается только проверка отсутствия запирающих контрольных замков при заложенном шаблоне 4 мм.

3. Стрелки, оборудованные электрическим замком

3.1. Замена стрелочного электрозамка

27.04 (1)	10.50	Для замены стрелочного электрозамка стрелка 9 выключается с сохранением пользования сигналами. Стрелку 9 запереть на навесной замок в требуемом положении. Конт-	27.04 (3)	11.45	Работы по замене и проверке действия электрозамка на стрелке 9 закончены. Положение стрелки соответствует контролю на пульте. При закладке шаблона 4 мм стрелка контроля не имеет. При
-----------	-------	--	-----------	-------	--

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

рольная лампочка
изъята
ШН
11.00 ДСП

отсутствии разреше-
ния и в заданном
маршруте электро-
замок не отпирается.
Действие электро-
замка проверено,
работает нормально.
Стрелка 9 в зависи-
мость включена
ШН
ДСП

27.04 11.30 Макет со стрелки
(2) 9 снимается, и будет
производиться про-
верка действия
электрозамка. На
время проверки
пользование сигна-
лами по маршру-
там, в которые вхо-
дит стрелка 9, зап-
рещается
ШН (по телефону)
11.30 ДСП

11.45

4. Рельсовые цепи

4.1. Проверка рельсовых цепей на шунтовую чувствительность

9.03 9.00 В нечетной горло-
(1) вине будет произ-

9.03 (3) 11.40

Проверка рельсо-
вых цепей нечетной

водиться проверка
рельсовых цепей
на шунтовую чувст-
вительность путем
наложения испыта-
тельного шунта.
Для исключения пе-
рекрытия сигналов
о приготвлении
маршрутов сообщать
заранее
ШН

горловины законче-
на. При наложении
испытательного
шунта все изолиро-
ванные участки и
пути имеют контроль
занятости, кроме
изолированного уча-
стка 19 СП
ШН
ДСП

9.03 9.10 ДСП
(2) 10.50 При наложении ис-
пытательного шунта
на параллельное от-
ветвление изолиро-
ванного участка
19 СП контроль за-
нятости отсутствует.
До устранения не-
исправности перевод
стрелки 19 и прием
поездов на путь 4 произ-
водить только после
проверки фактичес-
кой свободности
изолированного
участка 19 СП
ШН (по телефону)
ДСП

11.40

9.03 (4) 12.00

Основной и дубли-
рующий стыковые
соединители на па-
раллельном ответв-
лении изолирован-
ного участка 19 СП
установлены. При
наложении испыта-
тельного шунта на па-
раллельное ответвле-
ние изолированный
участок имеет конт-
роль занятости

12.00

ШН
ДСП

4.2. Проверка состояния изолирующих элементов

3.06 12.00 При проверке
(1) состояния изоли-
рующих элементов

3.06 12.05 ПДБ
(по те-
лефону)

3.06 12.30

ПДБ

(3)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		рельсовых цепей обнаружено: 1) на стрелке 3 односторонний пробой изоляции в стяжной полосе. Устранить немедленно							3.06 (4)	12.45	Изоляция в стяжной полосе заменена ПДБ ДСП
		2) у светофора М4 неисправны торцовые прокладки в изолирующем стыке. Устранить до ----- (срок устанавливает электромеханик) ШН ДСП							3.06 (6)	14.30	Торцовые прокладки изолирующего стыка у светофора М4 заменены. Движение по стрелке 8 открывается. Стрелка 14 заперта (защита) по направлению пути 5 ПДБ ДСП
3.06 (5)	14.10	Для замены изоляции в стыке у светофора М4 движение по стрелке 8 закрывается. Стрелка 14 заперта (защита) по направлению пути 5 ПДБ ДСП								14.30	Торцовые прокладки изолирующего стыка у светофора М4 заменены. Движение по стрелке 8 открывается. Стрелка 14 расшита ПДБ ДСП
	14.10	ДСП									

4.3. Замена трансформаторного ящика, монтажа, ремонт кабеля

19.07 (1)	10.25	Для замены трансформаторного ящика изолированный участок 5-7 СП выключается с сохранением пользования сигналами. Стрелки 5 и 7/9 переводить под вспомогательную кнопку ВК ШН ДСП							19.07 (5)	11.40	Работы по замене трансформаторного ящика и проверке действия изолированного участка 5-7 СП закончены. Фактическое состояние изолированного участка соответствует контролю на табло, при наложении испытательного шунта по всем ответвлениям имеется контроль занятости, чередование полярности выполнено правильно. Изолированный участок 5-7 СП проверен, работает нормально, в централизацию включен. Кнопка ВК стрелки 5 опломбирована ШН ДСП
19.07 (2)	10.30	ДСП									
19.07 (2)	10.35	Изолированный участок 5-7 СП выключен, правильность выключения проверена, движение производить по сигналам ШН ДСП								11.40	
	10.35	ДСП									
19.07 (3)	10.50	Сорвана пломба с кнопки ВК для перевода стрелки 5 ДСП									
19.07 (4)	11.20	Макет с участка 5-7 СП снимается, и будет производиться									

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

ся проверка действия изолированного участка. На время проверки пользование сигналами в маршрутах с контролем участка 5-7 СП запрещается
ШН
11.25 ДСП

Примечания. 1. Если схемой макета не предусмотрена автоматическая разделка маршрута, то запись (1) дополняется указанием о порядке разделки маршрута.

2. Если на станции имеется переезд и могут задаваться маршруты, в которых от включенного изолированного участка идет извещение на этот переезд, то запись (1) дополняется требованием о порядке подачи извещения на переезд.

4.4. Сплошная замена рельсов

29.09 (1)	11.20	На прямо-отправочном пути 8 будет производиться сплошная смена рельсов. Путь для движения закрывается. Стрелки 38 и 41 заперты (защиты) по направлению пути 10 ПД							29.09 (3)	14.10	Работы по замене рельсов закончены, стыковые соединители установлены, путь 8 открыт для движения. Стрелки 38 и 41 расшиты ПД ДСП
29.09 (2)	11.25	В связи со сплошной заменой рельсов прямо-отправочный							29.09 (4)	14.15	После замены рельсов фактическое состояние прямо-

путь 8 выключается без сохранения пользования сигналами
ШН
11.25 ДСП

отправочного пути 8 соответствует контролю на табло. При наложении испытательного шунта путь имеет контроль занятости. Работа рельсовой цепи проверена, работает нормально, прямо-отправочный путь 8 в электрическую централизацию включен
ШН
ДСП

14.15

Примечание. В тех случаях, когда из-за ржавчины на головках рельсов путь или стрелочный участок при занятии подвижным составом может оказаться ложно свободным, электромеханик должен сделать запись о необходимости обкатки рельсов и дополнительном убеждении дежурным по станции в фактической свободности пути или стрелочного участка порядком, установленным ТРА станции.

4.5. Проверка чередования полярности напряжений рельсовых цепей

30.09	10.10	В нечетной горловине в свободное от движения поездов время будет производиться проверка чередования полярности напряжений рельсовых цепей с замыканием изолирующих стыков. Рельсовые цепи во время проверки будут кратковре-							30.09	12.30	Проверка чередования полярности напряжений рельсовых цепей нечетной горловины закончена. Чередование полярности напряжений выполнено правильно ШН ДСП
										12.30	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

менно показывать занятость. Работа на каждой рельсовой цепи будет согласовываться отдельно. О предстоящем задании маршрутов сообщать заранее

ШН

10.10 ДСП

5. Светофоры

5.1. Проверка видимости пригласительных огней

15.07 (1)	10.00	Для комиссионной проверки видимости пригласительных огней светофоров Ч2 и Н срываются пломбы с кнопок Ч2ПК и НПК ДСП	15.07 (2)	10.00	ШН (по телефону)	15.07 (3)	12.00	Проверка видимости пригласительных огней светофоров Ч2 и Н закончена, видимость удовлетворяет требованиям ПТЭ. Кнопки Ч2ПК и НПК опломбированы ШН ДСП
							12.00	

П р и м е ч а н и е. Если кнопки пригласительных огней имеют счетчики, то в записи (1) слова "срываются пломбы с кнопок" заменяются словами "показание счетчиков Ч2ПК-21, НПК-31", а в записи (3) слова "кнопки опломбированы" заменяются словами "показание счетчиков Ч2ПК-22, НПК-32".

5.2. Замена линзового комплекта разрешающего огня

17.06	11.20	На выходном светофоре Н5 будет производиться замена линзового комплекта желтого огня в свободное от движения поездов время. О подходе поездов сообщать заранее ШН ДСП	17.06	12.00	Линзовый комплект желтого огня на светофоре Н5 заменен. Действие сигнала проверено, работает нормально, видимость удовлетворяет требованиям ПТЭ ШН ДСП
	11.30	ДСП		12.00	

5.3. Замена светофора, светофорной головки, линзового комплекта запрещающего огня, монтажа или кабеля в схеме управления светофором

5.08	9.40	Для замены выходного светофора Н1 его действие закрывается. Для исключения приема нечетных поездов на путь I стрелку 6 установить в направлении пути 3 и запереть навесным замком. С нечетной стороны место работ ограждается переносным красным сигналом ШН ДСП	5.08	11.30	Выходной светофор Н1 заменен, его действие проверено, работает нормально, Расположение сигнальных огней и сигнализация светофора правильные, видимость удовлетворяет требованиям ПТЭ. Выходной светофор Н1 в действие включен ШН ДСП
	9.50	ДСП		11.30	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

5.4. Замена сигнального механизма прожекторного светофора на станции

4.10	14.20	На выходном светофоре ЧЗ будет производиться замена сигнального механизма в свободное от движения поездов время. О приеме поездов на путь З сообщать заранее ШН 14.25 ДСП						4.10	14.50		Сигнальный механизм на выходном светофоре ЧЗ заменен. Действие сигнала проверено, работает нормально. Соответствие сигнальных показаний таблице сигналов и контролю на пульте, правильность показаний при смене огней, правильность перекрытия и контроль перегорания ламп проверены. Видимость удовлетворяет требованиям ПТЭ ШН ДСП
										14.50	

5.5. Замена головки маневрового светофора

21.04	11.15	Для замены головки действие маневрового светофора М6 прекращается. Маневровые передвижения до свето-						21.04	11.40		Головка маневрового светофора М6 заменена. Действие светофора проверено, работает нормально. Расположе-
		фора М6 производить после приготовления маршрута, ограждаемого светофором М6, порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР ШН 11.30 ДСП								11.40	ние огней и сигнализация светофора правильные, видимость удовлетворяет требованиям ПТЭ. Маневровый светофор М6 в действие включен ШН ДСП

5.6. Ремонт сигнального кабеля

10.07	9.30	В связи с ремонтом сигнального кабеля действие светофоров Н1, Н2, М6 и М8 прекращается. Проверку маршрутов производить порядком, установленным распоряжением НОД № 374 от 9.07.86. Отправление поездов и маневровые передвижения производить порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР ШН 9.50 ДСП						10.07	13.10		Ремонт сигнального кабеля закончен. Действие светофоров Н1, Н2, М6 и М8 проверено, работают нормально, расположение огней на светофорах правильное. Соответствие сигнальных показаний таблице сигналов и контролю на пульте проверено Светофоры Н1, Н2, М6 и М8 в действие включены ШН ДСП
										13.10	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
<i>5.7. Неисправность светофора</i>											
7.06 (1)	10.15	Светофор <i>Н1</i> не открывается на раз-решающий огонь при правильно установленном маршруте ДСП	7.06 (2)	10.15	ШН (по телефону)	10.20	ШН (по телефону)	7.06 (4)	10.30		На светофоре <i>Н1</i> перегорела лампа зеленого огня. Лампа заменена, действие светофора проверено, работает нормально ШН (по телефону) ДСП

6. Аппараты управления и ящики зависимости

6.1. Проверка пульта-табло, пульта-манипулятора, щитка местного управления

4.08	8.30	Секция 2 пульта-табло будет вскрываться со снятием пломб для чистки и регулировки контактов сигнальных и стрелочных рукояток, кнопок. О приготовлении маршрутов предупредить заранее ШН ДСП							4.08	9.30	Чистка и регулировка контактов рукояток и кнопок закончены. Действие устройств проверено, работают нормально. Секция 2 опломбирована ШН ДСП
	8.30	ДСП								9.30	

6.2. Проверка ящиков зависимости аппаратов МКУ, полуавтоматической блокировки, стрелочных централизаторов (без разборки)

21.06	8.20	Ящик зависимости аппарата МКУ на посту <i>1</i> вскрывается со снятием пломб для осмотра ШН ДСП							21.06	8.50	Осмотр ящика зависимости аппарата МКУ на посту <i>1</i> закончен. Действие устройств проверено, работают нормально. Ящик зависимости закрыт и опломбирован ШН ДСП
	8.20	ДСП								8.50	

6.3. Проверка блок-аппарата исполнительного поста (без разборки)

9.02	8.15	Блок-аппарат на посту <i>1</i> вскрывается со снятием пломб для осмотра, проверки и смазки блок-механизмов, ящика зависимости и аппаратных замков. Все блок-механизмы заблокированы ШН ДСП							9.02	11.20	Проверка блок-аппарата на посту <i>2</i> закончена, блок-аппарат закрыт и опломбирован. Положение блок-механизмов и рукояток соответствует фактическому поезвному положению ШН ДСП
	8.15	ДСП								11.20	

6.4. Проверка распорядительных аппаратов полуавтоматической блокировки (без разборки)

17.05	9.40	Распорядительный блок-аппарат вскрывается со снятием пломб для осмотра проверки и смазки							17.05	10.30	Проверка блок-аппарата закончена. Действие устройств проверено, работают нормально. Блок-аппарат
-------	------	--	--	--	--	--	--	--	-------	-------	--

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

блок-механизмов и
педальных замычек.
Блок-механизмы
ПО и ДС отблокиро-
ваны, ПС и ПП забло-
кированы
ШН
9.40 ДСП

парат закрыт и оп-
ломбирован. Поло-
жение блок-меха-
низмов путевой и
станционной блоки-
ровки и педальных
замычек соответст-
вует фактическому
поездному положе-
нию
ШН
ДСП

10.30

6.5. Ремонт, переустройство и проверка с разборкой ящиков зависимости исполнительных аппаратов

6.09 8.10 Для ремонта ящи-
ка зависимости ис-
полнительного ап-
парата поста I дей-
ствие станционной
блокировки между
ДСП и постом I и
путевой блокиров-
ки на перегоне Акса-
ково-Буряк закры-
вается. Зависимость
между стрелками и
сигналами на посту
I не осуществляется.
Прием и отпра-

6.09

16.40

Ремонт ящика за-
висимости исполни-
тельного аппарата
поста I закончен. За-
висимости между
стрелками и сигнала-
ми, враждебности
маршрутов и работа
станционной и путе-
вой блокировок про-
верены. Положение
блок-механизмов и
рукояток соответ-
ствует фактическо-
му поездному поло-
жению. Блок-аппа-

ление поездов произ-
водить порядком,
указанным в распо-
ряжении НОД № 125
от 5.06. 86
Блок-аппарат и
ящик зависимости
распломбированы

ШНС

8.30 ДСП

рат и ящик зависи-
мости опломбиро-
ваны. Действие стан-
ционной блокиров-
ки открывается,
действие путевой
блокировки на пере-
гоне Аксаково-Бу-
ряк восстановлено
ШНС
ДСП

16.45

6.6. Ремонт, переустройство и проверка с разборкой ящиков зависимости распорядительных аппаратов

11.05 8.30 Для ремонта ящи-
ка зависимости рас-
порядительного ап-
парата МКУ дейст-
вие станционной и
путевой блокиро-
вок на перегонах
Аксаково-Буряк
и Буряк-Вишнево
закрывается. Зави-
симость между
стрелками и сигна-
лами, а также враж-
дебность маршру-
тов на станции не
осуществляются.
Прием и отправле-
ние поездов произ-
водить порядком,
указанным в рас-
поряжении НОД

11.05

14.10

Ремонт ящика за-
висимости распоря-
дительного аппарата
МКУ закончен. Зави-
симость между стрел-
ками и сигналами, а
также враждебность
маршрутов провере-
ны, соответствуют
таблице зависимо-
стей. Показания
контрольных лампо-
чек состояния пере-
гонов, а также поло-
жение рукояток и
блок-механизмов
соответствуют фак-
тическому поездно-
му положению. Дей-
ствие станционной
блокировки откры-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

№ 130 от 10.05.86
Пломбы с аппарата
МКУ снимаются
ШНС
8.30 ДСП

вается, действие пу-
тевой блокировки
на перегонах Акса-
ково-Буряк и
Буряк-Вишнево
восстановлено. Аппа-
раты МКУ оплом-
бированы
ШНС
14.10 ДСП

6.7. Нарушение индикации на табло

18.07 19.05 Кратковременно
отключалась электро-
энергия. Светофоры
и рельсовые цепи
работают нормаль-
но
ДСП

18.07 19.07 ЭЦЦ
(по те-
лефо-
ну)

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

7. Приборы

7.1. Замена приборов нештетсельного типа (под руководством старшего электромеханика)

8.04 9.00 В релейном шка-
фу четного входно-
го светофора будет
производиться заме-

8.04 11.00 Работа по замене
приборов в релей-
ном шкафу входно-
го светофора Ч за-

на приборов в сво-
бодное от движения
поездов время. За-
мена каждого при-
бора будет согласо-
вываться с ДСП.
Для исключения пе-
рекрития светофо-
ров о приеме чет-
ных и отправлении
нечетных поездов
сообщать заранее
по телефону
ШНС

9.10 ДСП

кончена, действие
светофора провере-
но, работает норма-
льно
ШНС
11.00 ДСП

Примечание. В период замены приборов перед каждым открытием светофора старший электромеханик совместно с дежурным по станции должны проверить правильность действия светофора.

7.2. Замена электромехаником приборов нештетсельного типа

12.10 14.20 В релейной будке
будет производить-
ся замена огневого
реле выходного све-
тофора H2 в свобод-
ное от движения
поездов время. На
время замены отк-
рытие светофора на
разрешающий огонь
исключается. Об
открытии светофо-
ра H2 предупреж-
дать заранее по те-
лефону
ШН (по телефону)
ДСП

12.10 14.40 Огневое реле све-
тофора H2 замене-
но. Действие свето-
фора проверено, ра-
ботает нормально
ШН
14.40 ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

8. Линии, сети и устройства электропитания

8.1. Измерение сопротивления изоляции кабеля

21.07	10.15	В свободное от движения поездов время будет производиться измерение сопротивления изоляции кабеля стрелок нечетной горловины с кратковременной потерей контроля положения стрелок. Кабельные жилы будут отключаться по одной. Отключение каждой стрелки будет согласовываться с ДСП отдельно							21.07	11.35	Измерение сопротивления изоляции кабеля стрелок нечетной горловины закончено. Стрелки проверены, работают нормально
	10.15	ДСП								11.35	ДСП

8.2. Замена блоков питания, не имеющих аккумуляторного резерва

2.08	10.50	В свободное от движения поездов время будет производиться замена блока питания в схеме изменения							2.08	11.10	Замена блока питания закончена. Работа схемы изменения направления проверена, работает устойчиво в нормальном
(1)		направления движения на перегоне Электростанция—Шагол							(3)		и аварийном режимах. Кнопка "Нечетное отправление" вспомогательного режима смены направления движения опломбирована
		ДСП									ДСП

2.08	11.00	В соответствии с приказом ДНЦ снята пломба с кнопки "Нечетное отправление" для проверки работы вспомогательного режима схемы изменения направления движения								11.10	ДСП
(2)		ДСП									

8.3. Невозможность изменения направления движения поездов

14.09	21.30	Не проходит изменение направления движения при свободном от поездов перегоне Электростанция—Шагол	14.09	21.35	ШН (по телефону)	14.09	22.05	ШН (по телефону)	14.09	22.30	На сигнальной точке 5 неисправна дешифраторная ячейка. Ячейка заменена, работа сигнальной точки и схемы изменения направления проверены, работают нормально
(1)		Горит красная сигнальная лампочка занятости перегона	(2)			(4)		(5)	(5)		ДСП
		ДСП									
14.09	21.35	В соответствии с приказом ДНЦ снята							14.09	23.20	Кнопка "Нечетное отправление" вспомо-
(3)		ДСП							(6)		

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

та пломба с кнопки "Нечетное отправление"
ДСП

могательного режима схемы изменения направления движения на перегоне Электростанция – Шагол опломбирована
ШН
23.20 ДСП

8.4. Проверка действия ДГА с подключением нагрузки

25.04	14.30	В свободное от движения поездов время будет производиться переключение питания устройств СЦБ на ДГА для проверки работы устройств и ДГА с подключением нагрузки ШН 14.40 ДСП						25.04	15.00	Проверка действия ДГА с подключением нагрузки закончена. При электропитании от ДГА устройства СЦБ работают нормально ШН 15.00 ДСП
-------	-------	--	--	--	--	--	--	-------	-------	---

ПРИМЕРЫ ЗАПИСЕЙ В ЖУРНАЛЕ ПРИЕМА И СДАЧИ ДЕЖУРСТВ И ОСМОТРА УСТРОЙСТВ НА ПЕРЕЕЗДЕ

Дата (число и месяц)	Часы дежурства		Фамилия дежурного по переезду	Когда и какие обнаружены недостатки и неисправности		Когда и как извещен соответствующий работник		Когда и что сделано соответствующим работником для устранения неисправности			Расписка лиц, производивших устранение (ПДБ, ПД, ШН и др., дежурного по переезду)
	от	до		Часы и минуты	Что обнаружено	Месяц, число, время (по телефону, ска через другое место)	Способ извещения (по телефону, запись на работе)	Месяц, число, минуты	Прибытие на работу	Описание причин неисправности и принятых мер	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

1. Проверка действия устройств автоматики на переезде

- 11.04 Действие звонков,
13.20 лампочек контроля приближения поезда к переезду, световой сигнализации, автоматических (электрических) шлагбаумов и прямой связи с ДСП проверено, работают нормально
ШН
13.20 Дежурный по переезду

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

2. Проверка видимости заградительных и переездных светофоров

23.03 Для проверки види-
11.20 мости заградительных
светофоров снимается
пломба с кнопки их
включения
ШН
11.30 Дежурный по переез-
ду

23.03 Видимость заградитель-
11.50 ных и переездных свето-
форов проверена, удовлет-
воряет установленным тре-
бованиям. Кнопка включе-
ния заградительных свето-
форов опломбирована
ШН
Дежурный по переезду
11.50 ПД

3. Проверка электропривода шлагбаума с разборкой

18.07 Будет производиться
9.00 проверка электропри-
вода нечетного авто-
шлагбаума с полной
разборкой. На время
работы автошлагбау-
мы из действия вык-
лючаются. Переезд ог-
раждать запасными
шлагбаумами
ШН
9.20 Дежурный по переез-
ду

18.07 Проверка электроприво-
12.00 да нечетного автошлагбау-
ма закончена. Автошлаг-
баумы работают нормаль-
но, в действие включены
ШН
12.00 Дежурный по переезду

4. Замена линзового комплекта заградительного светофора

29.04 Для замены линзово-
9.45 го комплекта действие

29.04 Линзовый комплект чет-
10.15 ного заградительного све-

УПРАВЛЕНИЕ

Прибалтийской
ОРДЕНА ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

02.09.87г. № ШЦ-3/20

КОПИЯ

Начальникам отделов
Начальникам дистанций
сигнализации и связи
Начальникам дистанций

В связи с поступающими запросами о порядке применения отдельных положений "Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве работ по техническому обслуживанию и ремонту устройств СЦБ" ШЦ-4397 и ранее изданных на дороге дополнений к инструкции ШЦ-3378 разъясняется:

1. Любое выключение устройств СЦБ (в том числе без сохранения пользования сигналами) должно производиться по разрешению дежурного инженера дистанции сигнализации и связи.
2. Плановыми считаются такие работы, вызывающие выключение устройств СЦБ, необходимость выполнения которых известна на начало месяца. В ежемесячных графиках выполнения таких работ кроме ответственного за безопасность движения поездов должны указываться ответственные руководители работ от дистанции сигнализации и связи.
3. При выключении стрелок ЭЦ с сохранением пользования сигналами (за исключением случаев выключения при устранении повреждений устройств СЦБ) сохраняется порядок производства работ только по письменному разрешению руководства отделения дороги, определенным указанием НГ Скрабэ № ШЦ-2/35 от 17.12.84 г.
4. Порядок действий и оформления записей в журнале осмотра ф.ДУ-46 при проверке стрелок на плотность прилегания острия к рамному рельсу, обнаружении и устранении отжима определяется указаниями ШЦ-2/16 от 10.05.82 г., ШЦ-2/22 от 08.06.82 г.
5. В дополнения к требованиям пункта 2.2.3 Инструкции ШЦ-4397 после изменения или замены монтажа в постовой части схемы управления стрелкой должна производиться проверка невозможности получения сигнала при повороте стрелочной рукоятки (накатах ключа) в сторону движения и изъятых рабочих предохранителей, предусмотренная указанием МПС № ШЦ-21 от 24.04.87 г.
6. Указывать время подписи дежурного по станции под записями электромеханника о предстоящих работах и выполненных проверках обязательно во всех случаях.

Примечанием I к пункту I.1 приложения 5 (примеры оформления записей) к Инструкции ШЦ-4397 не руководствоваться.

7. При включении устройств СЦБ после окончания работ в записи в графе I2 "Журнала осмотра" ф.ДУ-46 должны указываться результаты всех проверок, предусмотренных соответствующим пунктом Инструкции ШЦ-4397, а не только перечисленных в текстах примеров записей в "Журнале осмотра" (приложение 5 к Инструкции ШЦ-4397).

8. Порядок действий при обнаружении неисправностей устройств СЦБ на перегонах определяется указанием НЗ Плетникова № ШЦ-3/14 от 11.10.82 г.

9. Порядок организации групповой замены реле ШПЗ-5000 и блоков БВС (БДС) определяется указанием № ШЦ-2/39 от 26.12.84г.

10. При обнаружении на станции остродефектного рельса и отсутствии электромеханика СЦБ руководствоваться порядком, определенным пунктом 5.2 Инструкции ШЦ-4397 для случая неисправности стрелочного перевода.

11. При определении необходимости перевода стрелок ЭЦ на ручное управление (пункт I.13.1 ШЦ-4397) руководствоваться требованиями пунктов I3.8; I3.9 ИЦП.

12. Запрещается выполнение работ, связанных с отключением проводов СЦБ воздушных и кабельных линий без участия электромеханика СЦБ.

Внесите дополнения в Инструкцию ШЦ-4397, инструктируйте причастных работников.

Заместитель начальника дороги

Я.Я.Рачко

Рассылается: РБ, Ш, П, Д, всем НОД, УРБ, ШЧ, ПЧ, НОДН, --но I об

Златкин

46-04