

УТВЕРЖДЕНА

распоряжением ОАО «РЖД»
от « 20 » сентября 2011 г. № 2055р

ИНСТРУКЦИЯ
по обеспечению безопасности движения поездов при технической
эксплуатации устройств и систем СЦБ
ЦШ-530-11

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 01.07.2013 № 1512р;
Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р;
Распоряжения ОАО «РЖД» от 01.06.2017 № 1044/р;
Распоряжения ОАО «РЖД» от 06.12.2017 № 2528р;
Распоряжения ОАО «РЖД» от 13.02.2020 № 313р;
Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

1. Основные положения

1.1. Настоящая Инструкция устанавливает порядок производства работ, обеспечивающий безопасность движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) железнодорожной автоматики и телемеханики открытого акционерного общества «Российские железные дороги».

Техническая эксплуатация устройств и систем СЦБ включает организацию и проведение работ по контролю технического состояния, техническому обслуживанию, ремонту и устранению неисправностей этих устройств и систем.

Вопросы организации и проведения работ, обеспечивающих безопасность движения поездов, при эксплуатации устройств СЦБ на сортировочных горках в настоящей Инструкции не рассматриваются.

При производстве работ, обеспечивающих безопасность движения поездов в части технической эксплуатации устройств и систем СЦБ железнодорожной автоматики и телемеханики ОАО «РЖД», помимо настоящей Инструкции необходимо в обязательном порядке руководствоваться нормами ПТЭ, и другими нормативными документами МПС России, Минтранса России, а также внутренними документами ОАО «РЖД».

Временные изменения зависимостей действующих устройств сигнализации централизации и блокировки осуществляется в порядке, установленном настоящей Инструкцией.

При строительстве новых, реконструкции, техническом перевооружении устройств СЦБ временную инструкцию разрабатывают в соответствии с требованиями стандарта [1].

При капитальном ремонте устройств СЦБ временная инструкция составляется территориальной Дирекцией управления движением, согласовывается территориальной Дирекцией инфраструктуры и утверждается:

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

- для железнодорожных станций внеклассных и I класса (по перечню, установленному начальником железной дороги) - руководством железной дороги;

- для остальных железнодорожных станций - заместителем начальника железной дороги (по территориальному управлению).

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)

Плановые работы по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене устройств и приборов сигнализации, централизации и блокировки и другие плановые работы, вызывающие нарушение установленных зависимостей или временное прекращение их действия, должны производиться с назначением ответственных руководителей за обеспечение безопасности движения и производство работ в соответствии с графиками, утвержденными заместителем начальника железной дороги (по территориальному управлению), предусматривающими минимальные сроки их выполнения.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)

Замена и отключение отдельных устройств и приборов сигнализации, централизации и блокировки, когда установленные зависимости не нарушаются, могут производиться с согласия дежурного по железнодорожной станции (на участках с диспетчерской централизацией - диспетчера поездного) без записи в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и контактной сети. Перечень работ по замене и отключению таких устройств и приборов устанавливается, настоящей Инструкцией.

1.2. Требования настоящей Инструкции обязательны для всех работников ОАО «РЖД» связанных с технической эксплуатацией и контролем действия устройств СЦБ, использованием ими, их строительством и реконструкцией.

Перед допуском к самостоятельной работе данные работники испытываются в знании соответствующих разделов настоящей Инструкции.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 06.12.2017 № 2528р)

Примечание. Обязанности руководителей и работников дистанции СЦБ, предусмотренные настоящей инструкцией, обязательны для исполнения руководителями и работниками специализированных дистанций, дистанции инфраструктуры (по кругу ведения).

(Примечание в ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

1.3. Устройства СЦБ должны содержаться в исправном техническом состоянии согласно требованиям Правил [2] (далее – ПТЭ) и Инструкции [3].

Все работы по техническому обслуживанию, ремонту и устранению неисправностей устройств СЦБ должны выполняться с соблюдением требований настоящей Инструкции, Инструкции [4], Правил [5], пожарной безопасности, иных нормативных правовых актов МПС России, Минтранса России, нормативных документов ОАО «РЖД» и в соответствии с утвержденными техническими решениями и технологическими процессами.

1.4. Выполнение плановых работ, связанных с прекращением действия и требующих выключения устройств СЦБ, должно производиться без нарушения графика движения поездов в технологические «окна», предусмотренные в графике движения поездов в соответствии с требованиями ПТЭ. При отсутствии таких «окон», согласно требованиям ПТЭ должно предоставляться регламентированное время. В необходимых случаях нормальное пользование устройствами СЦБ прекращается путем их временного выключения, в порядке, установленном настоящей Инструкцией.

1.3 – 1.4 (В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

1.5. Работы по техническому обслуживанию, устранению неисправностей, ремонту и замене устройств СЦБ на железнодорожной станции должны производиться с разрешения дежурного по станции, а на перегоне – с разрешения дежурного одной из станций, ограничивающих перегон, или диспетчера поездного на участках с диспетчерской централизацией с выключением или без выключения устройств.

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

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

Релейные, кроссовые и другие служебные помещения, в которых установлено оборудование СЦБ, при отсутствии в них обслуживающего персонала, должны быть закрыты. Порядок доступа и контроля открытия/закрытия дверей в таких помещениях, в том числе оборудованных техническими средствами (с возможностью архивирования событий), устанавливается начальником службы автоматики и телемеханики дирекции инфраструктуры.

(Абзац добавлен Распоряжением ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

1.6. Выключение устройств СЦБ, производится без сохранения пользования сигналами. В обоснованных случаях выключение стрелок может производиться с сохранением пользования сигналами.

Основанием для выключения стрелок с сохранением пользования сигналами является телеграмма, распоряжение или приказ первого заместителя начальника железной дороги.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)

Выключение устройств СЦБ, как правило, производится электромехаником СЦБ (а стрелок ключевой зависимости и электромонтером). При необходимости выключать устройства могут старшие электромеханики СЦБ, начальники участков производства, а также руководители дистанции СЦБ в порядке, установленном настоящей Инструкцией.

При выключении с сохранением пользования сигналами централизованных стрелок, стрелок, оборудованных стрелочными контрольными замками сохраняется возможность открытия светофоров по маршрутам, в которые входят выключенные устройства, и при этом обеспечивается контроль положения и замыкания всех стрелок, входящих в маршрут, кроме выключенных. Проверка фактического положения, закрепления и запираания выключенных стрелок производится порядком установленным в техническо-распорядительном акте (ТРА) железнодорожной станции. После такой проверки прием или отправление первого поезда по стрелке, выключенной с сохранением пользования сигналами, производится при запрещающем показании входного, выходного или маршрутного светофора, а последующих - по разрешающим показаниям этих светофоров (при этом на участках с автоблокировкой сигнальное показание зелёного огня на таких светофорах должно быть исключено) и со скоростью не более 40 км/ч.

Заявки на выдачу предупреждения об ограничении скорости движения до 40 км/ч подаются в соответствии с требованиями ПТЭ.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)

Места и способ исключения зелёного огня для каждой железнодорожной станции утверждаются начальником (его заместителем) дистанции СЦБ.

При выключении устройств СЦБ без сохранения пользования сигналами возможность открытия светофоров и замыкания поездных маршрутов, в которые входят выключенные устройства, исключается. На аппарате управления и контроля ДСП или ДНЦ (далее - аппарат управления)¹ контролируется положение всех стрелок и состояние участков пути², кроме

¹ **Примечание:** Под аппаратом управления подразумевается техническое средство обеспечивающее управление и контроль устройств СЦБ с одного рабочего места (автоматизированное рабочее место (АРМ), пульт, табло, маневровая колонка и др.).

² **Примечание:** Под участками пути подразумеваются станционные пути, стрелочные и бесстрелочные участки оборудованные рельсовыми цепями и/или устройствами счета осей.

выключенных. Движение поездов по маршрутам, в которые входят выключенные устройства, производится при запрещающих показаниях светофоров. При этом проверка фактической свободности участка пути, положения, закрепления и запираания каждой стрелки в маршруте производится в порядке, установленном для этих случаев в Инструкции [4] и в ТРА железнодорожной станции.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

1.7. Выключение стрелок с сохранением пользования сигналами производится электромехаником СЦБ (а стрелок ключевой зависимости на железнодорожной станции – электромехаником СЦБ или электромонтером), с согласия старшего электромеханика СЦБ и по регистрируемому в Журнале выключений устройств СЦБ (далее Журнал выключений) разрешению диспетчера дистанции СЦБ.

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

Для обеспечения безопасности движения и контроля за действиями работников всех причастных хозяйств при выключении стрелок с сохранением пользования сигналами и производстве работ на станции должен присутствовать начальник железнодорожной станции или лицо его замещающее.

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

Если для ремонтных работ требуется выключить указанным способом большее число стрелок, то это может быть осуществлено с разрешения первого заместителя начальника железной дороги с одновременным установлением порядка движения поездов и обеспечения безопасности движения поездов, назначения ответственных лиц за своевременное окончание работ и безопасность движения.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)

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

(Абзацы седьмой, восьмой, девятый и десятый исключены Распоряжением ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)

1.8. Плановые работы (согласно перечню 1а приложения № 1, к настоящей Инструкции) должны производиться в соответствии с требованиями Инструкции [6] с оформлением заявок в АС АПВО.

В заявке, помимо времени продолжительности самих работ, должно быть определено время: на выключение устройств и систем СЦБ; на производство проверок устройств и систем СЦБ после окончания работ; на включение устройств и систем СЦБ.

Разрешением на производство работ является телеграмма, распоряжение или приказ заместителя начальника железной дороги (по территориальному управлению) или руководства железной дороги, в котором указываются цель и способ выключения, дата и время начала работ, на какой срок, ответственные лица за производство работ и за обеспечение безопасности движения поездов.

На работы, связанные с выключением устройств СЦБ (согласно перечню 1б приложения № 1 к настоящей Инструкции), выполнение которых будет производиться в соответствии с требованиями пункта 8.3.8 Инструкции [6] или в иное время, но без нарушения графика движения поездов, разрешение руководства железной дороги не требуется. В этих случаях работы должны производиться с разрешения диспетчера поездного или дежурного по железнодорожной станции, с оформлением соответствующей записи в Журнале осмотра на основании заявок руководителей работ.

В случае выявления неисправности, угрожающей безопасности движения поездов или жизни и здоровью людей, устройства СЦБ должны выключаться в порядке, установленном настоящей Инструкцией. При этом разрешение руководства железной дороги на выключение устройств СЦБ не требуется, а для устранения неисправности или её последствий должно предоставляться аварийное «окно» в соответствии с требованиями Инструкции [6].

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

Работы, выполняемые строительными и другими организациями, должны производиться, как правило, без нарушения нормальной работы устройств СЦБ.

Для своевременного принятия необходимых мер, выполнение работ такими организациями должно быть согласовано с начальником (заместителем) дистанции СЦБ не позже, чем за 3 суток.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

1.9. Выключение стрелок с сохранением пользования сигналами должно производиться в соответствии с техническими решениями, утвержденными установленным порядком.

Порядок (последовательность действий) выключения стрелок с сохранением пользования сигналами должен быть определен для каждой железнодорожной станции на основе технических решений и утвержден начальником дистанции СЦБ.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

1.10. Выключение стрелок и (или) участков пути без сохранения пользования сигналами производится электромехаником или старшим электромехаником СЦБ по регистрируемому в Журнале выключений разрешению диспетчера дистанции СЦБ и применяется, как правило, тогда, когда это не вызывает нарушения графика движения поездов (например, при возможности обходного движения по другим маршрутам; на стрелках и участках пути, примыкающих к путям, занятым на продолжительное время подвижным составом и т.д.). Кроме того, такое выключение должно применяться при производстве путевых работ с закрытием движения по стрелке или участку пути (при смене рельса (рельсов, в том числе их сплошной замене), сплошной смене стрелочного перевода, смене рамных рельсов, остряков, крестовины простой стрелки, подвижного сердечника и усовика крестовины с подвижным сердечником, а также других работ, связанных с отсоединением первой межостряковой тяги от серёжек и отсоединением серёжек первой межостряковой тяги от остряков, ведущей планки внешнего замыкателя и рабочей тяги от электропривода, смене клеммер и фиксаторов).

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

Выключение участков пути производится также в случаях выявления ложной свободности (отсутствии шунтовой чувствительности) из-за наличия на головках рельсов ржавчины, песка, травы, льда, напессованного снега и т.д., или в случае занятости участков пути подвижным составом на срок более трех суток. Включение в зависимость таких участков пути производится согласно пункту 4.5. настоящей Инструкции, при этом включение в зависимость участков, с которых выведен подвижной состав, следует производить только в дневное время суток после комплексной проверки состояния всех элементов рельсовых цепей.

(Абзац добавлен Распоряжением ОАО «РЖД» от 01.07.2013 № 1512р)

1.11. На участках с диспетчерской централизацией для выключения стрелок и участков пути, кроме выполнения требований п.п.1.7., 1.8. настоящей Инструкции, должна подаваться устная заявка электромеханика СЦБ диспетчеру поезвному для перевода станции на резервное управление.

Диспетчер поездной должен перевести железнодорожную станцию или ее горловину на резервное управление и передать вступившему на дежурство работнику железнодорожной станции разрешение на выключение стрелки или участка пути с указанием времени начала работ.

Дальнейший порядок выключения устройств СЦБ изложен в настоящей Инструкции.

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

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

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

(Седьмой и восьмой абзацы исключены Распоряжением ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)

1.12. При отказе в работе устройств СЦБ дежурный по станции обязан немедленно сделать соответствующую запись в Журнале осмотра, сообщить электромеханику СЦБ и диспетчеру дистанции СЦБ о характере нарушения, кроме того, при неисправности участков пути и стрелочных переводов сообщить диспетчеру дистанции пути, дорожному мастеру или бригадиру пути, а при нарушении электроснабжения - дежурному энергодиспетчеру.

При отказе в работе устройств СЦБ на перегоне дежурный по станции сообщает об этом одновременно электромеханику СЦБ, диспетчеру дистанции СЦБ, диспетчеру дистанции пути, дорожному мастеру или бригадиру пути.

Впредь до устранения неисправности, проверки установленным порядком работы устройств СЦБ и оформления соответствующих записей электромеханика СЦБ и работников причастных хозяйств в Журнале осмотра, дежурный по станции обязан обеспечить пропуск поездов в порядке, установленном Инструкцией [4]. При этом дежурному по станции, а при диспетчерской централизации и диспетчеру поездному, независимо от

поездной обстановки, запрещается пользоваться неисправными устройствами СЦБ (открывать входные, выходные, маршрутные и маневровые светофоры, переводить стрелки руководствуясь показаниями контрольных приборов), в том числе и тогда, когда до оформления этих записей возобновится контроль свободности или занятости участков пути, положения централизованных стрелок или произойдут другие изменения показаний на аппарате управления. Проверка фактической свободности участков пути от подвижного состава, положения стрелок и приготовление маршрутов должны производиться в порядке, установленном Инструкцией [4] и предусмотренным для таких случаев в ТРА железнодорожной станции.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

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

1.13.1. При невозможности перевода централизованной стрелки с аппарата управления (при потреблении электродвигателем тока нагрузки) необходимо проверить, не попало ли что-либо между острием и рамным рельсом, не произошел ли завал остриев, тяг грузом, снегом и т.д.

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

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

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

Движение поездов по такой стрелке производится при запрещающем показании светофора до устранения неисправности или выключения стрелки с сохранением пользования сигналами. По маршрутам, в которые стрелка входит в положение, которое контролируется на аппарате управления, пропуск поездов осуществляется по разрешающим показаниям соответствующих светофоров.

В необходимых случаях до устранения неисправности дежурный по станции с согласия диспетчера поездного может перевести стрелку на аварийное³ управление (курбелем). Перевод стрелки курбелем (курбельная заслонка должна быть опущена) осуществляется дежурным по станции, оператором поста централизации, сигналистом или другим работником хозяйства перевозок, указанным в ТРА железнодорожной станции.

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

При переводе на аварийное управление одной из спаренных стрелок или стрелки с подвижным (поворотным)⁴ сердечником крестовины - вторая стрелка или подвижный сердечник тоже должны переводиться на аварийное управление.

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

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

После каждого перевода стрелки при помощи курбеля дежурный по станции должен выполнить операции, соответствующие переводу стрелки в требуемое положение (установить рукоятку этой стрелки на пульте управления в положение, соответствующее положению стрелки, или при кнопочном управлении нажать кнопку соответствующего положения).

Для получения контроля положения стрелки, переведенной курбелем, если соответствующий участок пути имеет контроль ложной занятости, дежурный по станции должен воспользоваться режимом вспомогательного перевода стрелки (распломбировать и нажать кнопку вспомогательного перевода стрелки или воспользоваться кнопкой со счётчиком числа нажатий или при МПЦ с АРМ послать ответственную команду), а в необходимых случаях - предварительно произвести искусственную разделку маршрута.

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

³ **Примечание:** Аварийное управление стрелкой - режим изменения положения централизованной стрелки с помощью специальной рукоятки (курбеля) физическими усилиями человека.

⁴ **Примечание:** В дальнейшем по тексту термин «с подвижным сердечником» включает в себя и «поворотный сердечник».

работника, осуществляющего перевод этой стрелки, и по наличию контроля на аппарате управления.

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

1.13.2. При неисправности стрелки или электропривода, когда стрелка курбелем не переводится, а электромеханик СЦБ отсутствует, дежурный по станции должен надеть на стрелочную рукоятку (кнопки) этой стрелки красный колпачок (колпачки), а при наличии АРМ произвести действия по её индивидуальному замыканию (блокировать соответствующей управляющей командой).

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

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

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

Контроль за положением стрелки с закрепленными остриями в маршруте осуществляет работник хозяйства перевозок.

1.13.3. При появлении ложной занятости участка пути дежурный по станции обязан проверить фактическую его свободность (в том числе, если участок пути является к маршруту негабаритным) от подвижного состава, а также, не прекращая пропуска поездов, проверить отсутствие замыкания участка пути посторонним предметом. Если после проверки причина ложной занятости будет установлена и устранена, дежурному по станции разрешается возобновить пользование устройствами. О причинах нарушения нормального действия устройств СЦБ и их устранении дежурный по станции должен сделать запись в последней графе Журнала осмотра.

Если причина не будет выяснена и устранена, то движение поездов по маршрутам, в которые входит такой участок пути, должно производиться при запрещающих показаниях светофоров, а перевод соответствующих стрелок электрической централизации осуществляться с использованием вспомогательного режима (путем задания индивидуальных ответственных команд или с помощью пломбируемых вспомогательных кнопок, или кнопок со счётчиком числа нажатий). О каждом случае использования ответственных команд или о снятии пломб дежурный по станции должен сделать запись в Журнале осмотра. Перед каждым переводом такой стрелки дежурный по станции обязан убеждаться в свободности участка пути от подвижного состава.

1.13.4. Во всех случаях при приеме и отправлении поездов, при запрещающих показаниях светофоров, после выполнения требований Инструкции [4], дежурный по станции, кроме того, должен исключить с аппарата управления перевод стрелок, входящих в маршрут способом, предусмотренным Инструкцией о порядке пользования устройствами СЦБ на железнодорожной станции.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

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

После доклада о готовности маршрута дежурный стрелочного поста по указанию дежурного по станции вставляет ключ от контрольного замка в

аппарат для замыкания маршрута. В этом случае табличка «Выключено» закрепляется на ключе.

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

1.13.6. При утере (поломке) ключа стрелочного контрольного замка, и отсутствии электромеханика СЦБ (электромонтер) на железнодорожной станции, после оформления записи в Журнале осмотра, дежурный по станции дает указание находящемуся на железнодорожной станции работнику путевого хозяйства о снятии замка с гарнитуры, а в гнездо аппаратного замка этой стрелки вставить красную табличку с надписью «Выключено». До устранения неисправности прием и отправление поездов, а также маневровые передвижения необходимо производить при запрещающих показаниях светофоров порядком, установленным Инструкцией [4]. В маршрутах указанная стрелка запирается на закладку и навесной замок.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

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

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

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

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

Если устранение неисправности производится без выключения устройств СЦБ, то при наличии в Журнале осмотра записи дежурного по станции о неисправности и росписи электромеханика СЦБ о прибытии для устранения

неисправности дополнительной записи в графе 3 Журнала осмотра электромеханик СЦБ может не делать.

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

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 01.07.2013 № 1512р)

После устранения неисправности электромеханик СЦБ (при ключевой зависимости и электромонтер) может ввести в действие устройства СЦБ, работа которых временно прекращалась, только после совместной с дежурным по станции практической их проверки и убедившись в исправности устройств СЦБ и правильности отображения их контроля на аппарате управления. Об устранении неисправности электромеханик СЦБ должен сделать запись в Журнале осмотра.

Время устранения и причину неисправности электромеханик СЦБ должен сообщить диспетчеру дистанции СЦБ и старшему электромеханику СЦБ.

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

1.15. Если во время проверки стрелок обнаружено отставание остряка от рамного рельса или подвижного сердечника крестовины от усовика на 4 мм и более, то взаимодействие работников путевого хозяйства, хозяйства перевозок и дистанции СЦБ при его устранении осуществляется порядком установленным в приложении 6 к настоящей Инструкции.

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

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

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

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

При этом в случаях, предусмотренных настоящей Инструкцией, допускается установка временных перемычек, если они утверждены техническими решениями. Перечень мест установки таких перемычек составляется старшим электромехаником, согласовывается начальником участка и утверждается начальником (заместителем начальника) дистанции СЦБ для каждой станции (раздельного пункта) или перегона.

Примечание. Временная перемычка представляет собой электрическое соединение, создающее обходную цепь для временного исключения (изменения) зависимостей. К временным перемычкам относятся перемычки: для исключения контроля негабаритных участков пути; снятия контроля охранных стрелок; для исключения зависимостей между УКСПС и светофорами; для получения временного контроля стрелок, если требуется выключить с сохранением пользования сигналами более одной стрелки, тормозного упора, сбрасывающего башмака.

Временные перемычки должны быть длиной не менее 0,5 м, цветом отличаться от монтажа, выполнены без увязки в жгут и иметь бирку о назначении с указанием основания для её установки с датой и подписью работника её установившего.

Учет установки и снятия временных перемычек ведется в журналах учета установленной формы, прошитых, пронумерованных и скрепленных печатью структурного подразделения у диспетчеров дистанции СЦБ и на станциях у электромеханика СЦБ.

Проверка Журналов учета установки и снятия временных перемычек экземпляра диспетчера дистанции СЦБ и экземпляра старшего электромеханика производится заместителем начальника дистанции СЦБ ежемесячно.

В случаях отсутствия путевого развития при вводе новых устройств в эксплуатацию, при реконструкции путевого развития, при постановке устройств на консервацию, выключение устройств СЦБ выполняют после внесения соответствующих временных изменений в принципиальные и монтажные схемы в порядке, установленном Инструкцией [8] путем изменения монтажа.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

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

2. Порядок выключения стрелок

2.1. Общие требования

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

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

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

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

Закрепление остряков типовыми скобами производится в порядке, указанном в Инструкции [9].

Ключ (ключи) от навесного замка запертой стрелки (спаренных стрелок) в течение всего периода выключения должен храниться у дежурного по станции, работника, выделенного для обслуживания стрелки или руководителя, ответственного за обеспечение безопасности движения. Прием и отправление поездов должны производиться в порядке, установленным Инструкции [9].

При разъединении остряков они должны закрепляться в требуемом положении в порядке, указанном в Инструкции [9]. Кроме того, прижатый остряк запирается на закладку и навесной замок.

При выключении стрелки с подвижным сердечником крестовины сердечник должен закрепляться в требуемом положении при помощи специального устройства, которое должно запирается навесным замком. При

этом прилегание подвижного сердечника крестовины к усовику должно быть плотным и отвечать требованиям, установленным ПТЭ.

При выключении спаренных стрелок без сохранения пользования сигналами стрелка, на которой не производятся ремонтные работы, запирается на закладку и навесной замок, а с сохранением пользования сигналами – она закрепляется типовой скобой, запирается на закладку и навесной замок.

Для обслуживания выключенной стрелки должен назначаться работник хозяйства перевозок в порядке, установленном в ТРА железнодорожной станции.

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

Ответственность за надежность закрепления острияков (подвижного сердечника крестовины) несет работник путевого хозяйства, а за правильность положения стрелки в заданном маршруте и надежность ее запирания на закладку и навесной замок - работник хозяйства перевозок.

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

Для выполнения регулировочных работ на выключенной стрелке, в том числе и с разъединением острияков, перевод ее вручную может производиться электромехаником СЦБ с разрешения дежурного по станции, переданного через работника хозяйства перевозок и под его контролем.

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

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

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

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

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

Одновременное открытие светофоров для приема и отправления поездов в одной горловине железнодорожной станции по выключенным с сохранением пользования сигналами стрелкам не допускается.

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

В необходимых случаях, при наличии утвержденных технических решений, допускается временное разделение схем управления электроприводами стрелочных съездов и получение на аппарате управления контроля неремонтируемой стрелки. Разрешением на производство работ является телеграмма, распоряжение или приказ первого заместителя начальника железной дороги. При временном разделении схем управления в Журнале осмотра оформляется запись о выключении из зависимости спаренной стрелки, а по окончании монтажных работ и выполнения проверок установленных настоящей Инструкций, о включении в зависимость одиночной стрелки (при этом одиночная стрелка включается в зависимость без права перевода). Контроль одиночной стрелки включается только после демонтажа острых концов ремонтируемой стрелки. В записи дополнительно указывается о том, что острия ремонтируемой стрелки контроля положения не имеют.

После монтажа вновь уложенной стрелки и до включения её в зависимость она закрепляется и запирается на закладку и навесной замок в положении, исключающем выезд подвижного состава на не ремонтируемую стрелку. Проверка фактического положения, закрепления и запирания острых концов данных стрелок производится порядком установленным в ТРА железнодорожной станции, либо порядком указанным в телеграмме, распоряжении или приказе первого заместителя начальника железной дороги.

Для включения стрелок съезда в зависимость в Журнале осмотра делается запись о выключении из зависимости одиночной стрелки, а по окончании монтажных работ и выполнения проверок установленных настоящей Инструкций, о включении в зависимость спаренной стрелки.

(Абзацы 5, 6, 7 добавлены Распоряжением ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

2.2. Стрелки электрической централизации

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

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

Дежурный по станции на основании записи электромеханика СЦБ устанавливает стрелку с аппарата управления в требуемое положение. Для исключения случайного перевода стрелки, производит её индивидуальное замыкание с АРМ (блокирует соответствующей управляющей командой) или в централизациях с маршрутным набором для исключения перевода стрелки от нажатия кнопок в это же положение должна быть установлена и стрелочная рукоятка на аппарате управления.

Установив стрелку в требуемое положение с аппарата управления, дежурный по станции дает указание работнику путевого хозяйства о закреплении острияков стрелки (и подвижного сердечника крестовины) и работнику хозяйства перевозок о запираении ее (и подвижного сердечника крестовины) на закладку и навесной замок.

Закрепив острияки стрелки работник путевого хозяйства оформляет запись в Журнале осмотра или передает соответствующую телефонограмму дежурному по станции с последующей личной подписью в журнале.

Получив сообщение от работника хозяйства перевозок о том, что острияки (и подвижной сердечник крестовины) закреплены и стрелка заперта в требуемом положении, дежурный по станции надевает на стрелочную рукоятку (кнопки) колпачок (колпачки) красного цвета. При кнопочном управлении стрелками колпачки надеваются на обе кнопки. Затем в период, когда дежурный по станции не переводит стрелки в этой горловине (районе) железнодорожной станции и не производит передвижений по выключаемой стрелке, подписывается под текстом записи электромеханика СЦБ с указанием времени. (При наличии АРМ дежурный по станции подписывается под текстом записи электромеханика СЦБ после ввода соответствующей команды (управляющей директивы) на подготовку установки стрелки на макет и получения сообщения системы о готовности программной части макета стрелки к подключению).

Наличие этой подписи является для электромеханика СЦБ разрешением приступить к работе по выключению стрелки.

Выключение стрелки с сохранением пользования сигналами производится путем установки электромехаником СЦБ вместо приборов, контролирующих её положение, специального приспособления - макета,

который обеспечивает возможность открытия светофоров по маршрутам, в которые входит выключаемая стрелка.

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

После получения разрешения электромеханик СЦБ обрывает контрольную цепь на месте включения макета, а ДСП по отсутствию контроля положения на аппарате управления убеждается, что это произошло именно на той стрелке, о которой сделана запись в Журнале осмотра, и сообщает об этом электромеханику. (При наличии АРМ дежурный по станции убедившись, что отключена именно та стрелка, о которой сделана запись в Журнале осмотра, посылает ответственную команду (управляющую директиву) о выключении стрелки из централизации).

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

Для этого дежурный по станции устанавливает в нужное положение рукоятку управления макетом с фиксацией ее на 1-2с в среднем положении, а затем поворачивает в соответствующее (то же) положение стрелочную рукоятку выключаемой стрелки (нажимает кнопку) на пульте управления. Если при этом стрелка амперметра не отклоняется, а стрелочные контрольные лампочки и контрольные лампочки рукоятки управления макетом загораются соответственно зеленым или желтым светом в зависимости от их одинакового положения с рукояткой, то макет действует правильно. (При наличии АРМ после установки стрелки на макет, на экране монитора у стрелки, выключаемой из зависимости, и на макете стрелки появляется требуемая индикация контроля положения стрелки, что говорит об окончании постановки стрелки на макет, при этом снимается блокировка индивидуального и маршрутного перевода стрелок на станции и системой выдается сообщение об установке макета стрелки в требуемом положении).

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

Убедившись, что выключение стрелки произведено правильно, электромеханик СЦБ изымает (при их наличии) контрольные лампочки (светодиодные индикаторы) 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 (светодиодных индикаторов). Под этой записью расписывается дежурный по станции с указанием времени. Наличие этой подписи является для электромеханика СЦБ разрешением приступить к работе на выключенной стрелке.

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

При необходимости перевода выключенной стрелки для изменения маршрута или производства регулировочных работ со снятием крепления, перед тем как дать распоряжение о снятии крепления с острияков (остряка) и подвижного сердечника крестовины, дежурный по станции обязан произвести на аппарате управления действия, исключающие возможность открытия светофоров по маршрутам, в которые входит данная стрелка, то есть поставить рукоятку макета в среднее положение, оставив стрелочную рукоятку в прежнем положении (или кнопку, нажатой в прежнем положении), или при наличии АРМ соответствующей управляющей командой (директивой) отменить заданный макет стрелки. Затем дежурный по станции дает устное указание работнику хозяйства перевозок о снятии крепления и о переводе стрелки в требуемое положение курбелем. Во время перевода стрелки или производства регулировочных работ движение по стрелке запрещается.

После получения доклада от работника хозяйства перевозок о фактическом переводе стрелки курбелем в требуемое положение, закреплении острияков (и подвижного сердечника крестовины) и запираании стрелки дежурный по станции устанавливает в нужное положение рукоятку управления макетом, а затем поворачивает в соответствующее (то же) положение стрелочную рукоятку (нажимает кнопку) на пульте управления. (При наличии АРМ должен повторить действия по подключению макета в требуемом положении).

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

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

Электромеханик СЦБ имея разрешение на выключение стрелки (в соответствии с п.1.10. настоящей Инструкции) и согласовав с дежурным по станции время начала работ, делает запись в Журнале осмотра. В этой записи

указывается номер стрелки, цель и способ выключения, а также необходимость закрепления ее острияков и запираания стрелки (и подвижного сердечника крестовины) в соответствии с требованиями п.2.1.1. настоящей Инструкции.

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

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

Получив сообщение от работника хозяйства перевозок о том, что стрелка (и подвижной сердечник крестовины) заперта или заперта и ее острияки закреплены в требуемом положении, дежурный по станции надевает на стрелочную рукоятку колпачок красного цвета, (при кнопочном управлении стрелками колпачки надеваются на обе кнопки), а при наличии АРМ блокирует стрелку соответствующей управляющей командой.

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

Электромеханик СЦБ изымает предохранители или дужки в контрольной и рабочей цепях выключаемой стрелки, совместно с дежурным по станции убеждается в правильности ее выключения по отсутствию контроля положения стрелки на аппарате управления и по отсутствию рабочего тока в цепи электродвигателя при попытке перевести стрелку.

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

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

В случае если выключаемая без сохранения пользования сигналами стрелка, является охранной для маршрутов, в которых необходимо сохранить пользование сигналами, то для этих маршрутов может быть исключен контроль

положения охранной стрелки. Места и способ исключения контроля положения охранных стрелок для каждой железнодорожной станции утверждаются начальником (его заместителем) дистанции СЦБ. (При наличии АРМ для исключения контроля положения охранной стрелки дежурный по станции может воспользоваться режимом снятия контроля условий безопасности при помощи ответственных команд).

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

Дежурный по станции подписывает запись электромеханика СЦБ и разрешает отключить макет, а при МПЦ предварительно вводит специальную управляющую команду на отмену программной части макета.

Электромеханик СЦБ отключает макет, подключает контрольную цепь, (если ранее отключались контрольные лампочки (светодиодные индикаторы) – устанавливает их на место) и совместно с дежурным по станции до снятия крепления со стрелки должны проверить и убедиться в соответствии фактического положения стрелки (подвижного сердечника крестовины) положению стрелочной рукоятки (нажатию соответствующей кнопки) и контролю на аппарате управления.

По указанию дежурного по станции работник хозяйства перевозок снимает со стрелки (и подвижного сердечника крестовины) навесной замок, а работник путевого хозяйства снимает закрепление со стрелки (и подвижного сердечника крестовины), после чего разрешает приступить к проверке.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

Электромеханик СЦБ дает указание электромонтеру (электромеханику) СЦБ находящемуся на стрелке включить блок-контакт электропривода и совместно с дежурным по станции проверяет правильность работы стрелки.

При этом должны быть проверены: перевод стрелки, получение на аппарате управления контроля окончания перевода стрелки в плюсовое и минусовое положение, соответствие положения острия стрелки (подвижного сердечника крестовины) положению стрелочной рукоятки (нажатию соответствующей кнопки) и контролю на аппарате управления.

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

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

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

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

б) при замене стрелочной гарнитуры и элементов внешнего замыкателя - отсутствие электрического контроля окончания перевода стрелки при закладке щупа толщиной 4мм между острием и рамным рельсом (подвижным сердечником и усовиком).

При замене стрелочного электропривода выполняются все проверки, указанные в подпунктах а и б, настоящего пункта, а также проверяется: ток при работе электродвигателя постоянного тока на фрикцию; усилие перевода электропривода на острия стрелки и сердечник крестовины с непрерывной поверхностью катания при работе электродвигателя переменного тока на фрикцию.

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

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

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

2.2.4. Если на стрелке, оборудованной двумя и более электроприводами, выполняются работы с ее выключением, то должны выключаться все электроприводы.

2.2.5. При отсутствии контроля положения тормозного упора или сбрасывающего башмака, а также в случаях нарушения механической связи между колодками или колодкой и электроприводом, тормозной упор или сбрасывающий башмак выключается из действия в нерабочем положении.

(Пункт добавлен Распоряжением ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

2.3. Стрелки, оборудованные контрольными замками

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

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

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

Закрепив острияки стрелки, работник путевого хозяйства оформляет запись в Журнале осмотра или передает соответствующую телефонограмму дежурному по станции с последующей личной подписью в журнале.

Получив сообщение дежурного стрелочного поста о том, что острияки закреплены и стрелка заперта в требуемом положении, дежурный по станции или по его указанию дежурный стрелочного поста изымает из аппаратного замка ключ (для исключения открытия светофора без предварительной проверки положения стрелки), вставляет в гнезда аппаратного замка выключаемой стрелки красные таблички с надписью «Выключено». После этого дежурный по станции подписывается под текстом записи электромеханика СЦБ (электромонтера) с указанием времени. Наличие этой подписи является для электромеханика СЦБ разрешением приступить к работе на выключенной стрелке.

Если на выключенной стрелке производится снятие стрелочных контрольных замков, то освободившийся ключ (ключи) электромеханик СЦБ должен передать дежурному стрелочного поста или дежурному по станции.

Перед снятием замков электромеханик СЦБ должен убедиться в наличии надписи «+», «—» на шейках рамных рельсов и замках, а для шарнирно-коленчатых замыкателей на крышке замка и станине.

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

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

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

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

О закреплении острия стрелки работник путевого хозяйства оформляет запись в Журнале осмотра или передает соответствующую телефонограмму дежурному по станции, с последующей личной подписью в Журнале.

Получив сообщение от дежурного стрелочного поста о том, что стрелка заперта или заперта и ее 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 выключаемой стрелки красные таблички с надписью «Выключено». После этого дежурный по станции подписывается под текстом записи электромеханика СЦБ с указанием времени, наличие этой подписи является для электромеханика СЦБ разрешением приступить к работе.

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

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

Для регулировки стрелочных контрольных замков, их сборки и установки на стрелке электромеханик СЦБ должен пользоваться только действующими ключами от стрелочных контрольных замков.

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

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

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

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

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

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

Перевод выключенной стрелки для производства регулировочных работ должен производиться дежурным стрелочного поста или электромехаником СЦБ (электромонтером) с согласия дежурного по станции по разрешению и под контролем дежурного стрелочного поста.

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

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

3. Порядок хранения курбелей, запасных ключей к контрольным замкам, навесных замков, макетов, запасных ключей от релейных помещений, красных колпачков и табличек

3.1. На каждом посту электрической централизации (в помещении дежурного по станции) должны быть курбели от электроприводов для аварийного перевода стрелок, красные колпачки для стрелочных и сигнальных рукояток (кнопок), а также навесные замки для запираания остриев стрелок. Кроме того на каждом посту электрической централизации должен быть макет для выключения стрелки с сохранением пользования сигналами, кроме железнодорожных станций, где такое выключение не предусматривается. На постах, где стрелки оборудованы контрольными замками, должны быть красные таблички с белой надписью «Выключено» и навесные замки.

Количество курбелей, навесных замков, красных колпачков и табличек «Выключено» устанавливается ТРА железнодорожной станции. Красные колпачки, а также красные таблички должны соответствовать типу эксплуатируемых устройств. Начальник дистанции СЦБ при вводе устройств в эксплуатацию обеспечивает станции курбелями, красными колпачками и табличками.

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

На железнодорожных станциях, где имеются стрелки с подвижным сердечником крестовины, к курбелям должны быть прикреплены предупредительные таблички с надписью на одной стороне, окрашенной белым

цветом, “Переведи сердечник крестовины”, на обратной стороне, окрашенной красным цветом, номера стрелок с подвижным сердечником, а на электроприводах этих стрелок должны быть установлены такие же таблички.

Места хранения курбелей, красных колпачков и табличек «Выключено» устанавливаются ТРА железнодорожной станции. Шнуры макетов выключения стрелок, выпрямительных блоков типа БД, БВС, БДР (или аналогичных им), при помощи которых можно создать искусственный контроль положения стрелки, должны храниться в отдельном, запираемом на ключ и пломбируемом ящике только в помещении дежурного по железнодорожной станции.

Ключ от ящика хранится у дежурного по железнодорожной станции, пломба устанавливается старшим электромехаником дистанции сигнализации, централизации и блокировки.

Разрешение на использование вышеуказанных устройств допускается только после получения регистрируемого распоряжения сменного диспетчера дистанции сигнализации, централизации и блокировки, дистанции инфраструктуры.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 13.02.2020 № 313р)

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

Для аварийного перевода стрелок курбели выдаются работникам, указанным в ТРА станции.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)

На участках с диспетчерской централизацией на отдельных пунктах, не обслуживаемых дежурными работниками, при необходимости для перевода стрелок могут привлекаться локомотивные бригады проходящих поездов, а также другие работники уполномоченные начальником железной дороги. Порядок организации хранения, учёта и пользования курбелями локомотивными бригадами и другими уполномоченными работниками устанавливается начальником железной дороги.

(Абзац добавлен Распоряжением ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)

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

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)

О снятии пломбы и изъятии курбеля дежурный по станции должен делать запись в Журнале осмотра.

В технических кабинетах и мастерских электрических централизаций, где ремонтируют стрелочные электроприводы, может находиться не более одного курбеля. На этом курбеле должны быть обозначены наименование дистанции СЦБ и принадлежность («технический кабинет», «мастерские» и др.) и он должен храниться в запертом ящике. Ответственность за правильное хранение и использование этого курбеля только для обучения работников и регулировки ремонтируемых в мастерской электроприводов, несет лично старший электромеханик СЦБ.

3.2. На железнодорожных станциях, где не предусмотрено постоянное дежурство электромехаников СЦБ, в помещении дежурного по станции в ящике для курбелей должен храниться опломбированный электромехаником СЦБ запасной ключ от релейного помещения. Доступ дежурного по станции в помещение релейной разрешается в исключительных случаях (пожар, стихийное бедствие и т.п.).

О снятии пломбы и изъятия запасного ключа от релейного помещения дежурный по станции делает запись в Журнале осмотра и сообщает электромеханику СЦБ и диспетчеру дистанции СЦБ.

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

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

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

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

СЦБ для внесения изменений в схематический план с осигнализированием станции.

Порядок учета и пополнения числа запасных ключей устанавливает начальник дистанции СЦБ.

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

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

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

4. Порядок выключения участков пути

4.1. Выключение участка пути производится в следующем порядке:

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

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

Дежурный по станции прекращает движение по выключаемому участку, устанавливает стрелки, входящие в выключаемый участок с аппарата управления в требуемое положение, и производит их индивидуальное замыкание (блокирует соответствующей управляющей командой, или устанавливает стрелочную рукоятку в это же положение).

При наличии пульта управления дежурный по станции или по его указанию оператор поста централизации дополнительно обязан надеть на стрелочные рукоятки (кнопки) стрелок, входящих в выключаемый участок, красные колпачки. Только после этого дежурный по станции подписывается под текстом записи электромеханика СЦБ с указанием времени, разрешая тем самым выключить участок пути.

Выключение участков пути, должно производиться отключением путевого реле. Отключение путевого реле выполняется изъятием дужек на релейном конце, отключением монтажного провода с контакта обмотки путевого реле или отключением кабельной жилы.

Выключение участков пути, оборудованных устройствами счета осей, должно производиться отключением электропитания путевых датчиков.

Места отключения путевых реле и устройств счета осей для каждой железнодорожной станции должны быть утверждены начальником (его заместителем) дистанции СЦБ. Отключенный провод или кабельная жила

должны быть изолированы, а в местах отключения установлена табличка «Выключено».

На аппарате управления выключенный участок должен иметь индикацию занятости.

Электромеханик СЦБ, выключив участок пути, совместно с дежурным по станции должен убедиться в невозможности открытия светофоров после приготовления одного поездного и одного маневрового маршрута, в которые входит этот участок. При проверке правильности выключения приемоотправочных путей или бесстрелочных участков открытие маневровых светофоров не производится. Кроме того, ДСП должен проверить, что перевод с аппарата управления стрелок электрической централизации, входящих в выключенный участок, невозможен без использования режима вспомогательного перевода.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)

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

4.2. В случае если участок пути выключается, но для маршрутов, в которых он является негабаритным, необходимо сохранить пользование сигналами, то для этих маршрутов может быть исключен контроль его негабаритности. Об исключении контроля негабаритности электромеханик СЦБ должен оформить запись в Журнале осмотра, а дежурный по станции перед установкой таких маршрутов должен убеждаться в фактической свободности такого участка пути. Перечень мест установки перемычек по исключению негабаритности утверждается в соответствии с пунктом 1.17 настоящей Инструкции.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

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

4.4. Дежурный по станции может пропускать поезда по маршрутам, в которые входит выключенный участок пути только после проверки фактической свободности этого участка от подвижного состава в порядке, установленном ТРА железнодорожной станции.

Перевод стрелок электрической централизации, входящих в выключенный участок пути, осуществляется с помощью вспомогательного режима, и при этом положение стрелок определяется по индикации на аппарате управления.

4.5. Во всех случаях, окончив работу на участке пути, электромеханик СЦБ лично или по имеющимся средствам связи должен сообщить дежурному по станции и, получив его согласие, приступить к включению участка и проверке правильности его работы.

При включении участков пути, оборудованных рельсовыми цепями электромеханик СЦБ должен проверить: напряжение на путевом реле, а для ТРЦ - и на входе приёмника, которое должно соответствовать установленным нормам; правильность чередования полярности напряжений в смежных рельсовых цепях (при производстве работ, связанных с переключением питающих проводов, заменой трансформаторов, перемычек или ремонтом кабеля на питающем конце) и совместно с дежурным по станции - соответствие фактического состояния участка контролю на аппарате управления и контроль занятии всех ответвлений путем наложения испытательного шунта. Если выключение производилось с исключением контроля негабаритности, то должно быть проверено восстановление зависимости путем проверки невозможности открытия светофора при занятом негабаритном участке.

При включении устройств счета осей электромеханик СЦБ должен проверить напряжение электропитания путевых датчиков и совместно с дежурным по станции - соответствие фактического состояния участка контролю на аппарате управления и контроль его занятости при проверке имитатором колеса.

В правильности работы участка пути дежурный по станции убеждается по индикации на аппарате управления.

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

С момента начала проверки участка пути и до оформления записи в Журнале осмотра о его включении в зависимость, запрещается дежурному по станции переводить стрелки в горловине (районе), где расположен выключенный участок пути, а также осуществлять какие-либо передвижения по нему.

4.6. Запрещается производить выключение участков пути, оборудованных рельсовыми цепями путем наложения шунтирующих перемычек на рельсы или в схеме рельсовой цепи.

5. Порядок выключения стрелок и участков пути при производстве путевых работ

5.1. Путевые работы, влияющие на нормальную работу электропривода, стрелочного контрольного замка, аппаратуры и оборудования участков пути

выполняются с участием электромеханика СЦБ. О плановых работах старший электромеханик СЦБ должен быть извещен не менее чем за трое суток.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)

О характере производимых работ на стрелочном переводе или участке пути и порядке движения поездов по ним дорожным мастером (бригадиром пути) должна быть сделана соответствующая запись в Журнале осмотра. О предстоящих работах ДСП оповещает электромеханика СЦБ. На основании записи дорожного мастера или бригадира пути (если указанная работа входит в перечень приложения 1 к настоящей Инструкции) электромеханик СЦБ производит выключение устройств СЦБ с сохранением или без сохранения пользования сигналами в порядке, установленном настоящей Инструкцией.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)

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

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)

После окончания путевых работ движение поездов на электрифицированных участках может быть открыто только после установки дроссель-трансформаторов и подключения перемычек к рельсам и установки стыковых, стрелочных и электротяговых соединителей, обеспечивающих нормальную работу участков пути оборудованных рельсовыми цепями и выход тягового тока с таких участков. После окончания путевых работ для завершения работ по монтажу, регулировке и включению устройств СЦБ в зависимость, необходимо предусматривать дополнительное время.

До включения участка пути в зависимость должна быть произведена совместная проверка электромехаником СЦБ и дорожным мастером (бригадиром пути) состояния всех элементов участка пути. Участки пути могут быть включены в зависимость только после выполнения требований п.4.5. настоящей Инструкции, а стрелки - после выполнения требований п.2.2.3, 2.3.4 настоящей Инструкции.

5.2. В случае, когда из-за неисправности стрелочного перевода движение по нему закрывается, и для устранения неисправности требуется немедленно выключить стрелку или участок пути, а электромеханик СЦБ отсутствует, то после оформления работником путевого хозяйства записи о закрытии движения в Журнале осмотра дежурный по станции после выключения курбельного контакта электропривода может разрешить работникам путевого хозяйства выполнять работу без выключения стрелки и участка пути из зависимости,

сообщив об этом диспетчеру дистанции СЦБ, начальнику железнодорожной станции и диспетчеру поезвному.

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

До проверки состояния устройств СЦБ электромехаником СЦБ и оформления им соответствующей записи в Журнале осмотра движение по стрелке должно осуществляться при запрещающих показаниях светофоров порядком, установленном в Инструкции [4].

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

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

В необходимых случаях, когда стрелка выключается без сохранения пользования сигналами, но для маршрутов, в которых она является охранной, необходимо сохранить пользование сигналами, то для этих маршрутов может быть исключен контроль её охранныости. Места и способ исключения охранныости для каждой железнодорожной станции утверждаются начальником (его заместителем) дистанции СЦБ.

5.4. Плановые работы по замене изолирующих деталей в изолирующих стыках, сережках остряков, связных полосах и распорках стрелочных переводов, в арматуре устройств обдувки и обогрева стрелок должны производиться работниками путевого хозяйства по графику, который должен быть согласован начальником (заместителем начальника) дистанции СЦБ. Указанные выше работы, а также работы по устранению замечаний, выявленных в ходе осмотра состояния изолирующих элементов рельсовых цепей (кроме замены изолирующих деталей сережек первой межостряковой тяги), производятся без выключения устройств.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)

Замена изолирующих деталей ведущей планки внешнего замыкателя производится электромехаником СЦБ, а в сережках остряков первой межостряковой тяги - работником путевого хозяйства с участием

электромеханика СЦБ (старшего электромеханика СЦБ). Работа должна производиться с выключением стрелки без сохранения пользования сигналами. О замене изолирующих деталей и порядке движения поездов исполнителем работ должна оформляться запись в Журнале осмотра. После завершения работ по замене изолирующих деталей ведущей планки внешнего замыкателя, в сережках острияков первой межостряковой тяги электромеханик СЦБ должен проверить отсутствие электрического контроля окончания перевода стрелки при закладке щупа толщиной 4 мм между остряком и рамным рельсом.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)

5.5. Требования электромеханика СЦБ по устранению неисправностей отдельных элементов участков пути и стрелок, содержание которых обеспечивают работники других хозяйств, должны выполняться в установленные электромехаником СЦБ сроки.

При неустранении в установленные электромехаником СЦБ сроки неисправностей отдельных элементов стрелок или участков пути, стрелка или участок пути выключается без сохранения пользования сигналами с уведомлением диспетчера поездного и диспетчера дистанции СЦБ.

6. Порядок выключения светофоров, и маршрутных указателей

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

Движение поездов в этом случае должно производиться в порядке, установленном Инструкцией [4]. Плановые работы, связанные с прекращением действия светофора, должны выполняться без нарушения графика движения поездов.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

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

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

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

6.2. При ремонте маршрутного указателя, когда его действие прекращается, движение поездов при выключенном маршрутном указателе производится в порядке, установленном Инструкцией [4].

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

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

Ремонт светового указателя белого цвета в виде вертикальной стрелы должен производиться без нарушения графика движения поездов.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

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

6.4. Выключение светофора из управления производится в следующем порядке.

Электромеханик СЦБ, имея разрешение на выключение светофора (в соответствии с п.1.8. настоящей Инструкции), с согласия старшего электромеханика СЦБ по регистрируемому в Журнале выключений разрешению диспетчера дистанции СЦБ, и согласовав с дежурным по станции время начала работ, делает запись в Журнале осмотра о его выключении. В этой записи указывается цель выключения светофора и порядок ограждения маршрута.

Дежурный по станции производит действия, исключаящие случайное открытие светофора (надевает на кнопку светофора на аппарате управления колпачок красного цвета или при наличии АРМ ДСП управляющей командой блокирует светофор), и расписывается под текстом записи электромеханика СЦБ с указанием времени, разрешая тем самым электромеханику СЦБ выключить светофор.

Электромеханик СЦБ выключает светофор путем изъятия предохранителей или отключением обмоток сигнальных реле. На месте выключения устанавливает табличку «Выключено» и приступает к выполнению работ.

Выключение маршрутного указателя производится изъятием предохранителей.

6.5. Закончив работу, электромеханик СЦБ сообщает об этом дежурному по станции, который разрешает включить светофор для проверки его действия (при наличии АРМ вводит управляющую команду снятия блокировки светофора). Электромеханик СЦБ включает светофор и, в зависимости от характера выполненной работы, проверяет:

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

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

2) после замены линзового комплекта, светодиодной светооптической системы (далее - ССС) - правильность установки светофильтра-линзы или ССС, видимость сигнального огня;

3) после замены светофорной головки - правильность расположения огней на светофоре путем открытия светофора на соответствующие огни, видимость сигнальных огней;

4) после замены светофора - правильность расположения огней на светофоре, соответствие сигнальных показаний светофора таблице взаимозависимостей сигнальных показаний светофоров данной станции, напряжение на лампах; видимость сигнальных огней, габарит установки светофора;

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

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

7) после ремонта зеленой светящейся полосы или светового указателя белого цвета с отключением монтажа - действие при включении и их видимость;

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

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

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

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

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

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

7. Порядок ремонта и переустройства аппаратов управления

7.1 Работы по техническому обслуживанию, замене и ремонту элементов аппаратов управления (в том числе АРМ ДСП (ДНЦ)) должны производиться с разрешения дежурного по станции (диспетчера поездного) с оформлением электромехаником СЦБ записи в Журнале осмотра. При этом замена и ремонт указанных устройств должны производиться в промежутках между поездами или в технологические «окна».

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

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)

Ремонт или замена оборудования (монитора, клавиатуры, манипулятора типа «мышь», активных звуковых колонок, источника бесперебойного питания) АРМ ДСП (ДНЦ) может производиться при управлении станцией (диспетчерским кругом) с резервного АРМ (при наличии) с оформлением

электромехаником СЦБ записи в Журнале осмотра и последующей проверкой действия отремонтированного или заменённого оборудования.

7.2. 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 заместителя начальника железной дороги (по территориальному управлению); свыше пяти суток - с разрешения начальника железной дороги или его первого заместителя.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)

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

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)

Прием и отправление поездов осуществляются в соответствии с временной инструкцией, разработанной на этот период и утвержденной заместителем начальника железной дороги (по территориальному управлению).

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)

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

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

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

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

8. Порядок производства работ на перегонах

8.1. Работы, связанные с ремонтом или заменой кабеля автоблокировки (для АБТЦ), а также заменой релейного шкафа должны согласовываться с руководством территориальной дирекции управления движением и производиться по разрешению заместителя начальника железной дороги (по территориальному управлению), с прекращением действия автоблокировки.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)

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

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)

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

Если такие работы выполняются на блок-участках, состояние которых контролируется у дежурного по станции или у диспетчера дистанции СЦБ, электромеханик СЦБ должен поставить их в известность.

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

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

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

8.4. Закончив работу, электромеханик СЦБ в зависимости от характера выполненной работы проверяет:

1) после замены светофора или светофорной головки, а также монтажа в светофоре или кабеля к светофору - правильность расположения огней на светофоре, соответствие сигнальных показаний фактическому состоянию впереди лежащих блок-участков (перегонных рельсовых цепей) или таблице взаимозависимостей (для предвходных светофоров), напряжение на лампах (ССС), видимость сигнальных огней, габарит установки светофора;

2) после замены кабеля автоблокировки - правильность работы цепей извещения, цепей контроля, соответствие всех фактически возможных сигнальных показаний фактическому состоянию впереди лежащих блок-участков (перегонных рельсовых цепей) или таблице взаимозависимостей (для предвходных светофоров), работу схемы смены направления автоблокировки основным и вспомогательным режимами, соответствие кодов посылаемых в рельсовую цепь в зависимости от состояния впереди лежащих блок-участков

(перегонных рельсовых цепей) в правильном и неправильном направлении движения;

3) после замены релейного шкафа или монтажа схемы управления - правильность работы цепей извещения, цепей контроля, соответствие всех фактически возможных сигнальных показаний фактическому состоянию впереди лежащих блок-участков (перегонных рельсовых цепей) или таблицы взаимозависимостей (для предвходных светофоров), работу схемы смены направления автоблокировки основным и вспомогательным режимами, соответствие кодов посылаемых в рельсовую цепь в зависимости от состояния впереди лежащих блок-участков (перегонных рельсовых цепей) в правильном и неправильном направлении движения, напряжение на лампах (ССС), напряжение и сопротивление изоляции всех цепей питания сигнальной установки, правильность перекрытия светофора с разрешающего показания на запрещающее, контроль перегорания ламп светофора (перенос красного огня), переключение на резервную нить при двухнитевых лампах, параметры рельсовой цепи.

4) на участках с ПАБ после замены датчика системы контроля свободности перегона методом счета осей электромеханик СЦБ проверяет напряжение электропитания путевого датчика и совместно с дежурным по станции, убедившись, что перегон на аппарате управления имеет контроль свободности, проверяет правильность работы включенного датчика. Имитацию занятости и свободности электромеханик СЦБ проверяет имитатором колеса, контроль занятости и свободности перегона на аппарате управления подтверждает дежурный по станции.

(Абзац добавлен Распоряжением ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)

9. Порядок производства работ на переездах

9.1. Работы по техническому обслуживанию, ремонту и проверке действия автоматической переездной сигнализации, автоматических шлагбаумов и устройств заграждения переезда должны выполняться в соответствии с требованиями Инструкции [3] и Условий [10] и, как правило, без прекращения действия устройств СЦБ.

О проводимых работах на переездах, обслуживаемых дежурным работником⁵, электромеханик СЦБ должен поставить в известность дежурного по переезду. Работы, связанные с кратковременным нарушением действия устройств переездной автоматики, должны производиться без нарушения графика движения поездов с разрешения дежурного по переезду, а на

⁵ **Примечание:** далее «Переезд с дежурным», а переезд, не обслуживаемый дежурным работником – «Переезд без дежурного»

переездах, входящих в зависимость станционных устройств, и дежурного по станции.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

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

Старший электромеханик СЦБ (электромеханик) или начальник участка производства должен заранее сообщить начальнику (заместителю) дистанции СЦБ о планируемых работах.

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

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

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

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

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

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

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

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

В случае возникновения на переезде неисправности, угрожающей безопасности движения поездов, а также при загромождении переезда свалившимся грузом или остановившимся транспортным средством дежурный по переезду срывает пломбу с кнопки «Включение заграждения» и нажимает ее. Нажатие этой кнопки приводит к включению переездных светофоров и закрытию автошлагбаумов. Дежурный по переезду производит ограждение переезда со стороны выключенного заградительного светофора как при отсутствии заградительной сигнализации в порядке, изложенном в Условиях [10].

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

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

О срыве пломбы с кнопки «Включение заграждения» дежурный по переезду делает запись в Книге приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде.

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

а) при замене светофора (заградительного, переездного), его монтажа, кабеля или линзовых комплектов - правильность горения огней и их видимость;

б) при замене или ремонте электропривода шлагбаума или кабеля к нему - правильность работы электропривода при открытии и закрытии шлагбаума, ток и напряжение на электродвигателе при нормальной работе и при работе на фрикцию, исправность работы звуковых сигналов, переездных светофоров и ламп на брусках при их наличии;

в) при замене или ремонте электропривода УЗП или кабеля к нему - правильность работы электропривода при поднятии и опускании крышек устройств заграждения, ток и напряжение на электродвигателе при нормальной работе и при работе на фрикцию;

г) при замене или ремонте датчика обнаружения транспортного средства, замене лоатора – правильность установки датчика, ориентации лоатора;

д) при замене релейного шкафа или монтажа схемы управления - правильность работы цепей извещения, цепей контроля, электроприводов, звуковых сигналов, переездных светофоров и ламп на брусках, а также время от момента вступления поезда на участок приближения до начала включения переездной сигнализации; время от начала включения переездной сигнализации до начала опускания шлагбаума; время срабатывания схемы защиты от

кратковременной потери шунта; время работы схемы контроля длительного занятия последней по ходу поезда рельсовой цепи на участках с двусторонним движением; выключение кодов АЛС и перекрытие светофоров, ограждающих переезд, при включении заградительной сигнализации, в том числе и по неправильному пути; закрытие переезда при отправлении по неправильному пути; действие кнопки «Открытие аварийное».

Убедившись в правильности действия устройств, электромеханик СЦБ на «переезде с дежурным» делает запись в Книге приема и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде о проведенных проверках, включении устройств и нормальном их действии; на «переезде без дежурного» электромеханик СЦБ об окончании работ сообщает дежурным по станциям, ограничивающим перегон, делает аналогичную запись в Журнале учёта выполненных работ на объектах СЦБ и связи (ШУ-2) переезда, совместно с ДСП станции, на которой контролируется состояние переезда, производит проверку действия и исправности схемы контроля исправности АПС на аппарате управления и отменяет заявку о выдаче машинистам предупреждений.

10. Порядок выключения контрольно-габаритных устройств (КГУ)

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

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

10.2. Выключение из действия КГУ производится изъятием предохранителей.

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

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

11. Порядок смены приборов

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

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

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

Комплексная смена приборов на перегоне должна производиться, как правило, в технологические «окна» специализированными бригадами с разрешения диспетчера поездного, передаваемого лично или через дежурного по станции. Кроме того, выполнение работ согласовывается с диспетчером дистанции СЦБ.

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

Смена приборов нештепсельного типа, розеток штепсельных реле и блоков, комплексная замена приборов, а также смена других приборов, связанная с отключением или перепайкой монтажных проводов, должны производиться с предварительной записью в Журнале осмотра в необходимых случаях с выключением устройств. Плановые работы по смене таких приборов (розеток) должны выполняться под руководством старшего электромеханика СЦБ или начальника участка производства.

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

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

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

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

Если смена приборов в станционных устройствах регистрировалась в Журнале осмотра, то после окончания работ электромеханик СЦБ (старший электромеханик) должен сделать запись: «Работа по смене приборов закончена, правильность их действия проверена».

11.3. Перед установкой реле или релейного блока, или при их смене, следует осмотреть нет ли внутри прибора посторонних предметов и выпавших деталей, обращая особое внимание на свободное перемещение якоря (сектора) реле, кроме того электромеханик должен убедиться, что реле или релейный блок запломбирован и имеет этикетку с датой проверки и подписью лица, производившего проверку.

11.4. В устройствах СЦБ на базе аппаратно-программных средств перед заменой платы, модуля управления и контроля напольными объектами, электромеханик СЦБ должен, используя техническую документацию, определить напольные объекты, находящиеся под управлением и (или) контролем заменяемого модуля, действие которых будет нарушено во время производства работы.

Перед сменой приборов микропроцессорных систем необходимо убедиться, что маркировка (тип) на вновь устанавливаемом приборе, соответствует маркировке (типу) на сменяемом приборе.

После замены платы, модуля электромеханик совместно с ДСП, используя АРМ ДСП, должны убедиться в их работоспособности. Для этого после замены платы, модуля:

- управления светофорами – проверить соответствие показаний светофора (светофоров) индикации на АРМ ДСП;
- управления стрелкой – проверить соответствие фактического положения стрелки индикации на АРМ ДСП, перевод стрелки в положения, соответствующие задаваемым командам;
- ввода/вывода – проверить работу интерфейсных реле при задании соответствующих команд управления и соответствие индикации контролируемых объектов на АРМ ДСП положению реле («под током», «без тока»).

При работе управляющего компьютера по схеме 2 из 3-х после замены процессорного модуля или его модуля связи правильность функционирования заменяемой процессорной платы определяется по индикации.

12. Порядок переключения режима контроля участков пути из режима рельсовых цепей в режим контроля методом счёта осей

12.1. Переключение режима контроля участка пути из режима рельсовых цепей в режим контроля методом счёта осей (с РЦ на ЭССО) производится при проверках работоспособности ЭССО, а также в случаях нарушения нормальной работы РЦ по причинам:

- понижение сопротивления балласта;
- неисправность напольного оборудования СЦБ рельсовых цепей,
- неисправность кабельных коммуникаций;
- потеря шунтовой чувствительности электрических рельсовых цепей;
- неисправность аппаратуры рельсовых цепей.

Если переключение режима контроля участка с РЦ на ЭССО связано с устранением нарушения нормальной работы рельсовой цепи, то перед включением режима ЭССО, ДСП проверяет, что участок пути не замкнут в маршруте, а также порядком, определённым ТРА станции, проверяет фактическую свободу участка от подвижного состава. Работник путевого хозяйства проверяет целостность рельсовой колеи, а электромеханик СЦБ (на участках с электротягой) – целостность канализации тягового тока.

О проведённых проверках указанные работники делают отметки в Журнале осмотра.

По согласованию с диспетчером дистанции СЦБ допускается производить переключение с РЦ на ЭССО при необходимости выполнения работ по изменению монтажа постовых и напольных устройств, влияющих на работу рельсовых цепей.

Запрещается переключение контроля участка пути с РЦ на ЭССО в случае нарушения целостности рельсовой колеи.

12.2. Вышеуказанные работы на железнодорожных станциях производятся по согласованию с дежурным по станции и с предварительной записью в Журнале осмотра. На участках с диспетчерской централизацией аналогичные работы должны производиться с согласия диспетчера поездного и после передачи станции на резервное управление.

12.3. При переключении режима контроля участка пути с РЦ на ЭССО сохраняется возможность открытия светофоров на разрешающее показание по маршрутам, в которые входят переключенные устройства, при этом контроль целостности рельсов и режим АЛС на таких участках не осуществляется.

Места отключения цепей кодирования переключаемых участков для каждой железнодорожной станции должны быть утверждены начальником (заместителем начальника) дистанции СЦБ.

Заявка на выдачу предупреждения об исключении кодирования подается в соответствии с требованиями ПТЭ.

12.4. Переключение режима контроля участка с РЦ на ЭССО производится в следующем порядке:

12.4.1. Согласовав с дежурным по станции время начала работ, электромеханик СЦБ оформляет в Журнале осмотра запись о переключении с указанием цели переключения.

12.4.2. Дежурный по станции прекращает движение по переключаемому участку, устанавливает стрелки, входящие в переключаемый участок в требуемое положение и надевает на стрелочные рукоятки (кнопки) красные колпачки. После этого дежурный по станции подписывается под текстом записи электромеханика СЦБ с указанием времени, разрешая тем самым переключить контроль участка пути с РЦ на ЭССО.

12.4.3. Электромеханик СЦБ отключает цепь контроля участка пути от РЦ и подключает цепь контроля участка пути от ЭССО, а также исключает работу АЛС по маршруту, в который входит переключаемый участок. Исключать работу АЛС (отключать кодирование) на приемоотправочных путях станции запрещается.

12.4.4. Закончив переключение, электромеханик СЦБ совместно с дежурным по станции, убедившись, что участок на аппарате управления имеет контроль свободности, проверяют правильность работы переключенного участка. Имитацию занятости и свободности каждого ответвления электромеханик СЦБ проверяет имитатором колеса, контроль занятости и свободности участка на аппарате управления подтверждает дежурный по станции.

До окончания проверки участка пути и оформления записи в Журнале осмотра о его переключении запрещается дежурному по станции переводить стрелки в горловине (районе), где расположен переключаемый участок пути, а также осуществлять какие-либо передвижения по нему.

12.4.5. По окончании проверки электромеханик СЦБ делает запись в Журнале осмотра о правильности переключения, исключении работы АЛС по всему маршруту (кроме пути приема), а дежурный по станции ставит свою подпись под текстом записи электромеханика СЦБ и возобновляет движение поездов по сигналам. О выполненных проверках электромеханик СЦБ сообщает диспетчеру дистанции СЦБ и приступает к выполнению работ.

12.4.6. После окончания работ на участке пути, электромеханик СЦБ лично или по имеющимся средствам связи сообщает об этом дежурному по станции и, получив его согласие, приступает к обратному переключению контроля участка пути с ЭССО на РЦ и проверке правильности работы участка (в соответствии с п. 4.5 настоящей инструкции).

По окончании проверки электромеханик СЦБ делает запись в Журнале осмотра о проведенных проверках и включении кодирования, и сообщает об этом диспетчеру дистанции СЦБ.

(Раздел добавлен Распоряжением ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)

13. Устройства контроля схода подвижного состава (УКСПС)

13.1. Общие требования

13.1.1. Работы, связанные с выключением устройств УКСПС из действия, выполнение которых будет производиться в технологическое «окно» или в иное время, но без нарушения графика движения поездов, производятся с разрешения диспетчера поездного или дежурного по железнодорожной станции с оформлением электромехаником СЦБ записи в Журнале осмотра на станции, где обеспечивается контроль УКСПС.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

Если вышеуказанные работы с последующей проверкой правильности действия УКСПС не могут быть выполнены в интервалах между движением поездов (требуют более длительного времени), то они должны производиться в порядке и по графикам, составленным и утвержденным в соответствии с требованиями нормативных документов, регламентирующих порядок предоставления и использования «окон» для ремонтных и строительно - монтажных работ на железных дорогах ОАО «РЖД».

В таких случаях разрешением на производство работ является телеграмма-разрешение, в которой указывается: цель выключения, дата и время начала и окончания работ, необходимость исключения зависимостей между УКСПС и светофорами, ответственные лица за производство работ и за обеспечение безопасности движения поездов, а также другие необходимые указания по проведению работ.

Места и способы исключения зависимостей между УКСПС и светофорами, ограждающими искусственные сооружения (тоннели, мосты), должны быть утверждены начальником дистанции СЦБ или его заместителем. При этом сигнализация на аппарате управления (на щитке поста охраны) о срабатывании УКСПС исключаться не должна.

13.1.2. В любых случаях выключение УКСПС из действия производится по регистрируемому разрешению диспетчера дистанции СЦБ, зафиксированному в Журнале выключений.

13.1.3. По окончании работ, электромеханик СЦБ по информации дежурного по станции (диспетчера поездного) должен убедиться в наличии на аппарате управления индикации исправного состояния УКСПС и в зависимости от характера выполненной работы проверяет:

1) после замены датчика УКСПС – габарит установки датчика, сопротивление электрической цепи контрольных устройств, напряжение (ток) на контрольном реле;

2) после замены кабеля УКСПС или его жил – контроль срабатывания УКСПС (совместно с дежурным по станции (диспетчером поездным)), напряжение (ток) на контрольном реле.

13.2. УКСПС, ограждающие железнодорожные станции.

13.2.1. Выключение из действия УКСПС, ограждающих железнодорожные станции, производится в следующем порядке.

Электромеханик СЦБ, имея разрешение на выключение УКСПС из действия (в соответствии с п.13.1.1 настоящей Инструкции) и согласовав с дежурным по станции время начала работ, оформляет в Журнале осмотра запись о выключении УКСПС из действия с указанием характера планируемых работ.

13.2.2. Дежурный по станции с наступлением времени начала технологического «окна» ставит свою подпись под текстом записи электромеханика СЦБ с указанием времени, что является разрешением для выключения УКСПС из действия, после чего электромеханик СЦБ, убедившись в наличии подписи ДСП, дает указание электромонтеру (электромеханику) СЦБ находящемуся непосредственно на месте работы, произвести выключение УКСПС из действия.

13.2.3. При разрыве электрической цепи датчиков УКСПС на аппарате управления дежурного по станции включается световая и звуковая сигнализация о срабатывании УКСПС (при наличии АРМ, на монитор выводится соответствующая информация о срабатывании УКСПС), а также включается речевой информатор и в канал поездной р/связи о срабатывании УКСПС передается речевое сообщение. Дежурный по станции нажатием кнопки КСз (при наличии АРМ, вводом команды) выключает звонок.

Выключив УКСПС из действия, электромеханик СЦБ, совместно с дежурным по станции, должен убедиться, что при разомкнутой электрической цепи датчиков УКСПС входной светофор без использования дежурным по станции вспомогательной кнопки (при наличии АРМ, ввода ответственной команды) на разрешающее показание не открывается. После такой проверки электромеханик СЦБ может приступить к выполнению работ, указанных в записи.

13.2.4. В случае необходимости для приема поездов дежурный по станции нажимает на аппарате управления вспомогательную кнопку (при наличии АРМ, вводит ответственную команду), переключает входной светофор с запрещающего показания на разрешающее показание. Перед приемом каждого

следующего поезда вспомогательная кнопка нажимается вновь (при наличии АРМ, вводится ответственная команда).

13.2.5. По окончании работ электромонтер (электромеханик) СЦБ, находящийся непосредственно на месте работы, самостоятельно или совместно с дежурным по станции, производит проверки согласно требованиям пункта 13.1.3 настоящей Инструкции и сообщает об этом электромеханику СЦБ.

13.2.6. Дежурный по станции, убедившись, что индикация на аппарате управления соответствует исправному состоянию УКСПС, проверяет работу входного светофора без применения вспомогательной кнопки (при наличии АРМ, без ввода ответственной команды).

13.2.7. Электромеханик СЦБ делает запись в Журнале осмотра об окончании работ, выполненных проверках и включении УКСПС в действие, под текстом записи электромеханика СЦБ дежурный по станции ставит свою подпись. О включении УКСПС в действие электромеханик СЦБ сообщает диспетчеру дистанции СЦБ.

13.3. УКСПС, ограждающие искусственные сооружения (тоннели, мосты).

13.3.1. Выключение из действия УКСПС, ограждающих искусственные сооружения (тоннели, мосты), производится в следующем порядке.

Имея разрешение электромеханик СЦБ оформляет запись в Журнале осмотра о выключении УКСПС из действия с указанием характера планируемых работ, а также в случае необходимости об исключении зависимости между УКСПС и светофорами, ограждающими искусственные сооружения (тоннели, мосты). Разрешением для выключения УКСПС из действия является подпись дежурного по станции под текстом записи электромеханика СЦБ.

При наличии контроля УКСПС на щитке управления поста охраны тоннеля (моста) запись о предстоящей работе и исключении зависимости между УКСПС и светофорами, ограждающими искусственные сооружения (тоннели, мосты) электромеханик СЦБ оформляет в Книге приема и сдачи дежурств по посту охраны тоннеля, моста (далее – Книга приема). Форма и пример оформления Книги приема приведены в приложении № 7 к настоящей Инструкции.

13.3.2. Электромеханик СЦБ убедившись в наличии подписи ДСП, дает указание электромонтеру (электромеханику) СЦБ находящемуся непосредственно на месте работы, произвести выключение УКСПС из действия и исключить зависимости между УКСПС и светофорами, ограждающими искусственные сооружения (тоннели, мосты) способом, утвержденным начальником дистанции СЦБ и убедившись, что на аппарате управления (на щитке поста охраны) сигнализация контроля срабатывания УКСПС

включилась, а соответствующий светофор автоблокировки, заградительный светофор, или светофор прикрытия (в зависимости от применяемых технических решений) на запрещающее показание не переключился, дает указание электромонтеру (электромеханику) СЦБ находящемуся непосредственно на месте работы приступить к выполнению работ, указанных в записи.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

Для выключения звонка на щитке управления дежурный по посту охраны нажимает кнопку.

13.3.3. Об окончании работ электромеханик СЦБ сообщает дежурному по станции (диспетчеру поезвному), восстанавливает действие зависимостей между УКСПС и производит проверки согласно требованиям пункта 13.1.3 настоящей Инструкции.

При наличии контроля УКСПС на щитке управления поста охраны тоннеля, моста проверки сигнализации контроля срабатывания УКСПС выполняются, как правило, с участием дежурного по посту охраны с записью в Книге приема. Под записью электромеханика СЦБ ставит свою подпись, дату и время дежурный по посту охраны.

13.4. Выключение из действия УКСПС при производстве путевых работ.

13.4.1. Плановые работы, выполняемые дистанциями пути (ремонтными организациями) с использованием путевых машин, а также работы по замене рельсов, шпал, балласта в зоне установки УКСПС, вызывающие нарушение их действия, должны быть согласованы с руководством дистанции СЦБ не позднее трех суток до начала производства работ.

13.4.2. В зависимости от характера и места производства путевых работ, вида используемых путевых машин должны быть предусмотрены меры по демонтажу УКСПС в требуемом объеме или исключению места установки УКСПС из фронта работ, а при необходимости и об исключении зависимостей между УКСПС и светофорами.

13.4.3. Демонтаж УКСПС на время путевых работ, а также их монтаж (по окончании путевых работ) производят работник путевого хозяйства и электромеханик СЦБ совместно, в соответствии с распределением зон ответственности при обслуживании УКСПС.

13.4.4. На основании записи работника путевого хозяйства в Журнале осмотра электромеханик СЦБ делает запись о выключении УКСПС из действия. Под записью электромеханика СЦБ подписывается дежурный по станции с указанием даты и времени. Наличие подписи дежурного по станции в Журнале осмотра является разрешением для выключения УКСПС из действия и при необходимости демонтажа датчиков.

При необходимости прием поездов дежурным по станции осуществляется в соответствии с подразделом 13.2 настоящей Инструкции.

13.4.5. При наличии контроля УКСПС на щитке управления поста охраны тоннеля, моста электромеханик СЦБ о предстоящей работе уведомляет дежурного по посту охраны тоннеля, моста.

13.4.6. В зависимости от места производства работ включение УКСПС в действие выполняется согласно требованиям подразделов 13.2 или 13.3 настоящей Инструкции.

На участках с диспетчерской централизацией об окончании работы путевых машин и включении УКСПС в действие работник путевого хозяйства и электромеханик СЦБ уведомляют диспетчера поездного.

(Раздел добавлен Распоряжением ОАО «РЖД» от 01.06.2017 № 1044/р)

14. Путевые устройства системы автоматического управления торможением поездов (САУТ)

14.1. Работы по техническому обслуживанию и ремонту путевых устройств САУТ, требующие их выключения из действия, должны производиться в технологическое «окно» или в иное время, но без нарушения графика движения поездов с разрешения диспетчера поездного или дежурного по железнодорожной станции с оформлением электромехаником СЦБ записи в Журнале осмотра.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

14.2. Если вышеуказанные работы с последующей проверкой правильности действия САУТ не могут быть выполнены в интервалах между движением поездов (требуют более длительного времени), то они должны производиться в порядке и по графикам, составленным и утвержденным в соответствии с требованиями нормативных документов, регламентирующих порядок предоставления и использования «окон» для ремонтных и строительно-монтажных работ на железных дорогах ОАО «РЖД».

В таких случаях диспетчер дистанции направляет в адреса эксплуатационных локомотивных и моторвагонных депо, локомотивные бригады которых обслуживают данный участок, телеграмму о проведении инструктажа локомотивных бригад и о необходимости проследования места расположения выключенных устройств САУТ как участка, не оборудованного путевыми устройствами САУТ, с указанием времени производства работ. Заявка на выдачу локомотивным бригадам предупреждения о выключении путевых устройств САУТ подается в соответствии с требованиями ПТЭ.

14.3. Выключение путевых устройств САУТ из действия производится по регистрируемому разрешению диспетчера дистанции СЦБ, зафиксированному в Журнале выключений.

14.4. При выключенных путевых устройствах САУТ движение поездов осуществляется по показаниям путевых светофоров и локомотивной сигнализации в порядке, установленном ПТЭ.

14.5. Выключение путевых устройств САУТ из действия производится в следующем порядке.

14.5.1. Электромеханик СЦБ, имея разрешение на выключение путевых устройств САУТ из действия (в соответствии с п.14.1 или 14.2 настоящей Инструкции) и согласовав с дежурным по станции время начала работ, оформляет в Журнале осмотра запись о выключении с указанием характера планируемых работ.

14.5.2. Дежурный по станции ставит свою подпись под текстом записи электромеханика СЦБ с указанием времени, что является разрешением для выключения САУТ из действия. Убедившись в наличии подписи ДСП, электромеханик СЦБ, находящийся непосредственно на месте работы, производит отключение электропитания путевых генераторов САУТ.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

14.5.3. При отключении электропитания путевых генераторов САУТ на аппарате управления дежурного по станции включается сигнализация о неисправности путевых устройств САУТ (при наличии АРМ, соответствующая информация о неисправности путевых устройств САУТ выводится на монитор).

Выключив путевые устройства САУТ из действия, электромеханик СЦБ, находящийся непосредственно на месте работы, должен убедиться, что при разомкнутой цепи электропитания путевых генераторов САУТ электрический ток в шлейфе отсутствует. После такой проверки электромеханик СЦБ может приступить к выполнению работ, указанных в записи.

14.6. По окончании работ, электромеханик СЦБ включает электропитания путевых генераторов САУТ и измеряет напряжение на контрольных выводах путевого генератора САУТ. По информации дежурного по станции (диспетчера поездного) электромеханик СЦБ убеждается в наличии на аппарате управления индикации исправного состояния путевых устройств САУТ.

В зависимости от характера выполненной работы электромеханик СЦБ после смены рельса, а так же после ремонта пути проверяет длины путевых шлейфов САУТ.

После ремонта (замены) кабеля, а также при изменении монтажа в схеме САУТ, предусматривающей переключение шлейфов и генераторов, электромеханик СЦБ при участии старшего электромеханика СЦБ проверяет соответствие частот токов, выдаваемых в шлейф, а для остальных типов устройств САУТ проверяется соответствие выдаваемых кодовых посылок всем вариантам установленных маршрутов или показаниям светофора.

14.7. Перечень мест отключения путевых реле в целях имитации проследования поезда составляется и подписывается старшим электромехаником СЦБ для конкретной станции и утверждается начальником дистанции СЦБ или его заместителем.

14.8. Убедившись в правильности работы путевых устройств САУТ, электромеханик СЦБ делает запись в Журнале осмотра о проведенных проверках, нормальном действии путевых устройств САУТ и их включении. Под этой записью подписываются электромеханик СЦБ и дежурный по станции.

14.9. Примеры оформления записей в Журнале осмотра при производстве работ по техническому обслуживанию и ремонту путевых устройств САУТ приведены в приложении 5 к настоящей Инструкции.

(Раздел добавлен Распоряжением ОАО «РЖД» от 06.12.2017 № 2528р)

Приложение № 1

к Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ
(Приложение в ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

**1а. Перечень
работ, выполняемых с оформлением заявок в АС АПВО**

1. Работы, выполняемые с выключением устройств СЦБ

1.1. Замена стрелочного электропривода, фундаментных угольников, рабочих тяг, оси ушка первой межостряковой тяги, оси рабочей тяги, шарнира и пальца шарнира шибера, первой межостряковой тяги, кулисы и первой рабочей тяги крестовины с непрерывной поверхностью катания, установка или изъятие изолирующей прокладки, между остряком и серьгой первой межостряковой тяги.

1.2. Работы на стрелках с внешними замыкателями: замена ведущей планки, кляммеры, фиксатора, кронштейна, осей кронштейна, изоляции ведущей планки.

1.3. Замена, ремонт кабеля или двух и более его жил одновременно к стрелке или монтажа в стрелочном электроприводе, замена клеммной колодки (микрореле) автопереключателя.

1.4. Замена, ремонт внутрисигнального монтажа схемы управления стрелкой, светофором, рельсовой цепи.

1.5. Замена светофора, ремонт, замена сигнального кабеля или 2-х и более его жил одновременно, монтажа светофора.

1.6. Ремонт или замена маршрутного указателя с отключением монтажа или кабеля (в том числе маршрутного указателя рода тяги на станциях стыкования).

1.7. Замена кабеля или монтажа в маневровой колонке.

1.8. Замена путевых трансформаторных ящиков, кабельных муфт.

1.9. Замена, ремонт питающего или релейного кабеля, или 2-х и более его жил одновременно.

1.10. Ремонт и проверка ящиков зависимости всех типов с разборкой.

1.11. Комплексная проверка электропитающих установок с полным или частичным отключением напряжения, замена приборов не штепсельного типа или штепсельных розеток на панелях питающей установки.

1.12. Замена релейного шкафа ЭЦ.

1.13. Замена кабельного ящика воздушных сигнальных линий. Замена релейного шкафа АБ, замена или ремонт кабеля автоблокировки АБТЦ.

Примечание. При замене или ремонте кабеля числовой кодовой автоблокировки прекращается действие смены направления движения.

1.14. Замена путевых датчиков устройств контроля свободности участка пути методом счета осей. Замена напольного счетного устройства системы счета осей.

1.15. Замена аппаратных средств автоматизированного рабочего места ДСП, при отсутствии или невозможности перехода на резервные устройства.

1.16. Техническое обслуживание системного блока автоматизированного рабочего места ДСП, при отсутствии резервных устройств управления.

1.17. Замена версий программного обеспечения модуля центрального процессора (управляющего вычислительного комплекса), замена версий программного обеспечения АРМ ДСП (ДНЦ).

1.18. Устранение неисправностей в комплексе аппаратно-программных средств управления и контроля, а также при замене отдельных его элементов, блоков, плат, линий связи (при невозможности перехода на резервные устройства).

1.19. Замена сигнального механизма прожекторного светофора на станции.

2. Работы, выполняемые без выключения устройств СЦБ

2.1. Замена контрольных линеек в стрелочном электроприводе.

2.2. Проверка работы схемы смены направления автоблокировки основным и вспомогательным режимом.

2.3. Работы, связанные с перекрытием выходных светофоров в устройствах с полуавтоматической блокировкой.

2.4. Проверка действия дизель-генераторного агрегата (ДГА) с подключением нагрузки.

2.5. Проверка работы устройств СЦБ от УБП при отключенном внешнем электроснабжении.

2.6. Проверка отсутствия перекрытия разрешающего показания светофоров при переключении фидеров.

2.7. Проверка совместно с ДСП правильности перехода с основного АРМ ДСП на резервный или с работающей части процессорного устройства на резервную часть.

Примечания: 1. Приведённые в данном приложении работы выполняются с записью в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети.

2. При устранении отказов или выполнении плановых работ, указанных в пунктах 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.11, 1.12, 1.13 настоящего приложения должен присутствовать старший электромеханик СЦБ.

3. В любых случаях при замене (ремонте) кабеля или его жил электромеханик СЦБ производит измерение сопротивления изоляции заменяемых (ремонтируемых) жил кабеля по отношению к «земле» и по отношению друг к другу.

16. Перечень работ, с выключением устройств СЦБ, выполнение которых оформляется в соответствии с требованиями пункта 8.3.8 Инструкции [6]

1. Изъятие (в том числе ослабление) одного и более болтов крепления автопереключателя к основанию.

2. Изъятие двух и более болтов крепления корпуса электропривода к фундаментным угольникам или лафету.

3. Замена, ремонт стрелочной рукоятки (кнопки) нештепсельного типа

4. Замена реле: реверсивного, пускового, основного контрольного стрелочного, сигнального, замыкающего, путевого и их повторителей, не имеющих штепсельного включения.

5. Замена диодных выпрямительных блоков в схеме управления стрелкой.

6. Замена и чистка со снятием контрольных стрелочных замков, гарнитуры, запорной полосы и болта в серье на стрелках ключевой зависимости.

7. Замена линзового комплекта (светодиодной светооптической системы) запрещающего огня.

8. Замена дроссель-трансформаторов, трансформаторов рельсовых цепей, не имеющих штепсельного включения, монтажа в путевых трансформаторных ящиках.

9. Одновременное отключение двух и более проводов монтажа или жил кабеля в одном устройстве для отыскания неисправности, если в этом устройстве не применяются специальные приспособления, препятствующие перепутыванию проводов или жил кабеля.

10. Замена и ремонт электроприводов шлагбаумов на переезде, электроприводов устройств заграждения переезда (УЗП) (выключается только действие электроприводов шлагбаумов и УЗП). В пределах станции запись оформляется у дежурного по станции и на переезде. На перегоне запись оформляется у дежурного по переезду.

11. Замена линзового комплекта (светодиодной светооптической системы) светофоров переездной сигнализации.

12. Путевые работы: смена рельса, смена стрелочного перевода, смена рамного рельса, остряка, крестовины простой стрелки, подвижного сердечника и усовика крестовины с подвижным сердечником, сережек первой

межостряковой тяги, установка или изъятие металлического вкладыша между остряком и серьгой первой межостряковой тяги.

13. Замена датчиков УКСПС не оборудованных резервным комплектом. Ремонт или замена кабеля устройств контроля схода железнодорожного подвижного состава (УКСПС) и контрольно-габаритных устройств (КГУ).

14. Замена путевых датчиков устройств контроля свободности перегона (участка пути) методом счета осей.

15. Замена устройств сопряжения с напольными объектами, плат, модулей управления и контроля: стрелками, светофорами, рельсовыми цепями, переездами (если иное не оговорено в эксплуатационной документации).

16. Одиночная замена контактных пружин автопереключателя в стрелочном электроприводе.

Примечания: 1. Приведенные в данном приложении работы выполняются с записью в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети.

2. При устранении отказов или выполнении плановых работ, указанных в пунктах 3 и 4 настоящего приложения, должен присутствовать старший электромеханик СЦБ.

Приложение № 2

к Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ
(Приложение в ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

**Перечень
работ, выполняемых с разрешения дежурного по станции
без выключения устройств СЦБ**

1. Осмотр и проверка внутреннего состояния аппаратов управления, ящиков зависимости всех типов, электрожезловых аппаратов, жезловых индукторов.

2. Плановая (неодиночная) совместно с работником путевого хозяйства проверка стрелок на плотность прижатия остриек к рамным рельсам и подвижного сердечника крестовины к усовику с переводом стрелок (в том числе стрелок с внешними замыкателями), опорной поверхности КСБ к головке рельса.

3. Плановая (неодиночная) совместно с работником хозяйства движения проверка стрелок с контрольными замками на плотность прижатия остриек к рамным рельсам с переводом стрелок перебрасыванием балансира.

4. Перевод стрелки на аварийное управление при неисправности электродвигателя.

5. Замена стрелочных электродвигателей на отремонтированные.

6. Замена контрольных тяг и пальцев шарнира к ним.

7. Замена валиков, соединяющих контрольные тяги с линейками электропривода.

8. Одиночная замена ножей автопереключателя, блок-контакта в стрелочном электроприводе.

9. Проверка электрического замыкания стрелок.

10. Замена смазки во фрикционной муфте и масла в редукторе в электроприводах.

11. Проверка устройств внутреннего обогрева электроприводов.

12. Измерение силы тока электродвигателя постоянного тока при нормальном переводе стрелки и при работе на фрикцию.

13. Измерение переводных усилий электропривода на остриек стрелки и сердечник крестовины с НПК при работе электродвигателя переменного тока на фрикцию.

14. Плановая (неодиночная) проверка станционных рельсовых цепей на шунтовую чувствительность.

15. Проверка правильности чередования полярности напряжений в смежных рельсовых цепях с замыканием изолирующих стыков.

Проверка на станции совместно с бригадиром пути состояния изолирующих элементов рельсовых цепей, стыковых соединителей.

16. Проверка совместно с дорожным мастером состояния устройств и действия схемы автоматической очистки и/или обогрева острия стрелок.

17. Проверка действия и видимости огня пригласительного сигнала.

18. Замена линзовых комплектов, (светодиодной светооптической системы) разрешающих огней светофоров.

19. Одновременное отключение двух и более проводов монтажа или жил кабеля в одном устройстве для отыскания неисправности, если в этом устройстве применяются специальные приспособления или способы, препятствующие перепутыванию проводов или жил кабеля.

20. Измерение сопротивления изоляции жил кабеля по отношению к «земле» с кратковременным отключением по одной жиле.

В устройствах на базе аппаратно-программных средств измерение сопротивления изоляции жил кабеля с монтажом, по отношению к «земле» с кратковременным отключением управляющих и контрольных цепей одного напольного объекта при наличии технического решения, исключающего перепутывание проводов (кабельных жил) (если иное не предусмотрено в руководстве по эксплуатации на данное устройство).

21. Отключение в электрических цепях выпрямителей, не имеющих аккумуляторного резерва, если они питают цепи поляризованных приборов.

22. Работы, связанные с техническим обслуживанием контрольно-габаритных устройств.

23. Проверка выдержки времени на открытие станционных светофоров при включении оповещения о приближении поезда.

24. Замена приборов не штепсельного типа (кроме реле, указанных в пункте 5 приложения № 1б к настоящей Инструкции).

25. Ремонт, замена зеленой светящейся полосы светового указателя белого цвета в виде вертикальной стрелы.

26. Приварка (замена) неисправных рельсовых стыковых соединителей на станции.

27. Проверка работы устройств САУТ (установка маршрута с открытием светофора на разрешающее показание, имитация проследования поезда).

28. Проверка работоспособности, отключение жилы кабеля в устройствах контроля схода железнодорожного подвижного состава. Проверка работы схемы контроля датчиков УКСПС.

Замена датчиков УКСПС оборудованных резервным комплектом

29. Проверка действия и наружного состояния тормозного упора, рычажного механизма, тяг, шарнирных соединений.

30. Осмотр тормозного упора с установкой и снятием колодок, проверка зазора между опорной поверхностью полоза и головкой рельса, вертикальности установки колодок, соосности полоза с продольными осями головок рельсов.

31. Техническое обслуживание или замена аппаратных средств автоматизированных рабочих мест оператора поста местного управления, оператора пункта технического обслуживания вагонов.

32. Просмотр и анализ информации системных журналов АРМ ДСП (ДНЦ) и устранение отклонений в работе устройств СЦБ от заданных параметров по итогам анализа.

33. Проверка работоспособности путевых датчиков счета осей имитатором колеса.

34. Проверка совместно с ДСП переключения контроля участка пути с рельсовой цепи на ССО и обратно при восстановлении работы рельсовой цепи.

35. Работы, выполняемые с переходом на резервные устройства:

35.1 Замена оборудования автоматизированного рабочего места ДСП (ДНЦ) (монитор, системный блок, манипулятор типа «мышь», клавиатура, источник бесперебойного питания).

35.2 Замена неисправных узлов, блоков, модулей и отдельных плат.

35.3 Чистка клавиатуры и манипулятора типа «мышь».

35.4 Внутренняя чистка системного блока, замена вентилятора.

35.5 Очистка от пыли логических блоков, монтажных каркасов с отключением одного канала УВК (в трехканальных системах).

35.6 Замена плат, модулей устройств ТДМ.

Примечание. Приведённые в данном приложении работы выполняются с записью в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети».

Приложение № 3
к Инструкции по обеспечению
безопасности движения поездов
при технической эксплуатации
устройств и систем СЦБ

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

1. Замена ламп в светофорах всех назначений, в сигнальных полосах, маршрутных и световых указателях.

2. Одиночная замена сигнального трансформатора и регулировка напряжения на лампах или ССС светофора.

3. Проверка состояния электроприводов, внешних замыкателей, КСБ и стрелочных гарнитур без разборки.

4. Проверка крепления, плотности замыкания и регулировка контактов автопереключателя стрелочного электропривода с кратковременным (до 3-х мин.) нарушением электрического контроля положения стрелки без вывода электропривода из механического замыкания и перевода стрелки.

5. Проверка внутреннего состояния электропривода с переводом стрелки, чистка и смазка узлов и деталей в электроприводе при выключенном курбельном блок-контакте.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)

6. Одиночная замена на стрелке изоляции гарнитурных угольников и крепящих болтов (при наличии связной полосы).

7. Проверка чередования полярности рельсовых цепей без замыкания изолирующих стыков; одиночная замена дроссельных перемычек, перемычек к кабельным стойкам и путевым трансформаторным ящикам, электротяговых соединителей; измерение кодового тока с кратковременным перерывом контроля свободности состояния рельсовых цепей на аппарате управления.

8. Одиночная замена приборов, имеющих штепсельное соединение, замена контрольных лампочек (светодиодных индикаторов) аппарата управления.

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.

9. Замена предохранителей, проверка устройств аварийного включения резерва (АВР) и аварийного повторного включения (АПВ) с кратковременным перерывом питания устройств.

10. Отключение в электрических цепях выпрямителей, не имеющих аккумуляторного резерва, если они не питают цепи поляризованных приборов.

11. 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.

12. Проверка работы централизованных стрелок с аппарата управления с согласия и под наблюдением дежурного по станции, проверка стрелочных контрольных замков.

13. Проверка зависимостей в устройствах СЦБ с кратковременным отключением цепей без прекращения действия устройств, кроме проверки электрического замыкания стрелок.

14. Регулировка цветовой гаммы монитора (для мониторов с электронно-лучевой трубкой).

15. Чистка принтера без разборки.

16. Проверка надёжности крепления разъёмов и соединительных шнуров.

17. Проверка показаний даты и времени системных часов.

18. Проверка правильности ведения архивных файлов.

19. Проверка работы и состояния устройств сопряжения с объектами по показаниям средств индикации.

20. Проверка работы и состояния центрального процессора, каналов связи управляющего комплекса по показаниям индикации.

21. Наружная чистка шкафов для размещения электронного оборудования, внутренний осмотр шкафов с лицевой и монтажной стороны, проверка разъёмов всех соединений, надёжности их крепления, внутренняя чистка шкафов, замена вентиляторов шкафов.

22. Измерение сопротивления изоляции экрана кабеля по отношению к земле, проверка целостности экрана.

23. Внешний осмотр и наружная чистка УБП, аккумуляторов, проверка напряжения аккумуляторной батареи, проверка работы вентилятора.

Приложение № 4
к Инструкции по обеспечению
безопасности движения поездов
при технической эксплуатации
устройств и систем СЦБ

**Места отсоединения рабочих и контрольных тяг электропривода стрелок
электрической централизации**

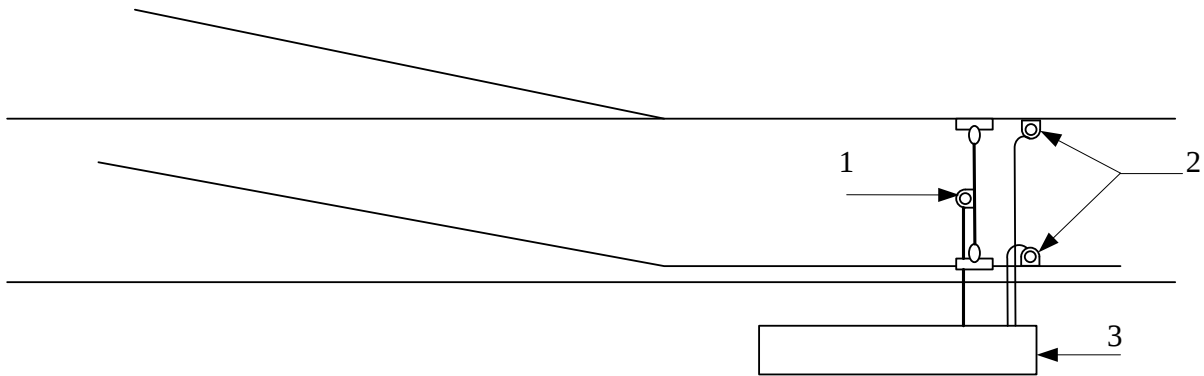


Рисунок 1. Электропривод типа СП

- 1 - место отсоединения рабочей тяги;
- 2 - места отсоединения контрольных тяг;
- 3 – электропривод.

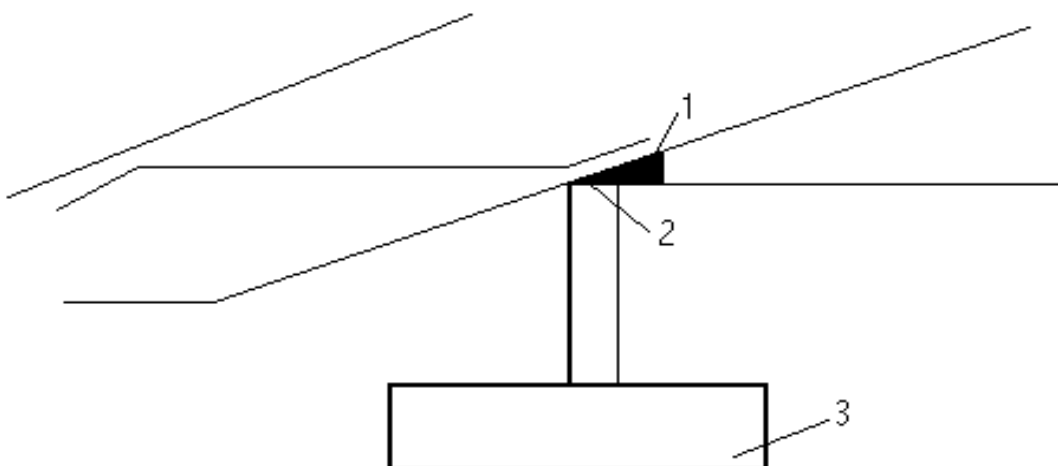


Рисунок 2. Электропривод типа СП на стрелке с поворотным сердечником
крестовины:

- 1 - сердечник крестовины;
- 2 - места отсоединения рабочей и контрольной тяги;
- 3 – электропривод.

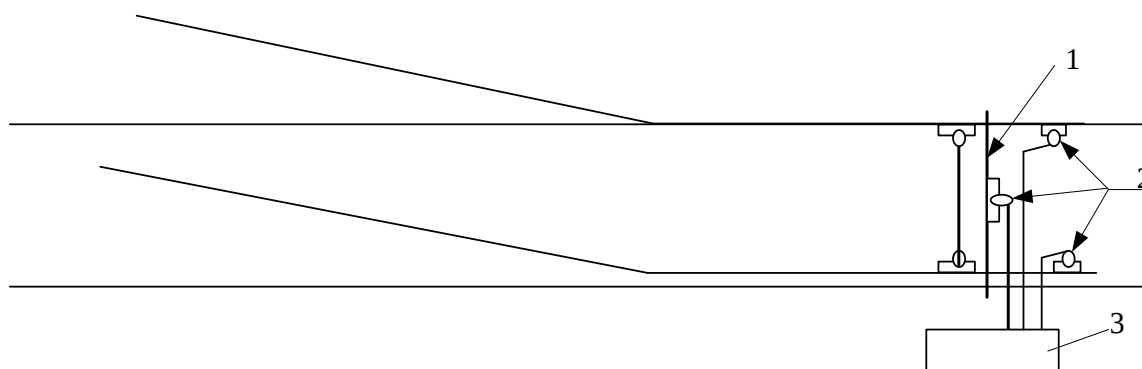


Рисунок 3. Электропривод типа ВСП (СП) на стрелке с внешним замыкателем:

1 – ведущая планка;

2 – места отсоединения рабочей и контрольных тяг;

3 – электропривод.

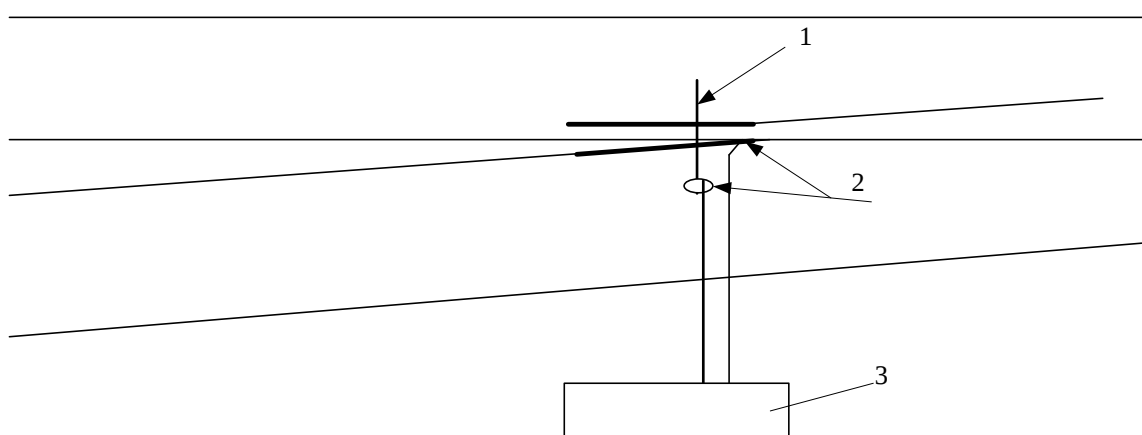


Рисунок 4. Электропривод типа ВСП (СП) на крестовине с НПК с внешним замыкателем:

1 – ведущая планка;

2 – места отсоединения рабочей и контрольной тяг;

3 – электропривод.

Приложение № 5
к Инструкции по обеспечению
безопасности движения поездов
при технической эксплуатации
устройств и систем СЦБ

Примеры оформления записей в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети (форма ДУ-46) и в Книге приема и сдачи дежурств, осмотра устройств и инструктажа дежурных работников (форма ПУ-67) при производстве основных работ по техническому обслуживанию, ремонту и устранению неисправностей, повреждений или отказов устройств СЦБ

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

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

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

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

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

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

В примерах, приведенных в настоящем приложении, очередность производства записей указывают цифры в скобках. При извещении дежурным по станции работника о неисправности устройств СЦБ в Журнале осмотра

должны быть указаны фамилия и должность лица, которому сообщено о неисправности.

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

**Примеры записей в журнале осмотра путей, стрелочных переводов,
устройств СЦБ, связи и контактной сети (ду-46)**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Месяц и число	Часы и мину- ты	Изложение результатов осмотра, испытаний, а также обнаруженных неисправностей повреждений или отказов	Когда извещен соответствующий работник дистанции			Когда соответствующий работник дистанции прибыл для устранения неисправностей, повреждений или отказов			Когда обнаруженные неисправности, повреждения или отказы устранены, подписи соответствующих работников об их устранении		
			Месяц и число	Часы, мину- ты	Способ извещения (телеграм-мой, по телефону, записью в Журнале)	Месяц и число	Часы, мину- ты	Подпись работника дистанции в ознакомлени и с записью ДСП	Месяц и число	Часы, мину- ты	Описание причин неисправности, повреждения или отказа, принятые меры. Подписи работников, производивших устранение и подпись дежурного по станции об устранении записанного повреждения
1. Стрелки электрической централизации											
1.1. Проверка стрелок на плотность прижатия острияков к рамным рельсам с переводом стрелок											
(Пример записи в ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)											
19.03.	9.00	В нечетной горловине будет производиться проверка стрелок на плотность прижатия острияков к рамным рельса в плюсовом и минусовом положениях при закладке шупа толщиной 2 и 4 мм. О движении поездов и маневровых передвижениях сообщать по парковой связи заранее. ШН ПДБ ДСП							19.03.	13.00	Проверка всех стрелок нечетной горловины на плотность прижатия острияков к рамным рельсам закончена. При закладке шупа толщиной 4 мм стрелки не запираются, контроля положения не имеют. При закладке шупа толщиной 2 мм стрелки запираются, контроль положения имеют. Оповещение не требуется. ШН

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
										13.05.	ПДБ ДСП
Примечания - 1. Подпись ДСП без проставленного им времени соответствует времени, указанному в записи.											
2. При наличии стрелок с подвижным сердечником крестовины в записи должно быть указано о проверке плотности прижатия сердечника к усовику.											
1.2. Одиночная замена контрольных линеек в электроприводе, осей в серьгах контрольных тяг, замена валиков, соединяющих контрольные тяги с линейками электропривода											
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, а также движении поездов и маневровых передвижениях в районе производства работ сообщать по парковой связи заранее.							21.02.	10.00	Замена контрольной линейки на стрелке №7 закончена. Стрелка проверена, работает нормально, имеет контроль в обоих положениях. При закладке щупа толщиной 4мм стрелка №7 не запирается, контроля положения не имеет. При закладке щупа толщиной 2 мм стрелка №7 запирается, контроль положения имеет. Оповещение не требуется.
	9.40	ШН ДСП								10.05	ШН ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.3. Одиночная замена в электроприводе контактных пружин, микропереключателей, ножей автопереключателя, блок-контакта											
14.03. (1)	11.15	В электроприводе стрелки №24 будет производиться одиночная замена контактных пружин автопереключателя с кратковременной потерей контроля положения. На время работы перевод стрелки исключается. О предстоящем задании по стрелке маршрутов, а также движении поездов и маневровых передвижениях в районе производства работ сообщать по парковой связи заранее. ШН ДСП							14.03. (2)	11.40	Замена контактных пружин в электроприводе стрелки № 24 закончена. Стрелка проверена, работает нормально, имеет контроль в обоих положениях, при размыкании контактов автопереключателя стрелка контроля положения не имеет. Оповещение не требуется. ШН ДСП
Примечание - При замене блок-контакта в записи (2) указывается только о невозможности перевода стрелки при выключенном блок-контакте.											
1.4. Замена диодных выпрямительных блоков в схеме управления стрелкой (Пример записи (1) в ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)											
21.03. (1)	11.10	Для замены блоков БДР стрелки четной горловины поочередно будут выключаться из централизации без сохранения пользования сигналами. На период выключения острия каждой стрелки запирают на закладку и навесной замок в требуемом положении. Первой выключается стрелка № 2. Время выключения остальных стрелок будет согласовываться отдельно. ШН ДСП							21.03. (4)	11.40	На стрелке № 2 работа закончена. Стрелка №2 проверена, контроль на аппарате управления соответствует положению острия. Стрелка № 2 работает нормально, в централизацию включена. ШН Иванов (по р/связи) ДСП
21.03.	11.28	ДСП							21.03. (3)	11.35	На стрелке № 2 навесной замок снят, закладка отведена. Сигналист (по р/связи) ДСП
21.03. (2)	11.25	Острия стрелки №2 заперты на закладку и навесной замок в							21.03.	12.10	На стрелке № 4 навесной

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		направлении 2 пути. Сигналист (по р/связи) ДСП							(7)		замок снят, закладка отведена. Сигналист (по р/связи) ДСП
21.03. (5)	11.50	Остряки стрелки №4 заперты на закладку и навесной замок в направлении 3 пути. Сигналист (по р/связи) ДСП							21.03. (8)	12.12	На стрелке № 4 работа закончена. Стрелка № 4 проверена, контроль на аппарате управления соответствует положению остряков. Стрелка № 4 работает нормально в централизацию включена. ШН Иванов (по р/связи) ДСП
21.03. (6)	11.55	Разрешаю выключить стрелку № 4. ДСП									
									21.03. (9)	12.41	Блоки БДР на стрелках четной горловины заменены. С аппарата управления стрелки переводятся в соответ- ствующее положение. Контроль на аппарате управления соответствует положению остряков. ШН ДСП
										12.44	
1.5 Замена электропривода на одиночной стрелке (без разъединения остряков) (Пример записи (1) в ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)											
12.03. (1)	10.30	Согласно телеграмме №.....и по согласованию с ШЧД (разрешение №28) для замены электропривода стрелка №25 выключается из централизации с сохранением пользования сигналами. Остряки стрелки в требуемом положении закрепить на типовую скобу и запереть, на							12.03. (8)	13.00	Замена электропривода и проверка действия стрелки №25 закончены. По командам с АРМ ДСП стрелка переводится в соответствующее поло- жение. Контроль на мониторе соответствует положению остряков. При

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		закладку и навесной замок. О движении поездов и маневровых передвижениях в районе производства работ сообщать по парковой связи заранее. ШН									закладке щупа толщиной 4мм стрелка не запирается, контроля положения не имеет, при закладке щупа толщиной 2мм стрелка запирается, контроль положения имеет, при выключенном блок-контакте не переводится, при разомкнутых контрольных контактах автопереключателя стрелка контроля не имеет. Сила тока электродвигателя (усилие электропривода) соответствует норме. ШН
12.03. (2)	10.46	ДСП									
12.03. (2)	10.35.	Курбель № 3 распломбирован и вручен сигналисту Петрову, для опускания курбельной заслонки и перевода стрелки №25. ДСП									
12.03. (3)	10.45	Остряки стрелки №25 закреплены в направлении 3Е пути на типовую скобу, заперты на закладку и навесной замок. ПДБ Сигналист Петров (по р/связи) ДСП							12.03. (7)	13.05 12.41	ДСП Снято закрепление со стрелки №25, навесной замок снят, закладка отведена. ПДБ Сигналист (по р/связи) ДСП
12.03. (4)	10.53	На стрелке №25 курбельная заслонка опущена. Сигналист Петров (по р/связи) ДСП									
12.03. (5)	10.55	Стрелка выключена из централизации с включением макета, правильность выключения проверена. Контроль стрелки на аппарате управления и контроля исключён. Прием или отправление первого поезда производить при запрещающем показании светофора, а последующих - по разрешающим показаниям светофоров, со скоростью не более 40 км/ч.							12.03 (9)	13.10	Курбель №3 опломбирован оттиском № 017 . ШН ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	11.00	ШН ДСП									
12.03. (6)	12.30	Действие стрелочного макета прекращается и будет производиться проверка действия стрелки с аппарата управления. Контроль стрелки на аппарате управления и контроля восстановлен. Во время проверки запрещается переводить стрелки в нечётной горловине парка «В», а также осуществлять какие-либо передвижения по этой стрелке.									
	12.40	ШН ДСП									
Примечание - Во всех случаях при выключении стрелки ДСП выдает курбель работнику хозяйства перевозок, который по указанию ДСП отпирает этим курбелем заслонку электропривода и опускает ее вниз до упора. На станциях с МПЦ: - ДСП, перед тем как поставить свою подпись под записью ШН (1) о выключении стрелки, делает запись: «Стрелку №... выключить из централизации с сохранением пользования сигналами в плюсовом (минусовом или плюсовом и минусовом) положении»; - ШН в записи (4) о выключении стрелки указывает, что стрелка выключена в плюсовом (минусовом или плюсовом и минусовом) положении, т.е. в положении (положениях), указанном в записи ДСП. 1.6. Замена рабочей тяги или оси ушка стрелочного электропривода (без разъединения остряков) (Пример записи (1) в ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)											
26.05. (1)	13.10	Согласно телеграмме №....., и по согласованию с ШЧД (разрешение №42) для замены рабочей тяги стрелка №17 выключается из централизации с сохранением пользования сигналами. (В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 01.06.2017 № 1044/р) Остряки стрелки закрепить на типовую скобу в требуемом положении и запереть на закладку							26.05. (8)	15.10	Работы по замене рабочей тяги и проверке действия стрелки №17 закончены. С аппарата управления стрелка переводятся в соответствующее положение. Контроль на аппарате управления соответствует положению остряков. При закладке щупа толщиной 4 мм стрелка не запирается, контроля положения не

[illegible]

[illegible]

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
4.01. (2)	13.20	Острижки стрелки №31 заперты на закладку и навесной замок. Сигналист Петров (по р/связи) ДСП									централизацию включена. Оповещение не требуется. ШН ДСП
									4.01. (3)	13.55.	На стрелке №31 навесной замок снят, закладка отведена. Сигналист по р/связи) ДСП
1.8. Замена пускового, контрольного (основного) стрелочного реле нештепсельного типа											
7.06. (1)	9.30	Для замены контрольного реле стрелка №6 выключается из централизации без сохранения пользования сигналами. Острижки стрелки №6 запереть на закладку и навесной замок в требуемом положении. ШН ДСП							7.06. (4)	10.20	Контрольное реле на стрелке №6 заменено. При переводе стрелочной рукоятки стрелка переводится в соответствующее положение. Контроль на пульте соответствует положению острижков. Стрелка №6 проверена, работает нормально, в централизацию включена. ШН ДСП
	9.50										
7.06. (2)	9.45	Острижки стрелки №6 заперты на закладку и навесной замок в направлении 3-го пути. Сигналист Петров (по р/связи) ДСП								10.25	ДСП
									7.06 (3)	9.55	На стрелке №6 навесной замок снят, закладка отведена. Сигналист Петров (по р/связи) ДСП

Примечание - При замене пускового стрелочного реле в записи (2) дополнительно отмечаются проверки невозможности перевода стрелки в незаданном маршруте при искусственно занятом стрелочном участке и в заданном маршруте при свободном стрелочном участке.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.9. Замена монтажа в электроприводе											
22.10. (1)	9.35	Согласно телеграмме №.....и по согласованию с ШЧД (разрешение №12) для замены монтажа в электроприводе стрелки №17 стрелки №17/19 выключаются из централизации с сохранением пользования сигналами. Остряки стрелок №17 и №19 закрепить в требуемом положении на типовые скобы и запереть на закладки и навесные замки. О движении поездов и маневровых передвижениях в районе производства работ сообщать заранее по парковой связи. ШН ДСП							22.10. (8)	11.30	Работы по замене монтажа в электроприводе на стрелке №17 и проверка действия стрелок №17/19 закончены. С аппарата управления стрелки № 17/19 переводятся в соответствующие положения. Контроль на аппарате управления соответствует положению остряков. При разомкнутых контрольных контактах автопереключателя в электроприводе стрелки №17, а также при установке стрелок №17 и №19 в разные положения стрелки №17/19 контроля положения не имеют. При выключенном блок-контакте стрелка №17 не переводится. Стрелки №17/19 проверены, работают нормально, в централизацию включены. Оповещение не требуется. ШН ДСП
	9.55										
22.10. (2)	9.38	Курбель №2 распломбирован и вручен сигналисту Петрову для выключения курбельной заслонки и перевода стрелки №17. ДСП									
										11.35	
22.10. (3)	9.50	Остряки стрелки № 17 закреплены на типовую скобу, заперты на закладку и навесной замок в направлении 5-го тупика. Остряки стрелки № 19 закреплены							22.10. (7)	11.20	Типовые скобы и навесные замки со стрелок №17 и №19 сняты, закладки отведены.

[illegible]

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	11.10	ШН ДСП									
		1.10. Сплошная смена металлических частей стрелочного перевода или смена рамных рельсов на одиночной стрелке (Пункт 1.10.исключен Распоряжением ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)									
		1.11. Сплошная смена металлических частей стрелочного перевода или рамных рельсов на одной из спаренных стрелок (Пример записи (6) в ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)									
17.04. (1)	9.10	Будет производиться сплошная смена металлических частей стрелочного перевода №35. Движение по стрелочному переводу №35 закрывается. Остряки стрелки №29 закрепить на типовую скобу, запереть на закладку и навесной замок по направлению стрелки №43, а острия стрелки №31 – на навесной замок по направлению на 7-й путь.							17.04. (7)	11.40	Работа по сплошной смене металлических частей стрелочного перевода №35 закончена. Электротяговые соединители и дроссельные перемычки установлены. Остряки стрелки №35 закреплены и заперты на закладку и навесной замок по направлению на 5-й путь. Движение по стрелочному переводу №35 открывается со скоростью 25 км/час согласно выданному предупреждению.
	9.58	ПД ДСП									
17.04 (2)	9.15	Согласно телеграмме №.....и по согласованию с ШЧД (разрешение №34) в связи со сплошной сменой металлических частей стрелочного перевода №35, стрелки №29/35 выключаются из централизации с сохранением пользования сигналами, а изолированный участок 31-35 СП без сохранения пользования сигналами.									
		ШН									
	9.41	ДСП									
17.04. (3)	9.18	Курбель №1 распломбирован и вручен сигнаlists Петрову для							17.04. (8)	11.42	ДСП
										11.43	Состояние и работа изолированного участка проверены, фактическое состояние соответствует контролю на аппарате управления, при наложении

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
17.04. (4)	9.40	Остряки стрелки №29 закреплены на типовую скобу, заперты на закладку и навесной замок по направлению стрелки №43, а стрелка №31 по направлению на 7 путь. ПД Сигналист Петров (по р/связи) ДСП							17.04. (12)	11.47	испытательного шунта на ответвления изолированный участок имеет контроль занятости. Напряжение на путевом реле (входе путевого приёмника) в норме. Изолированный участок 31-35 СП работает нормально, в зависимости включен. ШН ДСП
17.04. (5)	9.44	На стрелке №35 курбельная заслонка опущена. Сигналист Петров (по р/связи) ДСП							17.04. (8)	12.50 12.51 11.45	Курбель №1 опломбирован оттиском №063 ШН ДСП На стрелке №31, навесной замок снят, закладка отведена. ПД Сигналист (по р/связи) ДСП
17.04. (6)	9.45	Стрелки №29/35 выключены из централизации с включением макета, правильность выключения проверена. Контроль стрелки на аппарате управления и контроля исключён. Прием или отправление первого поезда производить по запрещающему показанию светофора, а последующих - по разрешающим показаниям светофоров, со скоростью не более 40 км/ч.							17.04. (10) 17.04. (11)	12.20 12.25	На стрелках №29/35 крепление и навесные замки сняты, закладки отведены. ПД Сигналист Петров (по р/связи) ДСП Установка электропривода на стрелке №35 и проверка действия

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
17.04. (9)	9.50	ШН									стрелок №29/35 закончены. С аппарата управления стрелки №29/35 переводятся в соответствующие положения. Контроль на аппарате управления соответствует положению острия. При закладке щупа толщиной 2 мм стрелка запирается, контроль положения имеет. При выключенном блок-контакте стрелка №35 не переводится, при закладке щупа толщиной 4 мм стрелка №35 не запирается, контроля положения не имеет; при разомкнутых контрольных контактах автопереключателя, а также при разных положениях стрелок №29 и №35 стрелка №35 контроля положения не имеет. Стрелки №29/35 проверены, работают нормально, в централизацию включены. Сила тока электродвигателя (усилие электропривода) соответствует норме. Стрелка №35 проверена, работает нормально, в централизацию включена. Оповещение не требуется.
	12.15	ДСП									
	12.17	ШН	Работа на стрелке № 29/35 закончена, Действие стрелочного макета прекращается, и будет производиться проверка действия стрелки с аппарата управления. Контроль стрелки на аппарате управления и контроля восстановлен. Во время проверки запрещается переводить стрелки в нечётной горловине парка «Е», а также осуществлять какие-либо передвижения по стрелкам №29/35.								
		ДСП									ШН

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
12.31											ДСП
Примечание - 1. В МПЦ в записи (1) вместо записи о закреплении остяков стрелок №№29 и 31 ПД указывает о блокировке этих стрелок, индивидуальными командами. Запись (4) в этих случаях будет следующего содержания: «Стрелка №29 заблокирована по направлению стрелки №43, а стрелка №31 по направлению на 7 путь. ДСП». 2. Если после окончания основных путевых работ стрелка устройствами СЦБ не оборудована, то в записи 7 указывается о закреплении остяков стрелки и запираании ее на закладку и навесной замок. 3. Если оборудование стрелки и изолированного участка устройствами СЦБ не будет закончено одновременно, то включение изолированного участка и стрелки может быть оформлено отдельными записями». (Примечания даны в ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р) 1.12. Замена остяков или сереежек на одиночной стрелке (Пример записи (6) в ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)											
12.08. (1)	14.20	На стрелке №14 будет производиться замена левого рамного рельса с остяком. Движение по стрелке №14 закрывается. Остряки стрелки №18 запереть на закладку и навесной замок по направлению пути 2, Остряки стрелки № 28 запереть на закладку и навесной замок по направлению стрелки № 26. ПДБ ДСП							12.08. (6)	15.20	Работа по замене левого рамного рельса с остяком на стрелке №14 закончена. Электротяговые соединители и дроссельные перемычки установлены. Остряки стрелки №14 заперты на закладку и навесной замок по направлению на 4-й путь. Движение по стрелке №14 открывается. ПДБ ДСП
12.08. (2)	14.26	Курбель №1 распломбирован и вручен сигнаlists Петрову для опускания курбельной заслонки и перевода стрелки №14. ДСП							12.08. (9)	15.42	Курбель №1 опломбирован оттиском №063 ПН ДСП
12.08. (3)	14.48	Остряки стрелки №28 заперты на, закладку и навесной замок по направлению стрелки №26, а стрелка №18 - по направлению на 2-й путь. Сигналист Петров (по р/связи)							12.08. (7)	15.25	На стрелках № №14, 18 и 28 навесные замки сняты, закладки отведены. Сигналист Петров (по

[illegible]

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.13. Замена крестовины стрелочного перевода											
18.08. (1)	10.34	Будет производиться смена дефектной крестовины стрелочного перевода №4. Стрелка №4 для движения закрывается. Стрелку №2 запереть на закладку и навесной замок по направлению пути 2, стрелку №6 по направлению пути 1. ПДБ ДСП							18.08. (4)	11.36	На стрелочном переводе №4 работы по замене дефектной крестовины закончены. Электротяговые соединители установлены. Движение по стрелке открывается. ПДБ ДСП
	10.50								18.08.	11.37	
18.08. (2)	10.38	На основании записи ПД о смене дефектной крестовины на стрелке № 4, по согласованию с ШЧД (разрешение №43) изолированный участок 4СП выключается из централизации и одновременно выключается контроль его негабаритности по отношению к участку 6 СП. Перед открытием светофоров по минусовому положению стрелки №6, проверять фактическую свободу участка 4СП. ШН ДСП							18.08. (5)	11.40	На стрелках № №2 и 6 навесные замки сняты, закладки отведены. Сигналист Петров (по р/связи) ДСП
18.08.	10.45										
18.08. (3)	10.44	Острия стрелки №2 заперты на закладку и навесной замок по направлению пути 2, острия стрелки №6 заперты на закладку и навесной замок по направлению пути 1. Сигналист Петров (по р/связи) ДСП							18.08. (6)	11.50	Изолированный участок 4СП проверен, фактическое состояние соответствует контролю на аппарате управления, при наложении испытательного шунта на ответвления имеет контроль занятости. Напряжение на путевом реле (входе путевого

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
											приёмника) в норме. Участок работает нормально, в зависимость включён. Негабаритность по отношению к участку 6СП восстановлена.
										11.55	ПН ДСП
		1.14. Ремонт стрелочного кабеля (Пример записи (1) в ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)									
17.09. (1)	10.15	Согласно телеграмме №.....и по согласованию с ШЧД (разрешение №34) для ремонта стрелочного кабеля стрелка №8 выключается с сохранением, а стрелки №№ 12/14 и 18 выключаются без сохранения пользования сигналами. Остряки стрелки № 8 закрепить в требуемом положении на типовую скобу и запереть на закладку и навесной замок. Остряки стрелок №№ 12/14 и 18 запереть в требуемом положении на закладки и навесные замки. О движении поездов и маневровых передвижениях в районе производства работ сообщить по парковой связи заранее. ШН ДСП						17.09. (8)	13.20		Работы по ремонту кабеля и проверка действия стрелок №8, 12/14 и 18 закончены. С аппарата управления стрелки №8, 12/14 и 18 переводятся в соответствующие положения. Контроль на аппарате управления соответствует положению острьяков. При выключенных блок-контактах стрелки не переводятся, при разомкнутых контрольных контактах автопереключа-теля стрелки №8, 12/14 и 18 контроля положения не имеют. При разных положениях стрелок № 12 и 14 стрелки 12/14 контроля положения не имеют. Стрелки проверены, работают нормально, в централиза-цию включены. Опвещение не требуется.
	10.41										
17.09. (2)	10.20	Курбели №1 и №2 распломбированы и вручены сигналистам Ивановой и Петровой для опускания курбельных заслонок и перевода стрелок №8, 12/14 и 18.								13.25	ШН ДСП

[illegible]

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
17.09. (6)	12.50	Работа на стрелке № 8 закончена. Действие стрелочного макета прекращается, и будет производиться проверка действия с аппарата управления. Контроль стрелки на аппарате управления и контроля восстановлен. Во время проверки запрещается переводить стрелки в южной горловине станции, а также осуществлять передвижения по этим стрелкам. ШН 13.00 ДСП									
Примечание - По мере готовности кабеля стрелки могут быть включены по одной с оформлением соответствующих записей.											
1.15. Потеря контроля положения стрелки											
15.02. (1)	14.00	Стрелка №6 не имеет контроля в плюсовом положении ДСП	15.02. (2)	14.00	ШН (лично)	15.02. (3)	14.05	ШН	15.02. (4)	14.15	Стрелка №6 не имела контроля в плюсовом положении из-за потери контакта в автопереключателе. Неисправность устранена. Стрелка проверена, работает нормально. ШН 14.15 ДСП
1.16. Невозможность перевода спаренных стрелок											
4.11. (1)	16.00	Стрелки № 26/28 не переводятся в минусовое положение, стрелка амперметра не отклоняется. ДСП	4.11. (2)	16.00	ШН (лично)	4.11. (3)	16.03	ШН	4.11. (4)	16.15	Стрелки № 26/28 не переводились в минусовое положение по причине неисправности электродвигателя на стрелке №28. ШН Иванов (по р/связи)
4.11. (5)	16.15	До замены электродвигателя на стрелке №28, перевод стрелок с							4.11. (7)	16.45	Электродвигатель на стрелке №28 заменен.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		ПД ДСП									запирается, контроля положения не имеет; при разомкнутых контрольных контактах автопереключателя стрелка №15 контроля положения не имеет, при выключенном блок- контакте не переводится. Стрелка №15 в централизацию включена. ШН
10.08. (8)	14.15	Снята пломба с курбеля №2. Курбель вручен сигнаlistsу Романову для опускания курбельной заслонки и перевода стрелки №15. ДСП								15.46	ДСП
10.08. (9)	14.30	На стрелке №15 курбельная заслонка опущена. Сигналист Романов (по р/связи) ДСП							10.08. (11)	15.30	Неисправность на стрелке №15 устранена, левый остряк заменен. Движение по стрелке №15 открывается. Остряки стрелки закреплены по направлению стрелки № 9,заперты на закладку и навесной замок. ПД Сигналист ДСП
10.08. (10)	14.35	Стрелка №9 заперта на закладку и навесной замок по направлению стрелки №17. Сигналист Романов (по р/связи) ДСП							10.08 (14)	15.50	Курбель №2 опломбирован оттиском № 017. ШН
										15.51	ДСП
									10.08. (12)	15.33	На стрелка №9 навесной замок снят, закладка отведена. Сигналист (по р/связи) ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Примечание - Запись (13) 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.											
1.18. Замена первой межостряковой тяги											
15.08. (1)	11.20	На стрелке № 15 будет производиться замена первой межостряковой тяги. По согласованию с ШЧД (разрешение №38) стрелка № 15 выключается из централизации без сохранения пользования сигналами. Движение по стрелке № 15 закрывается. Остряки стрелки № 11 закрепить на закладку и навесной замок по направлению на 3-й путь. О движении поездов и маневровых передвижениях в районе производства работ сообщить по парковой связи заранее.							15.08. (5)	12:30	Работа по замене первой межостряковой тяги на стрелке № 15 закончена. С аппарата управления стрелка № 15 переводится в соответствующие положения. Контроль на аппарате управления соответствует положению остряков. При закладке щупа толщиной 2 мм стрелка запирается. При закладке щупа толщиной 4 мм стрелка не запирается, контроля положения не имеет. Стрелка № 15 проверена, работает нормально, в централизацию включена. Движение по стрелке открывается. Оповещение не требуется.
15.08. (2)	11.51	ШН ДСП									
	11.25	Снята пломба с курбеля №2. Курбель вручен сигнаlists Романову для опускания курбельной заслонки и перевода стрелки №15. ДСП							15.08.	12:35	ШН ДСП
15.08. (3)	11.47	Остряки стрелки № 11 заперты на закладку и навесной замок. Сигналист (по р/связи) ДСП							15.08. (7)	13:25	Курбель №2 опломбирован оттиском № 017 ШН
										13:26	ДСП
15.08. (4)	11.50	Курбельная заслонка на стрелке №15 опущена							15.08.	12:38	На стрелке № 11 навесной

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		Сигналист (по р/связи) ДСП							(6)		замок снят, закладка отведена. Сигналист (по р/связи) ДСП
Примечание - При необходимости пропуска поездов по ремонтируемой стрелке остряки стрелки №15 закрепить в требуемом положении, стрелку запереть на закладку и навесной замок.											
<u>2. Стрелки, оборудованные контрольными замками</u>											
2.1. Проверка стрелочных контрольных замков с их снятием											
27.04. (1)	9.00	Согласно телеграмме №.....и по согласованию с ШЧД (разрешение №34) для проверки контрольных замков с их снятием стрелки №7, 9/11, 15, 17/19 будут поочередно выключаться с сохранением пользования сигналами. На период выключения каждую стрелку закреплять и запирают на закладку и навесной замок в требуемом положении. Ключи от контрольных замков будут передаваться дежурному стрелочного поста №1. Первой выключается стрелка №7. ШН ПДБ ДСП							27.04. (4)	9.55	Контрольные замки на стрелке №7 установлены. Стрелка №7 проверена, работает нормально, в зависимость включена. ШН (по р/связи) ДСП
27.04. (2)	9.20	Стрелка №7 закреплена и заперта на закладку и навесной замок в направлении 3 пути. ПДБ Сигналист (по р/связи) ДСП							27.04. (3)	9.45	Снято закрепление со стрелки №7, навесной замок снят, закладка отведена. ПДБ Сигналист (по р/связи) ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
27.04. (5)	10.00	Стрелка №15 закреплена и заперта на закладку и навесной замок в направлении стрелки № 17. ПДБ Сигналист (по р/связи) ДСП							27.04. (7)	10.30	Снято крепление со стрелки №15, навесной замок снят, закладка отведена. ПДБ Сигналист (по р/связи) ДСП
27.04. (6)	10.05	Разрешаю выключить стрелку №15. ДСП							27.04. (8)	10.50	Контрольные замки на стрелке №15 установлены. Стрелка №15 проверена, работает нормально, в зависимость включена. ШН (по р/связи) ДСП
									27.04. (9)	12.40	Проверка контрольных замков на стрелках №7, 9/11, 15, 17/19 закончена. Положение стрелок соответствует обозначениям на вынутых из контрольных замков ключах, а положение замков - маркировке на шейках рамных рельсов. При закладке щупа толщиной 4 мм контрольные замки не запираются, Действие замков проверено, работают нормально, при запертом контрольном замке извлекается только один соответствующий ключ. ШН ДСП
										12.45	
Примечание - Выключение и включение всех стрелок, указанных в записи (1) оформляются записями, аналогичными (5), (6), (7) и (8).											

[illegible]

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
										12.05	ПД Сигналист (по р/связи) ДСП
26.05. (2)	10.15	В связи со сплошной сменой металлических частей по согласованию с ШЧД (разрешение №34) стрелка №13 и изолированный участок 11–13 СП выключаются без сохранения пользования сигналами. Ключи от контрольных замков стрелки №13 будут храниться у электромеханика. ШН ДСП							26.05. (4)	12.05	Установка контрольных замков на стрелке №13 и проверка действия замков и изолированного участка 11 – 13 СП закончена. При наложении испытательного шунта на ответвления изолированный участок 11 – 13 СП имеет контроль занятости. Положение стрелки №13 соответствует обозначению на вынутом из контрольного замка ключе, а положение замков маркировке на шейках рамных рельсов. При закладке щупа толщиной 4 мм контрольные замки не запираются, при запертом контрольном замке извлекается только один соответствующий ключ. Действие контрольных замков и изолированного участка проверено, работают нормально, в зависимости включены. ШН ДСП
26.05.	10.40	Остряки стрелки №17 заперты на закладку и навесной замок по направлению стрелки №19. Сигналист (по р/связи) ДСП								12.15	

Примечания - 1. Если стрелочный перевод, у которого заменяют металлические части, является охраняемым, то стрелка может выключаться с сохранением

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
пользования сигналами, что указывается в записи (2). 2. ДСП перед подписью записи (2) дает указание дежурному стрелочного поста изъять из аппарата ключ стрелки №13 и передать его ШН. 3. См. примечание к п.1.10 Приложения 5. 2.4. Сплошная смена металлических частей стрелочного перевода или смена рамных рельсов на одной из спаренных стрелок											
3.10. (1)	10.45	На стрелочном переводе №26 будет производиться сплошная смена металлических частей. Движение по стрелочному переводу №26 закрывается. Стрелку №24 запереть на закладку и навесной замок по направлению стрелки №12, а стрелка №30 - по направлению пути 4. ПД 11.15 ДСП							3.10. (4)	13.00	Работа по сплошной смене металлических частей стрелочного перевода №26 закончена. Остряки стрелки №26 закреплены по направлению стрелки №18, стрелка №26 заперта на закладку и навесной замок. Движение по стрелке №26 открывается со скоростью 25 км/час согласно выданному предупреждению. На стрелке №24 и №30 навесные замки сняты, закладки отведены ПД Сигналист (по р/связи) ДСП
3.10. (3)	10.55	Согласно телеграмме № и по согласованию с ШЧД (разрешение №34) в связи со сплошной сменой металлических частей стрелки №24/26 выключаются с сохранением пользования сигналами, а изолированный участок 26 -30 СП без сохранения пользования сигналами. Ключи от контрольных замков будут переданы дежурному стрелочного							3.10. (5)	13.05	Состояние и работа изолированного участка 26 - 30 СП проверены, при наложении испытательного шунта на ответвления изолированный участок 26 -30 СП имеет контроль занятости. Напряжение на путевом реле в норме. Изолированный участок 26-30 СП работает

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		поста №3. ШН 11.13 ДСП								13.10 ШН ДСП	нормально, в зависимость включен.
3.10 (2)	11.10	Стрелка №24 заперта на закладку и навесной замок по направлению стрелки №12, а стрелка №30 - по направлению пути 4. Сигналист (по р/связи) ДСП							3.10 (6)	13.30	Снято закрепление с остряков стрелки №26, навесной замок снят, закладка отведена ПДБ Сигналист (по р/связи) ДСП
									3.10. (7)	13.35	Установка контрольных замков на стрелке №26 закончена. Положение стрелок №24/26 соответствует обозначениям на вынутых из контрольных замков ключах, а положение замков - маркировке на шейках рамных рельсов. При закладке щупа толщиной 4 мм контрольные замки стрелки №26 не запираются, при запертом контрольном замке извлекается только один соответствующий ключ. Действие контрольных замков проверено, работают нормально, стрелки №24/26 в зависимость включены. ШН 13.40 ДСП

[illegible]

[illegible]

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
										11.26	Изолированный участок 19СП работает нормально, в зависимость включен. ШН ДСП
3.1.а Ложная свобода участка пути (Пункт 3.1а добавлен Распоряжением ОАО «РЖД» от 01.07.2013 № 1512р)											
5.07 (1)	11.15	Изолированный участок 96 СП при проходе дрезины показал ложную свободу. ДСП	5.07 (2)	11.15	ШН (по р/с) ШЧД (по тел)	5.07 (3)	1121	ШН	5.07 (5)	11.41	Изолированный участок 96 СП показал ложную свободу из-за наличия ржавчины на поверхности катания головок рельсов на параллельном ответвлении в направлении пути 7Е. ШН ДСП
5.07 (4)	11.22	На основании записи ДСП по согласованию с ШЧД (разрешение №3) изолированный участок 96 СП выключается. До устранения неисправности перевод стрелки №96 и движение по ней производить только после проверки фактической свободы изолированного участка 96 СП. ШН 11.29 ДСП								11.42	
5.07 (6)	11.43	Изолированный участок 96 СП требует обкатки параллельного ответвления в направлении пути 7Е. ШН 11.44 ДСП									
5.07 (7)	11.57	Произведена обкатка изолированного участка 96 СП в направлении пути 7Е.							5.07 (8)	12.09	После обкатки изолированный участок 96 СП проверен.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	10.30	ШН ДСП									на аппарате управления, при наложении испытательного шунта по всем ответвлениям имеется контроль занятости, чередование полярности выполнено правильно. Напряжение на путевом реле (входе путевого приёмника) в норме. Изолированный участок 5-7 СП проверен, работает нормально, в зависимость включен. Оповещение не требуется
19.07. (2)	10.35	Изолированный участок 5-7СП выключен, правильность выключения проверена.									
	10.36	ШН ДСП								11.45	ДСП
19.07. (3)	10.50	Для перевода стрелки №5 снята пломба с кнопки «ВК» ДСП							19.07. (5)	11.45	Кнопка «ВК» опломбирована оттиском №015 ШН 11.46 ДСП
Примечания - 1. Если на станции имеется переезд и могут задаваться маршруты, в которых от выключенного изолированного участка идет извещение на этот переезд, то запись (1) дополняется требованием о порядке подачи извещения на переезд. 2. На станциях с МПЦ записи (3) и (5) не делаются. При использовании режима вспомогательного перевода, вместо записи (3) делается запись об использовании ответственной команды.											
3.3. Сплошная смена рельсов											
29.09. (1)	11.20	На приемоотправочном пути 8 будет производиться сплошная смена рельсов. Путь 8 для движения закрывается. Стрелки №38 и №41 запереть на закладки и навесные замки по направлению пути 10. ПД 11.55 ДСП							29.09. (4)	14.10	Работы по сплошной смене рельсов на пути 8 закончены, электротяговые соединители и дроссельные перемычки установлены, путь 8 для движения открыт. ПД

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
										14.10	ДСП
29.09. (2)	11.45	Стрелки №38 и №41 заперты на закладки и навесные замки по направлению пути 10. Сигналист Петров ДСП							29.09. (5)	14.25	На стрелках №38 и №41 навесные замки сняты, закладки отведены. Сигналист Петров ДСП
29.09. (3)	11.25	В связи со сплошной сменой рельсов по согласованию с ШЧД (разрешение №12) приемоотправочный путь 8 выключается. ШН							29.09. (6)	14.15	После сплошной смены рельсов 8-й приемоотправочный путь проверен, фактическое состояние соответствует контролю на аппарате управления. Напряжение на путевом реле (входе путевого приёмника) в норме. При наложении испытательного шунта 8 путь имеет контроль занятости. Рельсовая цепь проверена, работает нормально. Приемоотправочный путь 8 в зависимость включен. ШН
	11.46	ДСП								14.15	ДСП
Примечание - В тех случаях, когда из-за ржавчины на головках рельсов путь или стрелочный участок при занятии подвижным составом может оказаться ложно свободным, электромеханик должен сделать запись о необходимости обкатки рельсов и дополнительном убеждении дежурным по станции в фактической свободности пути или стрелочного участка порядком, установленным ТРА станции.											
3.4. Проверка правильности чередования полярности напряжений в смежных рельсовых цепях (Пример записи в ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)											
30.09.	10.10	В нечетной горловине будет производиться проверка правильности чередования полярности напряжений							30.09.	12.30	Проверка правильности чередования полярности напряжений в смежных рельсовых цепях в

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		в смежных рельсовых цепях с замыканием изолирующих стыков. Рельсовые цепи во время проверки будут кратковременно показывать занятость. Работа на каждой рельсовой цепи будет согласовываться отдельно. О предстоящем задании маршрутов сообщать по парковой связи заранее. ШН 10.10 ДСП								12.30	нечетной горловине закончена. Чередование полярности напряжений выполнено правильно. Оповещение не требуется. ШН ДСП
3.5. Одиночная смена рельса в месте подключения шлейфов путевых устройств САУТ (Примеры записей (3) и (4) в ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 06.12.2017 № 2528р)											
21.07. (1)	9.05	На участке пути между выходным светофором Н2 и стрелкой №35 будет производиться смена дефектного рельса левой нитки с отключением перемычек САУТ. Движение по участку пути закрывается. ПДБ 9.15 ДСП							21.07 (3)	9.50	На участке пути между выходным светофором Н2 и стрелкой №35 работы по замене дефектного рельса закончены. Электротяговые соединители установлены, отверстия для подключения перемычек САУТ просверлены в соответствии с разметкой. Движение по участку пути открывается. ПДБ 9.53 ДСП
21.07. (2)	9.10	На основании записи ПДБ по согласованию с ШЧД (разрешение №17) изолированный участок 2ВП выключается. Перемычки САУТ от рельса отключены, действие устройств САУТ между выходным светофором Н2 и стрелкой №35							21.07 (4)	10.00	Изолированный участок 2ВП проверен. Фактическое состояние соответствует контролю на аппарате управления. При наложении испытательного шунта изолированный участок

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		прекращено. О выключении САУТ из действия на аппарате управления сигнализирует лампочка красного цвета. ШН 9.13 ДСП									2ВП имеет контроль занятости. Напряжение на путевом реле (входе путевого приёмника) в норме. Изолированный участок 2ВП в зависимость включен. Перемычки САУТ подключены, устройства САУТ включены в действие, проверены, работают нормально. На аппарате управления контрольная лампочка работы САУТ горит белым цветом. ШН 10.03 ДСП
3.6 Проверка действия путевого устройства САУТ (Пример записи в ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)											
12.01	9.30	Будет производиться проверка действия путевого устройства САУТ входного светофора Ч с отключением шлейфа. ШН 10.50 ДСП							12.01	11.45	Работы на путевом устройстве САУТ входного светофора Ч закончены. Шлейф САУТ подключен. Устройство проверено, работает нормально. ШН 11.47 ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		ДСП							5.08.	11.25	На стрелках №№35 и 28 навесные замки сняты, закладки отведены. Сигналист Петров (по р/связи) ПДБ ДСП
Примечание - На станциях с МПЦ в записи (9.40) 2-е предложение записать «Для исключения приема нечетных поездов на 1 путь стрелки №№35 и 28 установить в направлении 3-его пути и заблокировать». В записи (9.50) записать «стрелки №№35 и 28 заблокированы в направлении 3-его пути». Запись (11.25) не пишется.											
4.4. Замена сигнального механизма прожекторного светофора на станции											
(Пример записи в ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)											
4.09.	14.20	На выходном светофоре ЧЗ будет производиться замена сигнального механизма. По согласованию с ШЧД (разрешение №17) действие светофора прекращается. О приеме поездов на 3-ий путь сообщать заранее. ШН							4.09.	14.50	Сигнальный механизм на выходном светофоре ЧЗ заменен. Действие сигнального механизма на все сигнальные показания, а также правильность переключения с каждого разрешающего показания на запрещающее проверено, работает нормально. Видимость удовлетворяет требованиям ПТЭ. ШН
	14.25	ДСП								14.50	ДСП
4.5. Замена светофорной головки маневрового светофора											
21.04.	11.15	По согласованию с ШЧД (разрешение №17) для замены светофорной головки действие маневрового светофора М6							21.04.	11.55	Светофорная головка маневрового светофора М6 заменена. Действие светофора проверено,

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		прекращается. Маневровые передвижения до светофора М6 производить после приготовления маршрута, ограждаемого светофором М6, порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах РФ. О движении поездов и маневровых передвижениях в районе производства работ сообщать по парковой связи заранее. ШН 11.30 ДСП								11.55	работает нормально. Расположение огней и сигнализация соответствует таблице взаимозависимостей, напряжение на лампах в норме, видимость удовлетворяет требованиям ПТЭ. Маневровый светофор М6 в действие включен. Оповещение не требуется. ШН ДСП
4.6. Ремонт сигнального кабеля											
10.07.	9.30	Согласно телеграмме №.....и по согласованию с ШЧД (разрешение №34) для ремонта сигнального кабеля действие светофоров Н1, Н2, М6, М8 прекращается. Отправление поездов и маневровые передвижения производить порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах РФ. О движении поездов и маневровых передвижениях в районе производства работ сообщать заранее по парковой связи. ШН 9.50 ДСП							10.07.	13.10	Ремонт сигнального кабеля закончен. Действие светофоров Н1, Н2, М6 и М8 проверено. Сигнальные показания светофоров соответствуют таблице взаимозависимостей, напряжение на лампах в норме. Правильность перекрытия светофоров с разрешающего показания на запрещающее проверена. Включение ламп желтых огней при перегорании ламп зеленых огней на светофорах Н1 и Н2 проверено, при перегорании ламп разрешающих огней светофоры Н1 и Н2 перекрываются на

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
5. Аппараты управления											
5.1. Проверка пульта управления (табло), пульта - манипулятора, щитка местного управления											
4.08.	8.30	Для чистки и регулировки контактов сигнальных и стрелочных рукояток, кнопок вскрывается секция 2 пульта управления (табло) со снятием пломбы. О приготовлении маршрутов предупреждать заранее. ШН							4.08	9.30	Чистка и регулировка контактов и кнопок закончена. Действие устройств проверено, работают нормально. Секция №2 опломбирована оттиском № 017. ШН
	8.31	ДСП								9.31	ДСП
5.2. Проверка ящиков зависимости аппаратов МКУ, полуавтоматической блокировки, стрелочных централизаторов (без разборки)											
21.06.	8.20	Для осмотра ящик зависимости аппарата МКУ на посту №1 вскрывается со снятием пломб. ШН							21.06.	8.50	Осмотр ящика зависимости аппарата МКУ на посту №1 закончен. Действие устройств проверено, работают нормально. Ящик зависимости закрыт и опломбирован оттиском №023. ШН
	8.21	ДСП								8.51	ДСП
5.3. Проверка блок-аппарата исполнительного поста (без разборки)											
9.02.	8.15	Для осмотра, проверки и смазки блок-механизмов, ящика зависимости и аппаратных замков блок-аппарат на посту №1 вскрывается со снятием пломб. Все блок-механизмы заблокиро-							9.02.	11.20	Проверка блок-аппарата на посту №1 закончена, положение блок-механизмов и рукояток соответствует фактическому поезвному

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	8.16	ваны. ШН ДСП								11.21	положению. Блок-аппарат закрыт и опломбирован оттиском № 017. ШН ДСП
5.4. Проверка распорядительных аппаратов полуавтоматической блокировки (без разборки)											
17.05.	9.40	Распорядительный аппарат вскрывается со снятием пломб для осмотра, проверки и смазки блок-механизмов и pedalных замычек. Блок-механизмы ПО и ДС отблокированы, ПС и ПП заблокированы. ШН 9.41 ДСП							17.05.	10.30	Проверка распорядительного аппарата закончена. Действие устройств проверено, работают нормально. Положение блок-механизмов путевой и станционной блокировки и pedalных замычек соответствует фактическому поезвному положению. Распорядительный аппарат закрыт и опломбирован оттиском № 017. ШН 10.31 ДСП
5.5. Ремонт, переустройство и проверка с разборкой ящиков зависимости исполнительных аппаратов											
6.09.	8.10	Для ремонта ящика зависимости исполнительного аппарата поста №1 действие станционной блокировки между ДСП и постом №1 и путевой блокировки на перегоне Аксаково-Буряк прекращается Зависимость между стрелками и сигналами на посту №1 не осуществляется. Прием и отправление поездов производить							6.09.	16.40	Ремонт ящика зависимости исполнительного аппарата поста №1 закончен. Зависимость между стрелками и сигналами, враждебность маршрутов и работа станционной и путевой блокировок проверены.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	8.30	порядком, указанным в Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах РФ Блок-аппарат и ящик зависимости распломбированы. ШНС ДСП								16.45	Положение блок-механизмов и рукояток соответствует фактическому поезвному положению. Действие станционной блокировки между ДСП и постом №1, а также путевой блокировки на перегоне Аксаково-Буряк открывается. Блок-аппарат и ящик зависимости опломбированы оттиском № 017. ШНС ДСП
5.6. Ремонт, переустройство и проверка с разборкой ящиков зависимости распорядительных аппаратов											
11.05.	8.30	Для ремонта ящика зависимости распорядительного аппарата МКУ действие станционной и путевой блокировки на перегонах Аксаково-Буряк и Буряк-Вишнево закрывается. Зависимость между стрелками и сигналами, а также враждебность маршрутов на станции не осуществляются. Прием и отправление поездов производить порядком, указанным в Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах РФ Пломбы с аппарата МКУ снимаются. ШНС ДСП							11.05.	14.10	Ремонт ящика зависимости распорядительного аппарата МКУ закончен. Зависимость между стрелками и сигналами, враждебность маршрутов проверены, соответствуют таблице зависимостей. Работа станционной и путевой блокировки проверена. Показания контрольных лампочек состояния перегонов, а также положение рукояток и блок-механизмов соответствуют фактическому поезвному

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
										14.15	положению. Действие станционной блокировки и путевой на перегонах Аксаково-Буряк и Буряк-Вишнево открывается. Аппарат МКУ опломбирован оттиском № 017. ШНС ДСП
5.7. Нарушение индикации на пульте управления (табло)											
18.07.	19.05	Кратковременно отключалась электроэнергия. Светофоры и рельсовые цепи работают нормально. Электропитание устройств осуществляется от второго фидера. ДСП	18.07	19.07	ЭЦЦ (по р/связи)				18.07.	19.08	Переключение электропитания устройств с первого на второй фидер произошло по причине просадки напряжения на первом фидере Энергодиспетчер Петров ДСП
Примечание - Если аппарат управления оборудован контролем включения и выключения питающих фидеров, то дежурный по станции, вызвав по р/связи энергодиспетчера и убедившись, что переключение произведено с его согласия, запись в Журнале осмотра в последней графе может не делать. При нормальной работе устройств СЦБ пользование ими производится установленным порядком											
5.8. Неисправность основного АРМ ДСП											
09.06.	15.00	Не работает основное рабочее место АРМ ДСП. Управление станцией переключено на резервное рабочее место АРМ ДСП (резервное пульт-табло). ДСП	09.06.	15.05	ШН (лично)	09.06.	15.08	ШН	09.06.	16.30	Основное рабочее место АРМ ДСП не работало из-за неисправности (блока, модуля, платы - указать конкретно). Неисправный (блок, модуль, плата)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
										11.11	ДСП
2.08. (2)	11.00	В соответствии с приказом ДНЦ для проверки работы основного и вспомогательного режима смены направления движения сняты пломбы с кнопок «Смена направления 1Н», «Вспомогательное отправление 1Н», «Вспомогательный прием 1Н». ДСП							2.08.	11.16	Кнопки основного и вспомогательного режима смены направления движения «Смена направления 1Н» «Вспомогательное отправление 1Н» «Вспомогательный прием 1Н» опломбированы оттиском № 017 ШН 11.17 ДСП
7.3. Невозможность изменения направления движения поездов											
14.09. (1)	21.30	Не проходит смена направления движения при свободном от поездов перегоне Электростанция-Шагол. Горит красная лампочка занятости перегона. ДСП	14.09. (2)	21.35	ШН (по р/связи)	14.09. (4)	22.05	ШН (по р/связи)	14.09. (5)	22.30	На сигнальной установке №5 неисправна дешифраторная ячейка. Ячейка заменена, работа сигнальной установки и схемы смены направления движения проверены, работают нормально. ШН (по р/связи) 22.35 ДСП
14.09. (3)	21.35	В соответствии с приказом ДНЦ снята пломба с кнопки «Вспомогательное отправление 1Н». ДСП							14.09. (6)	23.20	Кнопка «Вспомогательное отправление 1Н» опломбирована оттиском №017. ШН 23.21 ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
7.4. Проверка действия ДГА с подключением нагрузки (Пример записи в ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)											
25.04.	14.30	Для проверки работы ДГА с подключением нагрузки, будет производиться переключение электропитания устройств СЦБ на ДГА. ШН							25.04.	15.00	Проверка действия ДГА с подключением нагрузки закончена. При электропитании от ДГА устройства СЦБ работают нормально. ШН
	14.40	ДСП								15.01	ДСП
7.5. Проверка работы микропроцессорной централизации от устройств бесперебойного питания с отключением внешнего электроснабжения (Пример записи в ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)											
20.09.	14.00	Будет производиться проверка работоспособности устройств бесперебойного питания с отключением двух (трех) фидеров электроснабжения. ШНС							20.09.	14.50	Проверка работоспособности устройств бесперебойного питания закончена. Устройства работают нормально. Фидеры электроснабжения включены. ШНС
	14.10	ДСП								14.51	ДСП
<u>8. Устройства контроля схода подвижного состава (УКСПС) и контрольно-габаритные устройства (КГУ)</u> (В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 01.06.2017 № 1044/р)											
8.1. Проверка действия устройств контроля схода подвижного состава (Пример записи (1) в ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)											
30.03. (1)	8.30	Будет производиться проверка действия УКСПС с перекрытием входного светофора Н с разрешающего показания на							30.03. (3)	11.25	Действие УКСПС проверено. При срабатывании УКСПС входной светофор Н

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		запрещающее. Для открытия светофора Н использовать кнопку ВКС. ШН 10.40 ДСП									перекрывается с разрешающего показания на запрещающее, на аппарате управления вместо белой лампочки загорается лампочка красного цвета и звенит звонок. УКСПС работает нормально. На аппарате управления горит белая лампочка исправности. (В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 01.06.2017 № 1044/р) ШН 11.30 ДСП
30.03. (2)	10.45	Для проверки действия УКСПС входного светофора Н нажималась вспомогательная кнопка ВКС Показание счетчика 295. ДСП 11.31 ШН									
8.2. Проверка действия устройств ограждения мостов (УКСПС) (Пример записи (1) в ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)											
28.06. (1)	9.45	По I и II главным путям будет производиться проверка действия УКСПС, ограждающих железнодорожный мост 119 км на перегоне Коломна - Голутвин. ШН 9.50 ДСП							28.06. (2)	11.20	Действие УКСПС, ограждающих железнодорожный мост 119 км проверено. Проходные светофоры № 8 четного и № 7 нечетного направлений при срабатывании УКСПС перекрываются с разрешающего показания на запрещающее. При срабатывании УКСПС по I и II главным путям на аппарате управления дежурного по станции Голутвин загорается лампочка красного цвета вместо белой и звенит

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
										11.25	ШН ДСП
									28.09. (4)	12.10	Вспомогательная кнопка «КГУ» опломбирована оттиском 017
										12.12	ШН ДСП
8.4. Производство путевых работ											
28.09. (1)	9.30	На основании телеграммы НЗрег-2 №..... на перегоне Семенов-Тарасиха по I гл. пути будет производиться капитальный ремонт пути с использованием путевых машин. Движение по I гл. пути закрывается. На время ремонта пути датчики УКСПС у предвходного светофора № 1 демонтируются. ПБД ШН 9.35 ДСП							28.09. (3)	12.40	Работа по капитальному ремонту I гл. пути на перегоне Семенов- Тарасиха закончена. Рельсовая цепь участка приближения проверена, работает нормально. Датчики УКСПС у предвходного светофора № 1 установлены, включены в действие, проверены. Работают нормально. На аппарате управления контрольная лампочка работы УКСПС 2ДАТ горит белым цветом. (В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 01.06.2017 № 1044/р) ПБД ШН 12.50 ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
28.09. (2)	9.38	На основании записи бригадира пути о проведении капитального ремонта I гл пути на перегоне Семенов - Тарасиха действие УКСПС у предвходного светофора № 1 прекращается. О выключении УКСПС из действия (разрешение №34) на аппарате управления будет сигнализировать лампочка красного цвета 2ДАТ. (В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 01.06.2017 № 1044/р) ШН									
	9.40	ДСП									
8.5. Ремонт (замена) кабеля УКСПС (на подходах к станции) (Пример записи в ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)											
28.06. (1)	9.30	Между входным светофором ПН и предупредительным светофором № 1-П на перегоне Раменское - Быково будет производиться ремонт кабеля. По согласованию с ШЧД (разрешение №4) УКСПС по первому пути, ограждающие ст. Быково со стороны ст. Раменское, выключаются из действия. На аппарате управления о выключении УКСПС из действия будут сигнализировать лампочки красного цвета 1ДАТ и 2ДАТ. Для приема поездов по разрешающим показаниям входного светофора ПН использовать кнопку ВКС. ШН							28.06. (2)	11.20.	Ремонт кабеля между входными светофором ПН ст. Быково и предупредительным светофором № 1-П на перегоне Раменское - Быково закончен.. Работа УКСПС проверена. При разрыве поочередно электрической цепи датчика 1 и датчика 2 входной светофор ПН перекрывается на запрещающее показание. УКСПС в действие включены. Контрольные лампочки 1ДАТ и 2ДАТ

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
(2)	10.05	На основании записи ПД и по согласованию с ШЧД (разрешение №24) в связи с одиночной заменой рельса участок пути 18СП выключается из централизации. Путевые датчики счета осей демонтируются. ШН							14.04. (4)	10.55	После одиночной смены рельса путевые датчики счета осей установлены. Состояние и работа участка пути 18СП проверены, фактическое состояние соответствует контролю на аппарате управления. При проверке датчиков имитатором колеса участок пути 18СП имеет контроль занятости. Произведено искусственное восстановление свободы участка пути 18СП. Участок пути 18СП работает нормально, в зависимость включен. ШН
	10.10	ДСП								10.57	ДСП
9.2. Замена напольного счетного устройства.											
(Пример записи в ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)											
25.10.	14.10	На участке пути 2БП будет производиться замена напольного счетного устройства. Участок пути 2БП выключается (разрешение ШЧД №24). О движении поездов сообщать заранее по парковой связи							25.10.	14.40	Работа на участке пути 2БП по замене напольного счетного устройства закончена. Произведено искусственное восстановление свободы участка пути 2БП. Устройства

[illegible]

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
10. Технические средства управления и контроля устройствами СЦБ на базе аппаратно-программных средств											
10.1. Замена версии программного обеспечения модуля центрального процессора, управляющего вычислительного комплекса											
(Пример записи (1) в ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)											
08.06. (1)	9.30	В связи с заменой версии программного обеспечения модуля центрального процессора, связанной с включением в централизацию вновь уложенных стрелок №22 и №27, на основании распоряжения зам. Н по территориальному управлению от 03.06.11 №45, действие МПЦ станции Грибово прекращается. Установку и проверку маршрутов, приём, отправление поездов и маневровые передвижения производить в порядке, установленном Временной инструкцией по организации движения поездов на станции Грибово на период производства работ по включению в зависимость стрелок №22 и №27. зШЧ (ШЧГ) ДС (зДС, ДСГ)							08.06. (6)	15.00	Замена версии программного обеспечения модуля центрального процессора, связанного с включением стрелок №22, №27 закончена. Стрелки №22 и №27 проверены, работают нормально, включены в централизацию, закрепление, навесные замки сняты, закладки отведены. Действие МПЦ станции Грибово проверено в соответствии с Программой и методикой проверки зависимости МПЦ и соответствует требованиям ПТЭ и Инструкции по сигнализации. Устройства МПЦ станции Грибово проверены, работают нормально. зШЧ (ШЧГ) ДС (зДС, ДСГ) ПД (ПДБ) ДСП
	10.00	ДСП								17.05	
08.06. (2)	13.00	Будет производиться проверка действия стрелки №22 с аппарата управления. Во время проверки запрещается переводить стрелки в чётной горловине, а также							08.06. (4)	13.30	Проверка работы стрелки №22 закончена. По командам с АРМ ДСП стрелка переводится в соответствующие

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		осуществлять какие-либо передвижения по стрелке. ШН 13.13 ДСП									положения. Контроль на мониторе соответствует фактическому положению стрелки. При закладке щупа толщиной 4мм стрелка №22 не запирается, контроля положения не имеет, при выключенном блок-контакте не переводится, при разомкнутых контрольных контактах автопереключателя стрелка контроля не имеет. Стрелка №22 закреплена по направлению стрелки № 8, заперта на закладку и навесной замок до завершения проверки устройств МПЦ. ШЧУ (ШНС) ПД (ПДБ) Сигналист (по р/связи) 13.32 ДСП
08.06. (3)	13.10	На стрелке №22 типовая скоба и навесной замок сняты, закладка отведена. ПД Сигналист Петров (по р/связи) ДСП									
08.06. (5)	13.40	Будет производиться проверка действия стрелки №27 с аппарата управления. Во время проверки запрещается переводить стрелки в чётной горловине, а также осуществлять какие-либо передвижения по стрелке. ШН 13.48 ДСП							08.06. (7)	13.55	Проверка работы стрелки №27 закончена. По командам с АРМ ДСП стрелка переводится в соответствующее положение. Контроль на мониторе соответствует фактическому положению стрелки. При закладке щупа толщиной 4мм стрелка №27 не запирается, контроля положения не имеет, при

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
08.06. (6)	13.45	На стрелке №22 типовая скоба и навесной замок сняты, закладка отведена. ПД Сигналист Петров (по р/связи) ДСП								13.55	выключенном блок-контакте не переводится, при разомкнутых контрольных контактах автопереключателя стрелка контроля не имеет. Стрелка №27 закреплена по направлению стрелки № 11, заперта на закладку и навесной замок до завершения проверки устройств МПЦ. ШЧУ (ШНС) ПД (ПДБ) Сигналист (по р/связи) ДСП
10.2. Замена оборудования управляющего комплекса											
14.07.	9.45	Будет производиться замена (указать конкретно какого субблока или модуля УВК РА) во 2-ом канале УВК. На период производства работ УВК будет работать в двухканальном режиме. ШНС ДСП							14.07	10.15	Произведена замена (указать конкретно какого субблока или модуля УВК РА). Работа 2-го канала УВК восстановлена. Устройства проверены, работают нормально. ШНС ДСП
	9.50	ДСП								10.17	
10.3. Замена блоков, плат и модулей контроля и управления напольными объектами											
10.3.1. Замена модуля контроля и управления стрелкой (Пример записи в ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)											
23.05.	9.15	По согласованию с ШЧД (Разрешение №12) для замены модуля (указывается тип) управления стрелкой №24, стрелка выключается из централизации без сохранения							23.05.	10.40	Замена модуля (указывается тип) управления стрелкой №24 закончена, по командам с АРМ ДСП стрелка №24 перево-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
											разрешающих огней светофор Н2 перекрывается на запрещающее показание. Включение резервных нитей ламп при перегорании основных нитей выполняется Контроль перегорания ламп светофоров, переключение на резервную нить, соответствие сигнальных показаний светофора контролю на АРМ ДСП проверено. Светофор Н1, работает нормально, в действие включен.
										10.43	ШН ДСП
10.3.3. Замена, платы контроля и управления переездом											
(Пример записи в ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)											
2.06.	10.00	По согласованию с ШЧД (разрешение №8) будет производится замена платы СРЦ управляющих элементов переезда 18 км ст. Грибово. На время производства работ извещение на переезд подаваться не будет. Скорость следования подвижных единиц по переезду 18 км всем поездам не более 40 км/ч согласно выданному предупреждению. Во время производства работ на АРМ-ДСП исключается контроль состояния автоматики, контроль состояния							2.06.	11.38	Замена платы СРЦ управляющих элементов переезда 18 км ст. Грибово закончена. Извещение о приближении подвижного состава к переезду 18 км подается согласно требований ПТЭ и путевого плана перегона Грибово–Серегино. Контроль состояния батареи, фидеров электро-снабжения, автоматики переезда 18 км на АРМ-

Примеры записей в книге приема и сдачи дежурств,
осмотра устройств и инструктажа дежурных работников (пу-67)

Дата и часы дежурства	Выявленные недостатки и неисправности		Извещение причастных работников		Отметка об устранении, дата, подпись	Фамилия и подпись дежурного работника	
	Часы, минуты	Что обнаружено	Часы, минуты	Должность, фамилия		Дежурство принял	Дежурство сдал
1	2	3	4	5	6	7	8
<u>1. Проверка действия автоматической переездной сигнализации и автоматических (полуавтоматических, электрических) шлагбаумов</u> (Пример записи в ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 15.12.2015 № 2933р)							
11.04.	13.20	Будет производиться проверка действия устройств переездной сигнализации, автоматических шлагбаумов, щитка управления с открытием и закрытием шлагбаумов от кнопок. Сорваны пломбы с кнопок «Открытие аварийное» и «Включение заграждения».			11.04. 14.20 Действие звуковых сигналов, лампочек контроля приближения поезда к переезду, светофорной сигнализации, автоматических шлагбаумов и прямой связи с ДСП, проверено, работают нормально. При нажатии кнопки «Открытие аварийное», без включения заградительной сигнализации и без выдержки времени, шлагбаумы не открываются. Кнопки «Открытие аварийное» и «Включение заграждения» опломбированы оттиском №017.		
	13.21	ШН Дежурный по переезду			14.21 Дежурный по переезду		
<u>2. Проверка действия и видимости огней заградительных и переездных светофоров</u>							
23.03.	11.20	Для проверки действия и видимости огней заградительных светофоров срывается пломба с кнопки их			23.03. 11.50 Действие и видимость огней заградительных и переездных светофоров проверены,		

	11.25	включения. ШН Дежурный по переезду			удовлетворяют установленным требованиям. Кнопка «Включение заграждения» опломбирована оттиском №017. ШН 11.50 Дежурный по переезду	
<u>3. Замена электропривода шлагбаума</u>						
18.07.	9.00	Будет производиться замена электропривода нечетного автошлагбаума. На время работ автошлагбаумы из действия выключаются. Переезд ограждать запасными шлагбаумами. ШН Дежурный по переезду	18.07.		18.07. 12.00 Замена электропривода нечетного автошлагбаума закончена. Автошлагбаумы работают нормально, в действие включены. ШН 12.00 Дежурный по переезду	
<u>4. Замена линзового комплекта заградительного светофора</u>						
29.04.	9.45	Для замены линзового комплекта действие четного заградительного светофора З ₂ прекращается. При необходимости ограждение переезда по четному направлению осуществлять как при отсутствии заградительной сигнализации. Срывается пломба с кнопки «Включение заграждения». ШН Дежурный по переезду			29.04. 10.15 Линзовый комплект четного заградительного светофора З ₂ заменен. Видимость огня проверена, удовлетворяет установленным требованиям. Заградительный светофор З ₂ включен в действие. Кнопка «Включение заграждения» опломбирована оттиском №017. ШН 10.15 Дежурный по переезду	
<u>5. Неисправность на переезде</u>						
26.07.	14.20	Красная лампочка контроля приближения нечетных поездов не загорается. Дежурный по переезду	14.30	ДСП (ДНЦ), ПД или ПДБ, ШН (по телефону)	26.07. 15.10 Красная лампочка контроля приближения нечетных поездов заменена. Действие лампочки проверено, работает нормально. ШН 26.07. 15.20 Дежурный по переезду	

Приложение № 6

к Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ

Порядок взаимодействия работников хозяйств при обнаружении и устранении отставания остряка от рамного рельса или подвижного сердечника крестовины от усовика на 4 мм и более

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

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

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

2. Дежурный по станции обязан:

2.1. На рукоятку (кнопку) стрелки, имеющую вышеуказанную неисправность, навесить красный колпачок. На железнодорожных станциях, оборудованных маршрутно-релейной централизацией, стрелка в этом случае должна переводиться на индивидуальное управление установкой стрелочной рукоятки в одно из крайних положений. (При наличии АРМ произвести действия по её индивидуальному замыканию (блокировать соответствующей управляющей командой)).

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

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

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

3. Начальник железнодорожной станции (заместитель), а при их отсутствии работник хозяйства перевозок, выделенный для запираания стрелки, или лично дежурный по станции, в соответствии с ТРА железнодорожной станции, должен прибыть на неисправную стрелку для ее комиссионного осмотра и выявления причины отставания острия от рамного рельса.

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

5. Устранение отставания острия от рамного рельса производится немедленно, бригадиром пути совместно с электромехаником СЦБ с соблюдением требований Инструкции [9] поездов при производстве путевых работ и настоящей Инструкции.

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

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

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

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

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

Примеры записей в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

Месяц и число	Часы и мину- ты	Изложение результатов осмотра, испытаний, а также обнаруженных неисправностей повреждений или отказов	Когда извещен соответствующий работник дистанции			Когда соответствующий работник дистанции прибыл для устранения неисправностей, повреждений или отказов			Когда обнаруженные неисправности, повреждения или отказы устранены. подписи соответствующих работников об их устранении		
			Месяц и число	Часы, минуты	Способ извещения (телеграммой, по телефону, записью в Журнале)	Месяц и число	Часы, минуты	Подпись работника дистанции в ознакомлени и с записью ДСП	Месяц и число	Часы, минуты	Описание причин неисправности, повреждения или отказа, принятые меры. Подписи работников, производивших устранение и подпись дежурного по станции об устранении записанного повреждения
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
19.02. (1)	9.00	В нечетной горловине будет производиться проверка стрелок на плотность прижатия остриек к рамным рельсам в плюсовом и минусовом положениях при закладке щупа толщиной 2 и 4 мм. О движении поездов и маневровых передвижениях сообщать заранее по парковой связи. ШН ПДБ ДСП							19.02 (11)	13.00	Проверка всех стрелок нечетной горловины на плотность прижатия остриек к рамным рельсам закончена. При закладке щупа толщиной 4 мм стрелки не запираются, контроля положения не имеют. При закладке щупа толщиной 2 мм стрелки запираются, имеют контроль положения. Оповещение не требуется. ШН ПДБ ДСП
	9.00									13.05	ДСП

Пр и м е ч а н и е - при наличии стрелок с подвижным сердечником крестовины в записи должно быть указано о проверке плотности прижатия сердечника к усовику.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
19.02. (2)	9.40	На стрелке №10 обнаружено отставание левого остряка от рамного рельса. При закладке щупа толщиной 4 мм стрелка запирается.							19.02. (4)	9.50	На стрелке №10 отставание левого остряка от рамного рельса устранено путем установки прокладки между серьгой и остряком. При закладке щупа толщиной 4 мм стрелка не запирается, контроля положения не имеет. При закладке щупа толщиной 2 мм стрелка имеет контроль положения. Стрелка № 10 проверена, работает нормально. Движение по стрелке открывается.
		ШН ПДБ ДСП									
19.02 (3)	9.43	Для устранения неплотного прижатия остряка к рамному рельсу движение по стрелке № 10 закрывается.								10.20	ПДБ ШН ДСП
		ПДБ (по р/связи или лично) ДСП									
19.02. (5)	11.00	На стрелке №3 обнаружено отставание правого остряка от рамного рельса, при закладке щупа толщиной 4 мм стрелка запирается.							19.02 (10)	12.25	На стрелке № 3 перешит рамный рельс, отставание левого остряка от рамного рельса устранено. При закладке щупа толщиной 4 мм стрелка не запирается, контроля положения не имеет. При закладке щупа толщиной 2 мм стрелка имеет контроль положения. Стрелка № 3 проверена, работает нормально. Движение по стрелке № 3 открывается.
		ШН (по телефону или лично) ДСП									
	11.02									12.27	ПДБ ШН ДСП
19.02. (6)	11.25	При запирании правого остряка стрелки №3 на закладку и навесной замок закладка плотное прижатие правого остряка к рамному рельсу не обеспечивает. Для приёма поезда							19.02. (7)	11.40	На стрелке №3 типовая скоба снята, закладка отведена. ПДБ (по телефону или лично) ДС (зам. ДС) 11.41 ДСП

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		на 3-й путь остряки стрелки №3 закреплены типовой скобой. ПДБ (по телефону или лично) ДС (зам. ДС) 11.26 ДСП									
19.02. (8)	11.50	На стрелке №3 будет производиться работа по перешивке рамного рельса по шаблону с одновременной расшивкой более 3 концов шпал. Движение по стрелке закрывается. Светофоры: входной «Н» и маневровый МЗ держать закрытыми. ПДБ (по телефону или лично) 11.57 ДСП							19.02. (9)	12.20 12.21	Работа по перешивке рамного рельса по шаблону, закончена. ПДБ ДСП

[illegible]

2. Пример заполнения Книги приема и сдачи дежурств по посту охраны тоннеля

(В ред. Распоряжения ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Проверка действия УКСПС ограждающих мосты											
30.04. (1)	1.05 <										

Библиография

(Библиография добавлена Распоряжением ОАО «РЖД» от 18.09.2020 № 2019/р)

- [1] СТО РЖД 19.002-2017 Системы и устройства железнодорожной автоматики и телемеханики. Порядок ввода в эксплуатацию, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 3 августа 2018 г. № 1724/р.
- [2] Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 № 286.
- [3] Инструкция по техническому обслуживанию и ремонту устройств и систем сигнализации, централизации и блокировки, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 30 декабря 2015 г. № 3168р.
- [4] Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации (приложение № 8 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286).
- [5] ПОТ РЖД-4100612-ЦШ-074-2015 Правила по охране труда при техническом обслуживании и ремонте устройств сигнализации, централизации и блокировки в ОАО «РЖД», утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 26 ноября 2015 г. № 2765р.
- [6] Инструкция о порядке планирования, разработки, предоставления и использования технологических «окон» для ремонтных и строительно-монтажных работ на железных дорогах ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 25 февраля 2019 г. № 348/р.
- [7] Правила реализации в холдинге «РЖД» системных мер, направленных на обеспечение безопасности движения поездов, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 30 сентября 2016 г. № 2006р.
- [8] Инструкция по ведению технической документации железнодорожной автоматики и телемеханики, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 18 августа 2015 г. № 2080р.
- [9] Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540р.
- [10] Условия эксплуатации железнодорожных переездов, утвержденные приказом Минтранса России от 31 июля 2015 г. № 237.

Примечание. Если ссылочный документ заменен (изменен), то следует руководствоваться заменяющим (измененным) документом. Если ссылочный документ отменен без замены, то применяется та часть текста, где не затрагивается ссылка на этот документ.

СОДЕРЖАНИЕ

1.	Основные положения.....	1
2.	Порядок выключения стрелок.....	16
2.1.	Общие требования.....	16
2.2.	Стрелки электрической централизации.....	18
2.3.	Стрелки, оборудованные контрольными замками.....	24
3.	Порядок хранения курбелей, запасных ключей к контрольным замкам, навесных замков, макетов, запасных ключей от релейных помещений, красных колпачков и табличек.....	27
4.	Порядок выключения участков пути.....	30
5.	Порядок выключения стрелок и участков пути при производстве путевых работ.....	33
6.	Порядок выключения светофоров, и маршрутных указателей.....	36
7.	Порядок ремонта и переустройства аппаратов управления.....	39
8.	Порядок производства работ на перегонах.....	40
9.	Порядок производства работ на переездах.....	42
10.	Порядок выключения контрольно-габаритных устройств (КГУ)...	45
11.	Порядок смены приборов.....	45
12.	Порядок переключения режима контроля участков пути из режима рельсовых цепей в режим контроля методом счёта осей...	47
13.	Устройства контроля схода подвижного состава (УКСПС).....	50
14.	Путевые устройства системы автоматического управления торможением поездов (САУТ).....	54
ПРИЛОЖЕНИЯ		
1.	Перечень работ, выполняемых с выключением устройств СЦБ и записью в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети.....	57
2.	Перечень основных работ, выполняемых с разрешения дежурного по станции и с предварительной записью в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети без выключения устройств СЦБ.....	60
3.	Перечень основных работ, выполняемых с разрешения дежурного по станции без записи в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети...	64
4.	Места отсоединения рабочих и контрольных тяг электропривода стрелок электрической централизации.....	66
5.	Примеры оформления записей в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети (форма ДУ-46) и в Книге приема и сдачи дежурств, осмотра устройств и инструктажа дежурных работников (форма ПУ-67) при производстве основных работ по техническому обслуживанию, ремонту и устранению неисправностей, повреждений или отказов устройств СЦБ.....	68

6.	Порядок взаимодействия работников при обнаружении и устранении отставания остряка от рамного рельса или подвижного сердечника крестовины от усовика на 4 мм и более...	137
7.	Форма Книги приема и сдачи дежурств по посту охраны тоннеля, моста. Пример заполнения Книги приема и сдачи дежурств по посту охраны тоннеля.....	142
8.	Библиография	144