



Движение поездов при  
телефонном средстве связи.

18.08.2014



# Содержание презентации

1. Общие правила движения при телефонном средстве связи.
2. Порядок отправления поездов с путей, где есть выходные сигналы.
3. Порядок перехода на телефонный способ связи при неисправности: автоблокировки, полуавтоблокировки, электрожелезнодорожной системы.

Общие правила движения при телефонном  
средстве связи.

# Общие правила движения при телефонном средстве СВЯЗИ.

При телефонных средствах связи разрешением на занятие поездом перегона служит Путевая записка, вручаемая машинисту поезда.

Перед выдачей Путевой записки ДСП станции должен:

- 1) **на однопутных** перегонах получить от ДСП соседней станции поездную телефонограмму о согласии на прием поезда;
- 2) **на двухпутных** – поездную телефонограмму о прибытии на соседнюю железнодорожную станцию ранее отправленного поезда.

(приложение 5 п.1 ИДП)

Обмен поездными телефонограммами о движении поездов должен вестись по телефонам поездной диспетчерской связи или поездной межстанционной связи.

В исключительных случаях при неисправности поездной межстанционной связи и поездной диспетчерской связи переговоры о движении поездов могут осуществляться и по другим, имеющимся в распоряжении ДСП станции, видам связи непосредственно с ДСП соседней станции.

(приложение 5 п.3 ИДП)

# Общие правила движения при телефонном средстве СВЯЗИ.

Бланки Путевых записок заполняются лично ДСП станции или оператором при ДСП станции.

Заполнять бланк Путевой записки ДСП станции или оператор при ДСП станции имеют право лишь при наличии соответствующих записей в журнале поездных телефонограмм:

- 1) *на однопутных перегонах* – поездной телефонограммы о согласии соседней железнодорожной станции на прием поезда;
- 2) *на двухпутных перегонах* – поездной телефонограммы о прибытии на соседнюю железнодорожную станцию ранее отправленного поезда.

**В Путевой записке указывается время ее заполнения.**

Бланк Путевой записки, заполненный оператором при ДСП станции, ДСП станции обязан проверить по записям в журнале поездных телефонограмм и **заверить штемпелем железнодорожной станции и своей подписью.**

Для железнодорожных станций, где железнодорожные пути отправления удалены от ДСП станции, а служебные переговоры фиксируются системой документированной регистрации переговоров, право подписи и выдачи Путевой записки машинисту поезда может предоставляться дежурному по парку на основании приказа ДСП станции, регистрируемых в специальных журналах у ДСП станции и дежурного по парку, что указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

# Общие правила движения при телефонном средстве СВЯЗИ.

**Бланк формы ДУ-50**

**КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ**

Станция (штемпель) «    »    20 .. г.  
   ч.    мин.

Выдана на поезд №             
(толкачу поезда №           )

Дежурный по станции \_\_\_\_\_

**ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА**

Станция (штемпель) «    »    20 .. г.  
   ч.    мин.

I

Разрешаю поезду (толкачу поезда) №            отправиться с            пути по            пути и следовать до входного сигнала станции            (до            км) с возвращением обратно.

Блокировка не действует

Дежурный по станции \_\_\_\_\_  
(ненужное зачеркнуть)

Форма ДУ-50  
Утв. МПС в 1986 г. 0355826

**ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА**  
**Монзенская жел. дорога**  
**СТ. МОНЗА**

Станция (штемпель) \_\_\_\_\_

« 5 » ноября 20 11 г.  
9 час. 46 мин.

Разрешаю поездку (толкачу поезда) № 5102  
отправиться с I пути по II  
пути и следовать до входного сигнала станции Истопное (до \_\_\_\_\_ км)  
с возвращением обратно

Блокировка не действует

Дежурный по станции Иван  
(ненужное зачеркнуть)

Грязовецкая тип. Зак. 1387.

# Общие правила движения при телефонном средстве СВЯЗИ.

Путевая записка дает машинисту право следовать с поездом **до входного сигнала** соседней железнодорожной станции,  
а при отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути и отсутствии входного светофора – до сигнального знака **«Граница станции»».**

При безостановочном следовании поездов Путевые записки должны подаваться машинисту поезда вложенными в ручной *подаватель* и, как правило, со стороны помещения ДСП станции.  
(приложение 5 п.6 ИДП)



# Общие правила движения при телефонном средстве СВЯЗИ.

При отправлении поезда с железнодорожного светофора, выдавать письменное разрешение с выходного светофора при наличии разрешения. Отправление поездов в этом случае производится в соответствии с 24 приложения № 9 к настоящей Инструкции (приложение 5 п.7 ИДП)

При следовании локомотивом впереди ведущего локомотива

Бланк формы ДУ-50  
ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА

ст Сумки  
Юж Ур железная дорога

Станция (штемпель)  
« 20 » 01 2015 г.  
14 ч. 20 мин.

I

Разрешаю поезду (толкачу поезда) № 2032 отправиться с 2 пути по 2 пути и следовать до входного сигнала станции (до 40 км) с возвращением обратно.

Блокировка не действует  
Дежурный по станции Иванов  
(ненужное зачеркнуть)

При следовании поезда записку вручают машинисту (приложение 5 п.7 ИДП)

Бланк формы ДУ-50  
ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА

ст Сумки  
Юж Ур железная дорога

Станция (штемпель)  
« 20 » 01 2015 г.  
14 ч. 20 мин.

I

Разрешаю поезду (толкачу поезда) № 2032 отправиться с 2 пути по 2 пути и следовать до входного сигнала

Бланк формы ДУ-50  
ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА

ст Сумки  
Юж Ур железная дорога

Станция (штемпель)  
« 20 » 01 2015 г.  
14 ч. 20 мин.

I

Разрешаю поезду (толкачу поезда) № 2032 отправиться с 2 пути по 2 пути и следовать до входного сигнала станции Дубрава (до 40 км) с возвращением обратно.

Блокировка не действует  
Дежурный по станции Иванов  
(ненужное зачеркнуть)

котором имеется выходной запрещающий сигнала **ребуется.**

в случае, предусмотренном в пункте

или с подталкивающим сигналом записка вручается машинисту

на часть перегона Путьевая

# Общие правила движения при телефонном средстве связи.

## Станция А



Станция отправления  
Форма N 1

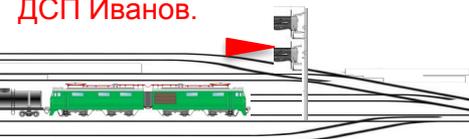
"Могу ли отправить поезд N 2032  
ДСП (подпись)".

Форма N 3

"Поезд N 2032 отправился в .. 14 ч 30 ..  
мин.

ДСП (подпись) "

Машинист поезда №2032 по имеющемуся у вас разрешению разрешаю отправиться на перегон до входного станции Дубрава ДСП Иванов.



Бланк формы ДУ-50  
ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА

ст Сумки  
Юж Ур железная дорога

Станция (штемпель)  
« 20 » 01 2015 г.  
14 ч. 20 мин.

I

Разрешаю поезду ~~(толкачу поезда)~~  
№ 2032 отправиться с  
2 пути по \_\_\_\_\_ пути и  
следовать до входного сигнала  
станции Дубрава (до  
\_\_\_\_\_ км) с ~~возвращением~~  
~~обратно.~~

Блокировка не действует  
Дежурный по станции Иванов  
(ненужное зачеркнуть)

## Станция Б



Станция приема  
Форма N 2

"Ожидаю поезд N 2032  
ДСП (подпись)".

Форма N 4

"Поезд N 2032 прибыл в .. 14 ч 50 ..  
мин.

ДСП (подпись) "



# Общие правила движения при телефонном средстве связи.

## Станция А

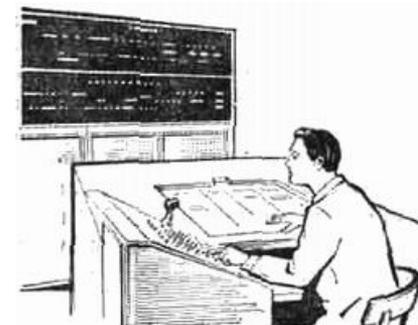


Если переход на телефонные средства связи осуществлен на перегоне, одна сторона которого ограничена отдельным пунктом, на котором нет ДСП станции, то в журнале поездных телефонограмм другой железнодорожной станции, где ДСП станции есть, регистрируются переговоры о движении поездов с ДНЦ

*"Автоблокировка на перегоне Дубрава Сумки не действует. Поезду N 2032 разрешаю отправиться со станции Дубрава и следовать до входного светофора станции Сумки, а далее руководствоваться его показанием. ДНЦ Иванова".*

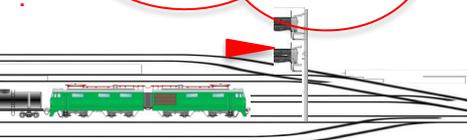


## Станция Б



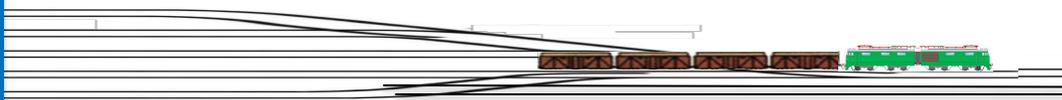
Станция приема  
Форма N 2 2032  
"Ожидаю поезд N ....  
ДСП (подпись)".

Форма N 4  
"Поезд N 2032 прибыл в ..14ч 50.  
мин.  
ДСП (подпись)".



# Общие правила движения при телефонном средстве СВЯЗИ.

Если двухпутный перегон не оборудован автоблокировкой для двустороннего движения по каждому железнодорожному пути, в том числе по сигналам локомотивных светофоров в неправильном направлении, то перед отправлением поезда по неправильному железнодорожному пути действие автоблокировки по этому железнодорожному пути должно быть прекращено и установлено движение по телефонным средствам связи с выдачей машинистам Путевых записок или регистрируемого приказа в соответствии с пунктом 27 настоящего приложения. (приложение 1 п.31 ИДП)

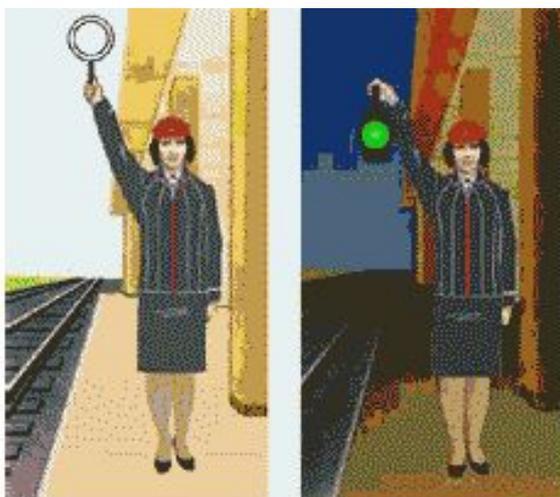
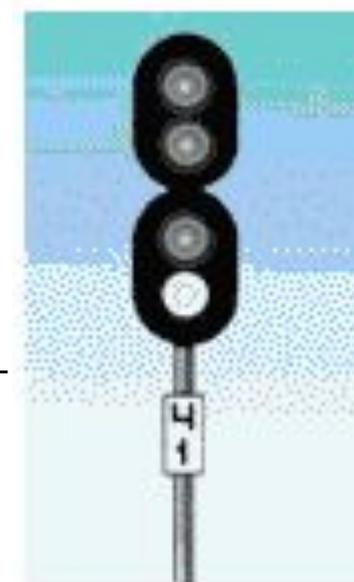


Форма ДУ-50 Уч. МПС с 1992 г.	035826
<b>ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА</b> Мозлевская ж.д. дорога СТ. МОИЗА	
Станция <i>Мои́за</i>	
« <i>5</i> » <i>ноября</i> 20 <i>11</i> г.	
<i>10</i> час. <i>46</i> мин.	
Разрешено посылку (только поезда) № <i>5102</i>	
отправиться с <i>1</i> пути по <i>22</i>	
пути и следовать до входного сигнала станции <i>Мои́за</i> (до _____ км)	
с возвращением обратно	
Блокировка не действует	
Дежурный по станции <i>Иванов</i> (непущное завершить)	
Техническая форма № 1187	

**При наличии путевых постов, ДСП постов** (за исключением постов примыкания на однопутном перегоне с двухпутными вставками и предузловых постов, а также блок-постов) **в переговорах о движении поездов по неправильному железнодорожному пути не участвуют**, но об отправлении поезда они уведомляются по телефону, а время его проследования отмечают в журнале движения поездов. (приложение 10 п 15 ИДП)

# Общие правила движения при телефонном средстве СВЯЗИ.

На железнодорожных станциях, имеющих выходные светофоры, при наличии ответвления, **не оборудованного путевой блокировкой**, готовность маршрута отправления на ответвление указывается одним лунно-белым огнем выходного светофора; поезда отправляются на ответвление с выдачей машинисту ключа-жезла или бланка ДУ-50 (далее - Путевая записка) при лунно-белом огне и погашенном красном огне выходного светофора



с железнодорожных путей, не имеющих выходных сигналов, при наличии соответствующего разрешения на занятие перегона, поезд может отправиться с железнодорожной станции после подачи сигнала на отправление ДСП

# При наличии на двухпутных перегонах путевых постов

При наличии на двухпутных перегонах путевых постов ДСП станции отправления уведомляет по форме № 3 ДСП поста об отправлении поезда.

«Поезд № ... отправился в ... ч. ... мин.

ДСП (подпись)».

ДСП поста при свободности от поезда следующего межпостового перегона открывает проходной сигнал и пропускает поезд без остановки, вручая машинисту Путевую записку на ходу.

После проследования поезда ДСП поста закрывает проходной сигнал и уведомляет по форме 11 ДСП соседних станций о проследовании поезда.

«Поезд № ... проследовал в ... ч. ... мин.

ДСП (подпись)».

Если же впереди лежащий межпостовой перегон занят, то прибывающий поезд задерживается у проходного светофора с запрещающим показанием до освобождения перегона. Телефонограмма на позади лежащую железнодорожную станцию об отправлении этого поезда с поста подается только после отправления его с поста.

О прибытии поезда ДСП станции прибытия уведомляет ДСП поста по форме № 4.

«Поезд № ... прибыл в ... ч. ... мин.

ДСП (подпись)».

При неисправности проходного светофора на путевом посту ДСП поста при свободности впереди лежащего перегона встречает поезд непосредственно у светофора и вручает машинисту Путевую записку на право дальнейшего следования. Вверху Путевой записки делается отметка **«Светофор на посту неисправен»**. (приложение 5 п. 29 ИДП)

# отправление поезда по правильному железнодорожному пути с возвращением обратно

Об отправлении поезда по правильному железнодорожному пути с возвращением обратно ДСП станции отправления извещает ДСП соседней станции (ДСП поста) телефонограммой по форме № 3 с добавлением слов «до ... км с возвращением обратно», а о возвращении поезда обратно уведомляет ДСП соседней станции (ДСП поста) по форме № 7.

«Поезд № ... возвратился в ... ч. ... мин.

ДСП (подпись)».

Машинисту отправляемого поезда выдается Путевая записка с добавлением в ее тексте слов «до ... км с возвращением обратно».

Поезда, возвращающиеся обратно на железнодорожную станцию отправления, при наличии на перегоне путевых постов проследуют эти посты безостановочно. О проследовании возвращающегося поезда ДСП поста уведомляет ДСП впереди лежащего поста или ДСП станции по форме № 7.

(приложение 5 п. 30 ИДП)

# отправление поезда в порядке регулировки по неправильному железнодорожному пути

При отправлении поезда в порядке регулировки по неправильному железнодорожному пути (после получения приказа ДНЦ) обмен телефонограммами между ДСП станций производится по формам:

## Форма № 16

«Могу ли отправить поезд № ... по ... неправильному пути.  
ДСП (подпись)».

## Форма № 17

«Ожидаю поезд № ... по ... неправильному пути.  
ДСП (подпись)».

Уведомление об отправлении поезда подается по форме № 3, а о прибытии – по форме № 4 с добавлением в обоих случаях слов «по ... неправильному пути».

При отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути с возвращением обратно на железнодорожную станцию отправления к телефонограммам по формам №№ 16 и 17 добавляются слова «до ... км и обратно», а в форме № 17, кроме того, слово «ожидаю» заменяется словами «можете отправить».

Вверху бланка Путевой записки, выдаваемой машинисту, делается отметка:

**«По ... неправильному пути».** (приложение 5 п. 32 ИДП)

**Порядок отправления поездов  
с путей при запрещающем  
показании выходного светофора, а также с  
железнодорожных путей, не имеющих  
выходных светофоров  
(приложение 9 п. 24 ИДП)**

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

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



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

Разрешение № \_\_\_\_\_

Станция (постель)  
№ \_\_\_\_\_ 20 г.

Разрешено поезду № \_\_\_\_\_ отправиться с \_\_\_\_\_ пути по \_\_\_\_\_ пути при запрещающем показании выходного (мигнущего) светофора и со скоростью не свыше 20 км в час, с любой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, следовать до первого проходного (выходного, мигнущего) светофора \_\_\_\_\_ и далее по сигналам автоблокировки.

Разрешено поезду № \_\_\_\_\_ отправиться с \_\_\_\_\_ пути по отдаленному выходному (мигнущему) групповому светофору \_\_\_\_\_ и следовать далее по сигналам.

Дежурный по станции \_\_\_\_\_  
(неужное зачеркнуть)  
(Кнопка зеленого цвета)

Бланк формы ДУ-50  
ПУТЕВАЯ ЗАПИСЬ

Станция (постель)  
№ \_\_\_\_\_ 20 г.

Разрешено поезду (топачу поезду) № \_\_\_\_\_ отправиться с \_\_\_\_\_ пути по \_\_\_\_\_ пути и следовать до входного сигнала станции \_\_\_\_\_ (до \_\_\_\_\_ км) с возвращением обратно.

Блокировка не действует.  
Дежурный по станции \_\_\_\_\_  
(неужное зачеркнуть)

РАЗРЕШЕНИЕ

Станция (постель)  
№ \_\_\_\_\_ 20 г.

Разрешено поезду № \_\_\_\_\_ с железнодорожным № \_\_\_\_\_ отправиться на перегоне по \_\_\_\_\_ пути до \_\_\_\_\_ км для \_\_\_\_\_

Полученное разрешение дает право проехать выходного светофора с мигнущим показанием и следовать по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки.

Дежурный по станции \_\_\_\_\_  
(неужное зачеркнуть)  
(Кнопка зеленого цвета с красной полоской по диагонали)

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

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

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



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

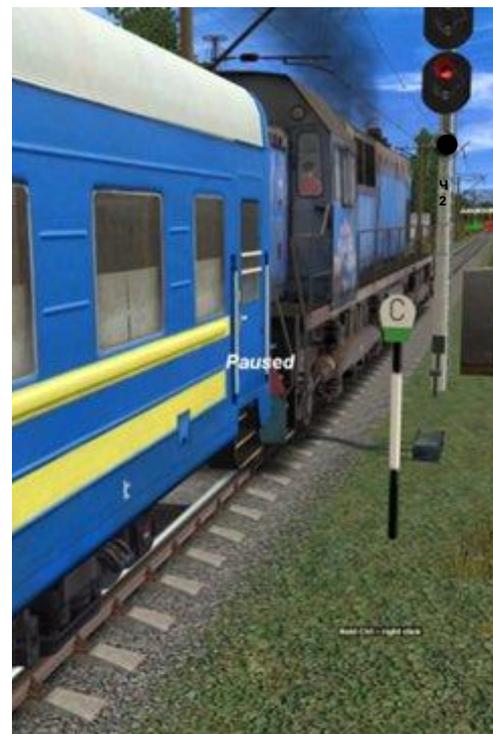
**После открытия пригласительного сигнала на выходном** светофоре

или передачи **регистрируемого приказа по радиосвязи**

давать ДСП станции дополнительное указание или сигнал отправления машинисту

**не требуется.**

(приложение 9 п. 24 ИДП)



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

При отпращивании поезда по Путевой записке или разрешениям на бланках формы ДУ-64, ДУ-56 для замыкания маршрута отправления ДСП станции может открывать выходной светофор на разрешающее показание. В этом случае перед открытием выходного светофора ДСП станции должен по радиосвязи или другим способом убедиться в наличии у машиниста письменного разрешения на право занятия перегона.

Бланк формы ДУ-50  
ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА

Станция (шпатель)  
« » 20 . г.  
ч. мин.

I  
Разрешаю поезду (толкачу поезда)  
№ \_\_\_\_\_ отправиться с  
\_\_\_\_\_ пути по \_\_\_\_\_ пути и  
следовать до входного сигнала  
станции \_\_\_\_\_ (до  
\_\_\_\_\_ км) с возвращением  
обратно.  
Блокпровка не действует  
Дежурный по станции  
(не нужно зачеркнуть)

РАЗРЕШЕНИЕ

Станция (шпатель)  
« » 20 . г.

Разрешаю поезду № \_\_\_\_\_  
с электровозом № \_\_\_\_\_  
отправиться на перегон  
по \_\_\_\_\_ пути до \_\_\_\_\_ км  
для \_\_\_\_\_

Настоящее разрешение дает право проезда  
высшего сигнала станции с заданными  
показанием и следствием по перегону вне  
зависимости от показаний светофоров  
автоблокировки.

Дежурный по станции \_\_\_\_\_ (подпись)  
(Бланк белого цвета с красной полосой по  
длинно).

Формы ДУ-56/ 0355831  
Утверждены ОАО «РЖД» « 08.08.2010

РАЗРЕШЕНИЕ № \_\_\_\_\_

« » 20 . г.

Разрешаю поезду № \_\_\_\_\_ отправиться  
станции \_\_\_\_\_  
поста \_\_\_\_\_ станции  
и следовать по указанному сигналу \_\_\_\_\_ поста

\_\_\_\_\_ выходящий сигнал.  
при закрытом \_\_\_\_\_ сигнале.  
\_\_\_\_\_ проходящий сигнал.

Все виды средств сигнализации и связи  
применяются \_\_\_\_\_

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ  
О приближении соседнего поезда  
ранее отправления поезда сменить  
показание \_\_\_\_\_  
не посылается \_\_\_\_\_ станции  
Дежурный по \_\_\_\_\_ посту  
(Бланк белого цвета с двумя  
красными полосами по диагонали)



(приложение 9 п. 24 ИДП)

**Порядок перехода на телефонный способ  
связи при неисправности:  
автоблокировки, полуавтоблокировки,  
электрожезловой системы.**

## Порядок перехода на телефонный способ связи при неисправности: автоблокировки, полуавтоблокировки, электрожелезловой системы.

Закрытие и открытие перегонов или отдельных железнодорожных путей перегонов, а также переход с одних средств сигнализации и связи на другие производятся по приказу ДНЦ.

Перед переходом на телефонные средства связи ДСП станций, ограничивающих перегон, должны привести аппараты управления в положение, соответствующее запрещающему показанию выходных светофоров, ограждающих выход на перегон.

При переходе с основных средств сигнализации и связи на телефонные средства связи обмен поездными телефонограммами между ДСП станций на однопутных перегонах, а в случаях организации двустороннего движения по одному из путей и на двухпутных (многопутных) перегонах, должен осуществляться по поездной диспетчерской связи под контролем ДНЦ. При неисправности поездной диспетчерской связи ДСП станций действуют в соответствии с пунктами 29, 30 приложения № 1 к настоящей Инструкции.

(ИДП п.15 общие положения)



# Порядок перехода на телефонный способ связи при неисправности автоблокировки

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

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



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



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

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

# Порядок перехода на телефонный способ связи при неисправности автоблокировки

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

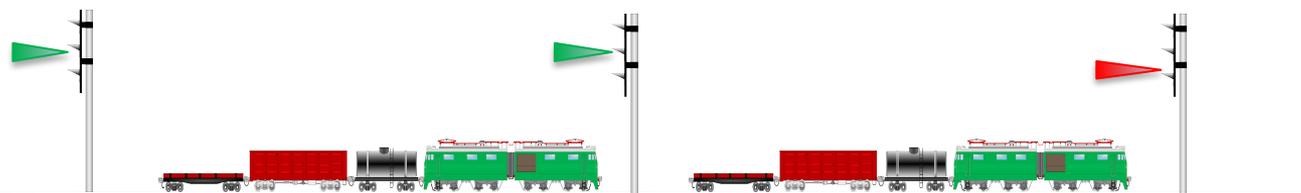
**Машинист** поезда при обнаружении неисправности автоблокировки, **указанной** в подпунктах **1 и 2** настоящего пункта, **обязан** сообщить об этом ДСП ближайшей станции (ДНЦ) и машинистам сзади идущих поездов, а при неисправности, указанной в подпункте 2 настоящего пункта, кроме того, немедленно остановить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

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



# Порядок перехода на телефонный способ связи при неисправности автоблокировки

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



# Порядок перехода на телефонный способ связи при неисправности автоблокировки

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

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

# Порядок перехода на телефонный способ связи при неисправности автоблокировки

Перед передачей приказа о переходе на телефонные средства связи при движении поездов, а также о возобновлении движения поездов по автоблокировке ДНЦ должен убедиться через ДСП станций в свободности межстанционного перегона.

На двухпутных перегонах, оборудованных автоблокировкой, приказ о восстановлении действия автоблокировки может быть передан до освобождения межстанционного перегона от поездов, отправленных по правильному железнодорожному пути.

(приложение 1 п. 25 ИДП)

После прекращения пользования автоблокировкой и перехода на телефонные средства связи машинистам поездов выдаются Путьевые записки или регистрируемый приказ в соответствии с пунктом 27 настоящего приложения.

Путьевая записка или регистрируемый приказ является одновременно и разрешением на проследование выходного светофора с запрещающим показанием в порядке, предусмотренном пунктом 24 приложения № 9 к настоящей Инструкции.

Проследование маршрутных светофоров с запрещающим показанием после прекращения пользования автоблокировкой производится в порядке, предусмотренным в [пункте 16](#) настоящего приложения.

(приложение 1 п. 26 ИДП)

# Пункт 16 приложение 1 ИДП

Перед отправлением поезда ДСП станции обязан:

1) получить регистрируемый приказ ДНЦ, подтверждающий свободу перегона (железнодорожного пути) от встречных поездов:

«Разрешаю отправить поезд № ... со станции ... по главному пути при запрещающем показании выходного светофора литер .... Перегон (... главный путь перегона) ... от встречных поездов свободен. ДНЦ ...».

Такой приказ может быть передан на отправление с железнодорожной станции при запрещающем показании выходного светофора одного или нескольких (одного за другим) попутных поездов;

2) установить блок-систему в направлении отправляющегося поезда;

3) изъять из аппарата ключ-жезл соответствующего перегона (железнодорожного пути перегона).

Изъятый ключ-жезл возвращается в аппарат после фактического занятия перегона отправляющимся поездом (после вступления его на первый блок-участок удаления).

Порядок отправления поездов при запрещающем показании выходного светофора на однопутные перегоны без проходных светофоров, не оборудованные устройствами для смены направления, при отсутствии в аппаратах управления ключей-жезлов устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Отправление поезда в этом случае производится по разрешениям, указанным в подпунктах 1 и 2 пункта 15 настоящего приложения.

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

пункта 15 настоящего приложения.

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

# Порядок перехода на телефонный способ связи при неисправности автоблокировки

Если один из отдельных пунктов, ограничивающих перегон с неисправной автоблокировкой, не обслуживается ДСП станции, то после прекращения действия автоблокировки отправление поездов на свободный перегон с таких отдельных пунктов при наличии у ДНЦ контроля положения железнодорожных путей и стрелок впредь до вступления на работу ДСП станции производится по приказу ДНЦ, передаваемому машинисту поезда:

*«Автоблокировка на перегоне ... не действует. Поезду № ... разрешаю отправиться со станции ... и следовать до входного светофора станции ..., а далее руководствоваться его показанием. ДНЦ ...».*

Приказ ДНЦ о закрытии автоблокировки в этих случаях передается лишь на железнодорожную станцию, где есть ДСП станции. Отправление поездов с этой железнодорожной станции после закрытия автоблокировки осуществляется по Путевым запискам, при этом в случаях отправления поезда на однопутный перегон или по неправильному железнодорожному пути двухпутного перегона с двусторонней автоблокировкой Путевая записка может быть выдана лишь по получении ДСП станции регистрируемого приказа ДНЦ следующего содержания:

*«Перегон ... (... главный путь перегона ...) от поездов свободен. Разрешаю отправить поезд № .... ДНЦ ...».*

Указанный приказ записывается в журнале поездных телефонограмм.

(приложение 1 п. 27 ИДП)

# Порядок перехода на телефонный способ связи при неисправности автоблокировки

Если поезд следует с несколькими действующими локомотивами или с подталкивающим локомотивом, идущим на весь перегон, письменные разрешения на отправление вручаются только машинисту ведущего локомотива. Машинисты остальных локомотивов должны руководствоваться сигналами машиниста ведущего локомотива.

(приложение 1 п. 28 ИДП)

# Порядок перехода на телефонный способ связи при неисправности полуавтоблокировки

К неисправностям, при которых действие полуавтоматической блокировки должно быть прекращено, относятся:

- 1) невозможность закрытия выходного или проходного светофора;
- 2) невозможность открытия выходного или проходного светофора при свободном перегоне (в том числе возможность выключения контроля свободности изолированных участков);
- 3) произвольное получение блокировочных сигналов;
- 4) невозможность подачи или получения блокировочных сигналов;
- 5) отсутствие пломб на аппарате управления (за исключением пломб на pedalной замычке или вспомогательной кнопке).

Во всех указанных случаях, а также при работах по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене блокировочных устройств и других работах, вызывающих временное прекращение действия устройств, движение поездов по блокировке прекращается и устанавливается по телефонным средствам связи.

(приложение 3 п. 19 ИДП)

# Порядок перехода на телефонный способ связи при неисправности полуавтоблокировки

После прекращения действия блокировки и перехода на телефонные средства связь машинистам поездов для следования до соседнего раздельного пункта выдается

**Путевая записка.**

Проследование поездами маршрутного светофора с запрещающим показанием (до выходного светофора) может осуществляться:

- 1) по пригласительному сигналу;
- 2) по регистрируемому приказу ДСП станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по радиосвязи;
- 3) по разрешению на бланке формы ДУ-52 с заполнением пункта I при соответствующем изменении текста от руки.

При следовании поезда с использованием двойной тягой или с подталкивающим локомотивом на весь перегон разрешение на право занятия перегона вручается только машинисту ведущего локомотива. Машинисты второго (при двойной тяге) и подталкивающего локомотивов должны руководствоваться сигналами или передаваемыми по радиосвязи сообщениями машиниста ведущего локомотива.

(приложение 3 п. 22,23,24 ИДП)

# Порядок перехода на телефонный способ связи при неисправности электрожезловой системы.

Электрожезловая система считается неисправной в следующих случаях:

- 1) невозможно вложить жезл в аппарат или изъять жезл из аппарата при свободности перегона;
- 2) отсутствует жезл, относящийся (принадлежащий) перегону;
- 3) на жезловом аппарате или на его индукторе отсутствуют пломбы;
- 4) возможно вращение рукоятки индуктора жезла в обратную сторону (вместе с якорем);
- 5) отклоняется стрелка амперметра жезлового аппарата или звучит звонок в то время, когда соседняя железнодорожная станция не подает сигнал.

Во всех указанных случаях, а также при ремонте, переносе и замене жезловых аппаратов пользование электрожезловой системой прекращается, и движение поездов организуется с использованием телефонных средств связи.

(приложение 4 п. 26,27 ИДП)