

## Лекция №50

### Тема: Движение поездов при неисправностях полуавтоматической блокировке (ИДП прил.Зр.3)

#### **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.

Во время технического обслуживания аппаратуры полуавтоматической блокировки действие блокировки не прекращается, при этом ДСП станции и работник, проводящий техническое обслуживание, обязаны особое внимание уделить правильной работе блокировки.

Перед опломбированием после окончания технического обслуживания аппаратуры полуавтоматической блокировки работник, проводящий техническое обслуживание, совместно с ДСП станции по индикации на аппаратах управления проверяют соответствие показаний на блок-аппарате состоянию перегонов (по записям в журнале движения поездов и путем переговоров с дежурными по соседним отдельным пунктам).

О каждом случае технического обслуживания, а также об окончании этой работы работником, проводящим техническое обслуживание, делается соответствующая запись в журнале осмотра.

Переход на телефонные средства связи, а также возобновление движения поездов по блокировке осуществляются приказом ДНЦ после предварительной проверки через ДСП станций свободности перегона.

При неисправности диспетчерской связи переход на телефонные средства связи при движении поездов и восстановление действия блокировки производятся в порядке, указанном в пунктах 29 и 30 приложения N 1 к настоящей Инструкции, с заменой в тексте телефонограмм слова "автоблокировка" на слово "блокировка".

После прекращения действия блокировки и перехода на телефонные средства связь машинистам поездов для следования до соседнего отдельного 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 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.

25. При неисправности блокировочной телефонной связи ДСП станции обязан особо внимательно следить за изменением индикации на аппаратах управления.

Уведомления о движении поездов в этом случае осуществляются через ДНЦ или по другим средствам связи, находящимся в распоряжении ДСП станции.

На двухпутных (многопутных) перегонах, оборудованных полуавтоматической блокировкой для движения в одном направлении, отправление поездов (в порядке регулировки) по неправильному железнодорожному пути производится по приказу ДНЦ с переходом на телефонные средства связи по правилам однопутного движения.

В зависимости от системы полуавтоматической блокировки и конкретных условий работы на том или ином участке порядок пользования устройствами, а также порядок действий работников при приеме, отправлении и пропуске поездов устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Контрольные вопросы:

1. Что относится к неисправностям ПАБ?
2. Как осуществляется проследование поездами маршрутного светофора с запрещающим показанием (до выходного светофора) ?