

ФАКУЛЬТЕТ УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСАМИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Кафедра управління експлуатаційною роботою

**ДИСПЕТЧЕРСЬКЕ КЕРУВАННЯ РУХОМ
ПОЇЗДІВ**

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ

**та завдання для лабораторних робіт з дисципліни
«УПРАВЛІННЯ ЕКСПЛУАТАЦІЙНОЮ РОБОТОЮ»**

Частина 2

Харків - 2015

Методичні вказівки розглянуто і рекомендовано до друку на засіданні кафедри управління процесами перевезень 27 січня 2014 р., протокол № 11.

Методичні вказівки містять основні питання керування рухом поїздів на дільниці в стандартних умовах і нестандартних ситуаціях, етапи прийняття управлінських рішень у складних оперативних умовах пропускання поїздів по дільницях, основі форми наказів, якими супроводжується робота поїзного диспетчера, а також приклади завдання на виконання кожної лабораторної роботи.

Методичні вказівки призначено для студентів IV курсу денної та V курсу заочної форми навчання спеціальності ОПУТ (залізничний транспорт), а також слухачів ІППК.

Укладачі:

доценти О.А. Малахова,
Г.М. Сіконенко,
А.В. Прохорченко,
П.В. Долгополов,
Т.Ю. Калашнікова,
асист. М.Є. Щербина

Рецензент

проф. А.М. Огар

ДИСПЕТЧЕРСЬКЕ КЕРУВАННЯ РУХОМ ПОЇЗДІВ

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ ТА ЗАВДАННЯ

для лабораторних робіт з дисципліни

«УПРАВЛІННЯ ЕКСПЛУАТАЦІЙНОЮ РОБОТОЮ»

Частина 2

Відповідальний за випуск Малахова О.А.

Редактор Ібрагімова Н.В.

Підписано до друку 22.04.14 р.

Формат паперу 60x84 1/16. Папір писальний.

Умовн.-друк.арк. 2,00. Тираж 50. Замовлення №

Видавець та виготовлювач Українська державна академія залізничного транспорту,
61050, Харків-50, майдан Фейєрбаха, 7.

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 2874 від 12.06.2007 р.

Зміст

Робота ДНЦ в нестандартних ситуаціях. Загальні положення.....	4
Лабораторна робота 4. Порядок пропускання поїздів при ускладненні поїзної ситуації порушенням графіка руху поїздів.....	5
Лабораторна робота 5. Організація руху поїздів при проведенні робіт із закриттям колій перегону.....	9
Лабораторна робота 6. Порядок пропускання поїздів по неправильній колії.....	23
Лабораторна робота 7. Порядок пропускання поїздів при раптовому порушенні контактної мережі або інших споруд енергопостачання.....	28
Лабораторна робота 8. Порядок пропускання поїздів, до складу яких входять вагони, завантажені небезпечним вантажем.....	37
Лабораторна робота 9. Аналіз експлуатаційної роботи дільниці та ведення графіка виконаного руху за зміну.....	44
Список літератури.....	46

Робота ДНЦ в нестандартних ситуаціях. Загальні положення

Нестандартні та аварійні ситуації під час руху поїздів і виконання маневрової роботи виникають з різних причини.

- порушення графіка руху поїздів;
- порушення роботи пристроїв СЦБ і зв'язку;
- роботи під час ліквідації наслідків транспортних подій;
- ускладнення поїзної ситуації;
- вихід рухомого складу за граничні стовпчики;
- рух поїзда, при якому втрачено управління автогальмами;
- зупинка поїзда на перегоні з загрозою самовільного його руху в напрямку станції відправлення;
- закриття пристроїв СЦБ для виконання ремонтних робіт;
- виконання будівельно-ремонтних робіт на коліях та інших пристроях станції або перегоні;
- раптове пошкодження пристроїв контактної мережі, відсутність струму в контактній мережі;
- пропускання пасажирських поїздів дільницями, не передбаченими розкладом руху поїздів;
- схід вагонів на перегоні з виходом за габарит;
- виявлення несправності (поштовху) на шляху прямування поїзда;
- інші нестандартні та аварійні ситуації.

Аварійна ситуація - випадок, що виник під час руху рухомого складу, який може призвести до транспортної події.

Нестандартна ситуація - відмова в роботі пристроїв СЦБ, електропостачання, несправності колії, рухомого складу, порушення руху поїздів тощо, що загрожують безпеці руху та можуть привести до аварійної ситуації.

Порядок взаємодії працівників суміжних служб повинен відповідати нестандартній та аварійній ситуації з урахуванням причин їх виникнення та поїзних обставин.

Порядок дій працівників при виникненні екстремальних погодних умов повинен розроблятися для конкретних дільниць і відображатись у місцевих інструкціях за необхідності в технічно-розпорядчих актах станцій.

Усі розпорядження з руху поїздів на дільниці поїзний диспетчер передає черговим по станціях й іншим працівникам, які пов'язані з рухом поїздів, наказами, що реєструються (записуються) у необхідних випадках у журналі диспетчерських розпоряджень форми ДУ-58.

Усі переговори поїзного диспетчера по диспетчерських засобах зв'язку та радіозв'язку мають фіксуватися системою документованої реєстрації переговорів при виконанні поїзної і маневрової роботи.

Обов'язковій реєстрації в журналі диспетчерських розпоряджень підлягають такі накази:

- про відкриття і закриття перегонів або окремих колій перегонів (у тому числі для руху рухомого складу на електротязі у зв'язку зі зняттям напруги);

- про перехід з двоколісного руху на одноколісний і про відновлення двоколісного руху;

- про перехід з одних засобів сигналізації та зв'язку на інші при русі поїздів;

- про відправлення поїздів по неправильній колії і з розмежуванням часом;

- про відправлення поїздів підвищеної довжини, поїздів з небезпечними вантажами класу 1 (вибуховими матеріалами) і негабаритними вантажами.

Лабораторна робота 4

Порядок пропускання поїздів при ускладненні поїзної ситуації порушенням графіка руху поїздів

У лабораторній роботі необхідно змоделювати ситуацію та розробити графік пропускання пасажирського поїзда по дільниці. Приклад вихідних даних наведено в таблиці 4.1.

Додатковий пасажирський поїзд № 306 потрібно відправити зі станції Васильєве о 12 год 22 хв, пропустити по дільниці до станції Фролове.

Таблиця 4.1 – Приклад вихідних даних при пропусканні пасажирського поїзда, не передбаченого графіком руху

Номер поїзда	Маршрут прямування	Час відправлення	Номер поїзда	Маршрут прямування	Час відправлення
непарний напрямок			парний напрямок		
5	Фролове-Васильєве	9:30	108	Васильєве-Фролове	9:37
2103	Фролове - Васильєве	10:39	6430	Васильєве - <i>Образцове</i>	10:35
2105	Фролове-Васильєве	11:50	2106	Васильєве-Фролове	11:09
2107	Фролове-Васильєве	12:38	2108	Васильєве-Фролове	11:45
2109	Фролове-Васильєве	13:38	8	Васильєве-Фролове	13:02
2111	Фролове-Васильєве	13:28	2110	Васильєве-Фролове	11:44
			3006	Васильєве-Фролове	14:08
			6432	Васильєве - <i>Образцове</i>	14:20
			2112	Васильєве-Фролове	15:19

Про введення в графік пасажирських поїздів, що запізнюються, поїзний диспетчер надає наказ з записом у журналі ДУ-58 за формою:

“ Наказ № ... Дата ... Час (год ... хв...) .

Від _____ ДС до _____ ДС

Копія машиністу поїзда № ..., ДНЦ (сусідньої дільниці)

Поїзд № ... прямує дільницею із запізненням. Вжити заходів щодо скорочення запізнення поїзда, забезпечити безперешкодне безпечне пропускання. ДНЦ ... (прізвище) ”.

Черговий по станції у випадках запізнення пасажирських поїздів, що прямують на станцію з зупинкою більш ніж 5 хвилин, або у випадках затримки їх біля вхідного, маршрутного,

вихідного сигналу з забороняючим показанням, під час появи поїзда на першій блок-дільниці наближення викликає машиніста через поїзний радіозв'язок і передає йому інформацію про порядок приймання, проходження через станцію і відправлення поїзда за такою формою:

Форма 1. «Машиніст поїзда № _____. Я черговий по станції _____ . Вхідний (маршрутний, вихідний) світлофор закритий по віддаленню поїзда № _____».

Машиніст підтверджує отриману інформацію, повторюючи її.

Машиністи всіх поїздів перед підходом до станції, а також під час проходження поїздів через станцію, за умов порушення графіка руху поїздів, викликають чергового по станції через поїзний радіозв'язок і уточнюють подальший порядок проходження поїзда.

Черговий по станції відповідає машиністу на його виклик і надає необхідну інформацію про проходження поїзда за формою:

Форма 2. «Я черговий по станції _____, поїзд № _____ пропускаю по _____ колії _____ парку, вихідний світлофор відкритий».

Порядок взаємодій працівників у випадку пропускання пасажирських поїздів по дільницях, які не передбачені розкладом руху поїздів

Поїзний диспетчер, одержавши повідомлення про необхідність пропускання таких поїздів, намічає графік їхнього руху, дає реєстрований наказ черговим по станціях та інформує про рух таких поїздів (особисто або через чергового по станції) машиністів поїздів, при цьому уточнює наявність у машиніста висновку машиніста – інструктора (ТЧМІ) на право ведення поїздів по дільниці.

За необхідності направляє провідників із числа машиністів, які мають висновки ТЧМІ на право ведення поїздів по дільниці.

Черговий по станції інформацію про рух пасажирських поїздів доводить до відома причетних працівників станції.

При прийманні пасажирських поїздів черговий по станції інформує по радіозв'язку машиніста поїзда про колію приймання та порядок слідування по станції за формою 2.

Машиніст підтверджує інформацію, надану черговим по станції.

Машиніст пасажирського поїзда по радіозв'язку «Машиніст – начальник поїзда» повідомляє начальника поїзда (ЛНП) (механіка – бригадира), а він у свою чергу провідників вагонів про зміну маршруту прямування поїзда. Якщо радіозв'язок не працює, то на станції, з якої починається маршрут прямування за зміненим маршрутом, помічник машиніста повідомляє провідника першого вагона, а той – інших провідників про зміни маршруту.

Черговий по станції, отримавши інформацію від поїзного диспетчера, доводить до відома причетних працівників станції (складачів поїздів та їхніх помічників, операторів постів централізації, працівників ШЧ, ПЧ, ЕЧ, ТЧ, ВЧД) необхідну інформацію за формою:

«Я черговий по станції _____ (прізвище). У _____ год _____ хв на(по) колію(і) № _____ парку прибуде (прослідуює) поїзд № _____ зі станції _____ на станцію _____ із зупинкою (без зупинки)».

При прийманні поїзда на станцію черговий по станції викликає через радіозв'язок машиніста поїзда, повідомляє йому колію приймання і порядок пропускання через станції за формою:

«Машиніст поїзда № _____. Я черговий по станції _____ (прізвище). Маршрут поїзда готовий на колію № _____ парку. Маршрутний (вихідний) світлофор відкритий (закритий)».

Лабораторна робота 5

Організація руху поїздів при проведенні робіт із закриттям колій перегону

У лабораторній роботі необхідно змодельовати ситуацію закриття обох колій двоколісного перегону (Платонове – Стефанове) для ремонту колії з виїздом господарчих поїздів на перегін, надати всі необхідні накази. Про злам рейок по непарній колії заявив машиніст поїзда № 2105. Приклад часу підходу поїздів до станції наведено у вигляді таблиці 5.1.

Таблиця 5.1 - Приклад часу підходу поїздів до станцій Платонове та Стефанове

Станція	Номер поїзда	Час відправлення	Станція	Номер поїзда	Час відправлення
Платонове	2105	13:00	Стефанове	8	12:49
Платонове	2107	13:22	Стефанове	2110	13:24
Платонове	3131	13:56	Стефанове	3006	14:03
Платонове	6431	14:15	Стефанове	2112	14:27
Платонове	2109	14:42	Стефанове	6432	14:56

Теоретична частина

При виникненні аварійної чи нестандартної ситуації регламент переговорів повинен починатись словами: *"Увага, увага! Слухайте всі.* При цьому повідомленні повинні припинятись усі переговори.

У разі вимушеної зупинки поїзда на перегоні **машиніст зобов'язаний:**

– зупинити поїзд за можливістю на майданчику і прямій дільниці колії, якщо не вимагається екстрена зупинка;

– привести в дію автогальма поїзда і допоміжне гальмо локомотива, на спеціальному самохідному рухомому складі автогальма, а за наявності управління і допоміжне гальмо;

– негайно оголосити через радіозв'язок про зупинку машиністам локомотивів і моторвагонних поїздів, що прямують

на перегон, і черговим по станціях у межах перегону, які повинні негайно доповісти про це поїзному диспетчеру, а машиніст спеціального самохідного рухомого складу керівнику робіт у господарському поїзді, а також повідомити начальнику (механіку-бригадиру) пасажирського поїзда по радіозв'язку УКХ-діапазону або іншим засобом у випадках виходу з ладу пристроїв радіозв'язку;

– якщо зупинка не пов'язана з затримкою поїзда біля світлофора з забороняючим показанням, з'ясувати її причини і можливість подальшого руху;

– якщо рух поїзда не може бути відновлений протягом 20 і більше хвилин і немає можливості утримувати поїзд на місці на автогальмах, привести в дію ручне гальмо локомотива, спеціального самохідного рухомого складу і подати сигнал для приведення в дію ручних гальм, які є в складі поїзда (провідниками пасажирських вагонів, кондукторами, керівниками робіт у господарському поїзді). У поїздах, де таких працівників немає, помічник машиніста повинен підкласти під колеса вагонів гальмові башмаки, що знаходяться на локомотиві, а якщо їх не вистачає, крім того, привести в дію ручні гальма вагонів у кількості та у відповідності з порядком, визначеним начальником залізниці;

– додатково сповістити через поїзний радіозв'язок чергового по станції або поїзного диспетчера про причини зупинки та необхідні заходи з ліквідації перешкод для руху, що виникли. У разі пошкодження поїзного радіозв'язку повідомлення черговому по станції чи поїзному диспетчеру передається з найближчого пункту, що має телефонний зв'язок (через помічника машиніста, кондуктора, провідника пасажирського вагона, керівника робіт у господарському поїзді);

– разом з усіма працівниками, що обслуговують поїзд, вживати заходів до усунення перешкоди для руху, а в необхідних випадках забезпечити огороження поїзда та суміжної колії.

ДСП (ДНЦ) після отримання повідомлення про виявлений на перегоні злам рейок припиняє відправлення поїздів на цей перегін, робить запис у журналі форми ДУ-46 і терміново повідомляє про це черговому по сусідній станції, поїзному

диспетчеру й працівникам дистанції колії. ДСП станції, поблизу якої трапилася транспортна подія, після отримання повідомлення про це зобов'язаний:

- затримати поїзди, що готові до відправлення на даний перегін;
- повідомити машиністам всіх поїздів, що знаходяться на цьому перегоні при транспортну подію;
- доповісти поїзному диспетчерові;
- уточнити в машиніста дані про наслідки;
- за наявності постраждалих викликати швидку медичну допомогу;
- зробити запис у журналі (ДУ-2 або ДУ-3), журналі диспетчерських розпоряджень про характер, час і місце події;
- викликати начальника станції, дорожнього майстра (ПД), енергодиспетчера та чергового ЕЧК, електромеханіка;
- запросити відбудовний (пожежний, аварійно-рятувальний) поїзд;
- викликати на місце транспортної події рухомого складу з найближчої станції аварійно – польову команду;
- постійно підтримувати зв'язок з машиністом, у составі якого відбулася транспортна подія, уточнювати обставини та взаємодіяти з поїзним диспетчером.

Поїзний диспетчер, отримавши повідомлення від чергового по станції, машиніста поїзда або будь-якого працівника про злам рейки, повинен:

- заборонити відправлення поїздів на цей перегін (колію перегону);
- зареєструвати в книзі диспетчерських наказів форми ДУ-58 повідомлення про виявлення зламу рейки;
- повідомити диспетчеру служби колії про виявлену несправність для організації її усунення.

У лабораторній роботі машиніст повинен передати повідомлення в такій формі.

"Увага, увага! Слухайте ДСП станцій Соковичи та Черепанове, всі локомотивні бригади поїздів, що рухаються в напрямку цього перегону. Я машиніст поїзда №2103 на 15 км 8 пк виявив злам рейки по парній колії. Подальший рух по парній колії неможливий. 02 січня 2014 15 год 18 хв. Машиніст поїзда №2103

Білик».

Ремонт залізничних колій, споруд і пристроїв має проводитись із забезпеченням безпеки руху й охорони праці, як правило, без порушення графіка руху поїздів.

Для виконання великих за обсягом ремонтних і будівельних робіт у графіку руху поїздів мають передбачатися вікна і враховуватися обмеження швидкості, зумовлені цими роботами.

Для виконання робіт з *поточного* утримання колії, штучних споруд, контактної мережі, пристроїв СЦБ мають надаватися передбачені в графіку руху поїздів технологічні вікна, як правило, у світлий час доби тривалістю 60 (90) хв – 120 (180) хв, а при виконанні цих робіт комплексами машин, спеціалізованими бригадами і механізованими колонами - тривалістю 3 – 4 год відповідно до порядку, визначеного начальником залізниці.

Ремонт колії, контактної мережі, пристроїв СЦБ та зв'язку й інших споруд і пристроїв, що виконується в не передбачений у графіку руху поїздів період, має здійснюватися, як правило, без закриття перегону.

Якщо виконання цих робіт викликає необхідність перерви в русі, точний термін їх початку і закінчення визначається начальником дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці) разом з керівником робіт з розробленням варіантних графіків руху поїздів і узгоджується з начальником служби перевезень.

На час виконання робіт, що спричинять перерву руху, а також для виконання яких за графіком руху передбачені вікна, керівник робіт зобов'язаний налагодити постійний зв'язок (телефонний або по радіо) з поїзним диспетчером.

Якщо вікна у графіку руху поїздів для таких робіт не передбачені, то порядок їх виконання та час закриття перегону в кожному окремому випадку узгоджується попередньо (начальником дистанції колії, сигналізації та зв'язку, електропостачання) з начальником дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці). За наявності відповідного дозволу закриття та відкриття перегону (колії) до початку робіт і після їхнього завершення оформлюються наказом поїзного диспетчера.

Виконання робіт на закритому перегоні декількома організаціями повинно здійснюватися під єдиним керівництвом відповідального працівника, якого призначає начальник дирекції залізничних перевезень (начальник залізниці).

У разі виникнення непередбачених обставин, які вимагають зміни маршрутів прямування поїздів і відміни запланованого вікна (транспортні події, ДТП на переїздах та інші нестандартні ситуації), відміна вікна здійснюється наказом начальника дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці) не пізніше ніж за 2 години до часу початку вікна, вказаного в дозволі начальника дирекції залізничних перевезень (начальника залізниці) на його проведення з обов'язковим повідомленням керівника робіт.

Зміна часу, на який узгоджено закриття перегону або окремої колії, за необхідності здійснюється наказом начальника дирекції залізничних перевезень після отримання інформації від керівника робіт або особи, що здійснює одноосібне керівництво.

На станційних коліях забороняється проводити роботи, що вимагають огороження сигналами зупинки або зменшення швидкості без згоди чергового по станції та без попереднього запису керівником робіт у Журналі огляду колій, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ та зв'язку і контактної мережі. На дільницях, обладнаних диспетчерською централізацією, такі роботи мають виконуватися у вказаному порядку, але тільки з дозволу поїзного диспетчера. При виконанні таких робіт на контактній мережі зі знятою напругою, але без порушення цілісності колії та штучних споруд, а також за виконання робіт з усунення несправностей, що виникли несподівано, запис про початок і закінчення робіт може замінятися реєстрованою в цьому Журналі телефонограмою, що передана керівником робіт черговому по станції (на дільницях з диспетчерською централізацією) – поїзному диспетчеру.

Перед закриттям перегону керівник робіт не менш ніж за три години зобов'язаний подати черговим по станції, що обмежують перегін, і поїзному диспетчеру заявку про послідовність відправлення на закритий перегін господарчих поїздів, машин та агрегатів із указанням для кожного поїзда та машин кілометра початкової зупинки на закритому перегоні (або

головній колії) та станції, куди вони повинні повертатися після закінчення робіт, а також часу повернення кожної машини.

Перед настанням терміну початку робіт із закриттям перегону поїзний диспетчер установлює його вільність від поїздів або вільність відповідної колії на двоколієній і багатоколієній ділянках, після чого дає черговим по станціях, що обмежують перегін або головну колію, і керівнику робіт наказ про закриття перегону (колії перегону) за формою, встановленою пунктом 15.10 [1], з зазначенням порядку відправлення господарчих поїздів на перегін і порядку їх повернення з перегону згідно з заявкою керівника робіт.

“Наказ № ... Дата ... Час (год... хв...).

Від _____ ДС до _____ ДС

Для проведення робітколія перегону ... з ...год ...хв закривається для руху, крім господарчих поїздів, що відправляються на закритий перегін за заявкою керівника робіт ...(вказується посада і прізвище) ... ДНЦ (прізвище)”.

“ Від _____ ДС до _____ ДС

Наказ № ... Дата ... Час (год... хв...)

Від _____ ДС до _____ ДС

Для надання допомоги поїзду №....., що зупинився на ... км, ... колія перегону ...з ... год ... хв закривається для руху всіх поїздів, окрім допоміжного локомотива, що відправляється зі станції ... для виведення поїзда, що зупинився, на станцію...”, або “для підштовхування поїзда, що зупинився, і наступного повернення на станцію” ДНЦ (прізвище)”.

У виняткових випадках у разі відсутності на місці робіт телефонного або радіозв'язку з поїзним диспетчером наказ про фактичне закриття перегону або колії передається керівнику робіт, черговим по станції, найближчої до місця робіт (по телефону або з нарочним, який відряджається з місця робіт).

Забороняється приступати до роботи до одержання керівником робіт наказу поїзного диспетчера (письмового, по телефону або радіозв'язку) і до огороження місця виконання робіт, небезпечних для руху, встановленими сигналами.

Відправлення господарчих поїздів, спеціального самохідного рухомого складу на перегін (або колію перегону), закритий для ремонту споруд і пристроїв, проводиться за

дозволом на бланку білого кольору з червоною смугою по діагоналі (бланк форми ДУ-64) з дотриманням вимог п. 14.3.6 [1]. Згідно з заявкою керівника робіт у дозволі вказується місце (кілометр) початкової зупинки кожного поїзда та машини на перегоні.

Машиніст локомотива кожного господарчого поїзда повинен прямувати до місця, вказаного в дозволі на бланку білого кольору з червоною смугою по діагоналі. Перший поїзд прямує з установленою швидкістю, наступні – не більше 20 км/год, при цьому відстань між поїздами має бути не менше 1 км.

Господарчі поїзди, що відправляються на закритий перегін з різних роздільних пунктів назустріч один одному, повинні прямувати також тільки до місця, вказаного в дозволі, де за вказівкою керівника робіт виставляється сигнал зупинки. Відстань між пунктами зупинки зустрічних поїздів має бути не менше 1 км.

Після зупинки подальше переміщення господарчих поїздів на перегоні здійснюється за вказівкою керівника робіт.

Якщо роботи проводяться на перегоні, обладнаному автоблокуванням, то за узгодженням з поїзним диспетчером дозволяється відправляти господарчі поїзди, спеціальний самохідний рухомий склад до місця робіт за сигналами автоблокування, не очікуючи закриття перегону.

Машиністу кожного поїзда видається попередження про зупинку на перегоні в місці, вказаному в заявці керівника робіт.

Дозвіл на бланку білого кольору з червоною смугою по діагоналі (бланк форми ДУ-64) при відправленні таких поїздів на перегін, що підлягає закриттю, вручається керівнику робіт або уповноваженому ним працівнику, який передає його машиністу локомотива після зупинки поїзда на перегоні в обумовленому місці та одержання наказу поїзного диспетчера про закриття перегону. Перегін або відповідна колія перегону закривається для ремонтних робіт за наказом поїзного диспетчера після звільнення від поїздів, відправлених попереду господарчих поїздів, спеціального самохідного рухомого складу.

На великих за часом ходу перегонах зі сприятливим планом і профілем колії, не обладнаних автоматичним блокуванням, за вказівкою поїзного диспетчера дозволяється відправляти

господарчі поїзди до місця роботи, не очікуючи закриття перегону, услід за раніше відправленим вантажним поїздом, але не менш ніж через 5 хвилин після його відправлення. Перелік таких перегонів визначається начальником залізниці. Дозвіл передається станціям, що обмежують перегін, і керівнику робіт реєстрованим наказом поїзного диспетчера за формою

*“ Від _____ ДС до _____ ДС
Наказ № ... Дата ... Час (год ... хв...).*

“У зв’язку з наступним закриттям перегону ... (...колії перегону) для проведення робіт дозволяю відправити на цей перегін по ...колії господарчі поїзди зі станції ... услід за поїздом №... ДНЦ.....(прізвище) і підпис”.

У цьому випадку кожний господарчий поїзд відправляється за дозволом на бланку білого кольору з червоною смугою по діагоналі. Згідно з заявкою керівника в дозволі вказується місце (кілометр) початкової зупинки кожного поїзда на перегоні. Машиністу першого господарчого поїзда вручається також попередження за формою:

“Попереду Вас огодхв відправлений поїзд №..., повідомлення про прибуття якого не одержано”.

Господарчі поїзди, спеціальний самохідний рухомий склад при виконанні робіт на перегоні або в межах станцій повинні супроводжуватися керівником робіт.

До часу закінчення встановленої перерви в русі поїздів для проведення робіт останні повинні бути повністю завершені, споруди та пристрої приведені у стан, що забезпечує безпечний рух поїздів, сигнали зупинки зняті з залишенням, якщо необхідно, сигналів зменшення швидкості та відповідних сигнальних знаків.

Відправлення (повернення) господарчих поїздів, спеціального самохідного рухомого складу з перегону проводиться за вказівкою керівника робіт, попередньо узгодженою з поїзним диспетчером.

Про намічений порядок повернення господарчих поїздів з перегону поїзний диспетчер повідомляє чергових по станціях, що обмежують перегін.

Якщо на двоколійних перегонах, обладнаних автоблокуванням, господарчі поїзди після закінчення робіт відправляються на станцію по правильній колії, то рух їх, незалежно від наявності в машиністів дозволу на бланку білого кольору з червоною смугою по діагоналі (бланк форми ДУ-64), здійснюється за сигналами автоблокування з установленою швидкістю.

В інших випадках швидкість прямування господарчих поїздів, що повертаються після роботи на перегоні (крім першого), повинна бути не більше 20 км / год, а відстань між ними – не менше 1 км.

Після закінчення роботи господарчих поїздів, спеціального самохідного рухомого складу керівник робіт зобов'язаний особисто або через підлеглих працівників оглянути колію або інші пристрої, що ремонтуються, на всій дільниці робіт, забезпечити негайне усунення недоліків, що перешкоджають нормальному руху, а також перевірити, чи знаходяться вантажі в межах встановлених габаритів.

«Вікно» вважається закінченим, якщо закінчено всі роботи, які були проведені у зв'язку з «вікном» (на контактній мережі, пристроях СЦБ та зв'язку, колії, штучних спорудах тощо) і надано поїзному диспетчеру повідомлення керівником робіт про їх закінчення.

Відновлення руху

Відкриття перегону або колій здійснюється за наказом поїзного диспетчера тільки після одержання письмового повідомлення, телефонограми (телеграми) або через радіозв'язок від керівника робіт чи уповноваженого ним працівника, за посадою не нижче шляхового майстра, електромеханіка району контактної мережі, електромеханіка дистанції сигналізації та зв'язку про закінчення робіт, пов'язаних з «вікном», про відсутність на перегоні господарчих поїздів, спеціального самохідного рухомого складу (або про їх відправлення по правильній колії двоколійного перегону), а також відсутність

інших перешкод для безперервного і безпечного руху поїздів, незалежно від того, яка організація виконувала ці роботи.

Повідомлення передається поїзному диспетчеру безпосередньо або через чергового по найближчій станції. Повідомлення, одержане по телефону або через радіозв'язок, поїзний диспетчер записує в журналі диспетчерських розпоряджень, вказавши час його надходження, посаду та прізвище особи, від якої воно одержане. Повідомлення передається за такою формою:

“Повідомлення №число, місяць, рік... год ... хв.

Поїзному диспетчеру _____ 20 _____ р.

(число, місяць)

Робота (найменування роботи) накм ...колії, перегону..... (найменування перегону) закінчена об ...год ...хв. Перегін може бути відкритий для руху поїздів зі швидкістю по кілометру, не більшою ... км/год (або встановленою швидкістю).

Керівник робіт ... (прізвище)”.

Відновлення дії існуючих пристроїв СЦБ та зв'язку або електропостачання (якщо їх робота порушувалася) здійснюється за наказом поїзного диспетчера після одержання повідомлення відповідно від старшого електромеханіка СЦБ та зв'язку або енергодиспетчера.

Наказ передається за формою

“Наказ № ... Дата... Час (год ... хв...).

Від _____ ДС до _____ ДС

На підставі повідомлення ... наказ № ... від ... числа відмінюється. Рух поїздів на перегоні (колії перегону) з ... год ... хв відновлюється за ... (зазначаються засоби сигналізації та зв'язку). ДНЦ ... (прізвище)”.

На двоколіїних перегонах, обладнаних автоблокуванням, поїзному диспетчеру після одержання повідомлення про закінчення ремонтних і будівельних робіт, відсутність перешкод для руху поїздів, справну дію автоблокування, живлення, справну дію контактної мережі та про відправлення з місця робіт всіх і господарчих поїздів (спеціального самохідного рухомого складу) по правильній колії дозволяється відкривати перегін для руху поїздів за автоблокуванням, не очікуючи прибуття всіх

господарчих поїздів (спеціального самохідного рухомого складу) на сусідню станцію.

Господарчі поїзди і спеціальний самохідний рухомий склад, що прямують з перегону після роботи один за одним, дозволяється приймати на одну і ту саму колію станції або вільну дільницю іншої колії, зайнятої рухомим складом. При цьому поїзди, що повертаються з перегону, вводяться (приймаються) на вільну дільницю колії станції при забороняючому показанні вхідного світлофора.

У разі входження поїзда на станцію машиніст повинен дотримуватися особливої пильності та бути готовим до негайної зупинки, якщо зустрінеться перешкода для подальшого руху.

Машиністи поїздів, що відправляються по колії, яка залишилась для руху поїздів у напрямку за сигналами двостороннього автоблокування, повинні прослідувати обладнані односторонніми автоматичними пристроями переїзди зі встановленою швидкістю:

- за наявності двостороннього зв'язку між черговими по станції, які обмежують перегін, і черговим по переїзду;
- при обслуговуванні переїзду черговим працівником господарства колії;
- постійному знаходженні переїзду в закритому положенні.

Припинення руху автотранспорту через переїзд виконується черговим по переїзду після отримання інформації від чергового по станції або поїзного диспетчера.

Відправлення поїздів зі станції проводиться після доповіді чергового по переїзду про закриття переїзду.

Порядок експлуатації переїздів під час проведення планових колійно-ремонтних робіт встановлюється телеграмою **начальника залізниці.**

Роботи з ремонту колії, споруд і пристроїв, що не потребують за своїм характером закриття перегону, виконуються, як правило, у перерві руху між поїздами. Порядок забезпечення безпеки руху поїздів при виконанні таких робіт встановлюється відповідними інструкціями Державної адміністрації залізничного транспорту України.

Відправлення господарчих поїздів на перегони (колії перегонів), де не проводяться роботи з ремонту споруд і

пристроїв або характер робіт не потребує закриття перегону (колії), здійснюється за усною вказівкою поїзного диспетчера.

Вказані поїзди відправляються на перегін за дозволами, передбаченими для відповідних засобів сигналізації та зв'язку.

Керівнику робіт і машиністу видається попередження про час прибуття (повернення) поїзда на станцію. Займати перегін понад час, вказаний у попередженні, забороняється.

До виїзду господарчого поїзда з перегону керівник робіт зобов'язаний переконатися в тому, що перешкод для нормального руху поїздів немає.

Під час проведення робіт на контактній мережі в журналі огляду має бути вказано, які саме колії, стрілки або секції контактної мережі закриваються для руху всіх поїздів або тільки електрорухомого складу.

Відновлювання руху дозволяється тільки після отримання повідомлення від працівників дистанції колії про можливість подальшого прямування.

Поїзний диспетчер, чергові по станції, які обмежують перегін, де виявлено злам рейки, повинні вжити заходи щодо відправлення на перегін працівника дистанції колії.

Порядок пропускання поїздів у кожному окремому випадку встановлює працівник дистанції колії за посадою не нижче дорожнього майстра, а в разі його відсутності - бригадира колії, який при цьому повинен керуватись вимогами розділу 7 «Класифікації і каталог дефектів і пошкоджень рейок» ЦП-0061.

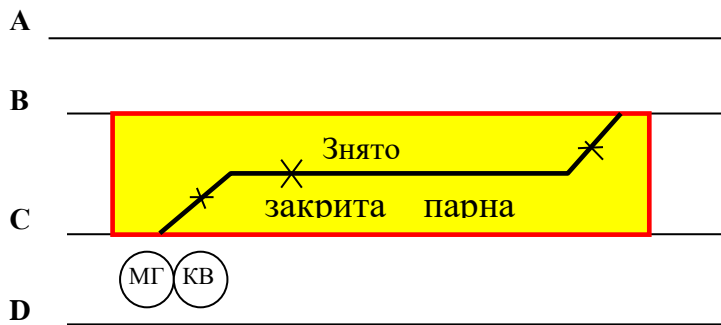
Якщо після вжиття спеціальних заходів працівником дистанції колії дозволяється рух поїздів по небезпечному місцю з обмеженою швидкістю, поїзний диспетчер, керуючись вимогами пункту 13.6 ІРП, передає станціям, що обмежують перегін, і станціям видачі попереджень реєстрований наказ про видачу попереджень на поїзди, контролює порядок видачі попереджень.

Якщо працівник дистанції колії заборонив рух поїздів по небезпечному місцю, поїзний диспетчер реєстрованим наказом закриває перегін (колію перегону) для руху поїздів, за необхідності організовує виведення поїздів із вищевказаного перегону на станцію відправлення порядком, встановленим розділом 8 ІРП.

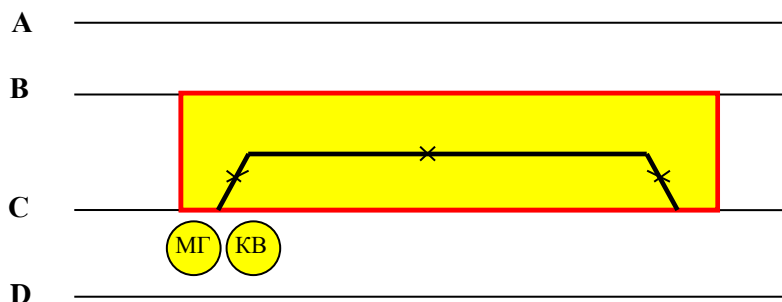
Надання **планових «вікон»** на перегонах і станціях позначається на графіку жовтим фоном.

Перетримання «вікна», надання непередбачених «вікон» позначається червоним кольором. У разі надання непередбачених вікон на графіку позначається час виїзду на перегін, номер колії перегону, номер і состав господарчих поїздів, організації, яка виконує ремонтно-будівельні роботи, вид робіт.

Заборона руху ЕРС (без закриття перегону, регулювання контактної мережі) із зазначенням відповідної інформації:



Закриття перегону (без зняття напруги) із зазначенням відповідної інформації:



Перетримання «вікна»

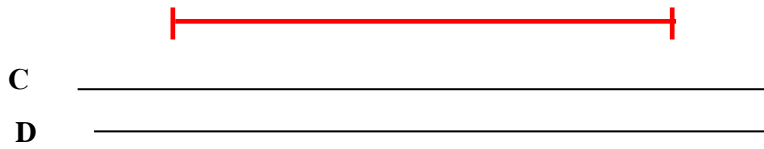


Робота, що виконується без закриття перегону, у вільний від руху поїздів час

A _____

B _____

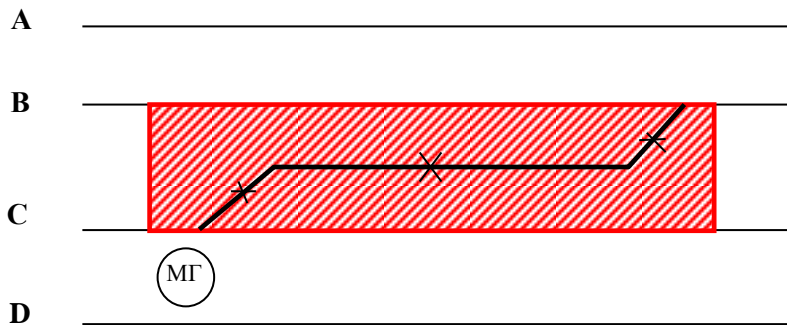
Найменування робіт



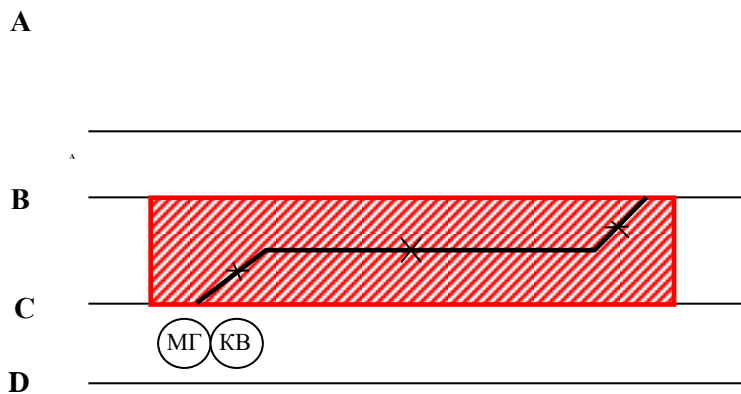
Відмова від вікна

Виконання непланових робіт

Закриття перегону без заборони руху ЕРС (аварійні, відновлювальні роботи, надання допомоги тощо) із зазначенням відповідної інформації



Закриття з заборонаю руху ЕРС із зазначенням відповідної інформації



Лабораторна робота 6

Порядок пропускання поїздів по неправильній колії

У лабораторній роботі викладач обирає двоколійний перегін і час закриття однієї колії. При цьому вказується підхід поїздів до станцій, що обмежують перегін на період закриття з додаванням години. На основі завдання про закриття перегін необхідно надати всі відповідні накази, організувати рух поїздів з урахуванням підходу по неправильній колії, відобразити на графіку виконаного руху просування поїздів всіх категорій. Приклад вихідних даних наведено в таблиці 6.1.

Таблиця 6.1 - Приклад вихідних даних для моделювання поїзної ситуації з відправлення по неправильній колії в період з 13:00 до 15:00 на перегоні Стефанове - Петрове

Станція	Номер поїзда	Час відправлення	Станція	Номер поїзда	Час відправлення
Петрове	8	13:22	Стефанове	2105	13:19
Петрове	2110	14:11	Стефанове	6431	13:49
Петрове	3006	14:30	Стефанове	2107	14:17
Петрове	6432	14:46	Стефанове	2109	14:50
Петрове	2112	15:30	Стефанове	2111	15:15

Теоретична частина

Відправлення поїздів по неправильній колії проводиться для регулювання їхнього руху у випадках зупинки поїзда на одній із колій перегону, при несправності колії, контактної мережі та з інших причин.

Поїзному диспетчеру дозволяється відправляти по неправильній колії тільки вантажні поїзди. Відправлення пасажирських поїздів по неправильній колії дозволяється лише у

виняткових випадках за наказом чергового по дирекції залізничних перевезень.

Підписаний поїзним диспетчером наказ за формою ДУ-58 передається на станції, що обмежують перегін.

На двоколійних і багатоколійних перегонах, коли одна з колій закрита, по колії, що залишилася для поїздів, які відправляються у правильному напрямку, а при двосторонньому автоблокуванні – в обох напрямках, зберігаються існуючі засоби сигналізації та зв'язку. За необхідності відправлення поїздів по колії, що залишилася, у неправильному напрямку (якщо немає двостороннього автоблокування) існуючі засоби сигналізації та зв'язку по цій колії закриваються і рух поїздів встановлюється за телефонними засобами зв'язку і передачею наказу за формою

“Наказ № ... Дата.... Час ... (год... хв...).

У зв'язку з закриттям ... колії з ... год ... хв по ... колії перегону ... дія автоблокування закривається і встановлюється рух поїздів за телефонним зв'язком за правилами одноколійного руху ... ДНЦ (прізвище)”.

Залежно від поїзної обстановки наказ про встановлення на колії, що залишилася, руху поїздів за телефонним зв'язком може бути поєднаний з наказом про закриття колії.

Якщо необхідно відправити по неправильній колії один за один декілька поїздів, то в наказі вказуються їх номери або робиться запис

«Наказ № ... Дата.... Час ... (год... хв...).

До відміни непарні (парні) поїзди відправляти по _____ неправильній колії». ДНЦ (прізвище)».

Зазначені накази адресуються керівникам колійних або відновлювальних робіт і причетним машиністам локомотивів, що затребували або надають допомогу.

Якщо одна зі станцій, які обмежують перегін, що закривається, знаходиться в розпорядженні поїзного диспетчера сусідньої дирекції залізничних перевезень або залізниці, то наказ

про закриття узгоджується з цим поїзним диспетчером і видається йому в копії.

Перед передаванням наказу про закриття перегону або окремої колії поїзний диспетчер зобов'язаний викликати особисто чергових по станціях, що обмежують перегін, попередити їх про наступне закриття, перевірити присутність осіб, відповідальних за забезпечення безпеки руху в період виконання робіт у “вікно”, повідомити прізвище і посаду керівника робіт, намічений порядок пропускання поїздів по колії, що залишилася, та інші необхідні дані.

Обмін поїзними телефонограмами проводиться через диспетчерський зв'язок черговими по станції під контролем поїзного диспетчера. Поїзний диспетчер контролює роботу чергових по станції, отримує від них доповіді про наявність і видачу попереджень, що діють під час руху поїздів по неправильній колії, про вільність колій на перегоні, готовність маршруту відправлення і його перевірки та дає дозвіл на відправлення поїзда.

На двосторонніх електрифікованих дільницях з одностороннім колійним блокуванням, на яких застосовується одностороннє огороження змінних рухомих одиниць, відправлення поїзда для регулювання руху по неправильній колії поїзний диспетчер попередньо узгоджує з енергодиспетчером.

Відправлення поїздів по неправильній колії на двоколійних перегонах, обладнаних двостороннім блокуванням, а також постійними пристроями, що забезпечують рух поїздів по неправильній колії за сигналами локомотивних світлофорів, здійснюється за усним розпорядженням поїзного диспетчера і після перемикання блокування на відповідний напрямок руху.

За наявності тимчасових пристроїв автоматичної локомотивної сигналізації для руху по неправильній колії їх введення в дію проводиться за наказом поїзного диспетчера після попередньої перевірки роботи пристроїв працівниками дистанції сигналізації та зв'язку і вставлення в пульт управління ключа – жезла, який зберігається в начальника станції.

Якщо на двоколійному перегоні, не обладнаному пристроями для двостороннього руху за блокуванням по кожній колії (у тому числі за показаннями локомотивного світлофора),

поїзний диспетчер у порядку регулювання відправляє поїзд по неправильній колії, то після перевірки вільності цієї колії станціям, що обмежують перегін, і колійним постам, якщо такі є на перегоні, дається наказ за формою

“Наказ № ... Дата.... Час (год... хв...)

З ... год ... хв. рух ... (парних або непарних) поїздів по ...колії перегону ... припиняється. Поїзд № ... зі станції відправте по ... неправильній колії за телефонними засобами зв'язку за правилами одноколійного руху. ... ДНЦ (прізвище)”.

Перед тим як передати такий наказ про відправлення по неправильній колії пасажирського поїзда, у журналі диспетчерських розпоряджень має бути записаний наказ чергового по дирекції залізничних перевезень (старшого дорожнього диспетчера служби перевезень або дорожнього диспетчера відповідного регіону (району) дорожнього центру управління служби перевезень за формою

Наказ № ... Дата ... Час (год ...хв...).

Поїзд № ... зі станції ... відправити по неправильній колії ДНЦО (ДГП) (підпис і прізвище)”.

У випадку пропускання по неправильній колії одного за одним двох або більше поїздів текст наказу відповідно змінюється, при цьому в разі наявності на перегоні колійних постів вони у випадку необхідності можуть бути використанні для розмежування поїздів, що попутно прямують по неправильній колії, що також вказується в наказі поїзного диспетчера.

Одержавши наказ про пропускання поїзда по неправильній колії, чергові по станціях обмінюються під контролем диспетчера телефонограмами за формами, передбаченими в п. 9.11.6 [1].

Форма 16. *“Чи можу відправити поїзд № _____ по _____ неправильній колії ДСП (підпис)”.*

Форма 17. *“Чекаю поїзд № _____ по _____ неправильній колії ДСП (підпис)”.*

Чергові колійних постів (за винятком постів примикання на одноколійному перегоні з двоколійними вставками і передвузлових постів) у переговорах про рух поїздів по неправильній колії участі не беруть, але про відправлення поїзда вони повідомляються по телефону, а час його проходження відмічають у журналі руху поїздів.

При відправленні по неправильній колії одного за одним декількох поїздів з розмежуванням колійними постами чергові цих постів повідомляють на сусідні станції про проходження поїздів за формою

“Поїзд № ... по неправильній колії пройшов о ... год ... хв. ДСП поста”.

На двоколійних електрифікованих ділянках з одностороннім колійним блокуванням, на яких застосовується одностороннє огороження знімних рухомих одиниць, відправлення поїзда в порядку регулювання по неправильній колії поїзний диспетчер зобов'язаний попередньо узгодити з енергодиспетчером. Перелік таких ділянок установлюється начальником залізниці.

Перелік перегонів з наявністю переїздів, обладнаних автоматичними пристроями тільки для поїздів, що прямують по правильній колії, а також перегонів, де є уловлюючі тупики, із зазначенням необхідних заходів щодо забезпечення безпеки руху при відправленні на таких перегонах поїздів по неправильній колії, встановлюється наказом начальника залізниці, при цьому в наказі має бути передбачений порядок завчасного повідомлення чергових переїздів про кожний відправлений поїзд. З наказом мають бути ознайомлені машиністи поїзних локомотивів та інші причетні працівники.

Машиністи поїздів, що відправляються в порядку регулювання по неправильній колії, зобов'язані забезпечити проходження обладнаних односторонніми автоматичними пристроями переїздів, які обслуговуються черговим працівником, - зі швидкістю, не більшою 40 км/год, а тих, що не обслуговуються черговим працівником, - не більшою 25 км/год.

Після проходження через переїзд ведучого локомотива машиніст має право підвищити швидкість руху до встановленої для даного перегону.

Після одержання зі станції поїзної телефонограми (повідомлення) про прибуття поїзда по неправильній колії поїзний диспетчер відновлює на перегоні нормальний рух передачею наказу за формою

“Наказ № ... Дата ... Час (год... хв...).

На підставі повідомлення _____ наказ № ... від ... числа відміняється. Рух поїздів на перегоні (по ... колії перегону) ... з ... год ... хв відновлюється за ... (вказуються засоби сигналізації та зв'язку) ... ДНЦ (прізвище)”.

Відправлення поїзда неправильною колією і обгін пасажирським поїздом позначається так, як на (рисунку 6.1).

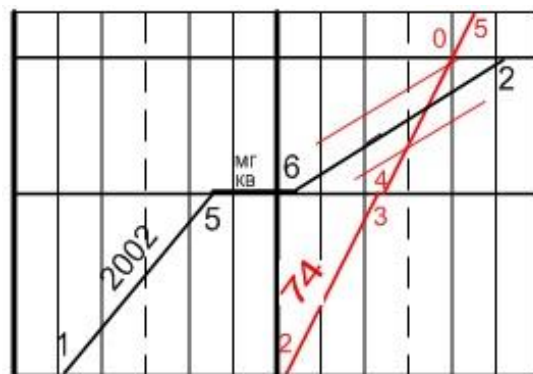


Рис. 6.1 – Графічне відображення відправлення поїзда неправильною колією і обгін пасажирським поїздом

Одержане повідомлення поїзний диспетчер зобов'язаний записати в журнал диспетчерських розпоряджень, вказавши час його надходження, посаду та прізвище особи, від якої воно одержане. Письмове повідомлення або телефонограма про закінчення робіт і можливість руху поїздів мають зберігатися разом із журналом диспетчерських розпоряджень.

Лабораторна робота 7

Порядок пропускання поїздів при раптовому порушенні контактної мережі або інших споруд енергопостачання

У лабораторній роботі необхідно змоделювати ситуацію з зупинкою поїзда на перегоні з причини обриву контактної мережі, описати дії причетних працівників (ДСП, ДНЦ), форми відповідних наказів і повідомлень.

Вихідними даними може служити приклад завдання для лабораторної роботи 6.

Теоретична частина

При виявленні працівником залізничного транспорту (господарств енергопостачання, колії, сигналізації та зв'язку, локомотивного та інших) пошкодження контактної мережі, провисання проводів, порушення ізоляторів, обриву струнок, нахилу опори та інше, що виходить за габарит рухомого складу, необхідно огородити місце пошкодження, проінформувати чергового по станції та при наближенні поїзда подавати сигнал "*Опустити струмоприймач*".

Машиністи при виявленні пошкодження сповіщають про це черговим по станції, машиністам зустрічних поїздів і поїздів, що прямують за ними до отримання відповіді машиністів цих поїздів.

Про кожен випадок пошкодження чи відмови в роботі струмоприймачів електровозів і електропоїздів, пристроїв контактної мережі під час руху або під час стоянки локомотивна бригада радіозв'язком негайно передає первинне повідомлення. Таке повідомлення передається машиністом через чергового по станції - поїзному диспетчеру (при ДЦ - безпосередньо ДНЦ). Черговий по станції (поїзний диспетчер) подає це повідомлення енергодиспетчеру.

ЕЧЦ повідомляє про обставини випадку ЕЧК та керівництву ЕЧ, а поїзний диспетчер - локомотивному диспетчеру (за відсутності ТНЦ повідомлення передається дорожньому локомотивному диспетчеру).

Текст повідомлення локомотивної бригади повинен бути чітким, містити всі дані для прийняття рішення про порядок відновлення руху і відповідати типовому тексту.

Перегін (залізнична станція), залізнична колія № , кілометр, пікет № , парк, горловина , поїзд № , маса поїзда (у тоннах), локомотив, електропоїзд серія, № , ТЧ приписки, дата, година, хвилина, прізвище, ім'я, по батькові машиніста, ТЧ приписки локомотивної бригади. Характер пошкодження (відмови) і його наслідки. Передбачувана або вже відома причина пошкодження (відмови). Рішення про подальші дії локомотивної бригади.

Приклади повідомлення про характер пошкодження або відмови:

- падіння опори. Перешкода по І-й залізничній колії;
- обрив струнки КМ. Можливе проходження ЕРС з опущеними струмоприймачами;
- обрив фіксатора КМ. Проходження з опущеними струмоприймачами неможливий;
- перепал двох контактних проводів при підніманні струмоприймача на стоянці. Причина – коротке замикання в даховому устаткуванні ЕРС;
- перепал контактного проводу. Причина – коротке замикання на відкритий люк цистерни;
- приварення полоза струмоприймача до контактного проводу;
- злам струмоприймача на повітряній стрілці;
- обрив контактного проводу;
- нахил опори контактної мережі і завищений зигзаг контактного проводу.

Приклад доповіді машиніста.

«Увага! Увага, слухайте всі. Я машиніст поїзда №2103 зупинився на перегоні «Петрове - Стефанове» 32 км, 5 пк, ТЧ Соковичи, 15 січня 2014 року, 10 год 30 хв. Причина: обрив контактного проводу. Машиніст Валуєв, ТЧ Соковичи».

Повідомлення машиніста ДСП записує в журналі руху форми ДУ-2(3), а ДНЦ - у книгу диспетчерських розпоряджень форми ДУ-58.

ДНЦ після отримання повідомлення про даний випадок повинен:

- зробити запис у журналі ДУ-58, доповісти черговому по дирекції та енергодиспетчеру;
- оповістити чергових по станціях, що обмежують перегін, машиністів поїздів, що знаходяться на цьому перегоні, затримати і перервати відправлення поїздів на цей перегін;
- вимагати та отримувати від ДСП відомості про характер події, наявність вагонів з небезпечними вантажами у складі поїзда і доповісти черговому по дирекції;
- своєчасно підготовлювати найближчі станції та ділянку для безперешкодного просування відбудовного поїзда (дрезни ЕЧК);
- до прибуття відбудовного поїзда (дрезини ЕЧК) виводити з перегону поїзд за допомогою допоміжного локомотива;
- на станціях, що обмежують перегін, забезпечувати вільність колій для проведення необхідних маневрів з відбудовними поїздами, що прибули;
- надавати наказ станції на відчеплення поїзного локомотива (тепловоза) від поїзда та прямування його на перегін для виведення зупиненого поїзда;
- надавати наказ про закриття перегону (або однієї з колій).

Прізвище ДСП (ДНЦ), дату й час прийняття повідомлення машиніст записує до журналу технічного стану локомотива форми ТУ-152, а прибувши в депо - до книги зауважень машиністів.

Приклад диспетчерського наказу про закриття перегону (або однієї колії) за формою ДУ-58.

Число, місяць	Виклик або вручення наказу (години, хвилини)	Номер наказу	Зміст наказу	Прізвище особи, що прийняла наказ	Підпис ДНЦ (розбірливо)
15.01	10:33	48	Від _____ ДС до _____ ДС, керівникові робіт ЕЧ-3 Маркову. Для ліквідації наслідків обриву контактного проводу на 32 км,	Стефанове ДС – Парник, Петрове ДС -	Рабшин

		<p>5 пікеті перегону Петрове - Стефанове з 10 год 35 хв перегін Петрове - Стефанове закривається для руху всіх поїздів, крім допоміжного локомотива №4002, що відправляється зі станції Петрове, і дрезини ЕЧК поїзду №5101, що відправляється зі станції Стефанове на закритий перегін з поверненням на станцію Стефанове за замовленням керівника робіт ЕЧ-3 Маркова.</p> <p>ДНЦ Рабшин</p>	Вакулина	
--	--	---	----------	--

ЕЧЦ організовує негайний виїзд бригади ЕЧК на місце пошкодження струмоприймача або КМ для огляду їх стану і згідно з результатами огляду приймає рішення про порядок прямування ЕРС на дільниці, де було допущене пошкодження або відмова.

Відправлення допоміжного локомотива виконується після закриття перегону на підставі видачі машиністу дозволу на бланку білого кольору з червоною смужкою по діагоналі.

Після допоміжного локомотива та виведення поїзда з перегону відправляється дрезина ЕЧК (дрезина працює приблизно 45 хв) з поверненням на станцію відправлення.

Дії персоналу з визначення пошкодження

У випадку пошкодження струмоприймача або контактної мережі машиніст негайно зупиняє поїзд, застосовуючи екстрене гальмування, відключає на ЕРС силові і допоміжні кола, контактори опалення вагонів пасажирських поїздів і електропоїздів, опускає струмоприймачі та згідно з ПТЕ і порядком, встановленим наказом начальника залізниці, закріплює поїзд. При пошкодженнях контактної мережі, що загрожують поломці справних струмоприймачів, що залишилися, останні опускаються. Про змушену зупинку поїзда машиніст повідомляє радіозв'язком машиністам інших поїздів, що рухаються слідом, і ДСП найближчої залізничної станції за формою, наведеною в лабораторній роботі 6.

Після зупинки ЕРС локомотивна бригада візуально перевіряє стан струмоприймачів і пристроїв контактної мережі з дотриманням особистої безпеки без піднімання на дах ЕРС.

Результати огляду машиніст повідомляє ЕЧЦ через ДСП найближчій залізничній станції.

Працівники ЕЧ починають відбудовні роботи на контактній мережі тільки після одержання від ЕЧЦ наказу на виконання робіт. ЕЧЦ через ДСП або ДНЦ повідомляє машиніста про зняття напруги з контактної мережі на місці пошкодження та її заземлення.

Машиніст разом із працівником ЕЧК (не менше IV кваліфікаційної групи) ув'язує струмоприймач після зняття напруги та заземлення контактної мережі з обох боків від місця виконання робіт на ЕРС працівниками ЕЧК. Першим на дах ЕРС піднімається працівник ЕЧК.

Після закінчення огляду та ув'язування струмоприймачів, ремонту контактної мережі працівник ЕЧК знімає заземлюючі штанги в присутності машиніста або його помічника і передає повідомлення про це ЕЧЦ. Поїзд після ув'язування струмоприймача відправляється до станції призначення або пункту зміни локомотива.

Необхідність у виклику допоміжного локомотива машиніст ЕРС визначає заздалегідь для того, щоб не допустити невиправданої затримки руху поїздів.

Роботи з ремонту контактної мережі повинні виконуватися в найкоротший термін із застосуванням варіантів прискореного відновлення контактної мережі.

Організація руху з опущеним струмоприймачем

При пошкодженнях контактної мережі, що дозволяють рух ЕРС з опущеними струмоприймачами, машиніст повідомляє ДСП (ДНЦ), а останній - ЕЧЦ номер залізничної колії, кілометр, номер пікету і номери опор початку та кінця пошкодженої ділянки контактної мережі.

У місцях, що унеможливають прямування ЕРС із піднятими струмоприймачами (при несправності контактної мережі, а також при виконанні планових ремонтних і будівельних робіт), працівники ЕЧК встановлюють тимчасові сигнальні знаки з відбивачами відповідно до "Інструкції із сигналізації на залізницях України".

У випадку раптового виявлення пошкодження контактної мережі, що не допускає прямування ЕРС із піднятими

струмоприймачами, працівник ЕЧ (або працівник іншої служби), що знайшов це пошкодження, подає ручний сигнал "Опустити струмоприймач". Машиніст опускає струмоприймачі й проїжджає місце пошкодження з виконанням вимог, передбачених "Інструкцією із сигналізації на залізницях України". Про таке пошкодження машиніст повідомляє радіозв'язком ДСП найближчої станції.

Організація відбудови контактної мережі

При пошкодженнях контактної мережі, струмоприймачів та іншого дахового устаткування, за яких рух поїзда неможливий (вимушена зупинка поїзда на перегоні), машиніст та інші працівники діють за порядком, передбаченим пунктом 16.43 «Правил технічної експлуатації залізниць України» (дії при вимушеній зупинці поїзда на перегоні).

Після закріплення поїзда машиніст негайно повідомляє про такі пошкодження посадовим особам (ДСП, ДНЦ, ЕЧЦ).

Працівники ЕЧК разом з локомотивною бригадою визначають можливість подальшого руху ЕРС і вживають необхідних заходів щодо найшвидшого звільнення перегону та відкриття руху поїздів з піднятими або опущеними струмоприймачами.

Дії персоналу при знеструмленні контактної мережі

При знятті напруги з контактної мережі локомотивні бригади та працівники ЕЧК виконують такі дії.

В інтервалі до однієї хвилини включно перевіряється стан пристроїв контактної мережі і струмоприймачів, вмикається швидкодіючий вимикач (далі ШВ) або масляний (вакуумний, елегазовий) вимикач (далі - МВ) на тяговій підстанції.

У випадку пошкодження контактної мережі чи струмоприймачів машиніст діє так, як викладено раніше.

За відсутності пошкодження струмоприймачів і контактної мережі рух поїзда по фідерній зоні, на якій знімалася напруга з контактної мережі, здійснюється за інерцією з відключеними тяговими двигунами, допоміжними машинами і контактором опалення вагонів пасажирських поїздів. Машиніст контролює наявність напруги в КМ через показання кіловольметра контактної мережі на пульті керування. При успішній подачі

напруги в контактну мережу рух поїзда відновлюється в тяговому режимі.

В інтервалі від однієї до двох хвилин включно опускаються струмоприймачі зі зняттям навантаження на всьому ЕРС, з якого знімалася напруга, у випадку невдалої подачі напруги в контактну мережу з тягової підстанції.

В інтервалі від 2 до 4 хвилин включно після першого зняття напруги та опускання струмоприймачів на ЕРС перевіряється справність пристроїв електропостачання і виконується зупинка поїзда на сприятливому для огляду місці (за умови, що поїзд не треба було зупинити раніше) за пунктом 16.43 «Правил технічної експлуатації залізниць України»; вмикається ШВ (МВ) на тяговій підстанції і подається напруга в контактну мережу для перевірки стану її ізоляції. Успішне вмикання ШВ (МВ) свідчить про справний стан пристроїв електропостачання. Забороняється зупинка поїзда на ізолюючій дільниці або нейтральній вставці.

В інтервалі часу від 4 до 10 хвилин після першого зняття напруги з контактної мережі локомотивні бригади приступають, за вказівкою ЕЧЦ через ДСП (ДНЦ), до почергового піднімання струмоприймачів на ЕРС. При цьому уважно спостерігають за станом струмоприймачів, іншого дахового електрообладнання, а також за підвагонним високовольтним устаткуванням для виявлення його несправності. При перебуванні у фідерній зоні декількох одиниць ЕРС піднімання струмоприймачів ведеться на них по черзі на кожній одиниці ЕРС. За відсутності видимих несправностей на ЕРС включаються силові й допоміжні кола, контактор опалення вагонів пасажирських поїздів і електропоїздів. За наявності напруги в контактній мережі відновлюється рух у тяговому режимі. Якщо в цей час відбудеться відключення ШВ (МВ) на тяговій підстанції, це свідчитиме про наявність короткого замикання на ЕРС.

ЕЧЦ після закінчення двох хвилин з моменту зазначеного відключення повторно вмикає ШВ (МВ) на тяговій підстанції. У випадку повторного відключення ШВ (МВ) третє вмикання здійснюється після закінчення трьох хвилин. Якщо при цьому відбудеться знову відключення ШВ (МВ) на підстанції, подача напруги в контактну мережу припиняється до одержання

повідомлення з лінії від локомотивної бригади про усунення пошкодження (відмови) на ЕРС.

При виявленні несправності електроустаткування машиніст негайно опускає струмоприймачі на пошкодженому електровозі або електропоїзді й повідомляє про це ДСП (ДНЦ).

Дії локомотивної бригади при виявленні пошкодження контактної мережі попереду прямування поїзда або на сусідній колії

Якщо локомотивна бригада виявила пошкодження контактної мережі попереду прямування поїзда, яке не дозволяє проїхати цю дільницю з піднятими або опущеними струмоприймачами, машиніст вживає заходів щодо екстреної зупинки поїзда, опускання струмоприймачів і закріплення поїзда.

Про пошкодження контактної мережі машиніст повідомляє машиністам інших поїздів, що рухаються слідом, ЕЧЦ через ДСП (ДНЦ).

Виявивши пошкодження контактної мережі на сусідній залізничній колії, машиніст повідомляє про пошкодження машиністам поїздів, що прямують на цю дільницю, ЕЧЦ через ДСП (ДНЦ).

ЕЧЦ негайно направляє на місце пошкодження контактної мережі бригаду працівників ЕЧК для виконання відбудовних робіт.

Відкриття перегону

Повідомлення від керівника робіт ЕЧК про усунення несправностей ДНЦ записує в журнал ДУ-58 з зазначенням номера повідомлення та прізвища керівника. На підставі повідомлення наказом ДНЦ відкривається перегін для руху поїздів.

Приклад диспетчерського наказу про відкриття перегону (або однієї колії) за формою ДУ-58.

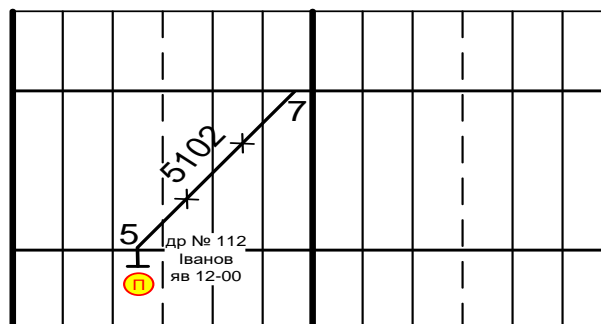
Число, місяць	Виклик або вручення наказу (ГОДИНИ, ХВИЛИНИ)	Номер наказу	Зміст наказу	Прізвище особи, що прийняла наказ	Підпис ДНЦ (розбірливо)

15.01	11:28	49	Від Петрове ДС до Стефанове ДС, керівникові робіт ЕЧ-3 Маркову. Наказ № 48 від 15 січня відмінюється. Рух поїздів на перегоні Петрове – Стефанове встановлюється за сигналами автоблокування. ДНЦ Рабшин	Стефанове ДС – Парник, Петрове ДС – Вакулина	Рабшин
-------	-------	----	--	--	--------

Відсутність напруги в контактній мережі позначається штриховою лінією по діагоналі: жовтий колір – на одній колії, червоний – на двох коліях або на одноколійному перегоні з написом «відсутність V».



Відправлення господарчих поїздів позначається з зазначенням номера поїзда, рухомої одиниці, прізвища машиніста, номера його посвідчення, часу явки на роботу, видачі попередження.



Лабораторна робота 8

Порядок пропуску поїздів до складу яких, входять вагони завантажені небезпечним вантажем

У лабораторній роботі необхідно пропустити поїзд №2106 з вибуховими матеріалами, супроводити пропускання поїзда відповідними наказами. Приклад розкладу руху поїздів наведено в таблиці 8.1.

Таблиця 8.1 – Приклад розкладу руху поїздів при пропусканні поїзда з вибуховими матеріалами

Номер поїзда	Маршрут прямування	Час відправлення	Номер поїзда	Маршрут прямування	Час відправлення
непарний напрямок			парний напрямок		
5	Фролове - Васильєве	9:30	6428	Васильєве - Соковичи	8:51
2103	Фролове - Васильєве	10:39	108	Васильєве - Фролове	9:47
2105	Фролове - Васильєве	11:50	6430	Васильєве - Образцове	10:35
6431	Образцове - Васильєве	13:23	2106	Васильєве - Фролове	11:09
2107	Фролове - Васильєве	8:16	2108	Васильєве - Фролове	11:45
2109	Фролове - Васильєве	13:38	8	Васильєве - Фролове	13:01

Теоретична частина

Черговий по дирекції залізничних перевезень (старший диспетчер служби перевезень), станційний і маневрові диспетчери під час планування поїзної роботи повинні спеціально розглядати можливість першочергового відправлення вагонів з вибуховими матеріалами, що прибувають на станцію, меншою кількістю вагонів у составі.

Поїзди, до складу яких включені вагони з вибуховими матеріалами, під час прямування по дільницях мають знаходитися під постійним контролем поїзного диспетчера,

чергових по станціях, які зобов'язані вживати заходів, що забезпечують своєчасне і безпечне прямування цих поїздів.

Про наступне відправлення поїзда, у складі якого є вагони з вибуховими матеріалами, черговий по станції формування поїзда завчасно повідомляє поїзному диспетчеру.

Пропускання транзитних поїздів, у складі яких є вагони з вибуховими матеріалами, в обхід важливих залізничних вузлів, які мають такі обходи, встановлюється Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

Порядок відправлення поїзда з ВМ зі станції

Машиніст поїзного локомотива після одержання перевізних документів до відправлення поїзда зі станції повинен переконатися за натурним листом про наявність і розміщення вагонів з вибуховими матеріалами у складі поїзда.

Якщо в поїзді є складач поїздів, то останній за даними натурального листа зобов'язаний повідомити машиністу про наявність таких вагонів у поїзді.

Про наступне відправлення поїзда з вибуховими матеріалами черговий по станції формування поїзда завчасно повідомляє поїзному диспетчеру.

Перед відправленням з дільничних і сортувальних станцій поїзда, у складі якого є вагони з вибуховими матеріалами, поїзний диспетчер зобов'язаний повідомити про це станції прямування і диспетчерам сусідніх диспетчерських дільниць реєстрованим диспетчерським наказом.

Номер поїзда з буквами "ВМ" проставляється в журналі руху поїздів, на графіку виконаного руху, у письмових дозволах і попередженнях, що видаються машиністу локомотива, у натурних листах та інших документах, пов'язаних з прийманням і відправленням поїздів.

Під час передачі повідомлень на сусідню станцію та поїзному диспетчеру про такі поїзди черговий по станції повинен також назвати номер поїзда з доданням слів «з вибуховим матеріалом».

Про очікуване прибуття поїзда з вибуховим матеріалом черговий по станції зобов'язаний повідомити працівникам пункту технічного обслуговування, комерційного огляду, воєнізованої

охорони залізниці та іншим працівникам, що здійснюють обробку поїзда і вагонів з вибуховими матеріалами під час стоянки відповідно до п. 21.1.4 [1].

Поїзди, до складу яких входять вагони з вибуховими матеріалами, мають прийматися на колії, вказані в технічно-розпорядчому акті станції.

Як правило, не допускається на проміжних станціях залишати без локомотива поїзди, у складі яких є вибухові матеріали.

У виняткових випадках при виникненні аварійної ситуації состав поїзда, у складі якого є вибухові матеріали, може бути залишений на проміжній станції без локомотива за письмовим дозволом начальника дирекції залізничних перевезень (начальника залізниці). При цьому начальник дирекції залізничних перевезень і працівники відділу перевезень зобов'язані вжити всіх необхідних заходів щодо прискорення відправлення за призначенням тимчасово залишеного состава з вибуховим матеріалом.

За наявності у складі поїзда вибухових матеріалів, що належать Міністерству оборони України, можливість залишення його без локомотива на проміжній станції має бути погоджена з військовим комендантом залізничної дільниці та станції; за наявності вагонів з вибуховими матеріалами, що належать Міністерству внутрішніх справ України і Службі безпеки України, а також іншим міністерствам, відомствам, організаціям, що охороняються караулами Міністерства внутрішніх справ України, погодження проводиться з відділом військових і спеціальних перевезень Міністерства внутрішніх справ України.

При знаходженні в поїзді вибухових матеріалів, що потребують воєнізованої охорони залізниці, поїзний диспетчер повідомляє про це начальнику найближчого підрозділу (караулу) воєнізованої охорони, який обслуговує станцію знаходження поїзда з вибуховими матеріалами.

Усунення технічних і комерційних несправностей, виявлених на шляху прямування в окремих вагонах з вибуховими матеріалами, що супроводжуються воєнізованою охороною Державної адміністрації залізничного транспорту України, а також у вагонах, що входять до складу спеціального рухомого

складу (схем), військових транспортів й ешелонів, залежно від характеру технічних і комерційних несправностей і умов роботи може проводитися як з відчепленням і наступною їх подачею на окремі спеціалізовані для цих цілей колії, так і без відчеплення від состава.

Відчеплення на станціях окремих вагонів з вибуховими матеріалами через технічні та комерційні несправності від груп вагонів, що охороняються воєнізованою охороною Державної адміністрації залізничного транспорту України, допускається тільки у випадках, якщо забезпечується охорона відчеплених вагонів. В іншому випадку відчіплюється вся група вагонів, що охороняється нарядом воєнізованої охорони Державної адміністрації залізничного транспорту України. Начальник станції зобов'язаний викликати додатковий наряд воєнізованої охорони Державної адміністрації залізничного транспорту України та після його прибуття відправити справні вагони відчепленої групи за призначенням.

Відчеплення вагонів від військових транспортів, а також від групи вагонів, що прямують у супроводі військового караулу або спеціалістів вантажовідправника (вантажоодержувача), забороняється. Для усунення несправностей або перевантаження вантажів у справні вагони затримується весь транспорт (група вагонів), про що черговий по станції (начальник станції) повинен повідомити черговому по дирекції залізничних перевезень (старшому диспетчеру служби перевезень), а останні про затримку транспорту в установленому порядку зобов'язані повідомити військовому коменданту залізничної дільниці і станції та відділ спеціальних перевезень МВС України.

Після закінчення ремонту або перевантаження вантажу вагони мають бути приєднані до складу затриманого транспорту (групи вагонів) і відправлені за призначенням.

У разі необхідності відчипного ремонту вагонів, що входять до складу секцій спеціального рухомого складу для перевезення вибухових матеріалів, а також спеціально сформованих схем, такі вагони можуть бути відчеплені від секції (схеми) і подані на ремонтні колії тільки за згодою і під наглядом спеціаліста, який супроводжує вантаж, начальника караулу. У цьому випадку весь склад секції (схеми), у якій виявлено вагон, що вимагає

відчіпного ремонту, затримується. Відремонтовані вагони мають бути включені у відповідне місце секції (схеми). Якщо порожній вагон секції (схеми) через технічну несправність не може прямувати до станції призначення, за заявкою спеціалістів, які супроводжують вантаж, або начальника караулу, він може бути відчеплений від секції (схеми) і відправлений за новим призначенням з відповідним оформленням перевізних документів.

В усіх указаних випадках затримані вагони військового транспорту, секції спеціального рухомого складу (схеми), а також групи вагонів з вибуховими матеріалами в супроводі воєнізованої охорони Державної адміністрації залізничного транспорту України, військового караулу чи спеціалістів вантажовідправника (вантажодержувача) встановлюються на колії, передбачені в технічно-розпорядчому акті станції для стоянки вагонів з вибуховими матеріалами відповідно до вимог п. 21.1.9 [1].

Порядок технічного та комерційного обслуговування составів і вагонів з вибуховими матеріалами встановлюється місцевою інструкцією, розробленою відповідно до п. 21.1.4 [1].

Порядок дій в аварійних ситуаціях

Працівники, пов'язані з рухом поїздів, повинні знати і чітко виконувати Правила безпеки та порядок ліквідації аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезенні їх залізничним транспортом.

У випадку небезпеки, що загрожує поїзду з вибуховими матеріалами (горіння букс, злам осі, схід рухомого складу, загоряння вантажу тощо), локомотивні та складацькі бригади, особи, що здійснюють охорону і супроводження вантажів, чергові по станціях, а також інші працівники, пов'язані з прийманням, відправленням, пропусканням та обслуговуванням поїздів, зобов'язані вжити всіх залежних від них заходів до його зупинки і ліквідації небезпеки.

Прямування поїзда з вагонами, що мають несправності, виявлені засобами автоматичного контролю технічного стану рухомого складу і його ходових частин, забороняється.

У випадках горіння букс, зламів осі, сходу рухомого складу, загоряння вантажу тощо, які виникли на перегоні, машиніст локомотива або складач поїздів, якщо він супроводжує поїзд,

зобов'язані негайно повідомити про це поїзному диспетчеру або черговому по найближчій станції для вжиття заходів. При цьому у випадку аварії (схід рухомого складу тощо), пожежі повідомити про їх обставини, наявність і розміщення у складі поїзда вагонів з вибуховими матеріалами та іншими небезпечними вантажами, передати номери аварійних карток (що вказані на зворотній стороні дорожньої відомості) або зміст аварійних карток (у випадках, коли вони додаються до перевізних документів).

На електрифікованих дільницях поїзний диспетчер, отримавши це повідомлення, за необхідності повинен дати вказівку енергодиспетчеру про зняття напруги з контактної мережі. Машиніст локомотива або складач поїздів повинні виходячи з обставин, що склалися, вжити можливих заходів щодо ліквідації аварійної ситуації та її наслідків, керуючись вказівками поїзного диспетчера, вимогами посадової інструкції, аварійних карток, вказівками спеціалістів, які супроводжують вибухові матеріали та інші небезпечні вантажі.

Черговий по станції після отримання повідомлення машиніста поїзда про аварію повинен повністю передати його зміст поїзному диспетчеру та начальнику станції і діяти відповідно до його вказівок.

При виявленні у складі поїзда, що рухається з вибуховим матеріалом, загоряння вантажу або рухомого складу *поїзд має бути зупинений*. Місце зупинки поїзда вибирається з урахуванням найменших наслідків, що являють собою загрозу ураження людей і забруднення навколишнього природного середовища, пошкодження тунелів, мостів, житлових і станційних будівель, складів, рухомого складу, що знаходиться на коліях, тощо.

Після зупинки поїзда локомотивна бригада разом з особами, які супроводжують або охороняють вибуховий матеріал, зобов'язана негайно відчепити вагони, що горять, і відвести їх від іншого рухомого складу, попередньо закріпивши у встановленому порядку частину состава, що залишилася, і з врахуванням особливостей даного вантажу до прибуття пожежної допомоги вжити можливих заходів щодо ліквідації загоряння відповідно до вимог, передбачених в аварійних картках.

При виникненні аварійної ситуації з вибуховими матеріалами в межах станції черговий по станції зобов'язаний повідомити про те, що сталося, поїзному диспетчеру та начальнику станції і встановити можливість та умови подальшого пропускання поїздів, проведення маневрової роботи, і в разі необхідності вжити заходів щодо припинення руху поїздів і маневрів.

У випадку виникнення пожежі у вагоні з невибуховим матеріалом або в будівлі, споруді, що розташовані поряд, вагони з вибуховими матеріалами мають бути віддалені з зони пожежі на безпечно відстань, але не менш ніж на 100 м.

Про всі випадки з такими поїздами та вагонами поїзний диспетчер зобов'язаний повідомити черговому дирекції залізничних перевезень і разом з ним негайно вживати заходів до якнайшвидшої ліквідації наслідків аварійної ситуації.

Черговий дирекції залізничних перевезень зобов'язаний повідомити про те, що трапилося, начальнику дирекції та старшому дорожньому диспетчеру служби перевезень, який у свою чергу повідомляє заступнику начальника залізниці.

Інші дії щодо здійснення заходів безпеки і ліквідації наслідків аварійних ситуацій з вибуховими матеріалами мають проводитися виходячи із обставин, що склалися, за “Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам”, “Правилами безпеки та порядку ліквідації наслідків аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезенні їх залізничним транспортом”.

Про відправлення поїздів з небезпечними вантажами класу 1 (вибуховими матеріалами), негабаритними вантажами і підвищеної довжини ДНЦ передає наказ за формою

“Наказ № ... Дата ... Час (год ... хв...).

Від _____ ДС до _____ ДС.

Поїзд № ..., що відправляється зі станції ... о ... год ... хв, прямує з небезпечним вантажем класу 1 ВМ (небезпечним вантажем класу 2, негабаритним вантажем Н ..., підвищеної довжини (довгосоставний) ... умовних вагонів). Забезпечте безпечне пропускання згідно з ТРА станцій. ДНЦ ... (прізвище)”.

Текст наказу може бути доповнений особливостями пропускання поїзда по станціях і перегонах, що вказані в телеграмі на пропускання цього поїзда. При прямуванні поїзда на

декількох диспетчерських дільницях копія наказу адресується також ДНЦ сусідніх дільниць.

Лабораторна робота 9

Аналіз експлуатаційної роботи дільниці та ведення графіка виконаного руху за зміну

Під час виконання лабораторної роботи кожен студент повинен визначити якісні показники графіка виконаного руху:

- відсоток відправлення та прямування пасажирських поїздів за графіком;
- відсоток відправлення вантажних поїздів з технічних станцій за графіком;
- відсоток прямування вантажних поїздів за графіком по дільниці;
- відповідність маси та довжини відправлених вантажних поїздів встановленим нормам;
- дотримання режиму роботи локомотивних бригад;
- своєчасність розвезення місцевого вантажу на станції;
- розміри руху (у парному та непарному напрямку – для двоколіїної вставки, пар поїздів для одноколіїної частини дільниці);
- час перебування поїзда на дільниці (з урахуванням стоянок на проміжних станціях і без урахування);
- дільнична і технічна швидкості;
- коефіцієнт дільничної швидкості.

Теоретична частина

Правильність ведення поїзним диспетчером графіка виконаного руху поїздів протягом зміни контролює керівник зміни (черговий по дирекції залізничних перевезень, черговий по району тощо).

Щомісячно начальник дирекції залізничних перевезень, служби перевезень (начальник ДЦУ, району), начальник відділу перевезень дирекції залізничних перевезень і їхні заступники перевіряють рівень виконання графіка виконаного руху поїздів, правильність його ведення, про що роблять позначку на листі графіка (зазначається дата, посада, підпис).

Начальник дирекції залізничних перевезень, начальник служби перевезень (начальник ДЦУ, району), начальник відділу перевезень дирекції залізничних перевезень відповідно до «Основних нормативів особистої участі у проведенні мінімуму заходів щодо зміцнення дисципліни та забезпечення безпеки руху» проводять аналіз руху пасажирських поїздів за графіком виконаного руху, випадків затримок пасажирських поїздів, пропускання їх по неспеціалізованих коліях, приймання та відправлення їх в умовах порушення нормальної роботи пристроїв СЦБ та зв'язку.

Залежно від місцевих умов роботи перевірку графіка виконаного руху поїздів можуть здійснювати і інші керівники структурних підрозділів відповідно до наказу (розпорядження) керівництва дирекції залізничних перевезень, залізниці.

Час перебування поїзда на дільниці доцільно розраховувати у вигляді таблиці 9.1.

Таблиця 9.1 – Час перебування поїзда на дільниці

Номер поїзда	Маршрут прямування	Час				
		відправлення	прибуття	стоянки, хв	знаходження на шляху прямування, хв	знаходження в русі, хв

Список літератури

1 Інструкція з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України ЦД 0058 [Текст]: наказ Укрзалізниці від 31.08.2005 р. № 507-Ц. – К.: Укрзалізняця, 2005. – 458 с.

2 Інструкція зі складання графіка руху поїздів на залізницях України ЦД 0040 [Текст]: наказ Укрзалізниці від 05.04.2002 р. № 170-Ц. – К.: Укрзалізняця, 2002. – 161 с.

3 Інструкція з ведення графіка виконаного руху поїздів на залізницях і дирекціях залізничних перевезень ЦД 0076 [Текст]: наказ Укрзалізниці від 17.12.2008 № 544-Ц. – К.: Укрзалізняця, 2008. – 33 с.

4 Регламент дії працівників господарства перевезень, пов'язаних з рухом поїздів, в аварійних і нестандартних ситуаціях ЦД 0048 [Текст]: наказ Укрзалізниці від 25.12.2002 р. № 661-Ц. – К.: Укрзалізняця, 2002. – 26 с.

5 Інструкція про порядок надання і використання вікон у графіку руху поїздів для ремонтних і будівельних робіт на залізницях України ЦД 0029 [Текст]: наказ Укрзалізниці від 13.03.2000 р. № 96-Ц. – К.: Укрзалізняця, 2000. – 78 с.

6 Інструкція по організації відбудовних робіт при ліквідації наслідків катастроф, аварій та сходів рухомого складу на залізницях України ЦРБ 0003 [Текст]: наказ Укрзалізниці від 08.01.1995 р. – К.: Укрзалізняця, 1995. – 54 с.