

ВЫПИСКА

из техническо-распорядительного акта
станции «БУЛЬВАР АДМИРАЛА УШАКОВА»,
утвержденного начальником
Службы движения от 06.04.2004 г.

1.3. Границы станции.

- по I главному пути – входной светофор БШ-65 и выходной светофор № 51

по II главному пути входной светофор БШ-56 и сигнальный знак «Граница станции», установленный на расстоянии 180 м. от центра стрелочного перевода № 2 в сторону станции «Улица Горчакова»;

1.4. Виды и месторасположение связи

Вид связи	Месторасположение связи	С кем осуществляется связь
1	2	3
Тоннельная	В торце пассажирской платформы по I и II главным станционным путям (в голове), у светофоров БШ-56, БШ-3 БШ-65	С поездным диспетчером
Стрелочная	Пост централизации, у стрелок №№ 1,2,3 релейная СЦБ.	С работниками, находящимися у стрелок №№ 1,2,3, электромехаником СЦБ.

1.5. Сведения о путях.

№ пути	Наименование пути и его назначение	Длина пути						Наличие контактного рельса
		Полная			Полезная			
		от	до	м	от	до	м	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
I	Главный станционный путь для приема, отправления нечетных электропоездов, хоз. поездов и производства маневров	Светофора БШ-65	Светофора № 51	341,2	Торца платформы	Торца платформы	125,0	Да
II	Главный станционный путь для приема, отправления четных электропоездов, хоз. поездов и производства маневров	Светофора БШ-56	Сигнального знака граница станции за стр. переводом № 2	575,5	Торца платформы	Торца платформы	125,0	Да

1	2	3	4	5	6	7	8	9
3	Станционный путь для оборота, отстоя электросоставов и хозяйственных поездов.	Остряков стрелки № 2	Начала призмы тупикового упора	184,12	Светофора БШ-3	начала призмы тупикового упора	86,6	Да
		Остряков стрелки № 1	- « -	153,1	- « -	- « -	- « -	- « -

1.6. Сведения о стрелках.

1.6.1. Ведомость централизованных стрелок.

№ стрелки	Положение стрелки	Кто переводит стрелку курбелем (при невозможности перевода с пульта)	№№ курбелей и места их хранения
1	2	3	4
1	По 1 главному станционному пути (+)	Дежурный по станции, начальник станции, электромеханик СЦБ, старший электромеханик СЦБ, дорожный мастер, помощник дорожного мастера, машинист-инструктор, работник СТП	№ 1 – на посту централизации в запортом и запломбированном ящике.
2	По 2 главному станционному пути (+)	Дежурный по станции, начальник станции, электромеханик СЦБ, старший электромеханик СЦБ, дорожный мастер, помощник дорожного мастера, машинист-инструктор, работник СТП	№ 2 – заблокирован в аппарате у стрелки № 3.
3	К стрелке № 2 (+)	Дежурный по станции, начальник станции, электромеханик СЦБ, старший электромеханик СЦБ, дорожный мастер, помощник дорожного мастера, машинист-инструктор, работник СТП	

1.8. Сведения о светофорах в границах станции.

№ светофора	№ пути, пикет	Расположение	Способ управления	Назначение	Оборудован ли авто-стопом	На сколько метров вынесен авто-стопом
1	2	3	4	5	6	7
БШ-65	I гл.ст.путь ПК 43+52,7	Справа	Полуавтомат	Входной	Нет	-
№ 51	I гл.ст. путь ПК 40+11,5	Справа	Автомат	Выходной	Нет	-
«ОП»	II ст. путь ПК 38+35,5	Слева	-	Сигнал опасности	Нет	-
БШ-3	3 ст.путь ПК 43+22,0	Справа	Полуавтомат	Маневровый	Нет	-
БШ-56	II гл.ст.путь ПК 38+35,5	Справа	Полуавтомат	Входной	Нет	-
«Д»	1 гл. ст.путь ПК 42+46,6	Справа	Полуавтомат	Маневровый	Нет	-

1	2	3	4	5	6	7
БШ-62	II гл. ст. путь ПК 41+40,9	Справа	Полуавтомат	Выходной со- вмещенный с маневровым	Нет	-
«ДОП»	II гл. ст. путь ПК 43+09,1	Слева	-	Дополнитель- ный сигнал опасности	Нет	-

Все светофоры полуавтоматического действия оборудованы пригласительными сигналами. Пригласительный сигнал светофора БШ-3 открывается только по маршруту подачи на I главный станционный путь.

Светофоры БШ-62 и БШ-3 оборудованы маршрутными указателями.

На светофоре БШ-62 маршрутный указатель имеет показания:

«2» – по маршруту отправления на станцию «Улица Горчакова;

«3» – по маршруту подачи на 3 станционный путь; маршрутные указатели освещаются при одном синем огне или при одном мигающем лунно-белом огне пригласительного сигнала.

На светофоре «БШ-3» маршрутный указатель имеет показания;

«1» – подача на I главный станционный путь;

«2» – подача на II главный станционный путь; маршрутные указатели освещаются при разрешающем показании светофора.

2.1.1. Прием поезда на станцию или отправление поезда со станции при запрещающем показании светофоров полуавтоматического действия, входных БШ-65, БШ-56 и выходного БШ-62, после остановки поезда перед светофором допускается по пригласительному сигналу, а при его неисправности – по приказу или копии приказа поездного диспетчера со скоростью не более 20 км/час при нажатой педали бдительности до появления разрешающего сигнального показания АЛС, а поезда с неисправными устройствами АЛС-АРС или необорудованного устройствами АЛС-АРС до следующего светофора.

При включенной автоблокировке и при запрещающем показании выходного светофора автоматического действия № 51 отправление поезда разрешается после доклада машиниста об этом поездному диспетчеру и получения от него подтверждения о том, что сообщение принято со скоростью не более 20 км/час при нажатой педали бдительности до появления разрешающего сигнального показания АЛС, а поезду с неисправными устройствам АЛС-АРС, или необорудованному устройствами АЛС-АРС со скоростью не более 20 км/час до следующего светофора.

2.2. Порядок приема поезда (состава) на станцию или отправление со станции при запрещающем показании светофора и при неисправности пригласительного сигнала и отсутствии всех видов связи с поездным диспетчером (или невозможности вызова поездного диспетчера).

Прием поезда состава на станцию или отправление со станции при запрещающем показании входных светофоров БШ-65, БШ-56 и при неисправности пригласительного сигнала и неисправности всех видов связи с поездным диспетчером (или невозможности вызова поездного диспетчера) производится после остановки поезда перед светофором по копии приказа поездного диспетчера.

2.3.2.1. Порядок приготовления маршрута следования поезду или составу вручную.

При приготовлении маршрута следования поезду или составу вручную поездной диспетчер или дежурный по станции (дежурный поста централизации) проверяет свободу пути и дает распоряжение дежурному по станции, начальнику станции, машинисту-инструктору, электромеханику СЦБ, старшему электромеханику СЦБ, дорожному мастеру, помощнику дорожного мастера, работнику СТП службы СЦБ (электромеханику, старшему электромеханику) работнику ПВС службы пути (инспектору, старшему инспектору по контролю за состоянием пути, мастеру ПВС) о приготовлении маршрута вручную.

Работник, получивший распоряжение дежурного по станции (дежурного поста централизации) о приготовлении маршрута вручную, повторяет это распоряжение, получает курбель с поста централизации или берет его из аппарата у стрелки № 3.

При приготовлении маршрута перевод стрелок начинается с дальней стрелки от начала маршрута следования поезда или подвижного состава.

О приготовлении маршрута работник докладывает по телефону стрелочной связи дежурному по станции.

После приготовления маршрута работник, переводивший стрелку вручную, возвращает курбель на пост централизации или вкладывает его в аппарат.

2.4. Порядок дальнейшего следования поезда при проезде внезапно перекрывшегося входного или выходного светофора.

При проезде внезапно перекрывшегося входных светофоров полуавтоматического действия БШ-65, БШ-56, выходного БШ-62 дальнейшее следование разрешается после остановки поезда и доклада машиниста об этом поездному диспетчеру или дежурному по станции (дежурному поста централизации) - по приказу или копии приказа поездного диспетчера.

При проезде внезапно перекрывшегося выходного светофора № 51 при включенной автоблокировке дальнейшее движение поезда после остановки, доклада машиниста об этом поездному диспетчеру и получения от него подтверждения о том, что сообщение принято, разрешается со скоростью не более 20 км/час до появления разрешающего сигнального показания АЛС, а поезду с неисправными устройствам Алс-АРС или необорудованного устройствами АЛС-АРС до следующего светофора.

2.5. Порядок приема электропоезда или хозяйственного поезда на частично занятый путь станции.

Прием электропоезда или хозяйственного поезда на частично занятые пути станции допускается по распоряжению поездного диспетчера после предупреждения машиниста поездным диспетчером по поездной радиосвязи или по его указанию дежурным по станции «Улица Горчакова» или «Улица Скобелевская» по пригласительному сигналу, по приказу или копии приказа поездного диспетчера.

Машинист обязан остановить поезд у начала пассажирской платформы и подать сигнал остановки.

Поезд следует от начала пассажирской платформы по сигналу дежурного по станции со скоростью не более 10 км/ч.

2.6. Порядок движения поездов при прекращении действия (неисправности) основных средств сигнализации.

При неисправности 2-х и более смежных рельсовых цепей на перегоне «Бульвар Адмирала Ушакова – Улица Скобелевская» по I и II главным путям и перегоне «Бульвар Адмирала Ушакова - Улица Горчакова» по I и II главным путям включение светофоров автоблокировки не производится.

Поездной диспетчер передает на все поезда устное предупреждение о неисправности путевых устройств АРС.

После получения предупреждения каждый машинист останавливает поезд на первой неисправной по ходу движения рельсовой цепи, докладывает об остановке и сигнальном показании поездному диспетчеру и, после получения подтверждения следует со скоростью не более 20 км/час при нажатой педали бдительности, проследование смежных неисправных рельсовых цепей осуществляется без остановки и доклада поездному диспетчеру.

Проследование входных светофоров БШ-56, БШ-65 выходного светофора БШ-62 допускается по пригласительному сигналу, приказу или по копии приказа поездного диспетчера.

3.2. Производство маневровых передвижений при запрещающем (красный огонь, погасшие огни, непонятное показание) показании маневрового светофора.

Маневровые передвижения (перестановка с одного пути на другой) при запрещающем показании маневровых светофоров БШ-3, Д и маневрового показания светофора БШ-62 производятся по пригласительному сигналу со скоростью не более 20 км/час до появления разрешающего сигнального показания АЛС или сигнального знака «Остановка первого вагона».

При неисправности пригласительного сигнала или его отсутствия на светофоре БШ-3 по маршруту подачи на II главный станционный путь маневровые передвижения производятся:

- по распоряжению поездного диспетчера, переданному по поездной диспетчерской или поездной радиосвязи;
- по распоряжению дежурного по станции (дежурного поста централизации), переданному под контролем поездного диспетчера по поездной диспетчерской или тоннельной связи.
- по сигналу дежурного по станции, подаваемому на основании распоряжения поездного диспетчера переданному по поездной диспетчерской связи после предупреждения машиниста о маневровом передвижении.

3.3. Маневровые передвижения на занятый путь станции.

Маневровые передвижения на занятые пути станции допускаются с разрешения поездного диспетчера и производятся по пригласительному сигналу, а при неисправности или отсутствии на светофоре БШ-3 по маршруту подачи на II главный станционный путь:

- по распоряжению поездного диспетчера или дежурного по станции (дежурного поста централизации);
- по сигналу дежурного по станции после предупреждения машиниста о маневровом передвижении.

3.4. Перечень маршрутов, не предусмотренных таблицей взаимозависимости стрелок, сигналов и маршрутов.

Маневровые передвижения подвижного состава в границах станции по маршрутам, не предусмотренным таблицей взаимозависимости стрелок, сигналов и маршрутов, производятся:

электросоставов:

- со II главного станционного пути к входному светофору БШ-56 после закрытия II главного пути перегона «Улица Скобелевская – Бульвар Адмирала Ушакова» и II главного станционного пути станции «Бульвар Адмирала Ушакова» - по распоряжению поездного диспетчера или дежурного по станции (дежурного поста централизации) или по сигналу дежурного по станции, после предупреждения машиниста о маневровом передвижении;
- со II главного станционного пути к сигнальному знаку «Граница станции» – по пригласительному сигналу светофора БШ-62, а при его неисправности - по распоряжению поездного диспетчера или

дежурного по станции (дежурного поста централизации), или по сигналу дежурного по станции после предупреждения машиниста о маневровом передвижении;

- от сигнального знака «Граница станции» за стрелочным переводом № 2 на II главный станционный путь – после закрытия II главного пути перегона «Улица Скобелевская – Бульвар Адмирала Ушакова» - по распоряжению поездного диспетчера или дежурного по станции (дежурного поста централизации), по сигналу дежурного по станции после предупреждения машиниста о маневровом передвижении.

При запрещающем показании дополнительного сигнала опасности «ДОП» проследование его допускается по распоряжению поездного диспетчера или дежурного по станции (дежурного поста централизации) после запираания стрелки № 2 ограждаемой этим светофором на закладку и навесной замок в плюсовом положении (по главному пути).

- с I главного станционного пути к входному светофору БШ-65 после закрытия I главного пути перегона «Улица Горчакова – Бульвар Адмирала Ушакова» и I главного станционного пути станции «Бульвар Адмирала Ушакова» – по распоряжению поездного диспетчера или дежурного по станции (дежурного поста централизации) с разрешения поездного диспетчера или по сигналу дежурного по станции, после предупреждения машиниста о маневровом передвижении.

хозяйственных поездов:

- со II главного станционного пути к входному светофору БШ-56 после – по распоряжению поездного диспетчера или дежурного по станции (дежурного поста централизации) или по сигналу дежурного по станции, после предупреждения машиниста о маневровом передвижении;
- со II главного станционного пути к сигнальному знаку «Граница станции» после – по пригласительному сигналу светофора БШ-62, а при его неисправности – по распоряжению поездного диспетчера или дежурного по станции (дежурного поста централизации) или по сигналу дежурного по станции, после предупреждения машиниста о маневровом передвижении;
- от сигнального знака «Граница станции» на II главный станционный путь после – по распоряжению поездного диспетчера или дежурного по станции (дежурного поста централизации) или по сигналу дежурного по станции, после предупреждения машиниста о маневровом передвижении.

При запрещающем показании дополнительного сигнала опасности «ДОП» проследование его допускается по распоряжению по-

ездного диспетчера или с его разрешения – по распоряжению дежурного по станции (дежурного поста централизации) после запираания стрелки « 2 на закладку и навесной замок в плюсовом положении (по главному пути).

- с I главного станционного пути к входному светофору БШ-65 – по распоряжению поездного диспетчера или дежурного по станции (дежурного поста централизации) или по сигналу дежурного по станции, после предупреждения машиниста о маневровом передвижении.

3.5. Порядок возвращения маневрового подвижного состава на прежнее место стоянки после вынужденной остановки за маневровым светофором.

При необходимости возвращения маневрового состава на прежнее место стоянки после вынужденной остановки за маневровыми светофорами БШ-3, Д, БШ-62 производится с разрешения поездного диспетчера по распоряжению поездного диспетчера или дежурного по станции (дежурного поста централизации), переданного машинисту по поездной диспетчерской, тоннельной связи, после доклада машиниста по смене кабины управления поездом при обеспечении безопасности движения поездов:

- от светофора БШ-62 на II главный станционный;
- от светофора Д на I главный станционный путь;
- от светофора БШ-3 на 3 станционный путь.

4.3. При выключении стрелки из централизации с сохранением пользования сигналами (постановка стрелок на макет) и включении стрелки в централизацию (после снятия с макета) - проследование этой стрелки первым электропоездом осуществляется по приглашительному сигналу, при разрешающем показании светофора ограждающего эту стрелку, с докладом машиниста поездному диспетчеру о положении стрелки по поездной радиосвязи с вручением машинисту письменного предупреждения.

4.11. Инерционный автостоп установлен на 3 станционном пути на расстоянии 78,0 метров от начала призмы тупикового упора.

Неподвижная скоба установлена на расстоянии 7 м от начала призмы тупикового упора.

Начальник станции

« 08 » август 2004 г.



Н.П. Ильина