

## ВЫПИСКА

из техническо-распорядительного акта  
станции «**БУНИНСКАЯ АЛЛЕЯ**»,  
утвержденного начальником  
Службы движения от 01.04.2004 г.

### 1.3. Границы станции.

Границами станции являются:

- по I главному пути – выходной светофор № 71;
- по II главному пути входной светофор БА-76;

### 1.4. Виды и месторасположение связи

Вид связи	Месторасположение связи	С кем осуществляется связь
1	2	3
Тоннельная	В торцах пассажирских платформ по I и II главным станционным путям (в голове), у светофоров БА-76, Е, БА-3	С поездным диспетчером
Стрелочная	Пост централизации, у стрелок №№ 1,2,3, релейная СЦБ, на платформе (в голове) по I и II главным станционным путям	С работниками, находящимися у стрелок №№ 1,2,3 на пассажирской платформе по I и II главным станционным путям, с электромехаником СЦБ, релейной.

### 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 отправления нечетных электропоездов, хоз. поездов и производства маневров	Светофора № 71	Светофора «Д»	253,7	Торца платформы	Торца платформы	117,9	Да
II	Главный станционный путь для приема четных электропоездов, хоз. поездов и производства маневров	Светофора БА-76	Светофора БА-82	275,1	Торца платформы	Торца платформы	117,9	Да
I	Станционный путь для отстоя электросоставов.	Светофора «Д»	начала призмы тупикового упора	263,02	Светофора «Г»	начала призмы тупикового упора	200,4	Да

1	2	3	4	5	6	7	8	9
2	Станционный путь для отстоя электросоставов.	Светофора БА-82	начала призмы тупикового упора	398,82	Светофора «Е»	начала призмы тупикового упора	231,4	Да
3	Станционный путь для оборота, отстоя электросоставов, оборота хозяйственных поездов.	Центра стрелочного переезда № 2	начала призмы тупикового упора	278,62	Светофора БА-3	начала призмы тупикового упора	180,92	Да

## 1.6. Сведения о стрелках.

### 1.6.1. Ведомость централизованных стрелок.

№ стрелки	Положение стрелки	Кто переводит стрелку курбелем (при невозможности перевода ее с пульта)	№№ курбелей и места их хранения
1	2	3	4

1	По 1 станционному пути (+)	Дежурный поста централизации, дежурный по станции, начальник станции, электромеханик СЦБ, старший электромеханик СЦБ,	№ 1 – на посту централизации в запортом и запломбированном ящике.
2	По 2 станционному пути (+)	дорожный мастер, помощник дорожного мастера, машинист-инструктор,	№ 2 – заблокирован в аппарате у стрелки № 3.
3	К стрелке № 2 (+)	работник СТП службы СЦБ (электромеханик, старший электромеханик), работник ПВС службы пути (инспектор, старший инспектор по контролю за состоянием пути, мастер ПВС).	

### 1.8. Сведения о светофорах в границах станции.

№ светофора	№ пути, пикет	Расположение светофора (слева или с права по ходу)	Способ управления	Назначение	Оборудован ли авто-стопом	На сколько метров вынесен авто-стопом
1	2	3	4	5	6	7
БА-76	II гл.ст.путь ПК 57+57,7	Справа	Полуавтомат	Входной	Нет	-
БА-82	II гл.ст. путь ПК 60+32,8	Справа	Полуавтомат	Маневровый	Нет	-
Е	II ст. путь ПК 61+93,6	Слева	Полуавтомат	Маневровый	Нет	-
№ 71	I гл.ст.путь ПК 59+14,9	Справа	Автомат	Выходной	Нет	-

1	2	3	4	5	6	7
Д	I гл.ст.путь ПК 61+68,6	Слева	Полуавтомат	Маневровый	Нет	-
Г	1 ст.путь ПК 62+24,6	Справа	Полуавтомат	Маневровый	Нет	-
БА-3	3 ст.путь ПК 62+44,08	Справа	Полуавтомат	Маневровый	Нет	-
ОП	II гл.ст.путь ПК 57+57,7	Слева	-	Сигнал опасно- сти	Нет	-

Все светофоры полуавтоматического действия, кроме светофора «Е», имеют пригласительные сигналы.

Светофоры БА-82, «Д», БА-3 оборудованы маршрутными указателями.

На светофоре БА—82 маршрутный указатель имеет показания:

«2» – подача на 2 станционный путь;

«3» – подача на 3 станционный путь;

Маршрутные указатели 2, 3 освещаются при разрешающих показаниях светофора и при мигающем лунно-белом огне пригласительного сигнала;

На светофоре «Д» маршрутный указатель имеет показания;

«1» – подача на 1 станционный путь;

«3» – подача на 3 станционный путь;

Маршрутные указатели 1,3 освещаются при разрешающих показаниях светофора и при мигающем лунно-белом огне пригласительного сигнала.

На светофоре БА-3 маршрутный указатель имеет показания:

«1» – подача на I главный станционный путь;

«2» – подача на II главный станционный путь;

маршрутные указатели 1,2 освещаются только при разрешающем показании светофора.

2.1.1 Прием поезда на станцию при запрещающем показании входного светофора полуавтоматического действия БА-76, 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 при запрещающем показании (красный огонь, погасшие огни, непонятное показание) выходного светофора автоматического действия № 71, отправление поезда разрешается после доклада 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 поезда с неисправными устройствами АЛС-АРС или не оборудованного 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 при запрещающем показании входного светофора БА-76 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 поезда или состава вручную.

При приготовлении маршрута следования поезда или состава вручную дежурный поста централизации или поездной диспетчер 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.

Работник, получивший распоряжение дежурного поста централизации или поездного диспетчера о приготовлении маршрута вручную, повторяет это распоряжение, получает курбель с поста централизации или из аппарата блокировки 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 поста централизации.

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 входного светофора БА-76 дальнейшее следование разрешается после остановки поезда и доклада машиниста об этом поездному диспетчеру или дежурному поста централизации - по приказу или копии приказа поездного диспетчера.

При проезде внезапно перекрывшегося выходного светофора № 71 при включенной автоблокировке дальнейшее следование поезда после остановки, доклада 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 устройствами АЛС-АРС, или необорудованному 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 с разрешения поездного диспетчера после предупреждения машиниста поездным диспетчером по поездной радиосвязи или по его указанию дежурным по станции «Улица Горчакова».

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 «Улица Горчакова - Бунинская аллея» по I или II главным путям включение светофоров автоблокировки не производится.

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

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

Проследование входного светофора БА-76 допускается по пригласительному сигналу или по приказу или копии приказа поездного диспетчера.

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

Маневровые передвижения (перестановка с одного пути на другой) при запрещающем показании маневровых светофоров БА-3 (на I главный станционный путь) БА-82 «Д», «Г» 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 на светофорах БА-3 (на I главный станционный путь), БА-82 «Д», «Г» или отсутствии его на светофорах «Е» БА-3 (на II главный станционный путь) маневровые передвижения производятся:

- по распоряжению поездного диспетчера, переданному по поездной радиосвязи или поездной диспетчерской связи;
- по распоряжению дежурного поста централизации, переданному машинисту под контролем поездного диспетчера по поездной диспетчерской или тоннельной связи;
- по сигналу дежурного по станции, подаваемому на основании распоряжения поездного диспетчера или дежурного поста централизации, переданному по поездной диспетчерской, тоннельной или стрелочной 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 их неисправности или отсутствии:

- по распоряжению поездного диспетчера или 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 БА-76 - после закрытия II главного пути перегона «Улица Горчакова - Бунинская аллея» и II главного станционного пути станции «Бунинская аллея» - по распоряжению поездного диспетчера или дежурного поста централизации или по сигналу дежурного по станции, после предупреждения машиниста о маневровом передвижении.

Хозяйственных поездов:

- со II главного станционного пути к входному светофору БА-76 без закрытия пути перегона - по распоряжению поездного диспетчера или 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 БА-82, БА-3, Е, Г, Д производится с разрешения поездного диспетчера по распоряжению поездного диспетчера или дежурного поста централизации, переданного машинисту по поездной диспетчерской, тоннельной связи после доклада машиниста о смене кабины управления поездом при обеспечении безопасности движения поездов.

- от светофора БА-82 на II главный станционный путь;
- от светофора Е на 2 станционный путь;
- от светофора БА-3 на 3 станционный путь;
- от светофора Г на 1 станционный путь;
- от светофора Д на I главный станционный путь.

4.5. Инерционные автостопы установлены: на II главном станционном пути в голове на расстоянии 5 м от сигнального знака «остановка первого вагона», на 1 станционном пути на расстоянии 70 метров от начала призмы тупикового упора, на 2 станционном пути на расстоянии 70 метров от начала призмы тупикового упора, на 3 станционном пути на расстоянии 70 метров от начала призмы тупикового упора.

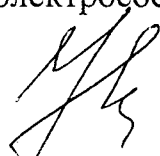
Неподвижная скоба установлена на 3 станционном пути на ПК 66+52 на расстоянии 88 м от начала призмы тупикового упора. ✓ 1

4.8. 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 (составом) осуществляется по пригласительному сигналу, при разрешающем показании светофора с докладом машиниста поездному диспетчеру о положении стрелки по поездной радиосвязи и с вручением машинисту письменного предупреждения.

4.10. Время минимального оборота электросоставов составляет 3 мин. 20 сек.

Начальник станции

«14» апреля 2004г.



Н.П. Ильина