

**ВЫПИСКА
из техническо-распорядительного акта станции «Выхино»
Таганско-Краснопресненской линии,
утверженного начальником Службы движения 21.08.2013 г.**

1. Общие сведения о станции.

1.3. Границы станции.

По I главному пути - входной светофор BX-51 и сигнальный знак «Граница станции», установленный на расстоянии 180 м от центра стрелочного перевода № 1 в сторону станции «Лермонтовский проспект».

По II главному пути - входной светофор BX-6014 и выходной светофор 38м.

По 3 станционному пути со стороны парковых путей электродепо «Выхино» – выходной светофор Е-1;

По 4 станционному пути – светофор Е-2.

У светофоров Е-1, Е-2 установлен сигнальный знак «Граница станции».

1.4. Виды и месторасположение связи.

Вид связи	Месторасположение связи	С кем осуществляется связь
Поездная диспетчерская	Пост централизации, кабина дежурного по станции	С поездным диспетчером
Тоннельная	На пассажирской платформе по I главному станционному пути – на колонне (район 7-го вагона), у светофоров BX-1, BX-2, BX-3, E-1, E-2, BX-51, BX-49, BX-47, BX45, BX-43, BX-41, BX-601мг, BX-6014, BX-6016, BX-6018, BX-6020, BX-6022	С поездным диспетчером
Стрелочная	Пост централизации, кабина дежурного по станции, у стрелок №№ 1,2,3,4,5,6 релейная СЦБ, комната механика СЦБ	С работниками, находящимися на стрелках №№ 1,2,3,4,5,6, с кабиной дежурного по станции, релейной СЦБ, с механиком СЦБ, с постом централизации электродепо Выхино
Административно-хозяйственная	Пост централизации, кабина дежурного по станции	Для общей служебной связи
Оперативная	Пост централизации, кабина дежурного по станции	С оператором Ситуационного центра, диспетчераами Служб, дежурными постов централизации, дежурными по станциям, дежурными по электродепо, инженером ЦДП Службы сигнализации и связи, старшим инспектором по производственно-техническим вопросам Службы подвижного состава, дежурным ПВС Службы путей и тоннельных сооружений,

Вид связи	Месторасположение связи	С кем осуществляется связь
		ОПО, начальниками Служб, заместителем главного ревизора по безопасности движения.
Устройства громкоговорящего оповещения	Пост централизации, кабина дежурного по станции	Для передачи информации на платформу, на 3 и 4 станционные пути
Местная	Кабина дежурного по станции	С работниками, находящимися в комнате полиции

1.5. Сведения о путях.

№ пути	Наименование пути и его назначение	Длина пути						Наличие контактного рельса	
		Полная			Полезная				
		От	До	M	От	До	M		
I	Главный станционный путь для приема и отправления нечетных электропоездов, хозяйственных поездов и производства маневров	Светофора BX-51	Сигн. знака «Граница станции»	908	Светофора BX-41	Светофора BX-601мг	174	да	
II	Главный станционный путь для приема и отправления четных электропоездов, хозяйственных поездов и производства маневров	Светофора BX-6014	Светофора 38м	832	Светофора Д	Светофора 38м	174	да	
3	Станционный путь для оборота электросоставов и хозяйственных поездов, приема из электродепо и отправления их в электродепо	Центра стрелочного перевода № 1	Светофора «Е-1»	459	Светофора BX-1	Светофора «Е-1»	368,5	Да	
4	Станционный путь для приема электросоставов из электродепо и отправления их в электродепо	Центра стрелочного перевода № 4	Светофора «Е-2»	238	Центра стрелочного перевода № 4	Светофора «Е-2»	238	Да	

1.6. Сведения о стрелках.

1.6.1. Ведомость централизованных стрелок.

№ Стрелки	Положение стрелки	Кто переводит стрелку курбелем (при невозможности перевода её с пульта управления)	№№ курбелей и места хранения
1	В направлении I главного станционного пути (+)	Дежурный по станции, начальник станции, оператор при дежурном посту централизации	№ 2 – на посту централизации в запломбированном и запертом ящике
2	В направлении II главного станционного пути (+)	электромеханик СЦБ, старший электромеханик СЦБ, дорожный мастер, помощник дорожного мастера, машинист-инструктор, работники СТП службы СЦБ (старший электромеханик СЦБ, электромеханик СЦБ), работник	№ 1 – заблокирован в аппарате блокировки у стрелки №1
3	В направлении 3 станционного пути (+)		№ 3 – заблокирован в
4	В направлении II главного станционного пути (+)		

№ Стрелки	Положение стрелки	Кто переводит стрелку курбелем (при невозможности перевода её с пульта управления)	№№ курбелей и места хранения
5	В направлении стрелки № 3 (+)	ПВС службы пути (старший инспектор по контролю за состоянием пути, инспектор по контролю за состоянием пути, мастер ПВС)	аппарате блокировки у стрелки № 4
6	В направлении стрелки № 2 (+)		

Пользование стрелочными закладками и замками к ним осуществляется по распоряжению поездного диспетчера работниками, указанными в графе №3.

При отсутствии контроля положения стрелки № 4 пользование стрелочными закладками разрешается машинисту – по указанию поездного диспетчера.

Способ доставки работников на стрелки №№ 1, 2, 3, 5, 6 – пешком; № 4 - поездом в кабине машиниста со станции «Выхино».

1.8. Сведения о светофорах в границах станции.

№ светофора	№ пути, пикет	Расположение светофора (слева или справа по ходу)	Способ управления	Назначение	Оборудован ли автостопом	На сколько метров вынесен автостоп
BX-51	I главный станционный путь ПК 144+45	Справа	Полуавтоматического действия	Входной	Оборудован	20м
BX-49	I главный станционный путь ПК 145+95	Справа	Полуавтоматического действия	Входной	Оборудован	20м
BX-47	I главный станционный путь ПК 146+95	Справа	Полуавтоматического действия	Входной	Оборудован	20м
BX-45	I главный станционный путь ПК 148+0,5	Справа	Полуавтоматического действия	Входной	Оборудован	20м
BX-43	I главный станционный путь ПК 148+95,44	Справа	Полуавтоматического действия	Входной	Оборудован	20м
BX-41	I главный станционный путь ПК 149+82	Справа	Полуавтоматического действия	Входной	Оборудован	20м
BX-601мг	I главный станционный путь ПК 151+56	Справа	Полуавтоматического действия	Выходной, совмещенный с маневровым	Оборудован	В створе
BX-6014	II главный	Справа	Полуавтома-	Входной	Оборудо-	3 м

№ светофора	№ пути, пикет	Расположение светофора (слева или справа по ходу)	Способ управления	Назначение	Оборудован ли автостопом	На сколько метров вынесен автостоп
	станционный путь ПК 158+20,7		тического действия		ван	
BX-6016	II главный станционный путь ПК 155+58,2	Справа	Полуавтоматического действия	Входной	Оборудован	3 м
BX-6018	II главный станционный путь ПК 154+58,2	Справа	Полуавтоматического действия	Входной	Оборудован	20 м
BX-6020	II главный станционный путь ПК 153+64,6	Справа	Полуавтоматического действия	Входной	Оборудован	3 м
BX-6022	II главный станционный путь ПК 152+79,1	Справа	Полуавтоматического действия	Входной, совмещенный с маневровым	Оборудован	1 м
6024	II главный станционный путь ПК 151+62,5	Справа	Автоматического действия	Входной	Оборудован	20 м
«Д»	II главный станционный путь ПК 151+62,5	Справа	Полуавтоматического действия	Маневровый	Оборудован	1 м
38м	II главный станционный путь ПК 149+89	Справа	Автоматического действия	Выходной	Оборудован	В створе
«В-1»	3 станционный путь ПК 154+51,5	Справа	Полуавтоматического действия	Выходной	Оборудован	В створе
BX-1	3 станционный путь ПК 152+63,5	Справа	Полуавтоматического действия	Маневровый	Оборудован	В створе
BX-3	3 станционный путь ПК 154+51,5	Справа	Полуавтоматического действия	Маневровый	Оборудован	В створе
«В-2»	4 станционный путь ПК 154+50,5	Справа	Полуавтоматического действия	Выходной	Оборудован	В створе
BX-2	4 станционный путь ПК 154+50,5	Справа	Полуавтоматического действия	Входной	Оборудован	В створе

№ светофора	№ пути, пикет	Расположение светофора (слева или справа по ходу)	Способ управления	Назначение	Оборудован ли автостопом	На сколько метров вынесен автостоп
«ОП»	I гл.ст.путь ПК 149+82	Справа	-	Сигнал опасности	Оборудован	В створе
E-1	Парковые пути электродепо «Выхино»	Справа	Полуавтоматического действия	Выходной с парковых путей	Оборудован	В створе
E-2	Парковые пути электродепо «Выхино»	Справа	Полуавтоматического действия	Выходной с парковых путей	Оборудован	В створе
ДОП-1	I гл.ст.путь ПК 152+44,5	Справа	-	Дополнительный сигнал опасности	Нет	-

Все светофоры полуавтоматического действия оборудованы пригласительными сигналами, кроме светофоров BX-1, BX-3 по маршруту подачи с 3 станционного пути на I главный станционный путь, BX-601мг по маршруту подачи с I главного станционного пути на II главный станционный путь за светофор BX-6022, Д по маршруту подачи в электродепо по 4 станционному пути.

Светофоры BX-601мг, BX-1, BX-3, Д оборудованы маршрутными указателями.

На светофоре BX-601мг маршрутный указатель имеет показания «1», «2», «3», «3Д» и указатель «КГУ»:

- показание «1» освещается при мигающем лунно-белом огне пригласительного сигнала по маршруту отправления с I главного станционного пути на станцию «Лермонтовский проспект»;
- показание «2» освещается при лунно-белом огне светофора по маршруту подачи с I главного станционного пути на II путь за светофор BX-6022;
- показание «3» освещается при лунно-белом огне светофора или при мигающем лунно-белом огне пригласительного сигнала по маршруту подачи с I главного станционного пути на 3 станционный путь;
- показание «3Д» освещается при лунно-белом огне светофора или при мигающем лунно-белом огне пригласительного сигнала по маршруту подачи с I главного станционного пути в электродепо;
- показание «КГУ» загорается при срабатывании контрольно – габаритного устройства (КГУ).

На светофорах BX-1, BX-3 маршрутный указатель имеет показания «1», «2»:

- показание «1» освещается при лунно-белом огне светофора по маршруту подачи с 3 станционного пути на I главный станционный путь;
- показание «2» освещается при лунно-белом огне светофора или при мигающем лунно-белом огне пригласительного сигнала по маршруту подачи с 3 станционного пути на II главный станционный путь.

На светофоре Д маршрутный указатель имеет показания «3», «3Д» и «4Д»:

- показание «3» освещается при лунно-белом огне светофора или при мигающем лунно-белом огне пригласительного сигнала по маршруту подачи со II главного станционного пути на 3 станционный путь;

- показание «3Д» освещается при лунно-белом огне светофора или при мигающем лунно-белом огне пригласительного сигнала по маршруту подачи со II главного станционного пути в электродепо по 3 станционному пути;
- показание «4Д» освещается при лунно-белом огне светофора по маршруту подачи со II главного станционного пути в электродепо по 4 станционному пути.

2. Прием и отправление поездов.

2.1. Прием (въезд) электропоезда на станцию или отправление поезда со станции при запрещающем показании (красный огонь, один красный и один желтый огни, погасшие огни, непонятное показание) входного или выходного светофора, в том числе светофора, совмещенного со светофором ограждения металлоконструкции.

2.1.1. Прием поезда на станцию или отправление поезда со станции при запрещающем показании входных светофоров BX-51, BX-49, BX-47, BX-45, BX-43, BX-41, BX-6014, BX-6016, BX-6018, BX-6020, BX-6022, BX-2 или выходных светофоров BX-601мг, B-1, B-2, E-1, E-2 полуавтоматического действия, 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 (кнопке) бдительности до появления разрешающего сигнального показания АЛС, а поезда необорудованного устройствами АЛС-АРС или с неисправными устройствами АЛС-АРС - со скоростью не более 20 км/час до следующего светофора.

Прием поезда на станцию или отправление поезда со станции при запрещающем показании входного светофора 6024 или выходного светофора 38м автоматического действия после его остановки перед светофором, доклада об этом поездному диспетчеру и получения от него подтверждения о том, что сообщение принято, разрешается со скоростью не более 20 км/час при нажатой педали (кнопке) бдительности до появления разрешающего сигнального показания АЛС, а поезда необорудованного устройствами АЛС-АРС или с неисправными устройствами АЛС-АРС - до следующего светофора.

2.1.2. При запрещающем показании светофоров, увязанных с металлоконструкциями, поездной диспетчер дает указание:

- дежурному по станции проверить наличие ключа в блокировочном выключателе на станции и включить рабочее и аварийное освещение на соответствующем перегоне;

- диспетчеру Электромеханической службы - проверить положение металлоконструкций;

- работникам Службы сигнализации, централизации и блокировки – проверить состояние электрических цепей ключа-жезла и устройств СЦБ.

№ светофора	№ металло-конструкции, увязанной со светофором	Пикет, на котором расположена металло-конструкция	Месторасположение металлоконструкции
BX-601мг	№ 6051	ПК 156+22	I главный путь перегона «Выхино – Лермонтовский проспект»
38м	№ 18	ПК 139+18	II главный путь перегона «Выхино – Рязанский проспект»
	№ 16	ПК 140+21	

Если к началу движения поездов светофор имеет запрещающее показание, а положение металлоконструкции электромехаником Электромеханической службы еще не проверено, то первый поезд на соответствующий перегон отправляется резервом.

Машинист предупреждается поездным диспетчером по поездной радиосвязи о следовании с особой бдительностью в зоне металлоконструкции.

Если во время движения поездов светофор имеет запрещающее показание, то машинист первого поезда, следующего на соответствующий перегон, предупреждается поездным диспетчером по поездной радиосвязи о следовании с особой бдительностью в зоне металлоконструкции. Проследование светофора, имеющего запрещающее показание, осуществляется в соответствии с ПТЭ.

О показании светофора ограждения, положении металлоконструкции и возможности ее проследования машинист должен доложить поездному диспетчеру. Если по докладу машиниста светофор ограждения нормально погашен и препятствий для движения поездов в зоне металлоконструкции нет, то отправление последующих поездов и проследование светофора, имеющего запрещающее показание, осуществляется в соответствии с ПТЭ.

Если светофор ограждения имеет запрещающее показание, а препятствия для движения поездов в зоне расположения металлоконструкций нет, то на поезда выдаются письменные предупреждения при отсутствии на станции ключа в блокировочном выключателе и устные предупреждения – при его наличии в блокировочном выключателе.

Выдача предупреждений осуществляется впредь до доклада электромеханика Электромеханической службы по тоннельной связи об открытом и запертом положении металлоконструкции.

Проезд светофора ограждения M6051, M18, M16 (при движении в правильном направлении), MK6051, MK18, MK16 (при движении в неправильном направлении), имеющих запрещающее показание, после остановки поезда перед ним, доклада об этом поездному диспетчеру и получения от него подтверждения, что сообщение понято, допускается с особой бдительностью со скоростью не более 20 км/час до металлоконструкции.

Проследование металлоконструкции (независимо от направления движения: в правильном или неправильном) осуществляется до сигнального знака «Ограждение металлоконструкции» с особой бдительностью со скоростью не более 10 км/час и далее согласно ПТЭ. О положении металлоконструкции и возможности ее проследования машинист обязан доложить поездному диспетчеру.

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 BX-51, BX-49, BX-47, BX-45, BX-43, BX-41, BX-6014, BX-6016, BX-6018, BX-6020, BX-6022, BX-2 или выходных светофоров BX-601мг, В-1, В-2, Е-1, Е-2 при неисправности пригласительного сигнала, а также всех видов связи с поездным диспетчером (или невозможности вызова поездного диспетчера) производится после остановки поезда перед светофором по копии приказа поездного диспетчера.

Дежурный поста централизации связывается через оператора Ситуационного центра с поездным диспетчером по оперативной связи и получает приказ на проследование светофора с запрещающим показанием, затем выписывает копию приказа.

Возвращение дежурного по станции на станцию осуществляется в кабине машиниста.

2.3.2.1 Порядок приготовления вручную маршрута следования поезду или составу.

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

Работник, получивший распоряжение дежурного поста централизации или поездного диспетчера о приготовлении маршрута вручную, повторяет это распоряжение, получает курбель с поста централизации или берет его из аппарата блокировки, установленного у стрелки № 1 или у стрелки № 4.

Дежурный поста централизации о выдаче курбеля делает соответствующую запись в «Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети» (далее «Журнал осмотра»).

Работник, получивший курбель на посту централизации, расписывается в «Журнале осмотра» в его получении и идет готовить маршрут.

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

О приготовлении маршрута работник докладывает дежурному поста централизации по телефону стрелочной связи. В случае отсутствия контроля положения стрелки работник, производивший ее перевод курбелем, запирание на закладку, докладывает по тоннельной или поездной диспетчерской связи об установке стрелки в маршруте (какой остряк прижат, какой отжат, в плюсовом или минусовом положении) поездному диспетчеру.

После приготовления маршрута работник, переведивший стрелки вручную, возвращает курбель на пост централизации или вкладывает его в аппарат блокировки, о чем делается запись в «Журнале осмотра».

Разрешается выход в тоннель одного работника, имеющего право переводить стрелки вручную и запирать стрелку на закладку при наличии напряжения на контактном рельсе после закрытия на запрещающее показание светофора, ограждающего эту стрелку, и выключении стрелки кнопкой «КВ».

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

При проезде внезапно перекрывшихся входных светофоров BX-51, BX-49, BX-47, BX-45, BX-43, BX-41, BX-6014, BX-6016, BX-6018, BX-6020, BX-6022, BX-2 или выходных светофоров BX-601мг, В-1, В-2, Е-1, Е-2 дальнейшее следование разрешается после остановки поезда, доклада об этом машиниста поездному диспетчеру или дежурному поста централизации по приказу или копии приказа поездного диспетчера.

При проезде внезапно перекрывшихся входного светофора 6024, выходного светофора 38м дальнейшее следование разрешается после остановки поезда, 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 (кнопке) бдительности до появления сигнального показания АЛС, а поезда с неисправными устройствами АЛС-АРС или необорудованного устройствами АЛС-АРС - до следующего светофора.

О возможности проследования металлоконструкции машинист уведомляет поездного диспетчера по поездной радиосвязи, тоннельной связи или дежурного по станции.

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

Прием электропоезда или хозяйственного поезда на частично занятые в пределах пассажирской платформы пути станции допускается по указанию поездного диспетчера после предупреждения машиниста поездным диспетчером по поездной радиосвязи или по его указанию – дежурным по станции на одной из станций.

Проезд входного светофора полуавтоматического действия с запрещающим показанием производится по пригласительному сигналу, приказу или копии приказа поездного диспетчера после предупреждения машиниста поездным диспетчером по поездной радиосвязи или по его указанию дежурным по станции.

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/час.

Машиниста поезда, находящегося на главном станционном пути в пределах пассажирской платформы, предупреждает поездной диспетчер по поездной радиосвязи или по его указанию дежурный по станции.

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

При неисправности двух и более смежных светофоров автоматического действия поездной диспетчер передает приказ о прекращении действия автоблокировки на пути соответствующего перегона, который записывается в «Журнал диспетчерских приказов».

Копию приказа поездного диспетчера о прекращении действия автоблокировки дежурный по станции выдает машинисту под роспись до прибытия машиниста-инструктора и машинисту-инструктору, который в дальнейшем будет инструктировать локомотивные бригады с выдачей им копии приказа поездного диспетчера, заверенной дежурным по станции (дежурным поста централизации).

Номер светофора, перед которым должен быть отключен поездной автостоп, и номер светофора, после которого должен быть включен поездной автостоп, определяет поездной диспетчер.

При отправлении поезда, где прекращено действие автоблокировки, должен соблюдаться интервал между поездами не менее интервала, указанного в расписании или поездном талоне.

Если при этом входные светофоры BX-51, BX-49, BX-47, BX-45, BX-43, BX-41, BX-6014, BX-6016, BX-6018, BX-6020, BX-6022 или выходной светофор BX-601мг имеют запрещающее показание, то их проследование после остановки перед ними допускается порядком, установленным в п.2.1.

При прекращении действия автоблокировки по I главному пути перегона «Рязанский проспект - Выхино» подача электросоставов с 3 станционного пути на I главный станционный путь производится после задержки поезда на I главном станционном пути станции «Рязанский проспект».

3. Организация маневровой работы.

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

Маневровые передвижения при запрещающем показании светофоров BX-1, BX-3, Д, маневрового показания светофора BX-601мг производятся по пригласительному сигналу

со скоростью не более 20 км/час до следующего светофора, сигнального знака «Остановка первого вагона» или «Граница станции».

При неисправности пригласительного сигнала или его отсутствии на светофорах BX-1 и BX-3 по маршруту подачи с 3 станционного пути на I главный станционный путь, BX-601мг по маршруту подачи с I главного станционного пути на II главный станционный путь за светофор BX-6022, Д по маршруту подачи в электродепо по 4 станционному пути маневровые передвижения производятся:

- по распоряжению поездного диспетчера или дежурного поста централизации, переданному машинисту по поездной радиосвязи, поездной диспетчерской или тоннельной связи под контролем поездного диспетчера;

- по сигналу дежурного по станции 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 его неисправности или отсутствии его на светофорах BX-1 и BX-3 по маршруту подачи с 3 станционного пути на I главный станционный путь, BX-601мг по маршруту подачи с I главного станционного пути на II главный станционный путь за светофор BX-6022, Д по маршруту подачи в электродепо по 4 станционному пути:

- по распоряжению поездного диспетчера или дежурного поста централизации, переданному машинисту по поездной радиосвязи или поездной диспетчерской, тоннельной связи под контролем поездного диспетчера;

- по сигналу дежурного по станции после предупреждения машиниста о маневровом передвижении.

О маневровом передвижении на занятый путь машинист (локомотивная бригада) предупреждается лично дежурным по станции или поездным диспетчером по поездной диспетчерской, тоннельной связи или поездной радиосвязи.

3.4. Перечень маршрутов, непредусмотренных таблицей взаимозависимости стрелок, сигналов и маршрутов.

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

Электросоставов:

- с I главного станционного пути за сигнал опасности к входному светофору BX-51** - после закрытия I главного пути перегона «Рязанский проспект - Выхино» и I главного станционного пути станции «Выхино» – по распоряжению поездного диспетчера, дежурного поста централизации или по сигналу дежурного по станции после предупреждения машиниста о маневровом передвижении.

- с I главного станционного пути до сигнального знака «Граница станции»** - по пригласительному сигналу светофора BX-601мг, а при его неисправности - по распоряжению поездного диспетчера, дежурного поста централизации, переданному по поездной диспетчерской, тоннельной связи или по сигналу дежурного по станции после предупреждения машиниста о маневровом передвижении.

- от сигнального знака «Граница станции» на I главный станционный путь** - после закрытия I главного пути перегона «Рязанский проспект - Выхино» – по распоряжению поездного диспетчера, дежурного поста централизации или сигналу дежурного по станции после предупреждения машиниста о маневровом передвижении.

При запрещающем показании дополнительного сигнала опасности «ДОП1» проследование его допускается по распоряжению поездного диспетчера, или с его разрешения, по распоряжению дежурного поста централизации после запирания стрелки № 1 на закладку и навесной замок в положении при движении по главному пути.

- со II главного станционного пути к входному светофору BX-6014 - после закрытия II главного пути перегона «Лермонтовский проспект - Выхино» и II главного станционного пути станции «Выхино» - по распоряжению поездного диспетчера, дежурного поста централизации или по сигналу дежурного по станции после предупреждения машиниста о маневровом передвижении.

- от светофора BX-6022 на I главный станционный путь до сигнала опасности ОП - после закрытия I главного пути перегона «Рязанский проспект - Выхино» - по распоряжению поездного диспетчера, дежурного поста централизации или по сигналу дежурного по станции после предупреждения машиниста о маневровом передвижении.

При производстве маневровых передвижений по сигналу дежурного по станции машинисту выдается копия приказа поездного диспетчера о закрытии пути перегона.

Хозяйственных поездов:

- с I главного станционного пути за сигнал опасности к входному светофору BX-51 - по распоряжению поездного диспетчера, дежурного поста централизации или по сигналу дежурного по станции после предупреждения машиниста о маневровом передвижении.

- с I главного станционного пути до сигнального знака «Граница станции» - по пригласительному сигналу светофора BX-601мг, а при его неисправности - по распоряжению поездного диспетчера, дежурного поста централизации, переданному по поездной диспетчерской, тоннельной связи или по сигналу дежурного по станции после предупреждения машиниста о маневровом передвижении.

- от сигнального знака «Граница станции» на I главный станционный путь - по распоряжению поездного диспетчера, дежурного поста централизации или сигналу дежурного по станции после предупреждения машиниста о маневровом передвижении.

При запрещающем показании дополнительного сигнала опасности «ДОП1» проследование его допускается по распоряжению поездного диспетчера, или с его разрешения, по распоряжению дежурного поста централизации после запирания стрелки № 1 на закладку и навесной замок в положении при движении по главному пути.

- со II главного станционного пути к входному светофору BX-6014 - по распоряжению поездного диспетчера, дежурного поста централизации или по сигналу дежурного по станции после предупреждения машиниста о маневровом передвижении.

- от светофора BX-6022 на I главный станционный путь до сигнала опасности ОП - по распоряжению поездного диспетчера, 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 BX-601мг, BX-1, BX-3, Д возвращение производится по распоряжению поездного диспетчера, дежурного поста централизации (с разрешения поездного диспетчера), переданному машинисту по поездной радиосвязи, поездной диспетчерской, тоннельной или стрелочной связи, или сигналу дежурного по станции после доклада машиниста о смене кабины управления поездом при обеспечении безопасности движения поездов:

4. Дополнительные указания.

4.5. Перевод стрелок, входящих в маршрут, после прохода по ним хозяйственного поезда с груженными или порожними рельсовозными тележками, разрешается только после

натурной проверки свободности стрелок от подвижного состава лично дежурным поста централизации, или через дежурного по станции, или через оператора поста централизации, или с разрешения поездного диспетчера после доклада машиниста хозяйственного поезда о проследовании стрелочных переводов (о заезде за маневровый светофор).

4.6. Время стоянки электропоезда на I и II главных станционных путях – **20 сек.**

Время минимального оборота состава – **2мин.30сек.**

Время хода от светофоров Е-2, Е-1 до светофора 38м – **4 мин.**

4.7. *Запрещается* перекрывать светофор, отменять ранее установленный маршрут, изменять маршрут следования без разрешения поездного диспетчера. До перекрытия светофора, отмены ранее установленного маршрута, изменения маршрута следования поезда (подвижного состава) поездной диспетчер или дежурный поста централизации обязан дать указание локомотивной бригаде (машинисту) остановиться, предупредить о предстоящем перекрытии светофора, отмене ранее установленного маршрута и получить подтверждение локомотивной бригады (машиниста) по поездной радиосвязи, поездной диспетчерской или тоннельной связи о том, что указание понято правильно.

Начальник станции

«II » августа 2013 г.

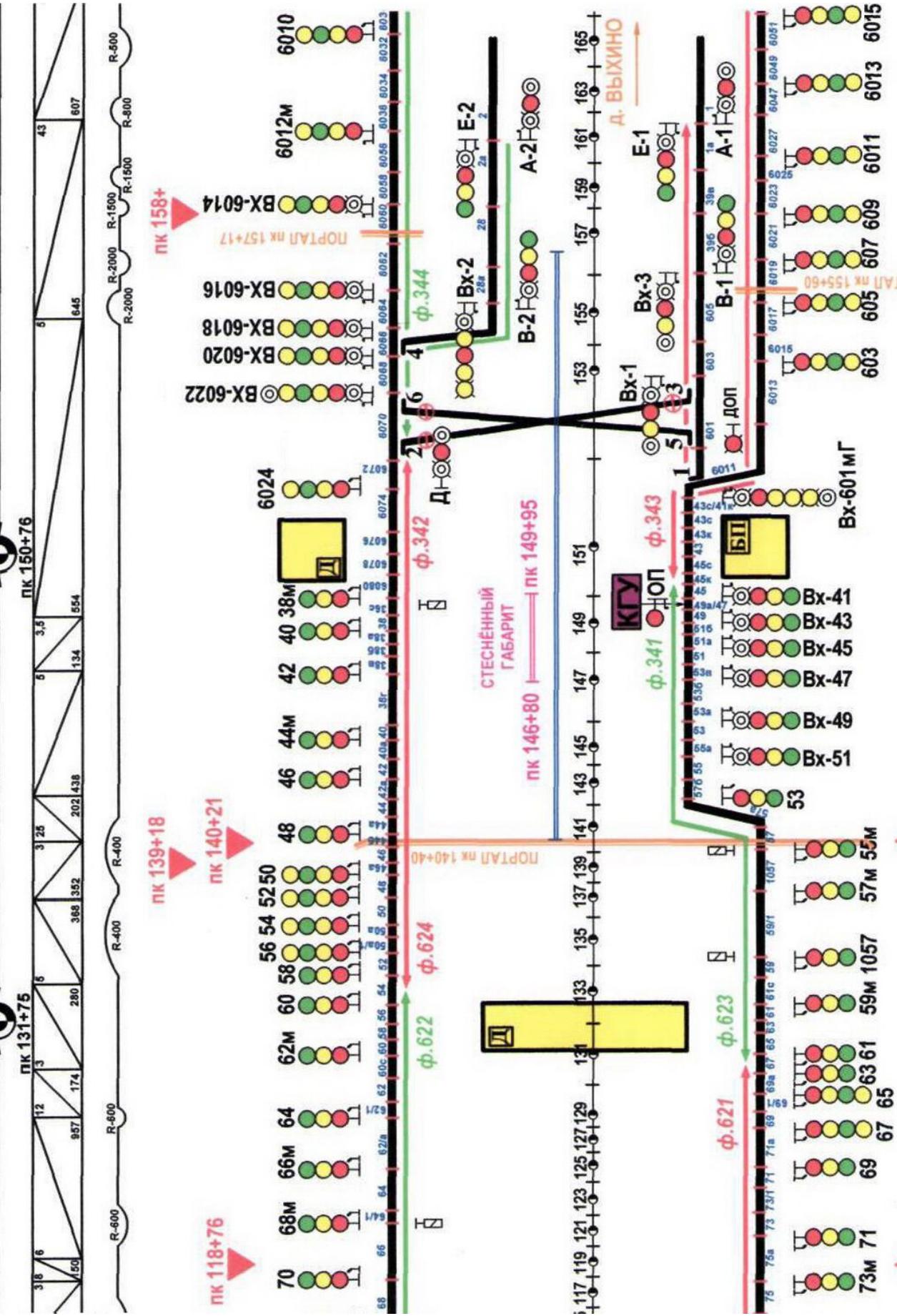
Сергеева С.Г.

РЯЗАНСКИЙ ПР-КТ

1901

2701

ВЫХИНО

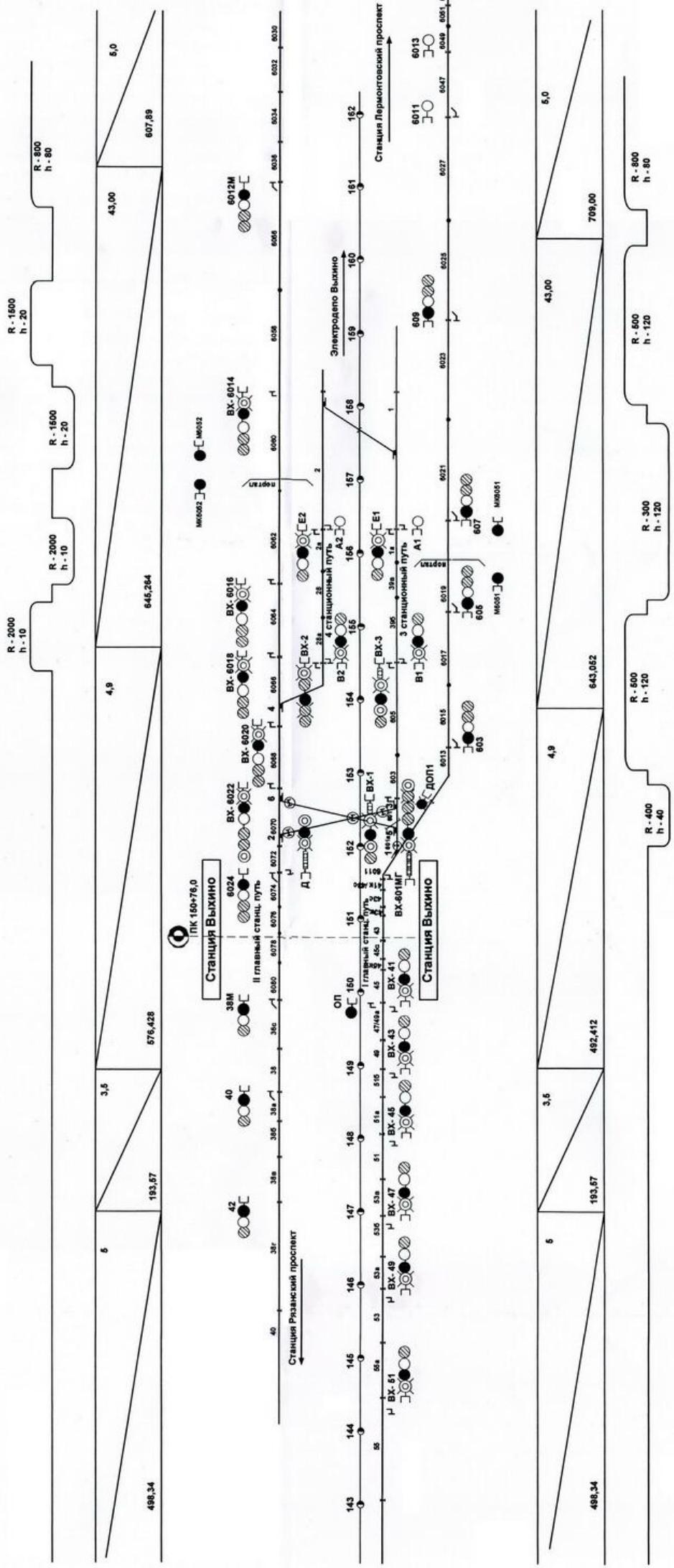


Пк 156+00

Пк 140+21

Пк 118+76

Схематический план путей станции «Выхино»



Начальник станции

ЛГ

ЛГ Сорокина /