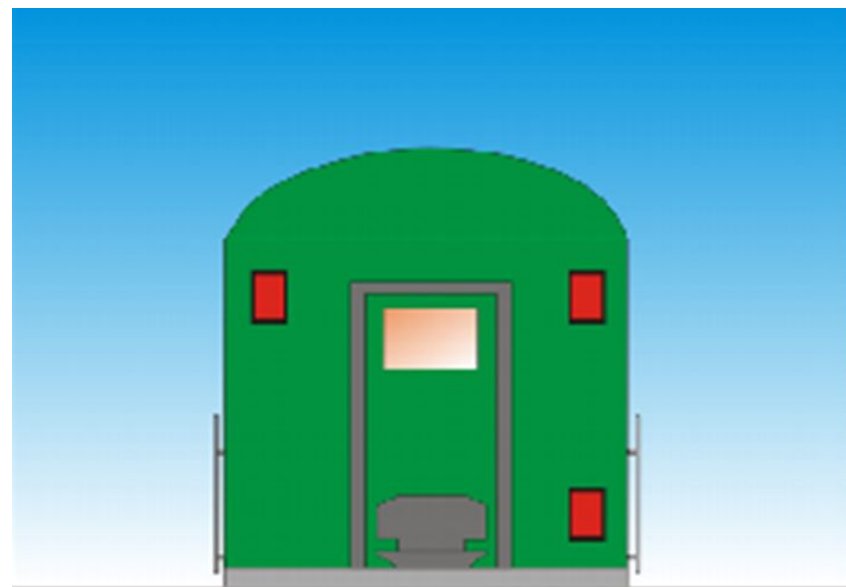


ТЕМА:

**Дополнительные
обязанности проводника
хвостового вагона**

Действия проводника хвостового вагона при вынужденной остановке на перегоне на участках оснащенных автоблокировкой.

- При остановке на перегоне проводник хвостового вагона проверяет видимость хвостовых сигналов, внимательно наблюдает за перегоном. В случае подхода вслед идущего поезда принимает меры к



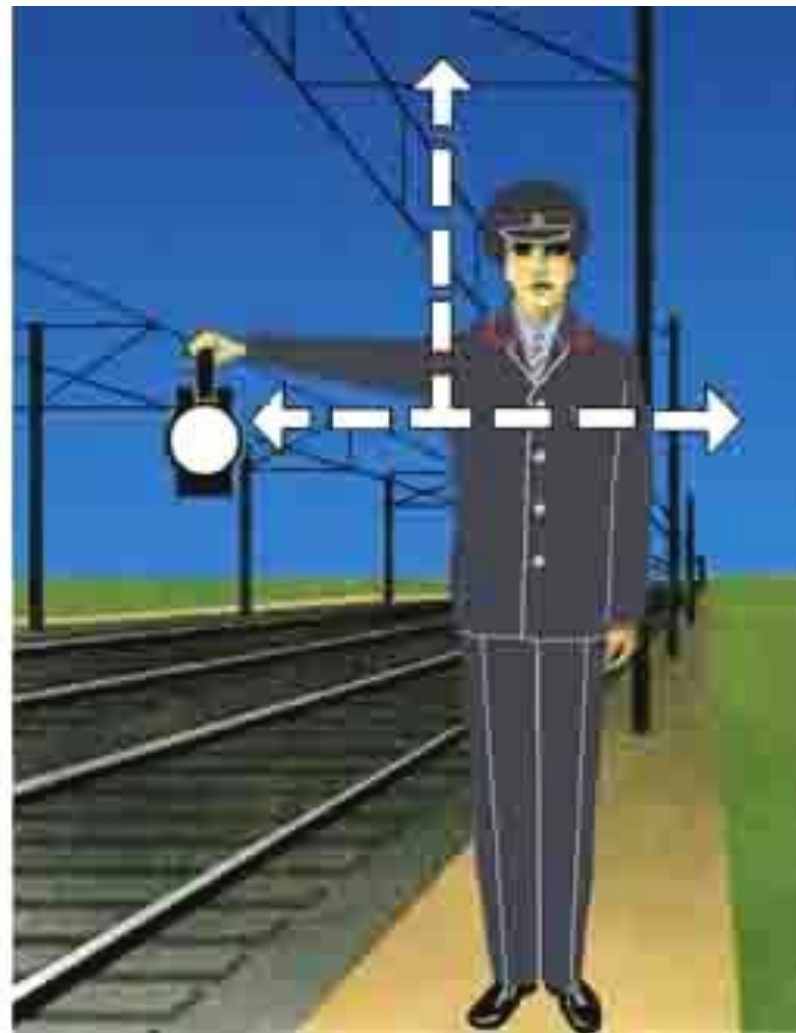
Требования, предъявляемые ручными сигналами

Красным развернутым флагом днем и **красным огнем** ручного фонаря ночью — «Стой! Движение запрещено»



При отсутствии днем красного флага, а ночью ручного фонаря с красным огнем сигналы остановки подаются:

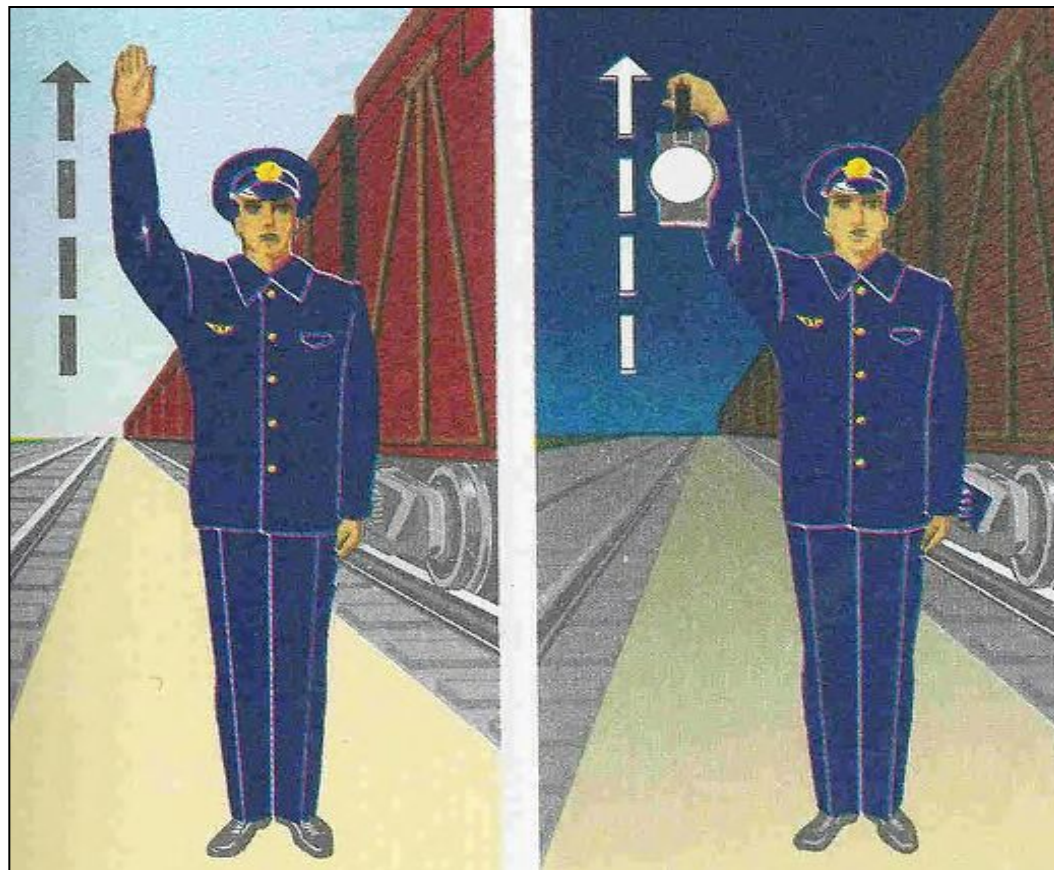
днем — движением по кругу желтого флага, руки или какого-либо предмета; ночью — движением по кругу фонаря с огнем любого цвета.



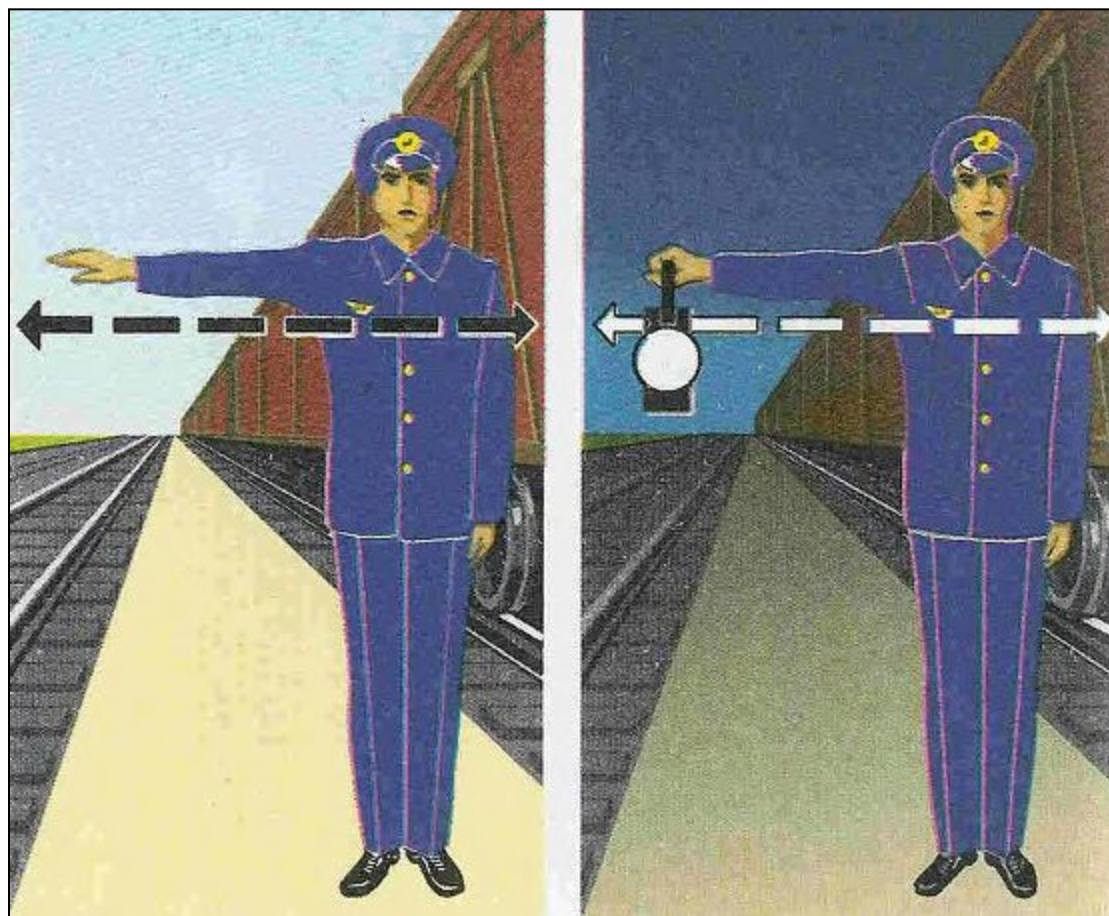
В случае обнаружения повреждения контактной сети, не допускающего проследования электроподвижного состава с поднятым токоприёмником, работник обязан:

- Отойти на 500 м в сторону ожидаемого поезда и подавать сигнал; днём – повторными движениями правой руки перед собой по горизонтальной линии при поднятой вертикально левой руке, ночью – повторными вертикальными и горизонтальными движениями фонаря с прозрачным сигналом

При опробовании автотормозов требование машинисту произвести пробное торможение подается: днем – **поднятой вертикально рукой**, ночью – поднятым ручным фонарем с прозрачно-белым огнем. Машинист отвечает **одним коротким свистком** и приступает к торможению.



Требование машинисту **отпустить тормоза** подается: днем – **движением руки перед собой по горизонтали**, ночью – таким же движением ручного фонаря с прозрачно-белым огнем. Машинист отвечает **двумя короткими** свистками локомотива и отпускает тормоза.



При маневрах подаются ручные и звуковые сигналы

«Разрешается локомотиву следовать управлением вперед»:

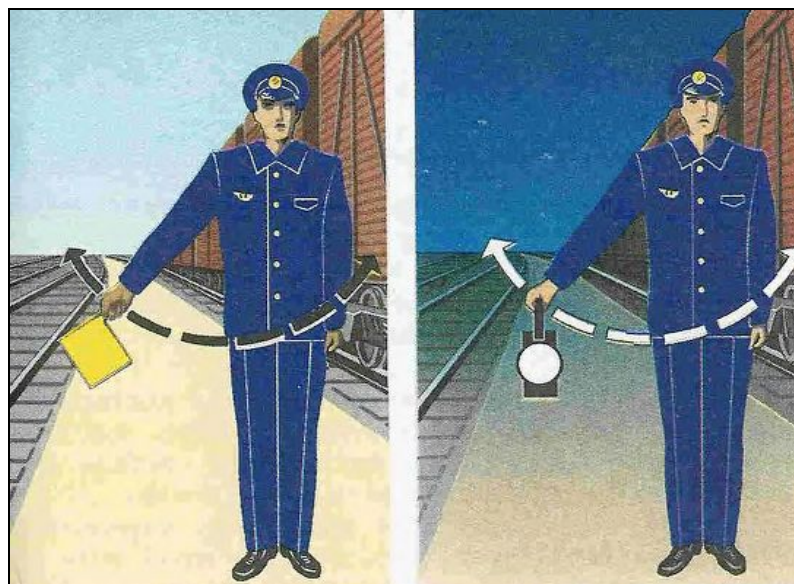
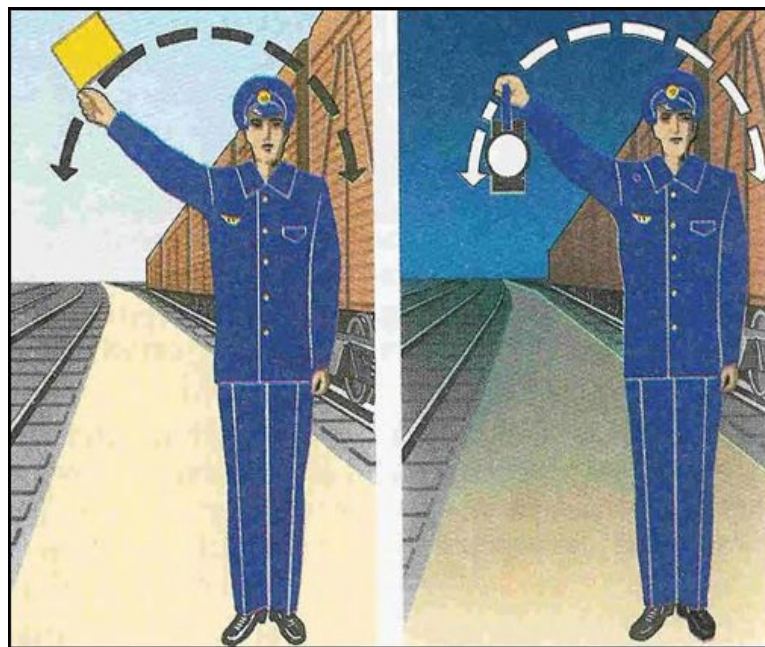
днем – движением поднятой вверх
руки с развернутым желтым
флагом; ночью – ручного фонаря
с прозрачно-белым огнем или
одним длинным звуком.

«Разрешается локомотиву

следовать управлением

назад»:

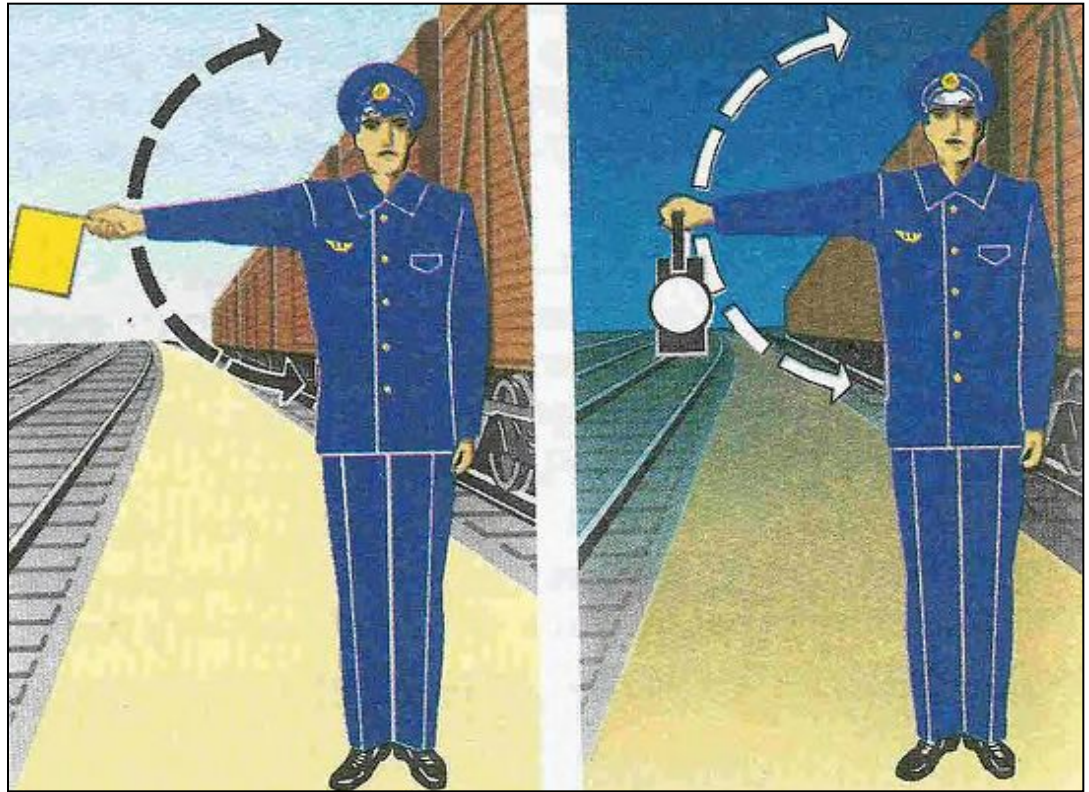
днем – движением опущенной
вниз руки с развернутым желтым
флагом; ночью – ручного фонаря
с прозрачно-белым огнем или
двумя длинными звуками



Ручные и звуковые сигналы

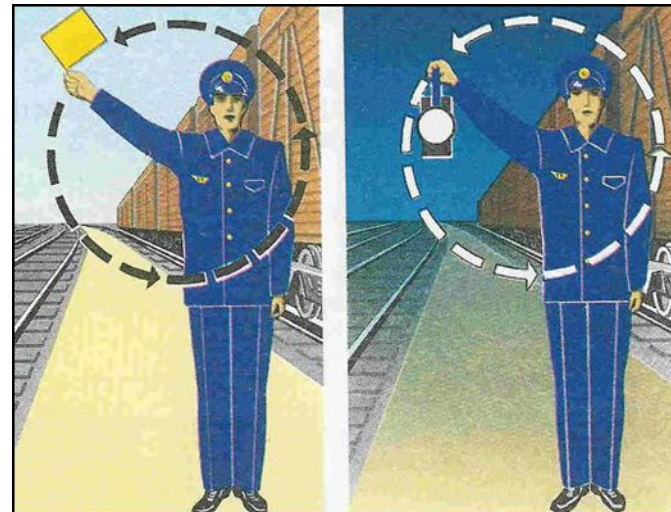
«Тише»:

днем – медленными движениями вверх и вниз развернутого желтого флага;
ночью – ручного фонаря с прозрачно-белым огнем или двумя короткими звуками.



«Стой!»:

днем – движениями по кругу развернутого красного или желтого флага;
ночью – ручного фонаря с любым огнем или тремя короткими звуками.

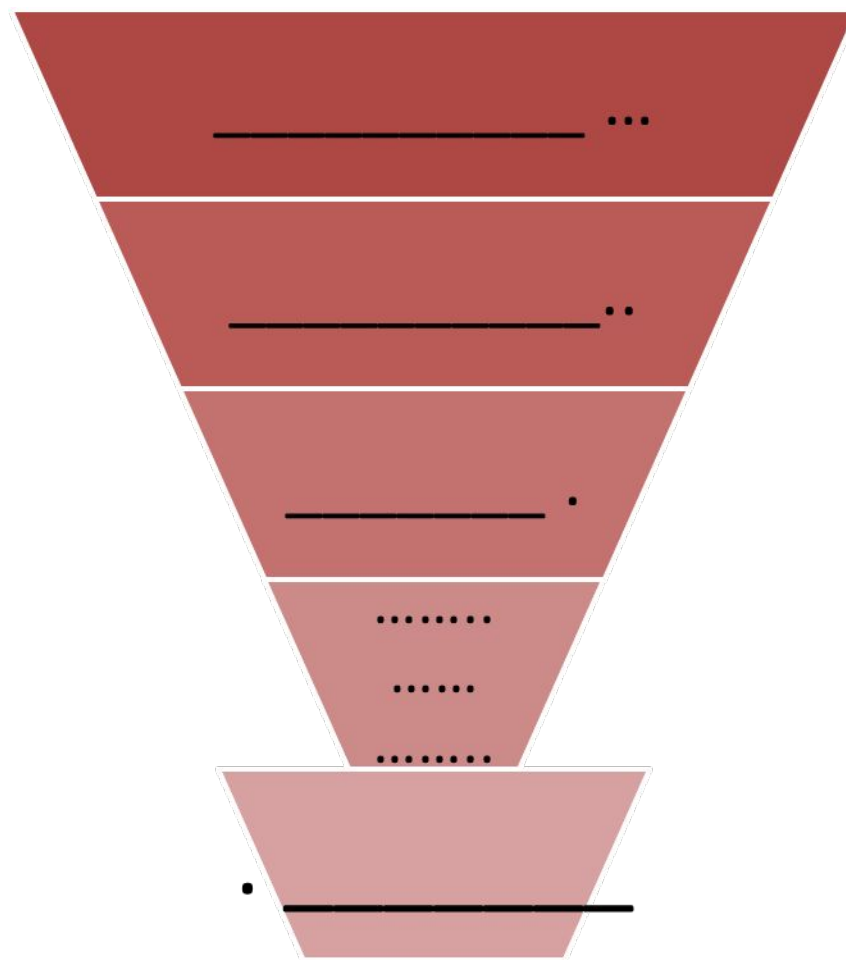


Поезд может отправиться со станции или
следовать безостановочно с установленной
скоростью



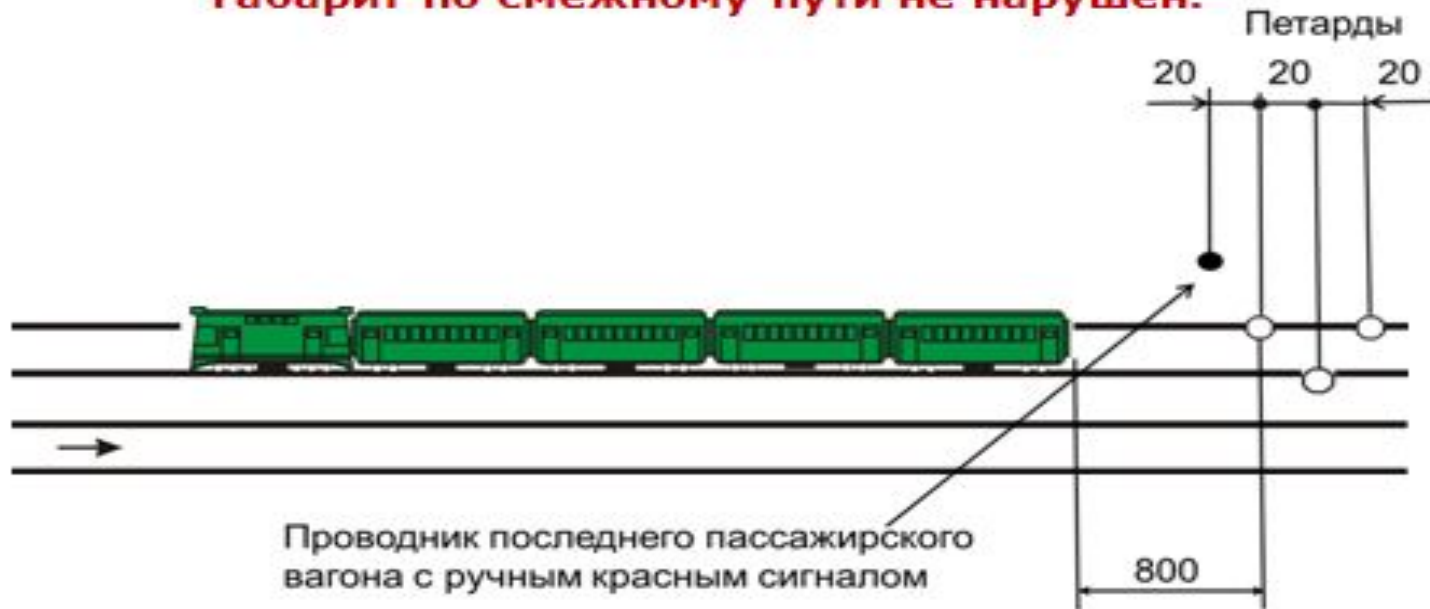
Звуковые сигналы тревог

- Общая тревога
- Пожарная тревога
- Химическая или радиоактивная опасность
- Воздушная тревога
- Сигнал бдительности



800 метров

Ограждение пассажирского поезда при вынужденной остановке его на перегоне, если габарит по смежному пути не нарушен.

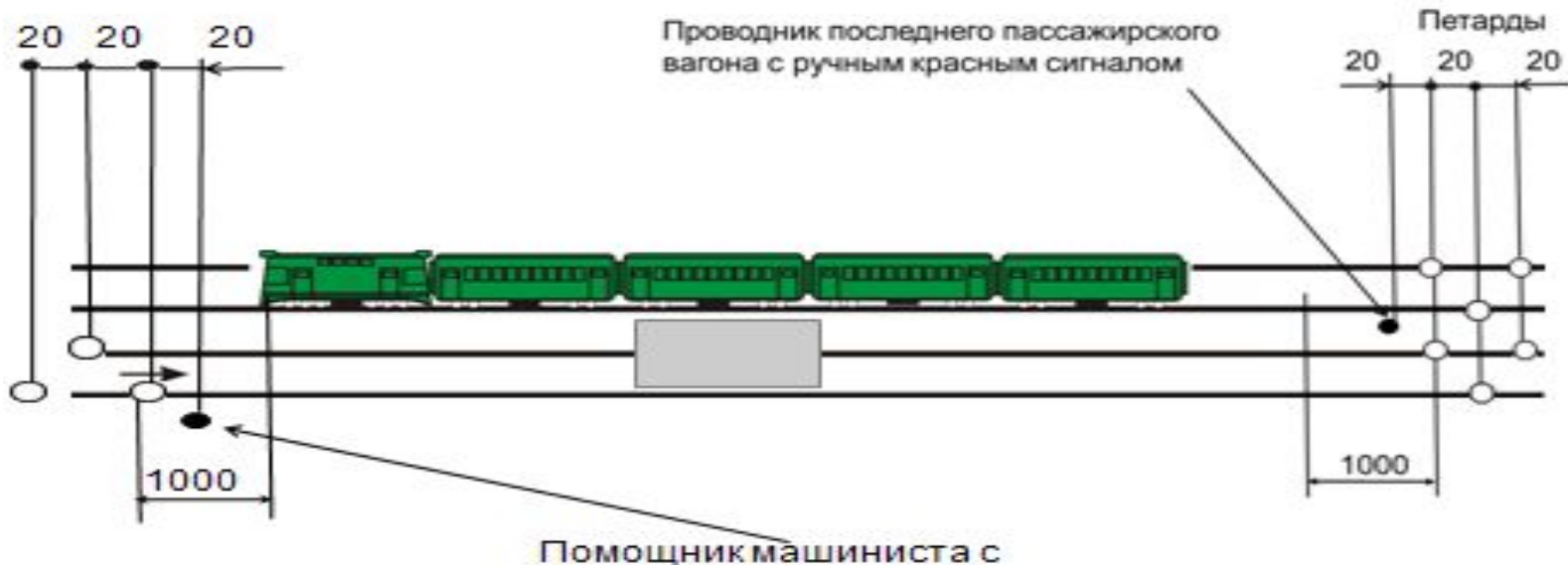


Сигналы

- **три длинных два коротких-**
*вызов к машинисту помощника
машиниста, начальника поезда,
главного кондуктора?*
- **три длинных-** закрутить ручной
тормоз
- **два длинных** – отпустить ручной
тормоз

1000 метров

Ограждение пассажирского поезда при вынужденной остановке его на перегоне в случае нарушения габарита по смежному пути из-за схода подвижного состава.



В каких случаях проводнику хвостового вагона можно покинуть ограждение.

- **возвратиться к составу проводник
может только после подхода и
остановки восстановительного,
пожарного поездов или
вспомогательного локомотива**
- **или при передаче ограждения
другому работнику, подошедшему
к месту остановки поезда.**

Первая часть поезда, отправляемая на станцию, обозначается:
днем – развернутым желтым флагом у буферного бруса с правой стороны по ходу, а **ночью** – желтым огнем фонаря.

днем



ночью



О прибытии на станцию не в полном составе машинист ведущего локомотива должен подавать звуковой сигнал: три длинных, один короткий. ■■■ ●

Последняя убираемая часть поезда обозначается так же, как хвост грузового поезда – красным диском со светоотражателями с правой стороны по ходу.

Условно-разрешающий сигнал

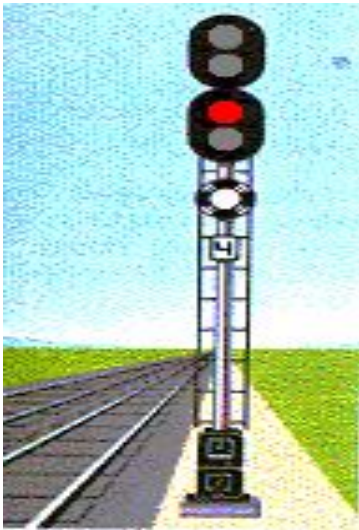


На участках с автоблокировкой на мачте **проходных светофоров**, кроме предвходных светофоров, **расположенных на затяжных подъемах** может применяться **условно-разрешающий сигнал**, подаваемый щитом с отражательным знаком прозрачно-белого цвета в виде буквы Т.

Наличие этого условно-разрешающего сигнала на мачте проходного светофора **разрешает грузовому поезду проследование светофора с красным огнем со скоростью не более 20 км/час** с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

Пригласительный сигнал

Пригласительный сигнал - один лунно-белый мигающий огонь - разрешает поезду проследовать светофор с красным огнем (или погасшим) и продолжать движение до следующего светофора (или до предельного столбика при приеме на путь без выходного светофора) со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения . Устанавливается на входных, маршрутных, выходных светофорах. Отправление по пригласительному сигналу выходного светофора разрешается только по правильному пути двухпутного перегона, оборудованного автоблокировкой.



Оповестительный сигнал

- **при движении по неправильному пути — (один длинный, короткий и длинный) свисток локомотива подается:**
 - - при приближении поезда к станциям, путевым постам, пассажирским остановочным пунктам, переносным и ручным сигналам, требующим уменьшения скорости, сигнальным знакам «С», выемкам, кривым участкам пути, тоннелям, железнодорожным переездам, съемным дрезинам, съемным ремонтным вышкам, путевым вагончикам и другим съемным подвижным единицам;
 - - при приближении поезда, к месту работ начиная с километра, предшествующего указанному в предупреждении, независимо от наличия переносных сигналов;
 - - при восприятии ручного сигнала «Опустить токоприемник», подаваемого сигналистом;
 - - при приближении к находящимся на пути людям и в других случаях, указанных в приказах начальника железной дороги.
 - - при следовании во время тумана, метели и других неблагоприятных условиях, понижающих видимость, оповестительный сигнал повторяется несколько раз.
 -

Сигнал бдительности

- - при подходе к проходному светофору с красным огнем, имеющему условно-разрешающий сигнал, и дальнейшем следовании по блок-участку;
- - при проследовании проходного светофора с красным огнем, а также с непонятным показанием или погасшим после стоянки, перед ним и дальнейшем следовании по блок-участку;
- - при подходе к входному светофору с лунно-белым огнем пригласительного сигнала и во всех других случаях приема поезда на станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного сигнала;
- - при приеме поезда по неправильному пути (при отсутствии входного сигнала по этому пути). Этот сигнал

Изменения в ПТЭ

Правила Технической эксплуатации- состоят из 6 приложений:

- ✓ **Техническая эксплуатация сооружений и устройств путевого хозяйства** /приложение № 1 к настоящим Правилам./
- ✓ **Техническая эксплуатация технологической электросвязи** /приложение № 2 к настоящим Правилам./
- ✓ **Техническая эксплуатация устройств сигнализации, централизации и блокировки железнодорожного транспорта** / приложение № 3 к настоящим Правилам/.
- ✓ Техническая эксплуатация сооружений и устройств технологического электроснабжения железнодорожного транспорта /приложение № 4 к настоящим Правилам./
- ✓ **Техническая эксплуатация железнодорожного подвижного состава** / приложение № 5 к настоящим Правилам/.
- **Организация движения поездов на железнодорожном транспорте** /приложение № 6 к настоящим Правилам./

Введено приложение № 9

□ Приложение № 7

- Инструкция по сигнализации

□ Приложение № 8

- Инструкция по движению поездов и маневровой работе

