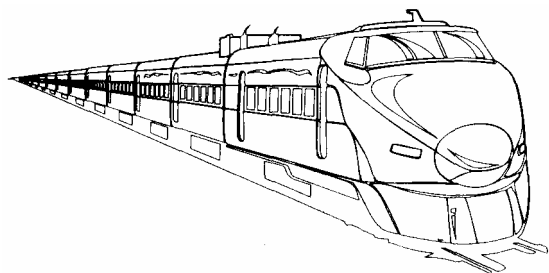


Министерство транспорта Украины Государственная администрация
железнодорожного транспорта Украины

**ИНСТРУКЦИЯ О ПОРЯДКЕ ПОЛЬЗОВАНИЯ
АВТОМАТИЧЕСКОЙ ЛОКОМОТИВНОЙ СИГНАЛИЗАЦИЕЙ
БЕСПРЕРЫВНОГО ТИПА (АЛС) И УСТРОЙСТВАМИ КОНТРОЛЯ
БДИТЕЛЬНОСТИ МАШИНИСТА НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ
УКРАИНЫ**



Киев 2000

Министерство транспорта Украины Государственная администрация железнодорожного
транспорта Украины

**ИНСТРУКЦИЯ
О ПОРЯДКЕ ПОЛЬЗОВАНИЯ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ЛОКОМОТИВНОЙ
СИГНАЛИЗАЦИЕЙ БЕСПРЕРЫВНОГО ТИПА (АЛС) И УСТРОЙСТВАМИ
КОНТРОЛЯ БДИТЕЛЬНОСТИ МАШИНИСТА НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ
УКРАИНЫ**

Киев 2000



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

ПРИКАЗ

27.01.2000

г. Киев

№ 32

Об утверждении Инструкции о порядке пользования автоматической локомотивной сигнализацией беспереывного типа (АЛС) и устройствами контроля бдительности машиниста на железных дорогах Украины.

На выполнение постановления Кабинета Министров Украины от 22 апреля 1997 года №367 "Про программу повышение безопасности движения на железных дорогах в 1997-2001 годах",

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 июля 2000 года Инструкцию о порядке пользования автоматической локомотивной сигнализацией беспереывного типа АЛС и устройствами контроля бдительности машиниста (в дальнейшем Инструкция), что прилагается.

2. Государственной администрации железнодорожного транспорта Украины (Слободчан А.В.):

2.1. Довести настоящий приказ к сведению руководителям главных управлений, управлений Укрзалізници и железных дорог Украины.

2.2. Обеспечить тиражирование и посылку железным дорогам Украины необходимого количества экземпляров указанной Инструкции.

2.3. В срок до 1 июля 2000 года организовать изучение и проверку на знание Инструкции причастным работникам и обеспечить ее безусловное выполнение.

3. С введением в действие этой Инструкции считать такой, что не применяется на железных дорогах Украины "Инструкцию о порядке пользования автоматической локомотивной сигнализацией с автостопом, устройствами проверки бдительности машиниста и контроля скорости движения поезда (АЛСН)" №ЦШ-ЦТ-3502, утвержденную Министерством путей сообщений СССР 20 января 1978 года.

4. Контроль за выполнением настоящего приказа положить на заместителя Министра Демиденко А.Ф.

Министр

Л.М.Костюченко

ИНСТРУКЦИЯ О ПОРЯДКЕ ПОЛЬЗОВАНИЯ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ЛОКОМОТИВНОЙ СИГНАЛИЗАЦИЕЙ БЕСПЕРЕЫВНОГО ТИПА (АЛС) И УСТРОЙСТВАМИ КОНТРОЛЯ БДИТЕЛЬНОСТИ МАШИНИСТА НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ УКРАИНЫ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Инструкция определяет порядок пользования автоматической локомотивной сигнализацией беспереывного типа (АЛС) и устройствами контроля бдительности машиниста, которые предназначены для повышения безопасности движения и улучшение условий ведение поездов. В состав АЛС входят: усилитель, дешифратор, фильтр, приемочные катушки, локомотивный светофор.

АЛС дополняется устройствами автостопа, проверки бдительности машиниста и контролем скорости движения локомотива.

Основными дополнительными устройствами контроля бдительности машиниста для магистральных локомотивов есть "УКБМ" Л143-Л159, Л168 и Л132 ("Дозор"), Р1117. При этом устройства "Дозор" и Л-168 выполняют функцию контроля произвольного движения поезда. Устройство Л116 (ЛП6У) предназначено в основном для использования на маневровых локомотивах.

1.2. При автоматической локомотивной сигнализации (АЛС) локомотивные светофоры должны давать показания, которые отвечают показаниям путевых светофоров, к которым приближается поезд (п. 6.31 Правил технической эксплуатации железных дорог Украины).

1.3. На участках, оборудованных устройствами автоматической локомотивной сигнализации, **использование** существующих средств сигнализации и связи при движении поездов осуществляется в полном соответствии с Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Украины.

1.4. Все локомотивы и моторвагонные поезда, которые отправляются на **участке с** автоблокировкой и автоматической локомотивной сигнализацией должны иметь исправные устройства автоматической локомотивной сигнализации, **контроля** бдительности машиниста и **контроля** самовольного движения поезда, а те, которые отправляются на **участке**, не оборудованные **автоблокировкой**, - исправные устройства контроля бдительности машиниста и **контроля** самовольного движения поезда.

Запрещается **выдавать с** депо и пунктов технического обслуживания (ПТО) локомотивы и моторвагонный подвижной состав (МВПС), а локомотив-

ным бригадам отправляться ведущим локомотивом из основных депо, пунктов смены локомотивных бригад и оборота локомотивов на локомотивах и моторвагонном подвижном составе с отсутствующими, отключенными или неисправными устройствами АЛС, устройствами контроля бдительности машиниста и неустановленным фиксатором открытого положения разъединительного крана электропневматического клапана автостопа на участки, которые оборудованные путевыми устройствами АЛС, а также с неисправными устройствами контроля бдительности машиниста и неустановленным фиксатором открытого положения разъединительного крана электропневматического клапана автостопа (ЭПК) на участки, не оборудованные путевыми устройствами АЛС.

1.5. Временное отключение путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации через ее неисправность или по другим причинам должно осуществляться с предшествующим оформлением и выдачей на поезда предупреждений установленным порядком, а после включения путевых устройств в действие - отменой предупреждений.

1.6. Ответственность за правильные показания локомотивных светофоров АЛС соответственно показаниям путевых светофоров (состояния блоков-участков), к которым приближается поезд, возлагается на работников дистанции сигнализации и связи, которые обслуживают эти устройства.

Ответственными лицами за правильное пользование АЛС и устройствами контроля бдительности машиниста, а также сохранение этих устройств на локомотиве является машинист локомотива (МВПС) и его помощник.

Ответственность за ремонт, проверку и удержание в исправном состоянии устройств АЛС и контроля бдительности машиниста на локомотивах и моторвагонном подвижном составе, выданных под поезда, возлагается на работников депо и дистанций сигнализации и связи в соответствии с распределением обязанностей по обслуживанию локомотивных устройств АЛС и контроля бдительности машиниста между службами (приложение 1).

Ответственность за содержание в исправном состоянии и бесперебойное действие устройств контроля бдительности машиниста (при работе АЛС в режиме "без АЛС") на локомотивах и моторвагонном подвижном составе, которые обслуживают только участки, не оборудованные автоблокировкой, возлагается на работников локомотивных депо.

Пломбирование устройств АЛС, устройств контроля бдительности и фиксатора открытого положения разъединительного крану ЭПК осуществляется в соответствии с приложением 2.

1.7. Все виды работ по удержанию и обслуживанию устройств АЛС и контроля бдительности должны выполняться с соблюдением требований соответствующих правил и инструкций по безопасности и охране работ.

1.8. Исходя из местных условий и в соответствии с этой Инструкцией, начальни-

ками железных дорог устанавливается порядок проверки, регулирование и устранение неисправностей устройств АЛС и контроля бдительности машиниста в основных и оборотных депо.

2. ОБСЛУЖИВАНИЕ И ПОРЯДОК ПРИЕМА УСТРОЙСТВ АЛС И КОНТРОЛЯ БДИТЕЛЬНОСТИ МАШИНИСТА

2.1. Обслуживание и ремонт устройств АЛС, контроля бдительности машиниста и контроля скорости движения локомотива, которые находятся на содержании локомотивных депо, осуществляется работниками локомотивного депо по утвержденному начальником депо технологическому процессу соответственно Инструкции по техническому обслуживанию АЛС и устройств контроля бдительности машиниста и Правил ремонта локомотивов или МВПС. Технологический процесс осмотра, проверки и ремонта путевых и локомотивных устройств АЛС, которые обслуживаются работниками дистанций сигнализации и связи, устанавливается начальником дистанции сигнализации и связи в соответствии с Инструкцией по техническому обслуживанию устройств АЛС.

2.2. Во время приема локомотива или моторвагонного поезда машинист обязан убедиться по записям в Журнале ф. ТУ-152 о наличии штампа-справки об исправном состоянии приборов АЛС, устройств автостопа, проверки бдительности машиниста и контроля скорости за подписями работника депо и электромеханика дистанции сигнализации и связи, (приложение 3), наличия и целостности пломб на аппаратах соответственно перечню, приведенному в приложении 2, и проверить включения этих устройств.

В случае отсутствия недостатков после приема локомотива (МВПС) в пунктах оборота бригад машинисты, которые предъявили и приняли локомотив, записывают свои фамилии в Журнале технического состояния локомотива, а при выявлении сорванных пломб или других недостатков последние должны быть смещены работниками контрольного пункта АЛС или локомотивного депо, о чем в Журнале делается соответствующая запись.

Машинист, который принял локомотив (МВПС) обязан:

- следить за чистотой и сохранением устройств и пломб;
- проверять при осмотрах локомотива (МВПС) надежность крепления устройств АЛС, в особенности приемочных катушек и устройств контроля бдительности машиниста;
- своевременно докладывать о выявленных неисправностях устройств АЛС, контроля бдительности машиниста и источника питания во время движения поезда поездному диспетчеру или дежурному по станции, а при нахождении в депо - дежурному по депо, в обоих случаях сделать об этом запись в Журнале технического состояния локомотива.

3. ВКЛЮЧЕНИЕ И ОТКЛЮЧЕНИЕ УСТРОЙСТВ АЛС И КОНТРОЛЯ БДИТЕЛЬНОСТИ МАШИНИСТА

3.1. Для включения на локомотивах и моторвагонных поездах устройств АЛС машинист должен:

- убедиться, что давление воздуха в главных резервуарах не меньше 7 кгс/см², краны, которые соединяют электропневматический клапан автостопа (ЭПК) с тормозной и напорной магистралями, находятся в открытом положении, на разъединительный кран тормозной магистрали ЭПК одет фиксатор его открытого положения, ключ в замке ЭПК возвращен в крайнее правое положение:

- включить электропитание локомотивной сигнализации (на паровозе заранее должен быть приведен в действие турбогенератор) и убедиться по прибору, что напряжение источника питания устройств АЛС находится в заданных границах (не ниже 45 и не выше 55 В), на электровозах и тепловозах, которые имеют переключатели направления, вернуть рукоятку переключателя в положение, соответствующее направлению движения;

- на локомотивах, оборудованных АЛС - "УКБМ", убедиться, что тумблер "УКБМ" А1 находится в положении "Вкл", тумблер А2 - в положении "Н" (нормальный режим работы);

- на локомотивах, оборудованных АЛС - "Дозор", убедиться, что тумблер 5к блока индикации находится в положении "А", а выключатели Р1 и Р2 в положении - "Включен";

- после включения электропитания АЛС поворотом ключа в левую сторону в замке включить ЭПК и при наличии свистка кратковременно нажать рукоятку бдительности (прекращение свистка и появление на локомотивном светофоре сигнала укажут на то, что устройства автоматической локомотивной сигнализации включены в действие), поставить переключатель частоты положения, соответствующей частоте сигнала путевых устройств (25, 75 или 50 Гц);

- проверить регистрацию включения АЛС электромагнитом положение ЭПК. На остановке локомотива (МВПС) ЭПК не выключать, кроме устройства № 984.

3.2. Включение АЛС контролировать следующими устройствами и средствами:

- специальными блокирующими устройствами, которые автоматически выключают возможность отправления и следование локомотива с отключенной АЛС и, ЭПК;

- записью включенного положения устройства на ленте скоростемера (притягивание якоря катушки ЭПК).

Блокировочные устройства, которые автоматически исключают возможность

отправление и следование локомотива (МВПС) с отключенным ключом ЭПК, должны быть обязательно задействованы на всех моторвагонных поездах и локомотивах.

3.3. Для отключения устройств АЛС машинист должен;

- поворотом ключа ЭПК в крайнее правое положение выключить его;

- выключить электропитания АЛС;

- если на локомотивах, оборудованных АЛС, переключатель режимов находится в положении "без АЛС", переключить его у положения "АЛС".

3.4. На локомотивах, не оборудованных "УКБМ", включение АЛС для работы в режиме проверки бдительности "без АЛС" при входе на участке, которые не имеют путевых устройств АЛС, осуществляется машинистом при белом огне на локомотивном светофоре переключением переключателя режимов у положения "без АЛС"; одновременно нажать рукоятку бдительности и вспомогательную кнопку ДК (обозначение кнопки ВК).

При наличии в этом случае красного огня на локомотивном светофоре включения белого огня осуществляется также одновременным нажатием кнопки ДК и рукоятки бдительности.

Ставить переключатель режимов у положения "без АЛС" на участках, оборудованных АЛС, при следовании по колеям станции, не оборудованных путевыми устройствами АЛС, запрещается.

3.5. На локомотивах, оборудованных АЛС - "УКБМ", включение АЛС для работы в режиме контроля бдительности "без АЛС" или при входе на участке, которые не имеют путевых устройств АЛС, осуществляется при белом или красном огне на локомотивном светофоре одновременным однократным нажатием верхней рукоятки бдительности (КП) и вспомогательной кнопки (ДК).

4. ПОЛЬЗОВАНИЕ АЛС И УСТРОЙСТВАМИ КОНТРОЛЯ БДИТЕЛЬНОСТИ МАШИНИСТА НА ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ

4.1. Общие положения по пользованию АЛС на пути следования.

4.1.1. На участках, оборудованных путевыми устройствами АЛС, машинист ведущего локомотива или моторвагонного поезда обязан перед отправлением со станции включить эти устройства в действие соответственно направлению движения и частоты тока (25, 75 или 50 Гц) путевых устройств АЛС участка, на который отправляется поезд, а помощник машиниста должен убедиться, что устройства АЛС включенные и доложить про это машинисту.

4.1.2. На участках автоблокировки, а также на электрофицированных участках, не оборудованной автоблокировкой, устройства АЛС не включаются:

на подталкивающем, втором и следующих локомотивах при многоразовой тяге, на локомотивах, которые направляются в середине состава соединенного поезда и при движении с вагонами, кранами, путевыми машинами и снегоочистителями впереди локомотива. В указанных случаях начальник железной дороги может устанавливать порядок включения устройств АЛС.

4.1.3. На неэлектрофицированных участках, не оборудованных путевыми устройствами АЛС, на подталкивающем, втором и следующих локомотивах при многоразовой тяге, а также на локомотивах при движении с вагонами, кранами, путевыми машинами и снегоочистителями впереди локомотива, следование задним ходом, устройства АЛС должны быть включены в режим проверки бдительности машиниста переключением переключателя режимов у положения "без АЛС" при белом огне локомотивного светофора.

4.1.4. На участках, которые не имеют путевых устройств АЛС, машинист локомотива (моторвагонного поезда) обязан перед отправлением со станции включить устройства АЛС в режим проверки бдительности "без АЛС", а при входе на такой участок из участка, оборудованной АЛС, - переключить устройства АЛС в режим проверки бдительности машиниста установлением переключателя режимов в положение "без АЛС" при белом огне локомотивного светофора. При въезде на участок, оборудованный АЛС, нужно установить переключатель в положение "АЛС".

4.1.5. При движении поезда по участку, оборудованном путевыми устройствами АЛС, машинист и его помощник обязаны:

- следить за показаниями путевых и локомотивного светофоров и точно выполнять их требования;
- если сигнал путевого светофора не видно (из-за далекого расстояния, наличия кривой, тумана и в других случаях), руководствоваться показаниями локомотивного светофора при приближении к путевому светофору на расстояние видимости;
- руководствоваться только показаниями путевых светофоров, если показание путевого и локомотивного светофоров не отвечают одно другому;
- проехать проходные светофоры автоблокировки с красным огнем или непонятным показанием порядком, предусмотренным в п. 16.27 Правил технической эксплуатации независимо от показания локомотивного светофора.

Погасший огонь проходного светофора автоблокировки при наличии зеленого или желтого огня на локомотивном светофоре разрешается проследовать, руководствуясь показаниями локомотивного светофора.

Проезд погасших огней входных, выходных и маршрутных светофоров, светофоров прикрытия, а также проходных светофоров при полуавтоматическом блокировании по сигналам локомотивных светофоров запрещается.

на линиях, оборудованной автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, при движении грузовых поездов со скоростью больше 80 км/ч руководствоваться зеленым огнем локомотивного светофора АЛС, которое разрешает следование поездов с установленной максимальной скоростью.

На линиях, оборудованной автоблокировкой с четырехзначной сигнализацией, максимальная скорость грузовых поездов должна быть не больше 80 км/ч.

4.1.6. При движении поезда и включении на локомотивном светофоре желтого огня с красным машинист не должен превышать допустимую устройствами АЛС скорость проследования светофора с желтым огнем и обязан, периодически подтверждать свою бдительность нажатием рукоятки бдительности через 30-40 с и обеспечить остановку поезда перед светофором с запретным показанием. После прохождения установленным ПТЭ порядком проходного светофора с запретным показанием и изменения на локомотивном светофоре желтого огня с красным на красный включается контроль скорости движения 20 км/ч и сохранение периодической проверки бдительности машиниста через 30-40 с. В случае превышения скорости, которое допускается устройствами, при желтом огне с красным или красном огне на локомотивном светофоре, поезд останавливается устройствами АЛС независимо от нажатия машинистом рукоятки бдительности. Прекращать действие автостопа в этих случаях ключом электропневматического клапана или разъединительным краном тормозной магистрали категорически запрещается.

4.1.7. В случае перехода на отдельных перегонах участков, оборудованной автоблокировкой, на другие средства сигнализации и связи при движении поездов, во время движения по неправильной колее, не оборудованное временными устройствами двусторонней локомотивной сигнализации, устройства АЛС локомотивов и МВПС переключать в режим проверки бдительности "без АЛС".

В случае внезапного появления красного огня на локомотивном светофоре с помощью кнопки ДК включить белый огонь, а в случае появления желто-красного огня и скорости больше контролируемой - кратковременно на 5-7 с выключить устройства АЛС ключом ЭПК.

4.1.8. При каждом предупредительном свистке ЭПК автостопа машинист, убедившись, что путь свободный и поезд ведется с соблюдением всех требований безопасности движения, должен не позднее чем через 6 с после начала действия свистка подтвердить свою бдительность кратковременным нажатием (не меньше 1-2 с) рукоятки бдительности и, руководствуясь показаниями сигналов, профилем колеи, скоростью движения, местопребыванием поезда и наличием тормозных средств, при необходимости принять меры к остановке поезда или снижения скорости движения.

Если на локомотиве (МВПС) есть устройства предварительной световой сигнализации перед свистком ЭПК (блоки Л143, Л77), то рукоятка бдительности должна нажиматься по световому сигналу. В случае неподтверждения машинистом бдительности по свистку ЭПК своевременным нажатием рукоятки происходит экстренное торможение автостопом.

4.1.9. Пользование кнопкой ДК (ВК) для зажигания белого вместо красного огня на локомотивном светофоре разрешается в следующих случаях:

- при выдаче локомотивов или моторвагонных поездов из депо и их следовании по необорудованных путевыми устройствами АЛС колеями станции для сцепления с составом;
- при передвижении локомотива или моторвагонного поезда по некодированным участкам станции (из участка приема или отстоя на участок отправления);
- при отправлении поезда (локомотива) с необорудованной путевыми устройствами АЛС колеи станции при разрешенном показании выходного или маршрутного светофора в случае, если поезд был принятый по входному или маршрутному светофору с запретным показанием;
- на маневровых локомотивах — при выполнении маневровой работы на станциях;
- при выполнении маневровых передвижений на станциях поездными электровозами, тепловозами и моторвагонным подвижным составом — после получения от очередного по станции плана маневров и информации о готовности всего маршрута следования;
- на локомотивах и моторвагонном подвижном составе, которые двигаются по участкам или станционным колеям, не оборудованных путевыми устройствами АЛС, в случае внезапной (через препятствия) появления красного огня на локомотивном светофоре вместо белого;
- на участках, оборудованных путевыми устройствами АЛС: при переходе на телефонные средства связи, наличия предупреждения о временном отключении путевых устройств АЛС, при въезде локомотива на эти участки;
- при следовании по сигналам путевых светофоров по неправильной колее, не оборудованных устройствами АЛС;
- при включении устройств АЛС на локомотиве ли МВПС.

В других случаях пользования кнопкой ДК для зажигания белого огня запрещается.

Примечание. На локомотивах, которые оборудованы кнопкой ДК только в одной из кабин, и управление локомотива выполняется из другой кабины (ВЛ-8, ВЛ-10 и прочие), вызвать белый огонь по станции можно только на стоянке, а на перегоне — как на стоянке, так и в движении.

4.1.10. При следовании локомотива с устройствами АЛС в режиме проверки бдительности по участкам, не оборудованных путевыми устройствами

АЛС, при подъезде к предупредительному сигналу независимо от его показания переключатель режимов поставить в положение "АЛС", нажать рукоятку бдительности с периодической проверкой бдительности через 30-40 с и направляться в таком режиме к проезду локомотивом выходного сигнала. После прохождения выходного сигнала поставить переключатель режимов в положение "без АЛС". Дальнейшая периодичность нажатия рукоятки бдительности машиниста должна быть через 60-90 с.

4.1.11. При переходе локомотива из колеи одной частоты тока на другую (25, 75 или 50 Гц) машинист обязан немедленно установить переключатель частот в соответствующее положение.

Места переключения с указанием частот, на которые следует переключать устройства АЛС, устанавливает начальник железной дороги и о них оповещаются все депо, локомотивные бригады которых обслуживают такие участки.

4.2. Пользование АЛС - "УКБМ" в пути следования.

4.2.1. Устройство контроля бдительности машиниста типа "УКБМ" имеет следующие особенности:

Периодичность проверки бдительности машиниста при желтом, желтом с красным, красном огнях, а также при наличии на локомотивном светофоре одновременно включенном белом и желтом с красным огнях составляет 30-40 с, при белом огне - 70-90 с, при зеленом огне - 90-120 с.

В случае включения АЛС - "УКБМ" по варианту работы с измененным порядком включения периодической проверки бдительности машиниста при зеленом огне на локомотивном светофоре периодическая проверка бдительности машиниста вводится только при скорости, ниже минимально контролируемой скоростемером, с периодом 70-90 с. Такая же периодичность будет и при белом огне и скорости ниже минимальной контролируемой скоростемером.

При желтом с красным, **желтом** и **красном** огнях периодичность проверки бдительности составляет 30-40 с.

Если устройства "УКБМ" имеют тумблер "День-ночь", то проверка бдительности машиниста при наличии зеленого огня АЛС происходит при скорости в интервале 0-20 км/ч (тумблер находится в положении "День") и от нуля к максимально допустимой скорости (тумблер находится в положении "Ночь"). Положение тумблера машинист устанавливает произвольно.

4.2.2. На локомотивах, оборудованных устройством контроля бдительности машиниста типа "УКБМ", дополнительно к подразделу 4.1 этой Инструкции необходимо (п.п. 4.2.2-4.2.10).

При периодических проверках бдительности машинист должен подтверждать свою бдительность нажатием рукоятки или педали бдительности на 1-2 с по световым сигналам.

При пропуске светового сигнала нужно нажать рукоятку бдительности или педаль бдительности на звуковой сигнал ЭПК при желтых, белом, красном и зеленом огнях локомотивного светофора. При повторном пропуске светового сигнала при этих огнях или одноразовом пропуске светового сигнала при желтом с красным и одновременно засвеченных белому и желтому с красным огнях локомотивного светофора для предотвращения автостопа необходимо встать и нажать верхнюю кнопку бдительности КП не позднее чем через 6 с после начала свистка ЭПК.

При измененном порядке включения периодической проверки бдительности машиниста верхняя кнопка снимается и при желтом с красным ли одновременно засвеченных белому и желтому с красным огнях локомотивного светофора машинист должен подтвердить свою бдительность только по предварительной световой сигнализации. Если при этом допущен пропуск светового сигнала, а также при повторном пропуске светового сигнала при зеленом, желтом или белом огнях локомотивного светофора состоится срабатывание ЭПК автостопа.

Информация машинисту об одноразовом пропуске светового сигнала при желтом, белом, красном и зеленом огнях локомотивного светофора подается сигналом специальной лампы "Пропуск", которая выключается после подтверждения бдительности при следующей световой сигнализации нажатием рукоятки или педали бдительности.

Подтверждение бдительности по свистку ЭПК не является нарушением со стороны машиниста.

4.2.3. При остановке перед запретным сигналом, независимо от продолжительности стоянки реверсивную рукоятку необходимо перевести в нейтральное положение или при наличии специального выключателя перевести его из положения "Движ" в положение "Стоянка". Выключать ЭПК на стоянке запрещается.

4.2.4. Во время движения реверсивная рукоятка контроллера машиниста должна находиться в рабочем положении "Вперед" или "Назад". При необходимости воспользоваться реверсивной рукояткой контроллера для аварийных переключений или диагностики схем управления локомотивов, разрешается на время выполнения работ выключать "УКБМ", установив тумблеры А1 и А2 в положения "Выкл" и "Тест" соответственно.

4.2.5. При маневровом передвижении "Назад" подтверждать бдительность нажатием рукоятки или педали бдительности, как по предупредительной световой сигнализации, так и по свисткам ЭПК.

4.2.6. При изменении огней локомотивного светофора машинист обязан убедиться в новом показании локомотивного светофора и только после этого подтвердить свою бдительность нажатием рукоятки или педали бдительности.

После желтого показания локомотивного светофору и отсутствию кодирования колеи на нем автоматически загорается желтый с красным огонь одновременно с белым. Данные огни на локомотивном светофоре предупреждают, что путевой светофор, к которому приближается поезд, может быть закрыт.

Кнопкой "Сброс/Уст.КЖ" при белом огне, который горит на локомотивном светофоре, нужно включить дополнительно сигнал желтого с красным:

- при ожидании отправления с некодированного пути станции;
- при прохождении путевого сигнала, предупреждающего о запретном показании следующего светофора.

4.2.7. При одновременно светящихся на локомотивном светофоре белом и желтом с красным огнях кнопкой "Сброс/Уст.КЖ" погасить желтый с красным:

- в момент перед отправлением с некодированного пути после получения разрешения (открытый сигнал) на отправление до перевода реверсивной рукоятки контроллера машиниста в рабочее положение или перевода специального выключателя в положение "Движ";
- при переходе на маневровую работу;
- при следовании по некодированному пути без остановки, убедившись в открытии выходного (входного, маршрутного) светофора из данной колеи;
- при прохождении путевого сигнала, предупреждающего, что следующий светофор открыт.

4.2.8. При необходимости начать движение под запретный путевой сигнал (при включенном желтом с красным огнем локомотивного светофора) реверсивную рукоятку контроллера машиниста нужно перевести в положения "Вперед" или установить специальный переключатель в положения "Движ", включение свистка ЭПК прекратить нажатием кнопки "Сброс/Уст.КЖ". При движении "Назад" нажимать кнопки "Сброс/Уст.КЖ" не нужно.

4.2.9. Машинисту разрешается:

- отменить периодическую и одноразовую проверку бдительности при изменении показаний локомотивного светофора на стоянке путем перевода реверсивной рукоятки в нейтральное положение или специального выключателя в положение "Стоянка";
- при маневровых передвижениях выключать "УКБМ" установкой тумблера А1 в положения "Выкл", а А2 - в положения "Тест".

4.2.10. В связи с отсутствием в системе АЛС-"УКБМ" переключателя режимов периодичности требования п.п. 4.1.3, 4.1.4, 4.1.10 этой Инструкции на локомотивы, оборудованные АЛС-"УКБМ" не распространяются.

4.3. Пользование АЛС с устройством Л143-Л159 на пути следования.

На локомотивах, оборудованных устройствами Л143-Л159, дополнительно к п. 4.1.8 этой Инструкции необходимо:

4.3.1. При периодических проверках внимательности машинист должен подтверждать свою бдительность нажатием рукоятки бдительности на 1-2 с по световым сигналам.

4.3.2. При пропуске светового сигнала и включении свистка ЭПК при желтом, желтом с красным, красном и белом огнях локомотивного светофора для предупреждения автостопного торможения не позднее, чем через 6 с после начала свистка ЭПК необходимо встать и нажать верхнюю рукоятку бдительности.

4.4. Пользование АЛС - "Дозор" на пути следования.

На локомотивах, оборудованных устройством "Дозор" (Л132) дополнительно к разделу 4.1 этой Инструкции необходимо:

4.4.1. При начале движения поезда на уклоне и нахождении рукоятки контроллера машиниста не на тяговой позиции после достижения скорости 4-6 км/ч (раздается свисток ЭПК и включается сигнализатор "Vo" на блоке индикации) машинисту необходимо одновременно нажать кнопку "Sn" или перевести контроллер машиниста на тяговую позицию не позднее 6 с после начала свистка ЭПК, иначе произойдет автостопное торможение.

4.4.2. При следовании к путевому светофору с запретным сигналом на участках, оборудованных путевыми устройствами АЛС, не позднее чем через 10 с после появления желтого с красным сигнала или белого огня на локомотивном светофоре, помощнику машиниста необходимо нажать кнопку "Sn" на 5-7 с, подтверждая свое присутствие в кабине машиниста.

При скорости ниже программной машинист ведет поезд обычным порядком. Помощник машиниста за 400-500 м до запретного сигнала должен нажать кнопку "Sn" на 5-7 с. За 100-200 м до остановки или до прохождения установленным порядком проходного светофора с красным огнем и условно-разрешающим сигналом, а также входного, маршрутного и выходного светофора с красным или погасшим огнем и пригласительным сигналом помощнику машиниста нужно постоянно удерживать нажатой кнопку "Sn".

Если скорость поезда выше программной (длинный блок-участок, подтягивание и т.п.) на блоке индикации загорается сигнализатор "Vкж" и одновременно раздается свисток ЭПК, в этом случае помощник машиниста должен держать кнопку "Sn" постоянно нажатой к снижению скорости поезда ниже программной и выключение сигнализатора "Vкж". При внезапной потере бдительности машинистом помощнику машиниста необходимо отпустить кнопку "Sn" (что приведет через 6-8 с к срыву ЭПК) и принять все меры для остановки поезда.

4.4.3. При следовании к путевому светофору с запретным показанием по некодированным путям станции помощнику машиниста нажимать кнопку "Sn" на протяжении 5-7 с не позднее, чем через 10 с после появления белого огня на локомотивном светофоре и за 400-500 м до сигнала. За 100-200 м до остановки держать кнопку "Sn" постоянно нажатой.

4.4.4. При следовании по участкам, не оборудованных путевыми устройствами АЛС, помощнику машиниста после прохождения выходных, проходного, входного и маршрутного светофоров нажимать кнопку "Sn" на протяжении 5-7 с.

4.5. Пользование АЛС-Л168 на пути следования.

4.5.1. На локомотивах, оборудованных устройствами Л168, дополнительно к разделу 4.1 этой Инструкции машинисту необходимо:

при начале движения поезда на уклоне и нахождении рукоятки контроллера машиниста не на тяговой позиции после достижения скорости, минимально контролируемой локомотивным скоростемером (в границах 5-7 км/ч раздается свисток ЭПК и загорается сигнальная лампа), одновременно нажать специальную кнопку или перевести контроллер машиниста на тяговую позицию не позднее чем через 6 с после начала свистка ЭПК, иначе произойдет автостопное торможение.

4.6. Пользование АЛС-Л116 (Л116У) на пути следования.

4.6.1. На локомотивах, оборудованных устройствами Л116 (Л116У), при выполнении машинистом действий по управлению локомотивом (переведение рукоятки контроллера машиниста из позиции на позицию, работа с краном машиниста и краном № 254, переключение прожекторов и прочее) происходит перенос периодической проверки бдительности машиниста на 30-40 с или 60-90 с в зависимости от показания локомотивного светофора. Одноразовая проверка бдительности машиниста при изменении огней локомотивного светофора не переносится. При пользовании АЛС-Л116 (Л116У) необходимо выполнять требования раздела 4.1 этой Инструкции.

4.6.2. При оснащении локомотивов устройствами Л116У машинист на стоянке (скорость локомотива ниже минимально контролируемой локомотивным скоростемером) должен затормозить локомотив действующим тормозом (давление в тормозных цилиндрах должно быть свыше 2,5 кгс/см²). В этом случае периодическая проверка бдительности прекращается.

4.7. Пользование АЛС с устройством № 984 (Р-1117).

4.7.1. Устройство № 984 (Р-1117) обеспечивает непрерывный контроль бдительности машиниста. Этот контроль проводится за счет необходимости постоянного нажатия машинистом во время движения локомотива ножной педали с кратковременным ее отпуском при каждом свистке ЭПК или включению лампы предварительной световой сигнализации.

4.7.2. При необходимости перейти на левую сторону для предотвращения срабатывания ЭПК машинист должен отпустить педаль и сразу после перехода нажать рукоятку бдительности и в дальнейшем держать ее в таком же состоянии. Время перехода машиниста на левую сторону должен быть не больше 6 с.

4.7.3. Для включения белого огня на локомотивном светофоре вместо красного нужно одновременно нажать кнопки КП и ДК при опущенной нижней педали.

4.7.4. При стоянке локомотивов, оборудованных устройством Р-1117, ЭПК не выключать, проверка бдительности машиниста должна прекратиться при давлении в тормозных цилиндрах свыше 2,5 кгс/см².

4.8. Пользование объединенной системой АЛС с прибором безопасности (для моторвагонных поездов).

4.8.1. Система АЛС и прибор бдительности вместо двух органов управления (рукоятка и кнопка бдительности) имеет один орган управления, с помощью которого проверяется бдительность машиниста: кнопка бдительности машиниста или ножная педаль (ЧП).

4.8.2. Непрерывный контроль бдительности машиниста проводится за счет необходимости постоянного удержания машинистом во время движения электро- или дизельпоезда кнопки бдительности или ножной педали.

4.8.3. Периодическая или однократная проверка бдительности машиниста выполняется кратковременным отпуском ножной педали или кнопки бдительности при каждом свистке ЭПК.

На стоянке, при постановке реверсивной рукоятки в нулевое положение, проверка бдительности не проводится, а при изменении огней локомотивного светофора для восстановления работы АЛС нужно кратковременно нажать кнопку проверки (КП).

4.8.4. Зажигание на локомотивном светофоре белого огня вместо красного при нулевом положении реверсивной рукоятки выполняется одновременным нажатием кнопок ДК (ВК) и КП.

Если реверсивная рукоятка стоит в положении "Вперед" или "Назад" включение белого огня выполняется одновременным нажатием кнопки ДК (ВК) и кратковременным отпуском кнопки бдительности или ножной педали.

4.8.5. При срабатывании ЭПК автостопа автоматически отключается тяга, и включаются электропневматические тормоза. Если в случаях предусмотренных этой Инструкцией необходимо перекрыть разъединительные краны ЭПК, то для предупреждения срабатывания электропневматических тормозов после выхода краткого воздуха из камеры ЭПК выключить тумблер "ВА".

4.8.6. Электропоезда должны быть оборудованы схемой отключения режима тяги при появлении на локомотивном светофоре желтого с красным или белого огня, а дизельпоезда - такой же схемой при появлении на локомотивном светофоре желтого с красным огня.

При необходимости включения тягового режима на моторвагонном подвижном составе при этих огнях машинист должен нажать специальную кнопку и включить тягу, а дальше удерживать кнопку в нажатом состоянии к переводению контроллера в нулевое положение.

5. ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЯ ПРИ НАРУШЕНИЯХ НОРМАЛЬНОЙ РАБОТЫ УСТРОЙСТВ АЛС И КОНТРОЛЯ БДИТЕЛЬНОСТИ МАШИНИСТА

5.1. В случае внезапного появления на локомотивном светофоре желтого с красным или красного огней через нарушение нормальной работы АЛС при следовании поезда со скоростью выше допустимой устройствами при этих показаниях для предупреждения остановки поезда автостопом машинист временно выключает ключом электропневматический клапан. При этом повторное включение автостопа ключом ЭПК следует осуществлять не позднее чем через 5-7 с.

Если после повторного включения автостопа на локомотивном светофоре появится сигнал большего разрешения, то автостоп необходимо оставить во включенном положении. Если же на локомотивном светофоре не появляется сигнал большего разрешения, то машинист обязан рядом с периодическим кратковременным выключением ЭПК автостопа и последующим его обязательным включением через 5-7 с обеспечить снижение скорости к контролируемой, после чего снова включить ЭПК и дальше следовать к первому путевому светофору с особой бдительностью и скоростью, которая обеспечивает безопасность движения и остановку поезда перед запретным светофором или возникшим препятствием. Если показание первого путевого светофора будут разрешающими, машинист должен проследовать его

установленным порядком. Если после этого действие АЛС не восстанавливалось, а показание путевого и локомотивного светофоров не будут отвечать друг другу, то машинист должен выключить АЛС ключом ЭПК и дальше действовать соответственно п. 5.6 этой Инструкции.

5.2. В случае внезапного появления на локомотивном светофоре белого огня при движении по перегону или станционных колеях, оборудованных устройствами АЛС, и отсутствия видимости показание путевого светофора машинист должен принять меры относительно снижения скорости и вести поезд к первому путевому светофору (или к появлению разрешающего показания на локомотивном светофоре) с особой бдительностью и скоростью, которая обеспечивает безопасность движения и остановку поезда перед запретным светофором или возникшим препятствием. Если показание первого путевого светофора будет разрешающим и после его прохождения на локомотивном светофоре не появится показание, соответствующее путевому, то машинист, не выключая АЛС, должен действовать дальше в соответствии с п. 5.6 этой Инструкции.

5.3. Если при движении по перегону или станционных путях, оборудованных путевыми устройствами АЛС, погаснут огни и при этом свисток ЭПК не прекращается нажатием рукоятки бдительности (педали или кнопки бдительности), машинист должен выключить АЛС ключом ЭПК и проверить автоматические выключатели или плавкие вставки предохранителей схем питания АЛС.

Если после повторного включения автостопа на локомотивном светофоре появится сигнальное показание, соответствующее показанию путевого светофора и свисток ЭПК прекращается нажатием рукоятки бдительности (педали или кнопки бдительности), то нужно продолжить движение, сделав запись в Журнале технического состояния локомотива. В случае невозможности работы АЛС машинист обязан выключить АЛС ключом ЭПК и действовать дальше соответственно с п. 5.6 этой Инструкции и приказами Укрзалізничці и начальника железной дороги.

5.4. В тех случаях, если при исправном действии АЛС и устройства контроля бдительности сигнальные показания локомотивного светофора отвечают путевым и скорость будет ниже предельно допустимой для данного сигнального показания, а свисток ЭПК не прекращается нажатием рукоятки бдительности (педали или кнопки бдительности), машинист должен выключить АЛС ключом ЭПК на 5-7 с и снова включить АЛС.

В случае восстановления нормальной работы АЛС продолжить движение и сделать запись в Журнале технического состояния локомотива. В противном случае выключить АЛС ключом ЭПК, а если огни АЛС сохраняются - перекрыть разъединительные краны ЭПК, не выключая его ключом, и действовать в соответствии с п. 5.6 этой Инструкции.

В случае если при отключении ключом ЭПК свисток не прекращается, машинист обязан, не перерывая действие автостопа, применить экстренное торможение, а после остановки снять пломбу из фиксатора открытого положения крана и перекрыть разъединительные краны тормозной и напорной магистралей ЭПК и дальше действовать соответственно с п. 5.6 этой Инструкции.

Если на локомотивном светофоре горит красный или желтый с красным огонь и скорость движения меньшая контролируемой скоростемером, а при нажатии на рукоятку бдительности свисток ЭПК не прекращается, то машинист может кратковременно, не большее чем на 5-7 с выключить ключом ЭПК, и снова его включить.

5.5. В случае если при исправном действии АЛС вышел из строя скоростемер или его привод (стрелка скоростемера стоит на "0" при любой скорости движения или случился "заброс" стрелки на отметку 150 (220) км/ч) машинист должен, не выключая АЛС, получить приказ поездного диспетчера, как на неисправность АЛС, и действовать согласно приказа начальника железной дороги. Сделать запись о неисправности скоростемера в Журнале технического состояния локомотива.

Если неисправность скоростемера связанная с постоянным нахождением стрелки на "0", АЛС при дальнейшем движении не выключать.

Для проверки бдительности машиниста при постоянном нахождении стрелки на "0" нужно зафиксировать колодочку скорости на отметке 20-30 км/ч (кроме устройств "УКБМ", Р-1117и других, в которых проверка бдительности проводится с нулевой скорости).

На локомотивах и МВПС со скоростемерами, кулачковые шайбы которых имеют типичную конфигурацию, при постоянном нахождении его стрелки на пометке 150 (220) км/ч и появлению на локомотивном светофоре желтого с красным или красного огня на период их горения АЛС необходимо выключить.

5.6. В случае неисправности устройств автоматической локомотивной сигнализации, после сообщения об этом поездного диспетчера, машинист локомотива или моторвагонного подвижного состава обязан:

- при управлении локомотивом пассажирского, грузопассажирского, грузового поезда или резервным (одиночным) локомотивом - довести этот поезд (локомотив) в соответствии с регистрируемым приказом поездного диспетчера к пункту смены локомотивных бригад, где автоматическая локомотивная сигнализация должна быть отремонтирована или будет осуществлена замена локомотива;
- электро- и дизель-поезда, по регистрируемому приказу поездного диспетчера, привести к ближайшей станции с основным или оборотным депо или станции, которая имеет пункт их технического обслуживания;
- восстановительные и пожарные поезда в соответствии с регистрируемым приказом дове-

сти к месту работ с возвращением назад, к пункту смены локомотивных бригад.

Следование поезда (локомотива) с неисправной автоматической локомотивной сигнализацией осуществлять согласно приказу поездного диспетчера, и в сложных метеорологических условиях (сильный туман, снегопад и прочее), - на свободный перегон. При этом машинист обязан направляться, со скоростью, которая обеспечивает безопасность движения, руководствуясь показаниями путевых светофоров, а очередные по станциям обязанные своевременно информировать машиниста о порядке пропуска и сигнальных значениях светофоров по маршруту следования станций", (пункт 1.3 Инструкции по движению поездов и маневровой работы на железных дорогах Украины).

Регистрируемый приказ поездного диспетчера машинист обязан получить на любом диспетчерском участке; номера приказов и фамилии диспетчеров записываются на обратной стороне скоростемерной ленты.

Следование локомотивов и моторвагонного подвижного состава с неисправной АЛС или скоростемером согласно п. 5.5 машинист должен осуществлять по приказу поездного диспетчера с соблюдением специальных мероприятий обеспечения безопасности движения, которые устанавливаются начальником железной дороги.

Порядок организации ремонта неисправных устройств АЛС, замены локомотивов, действий при неисправности АЛС или устройства контроля бдительности машиниста на маневровых локомотивах также устанавливает начальник железной дороги.

В случае неисправности устройств АЛС и следование поезда по приказу поездного диспетчера максимальная скорость грузового поезда должна быть не больше 80 км/ч, при этом скорость поезда светофора с одним желтым ли двумя желтыми огнями для всех поездов не должна превышать 40 км/ч.

В случае выявления нарушения действия путевых устройств АЛС машинист обязан сообщить об этом одной из очередных станций, которые ограничивают перегон (по радиостанции или по прибытии на первую станцию), указав при этом номер светофора, километр, пикет или входные или выходные стрелки станции или номер пути и характер неисправности.

Очередной по станции, получив сообщения машиниста о неисправности путевых устройств АЛС, должен назвать машинисту своя фамилия и сообщить об этом нарушении электромеханика, что обязанный принять меры к выяснению причин и устранение неисправности.

5.7. В случае нарушения нормальной работы "УКБМ" (беспрерывный свисток ЭПК) для прекращения проверки бдительности и предупреждение срабатывание автостопу машинист должен:

- выключить АЛС ключом ЭПК;

- установить реверсивную рукоятку контроллера машиниста в нейтральное положение;

- снова включить АЛС ключом ЭПК;

- нажать рукоятку или педаль бдительности (РП, ПП);

- установить реверсивную рукоятку контроллера машиниста в рабочее положение. При этом;

- если свисток ЭПК прекратился, то продолжить движение, руководствуясь этой Инструкцией;

- если свисток ЭПК не прекратился или проверка бдительности не восстановилась, выключить "УКБМ". Для этого выключить АЛС ключом ЭПК, установить тумблеры "УКБМ": А1 - в положение "Выкл", А2 - в положение "Тест", включить АЛС ключом ЭПК. нажать РП (ПП). При исправной аппаратуре АЛС свисток должен прекратиться. Продолжить движение к основному или оборотному депо с отключенным "УКБМ", подтверждая бдительность при периодических проверках по свисткам ЭПК при всех сигнальных показаниях локомотивного светофора. Продолжительность периодической проверки при этом будет 20-30 с*.

Если и в этом случае свисток ЭПК не прекращается, то машинист должен действовать в соответствии с п. 5.6 этой Инструкции. В Журнале технического состояния локомотива машинист должен сделать запись о случае нарушения нормальной работы АЛС - "УКБМ".

После отключения "УКБМ" необходимо направляться к станции основного или оборотного депо, где неисправность должна быть устранена.

5.8. В случае нарушения нормальной работы АЛС - "Дозор" (Л132) (постоянное зашкаливание стрелки блока индикации или нахождение ее в одном положении, независимо от режима ведения поезда или несоответствие показания блока индикации показанию локомотивного скоростемера с разностью свыше 10 км/ч (50 единиц шкалы -100 км/ч) при установке тумблера 5к у положения "V" устройство "Дозор" выключить тумблерами 51 и 52 с срывом пломб, о чем делается запись в Журнале технического состояния локомотиву, и дальше направляться к станции основного или оборотного депо, где неисправность должна быть устранена. При других нарушениях работы АЛС - "Дозор" машинист должен действовать в соответствии с п.п 5.1-5.4 этой Инструкции.

5.9. В случае нарушения нормальной работы АЛС-Л116 (Л116У), что проявляется в невозможности прекращения свистка ЭПК нажатием РП, машинист сначала должен выключить ЛП6 (Л116У) тумблером и нажать РП. Если свисток ЭПК при этом не прекратился, то действовать соответственно с п. 5.6 этой Инструкции.

5.10. Обо всех выявленные на пути следования неисправности, нарушение нормального действия локомотивных или путевых устройств АЛС и устройств

*Примечание В случае включения АЛС-"УКБМ" по варианту работы с измененным порядком включения периодической проверки бдительности машиниста при зеленом огне на локомотивном светофоре при отключении УКБМ тумблерами А1 и А2 порядок включения периодической проверки бдительности не изменяется

контролю бдительности машиниста (в том числе кратковременного отключения ключом ЭПК), а также о срабатывании автостопа, машинист должен сделать соответствующие записи в Журнале технического состояния локомотива (моторвагонного поезда) и на обратной стороне скоростемерной ленты после ее снятия, указав на ней характер неисправности, номер светофора, километр и пикет или наименование станции с указанием входных (выходных) стрелок или номер колеи.

О срыве пломбы и снятие фиксатора открытого положения из разъединительного крана тормозной магистрали ЭПК машинист должен заявить дежурному по депо ли мастеру пункта технического обслуживания, которые обязаны принять меры для проверки и восстановления нормального действия устройств АЛС.

Каждый случай неисправности или нарушение нормального действия устройств АЛС, принудительной остановки поезда устройствами на пути следования, срыва пломб из фиксатора открытого положения разъединительного крана тормозной магистрали, отключение ЭПК разъединительным краном или ключом ЭПК (в том числе кратковременного), переключение локомотивного светофора с красного огня на белый при следовании на участке, оборудованном АЛС, а также другие выявленные при расшифровке скоростемерных лент нарушения нормального действия и неправильного использования устройств АЛС или устройств контроля бдительности машиниста должны быть рассмотрены руководителем депо в трехсуточный срок с участием представителя дистанции сигнализации и связи. В случае необходимости материалы расследования передаются начальникам дистанции сигнализации и связи или колеи для принятия мероприятий по устранению недостатков.

6. ОТКЛЮЧЕНИЕ ЭЛЕКТРОПНЕВМАТИЧЕСКОГО КЛАПАНА АВТОСТОПУ

6.1. В случае принудительного торможения поезда автостопом машинист после остановки поезда приводит в нормальное состояние устройства АЛС с помощью ключа ЭПК и дальше продолжает движение с включенными устройствами.

6.2. Локомотивным бригадам категорически запрещается:

- выключать автостоп ключом ЭПК или разъединительным краном тормозной магистрали в случаях появления на локомотивном светофоре красного или желтого с красным огня при нормальном действии АЛС;
- при следовании по участку, оборудованной АЛС, осуществлять переключение красного огня локомотивного светофора на белый, за исключением случаев, предусмотренных этой Инструкцией;
- прекращать ключом ЭПК или разъединительным краном начатое принудительное торможение поезда автостопом.

7. ПРОВЕРКА ДЕЙСТВИЯ ЛОКОМОТИВНЫХ УСТРОЙСТВ АЛС НА КОНТРОЛЬНОМ ПУНКТЕ

7.1. Локомотивные устройства АЛС и контроля бдительности машиниста должны быть осмотрены на контрольном пункте АЛС с проверкой действия и регулированием этих устройств:

- на электровозах, тепловозах и моторвагонном подвижном составе после каждого технического обслуживания ТО-2, ТО-3 и плановых текущих ремонтов ТР-1, ТР-2, ТР-3, а также после отстоя в депо свыше трех пор (кроме локомотивов и МВПС, которым выполняется ТО-2 силами локомотивной бригады);

— независимо от установленных сроков в случае нарушения нормального действия локомотивных устройств АЛС при наличии об этом записи машиниста в Журнале технического состояния локомотива или в книге замечаний машиниста. В указанных случаях локомотивы и моторвагонные поезда должны подаваться на контрольные пункты АЛС для проверки устройств локомотивной сигнализации.

7.2. В случае выявления на контрольном пункте неисправностей, которые не могут быть устранены за время, отведенный для проверки, рабочие депо и контрольного пункта обязаны немедленно сообщить об этом очередного по депо и совместно с ним решить вопроса об устранении неисправностей на локомотиве (моторвагонном поезде), или обеспечить выпуск другого локомотива (моторвагонного поезда).

Одновременно работник депо и электромеханик должны сделать в настольном Журнале контрольного пункта запись о характере неисправности, причинах и принятых мероприятиях по устранению неисправности.

7.3. При исправном действии проверенных устройств АЛС и контроля бдительности машиниста электромеханик контрольного пункта должен поставить штамп-справку на право пользования устройствами АЛС и контроля бдительности в Журнале технического состояния локомотива и совместно с работником депо — заполнить штамп-справку (приложение 3).

Они также должны сделать соответствующие записи в Журнале обзора, ремонта и проверки устройств АЛС и контроля бдительности машиниста в депо и в Журнале записи параметров, которые проверяются на локомотивах, и учета отказов устройств АЛС и контроля бдительности машиниста (форма ШУ-58).

7.4. При заезде локомотивов и моторвагонных поездов на контрольный пункт АЛС или в депо осуществляется проверка наличия пломб на приборах АЛС и устройствах контроля бдительности машиниста в соответствии с приложением 2.

В случае выявления сорванных пломб, записи в Журнале технического состояния локомотива о срабатывании автостопа, срыва пломб из фиксатора открытого положения разъединительного крана тормозной магистрали работник

депо, что проверяет приборы АЛС, сообщает об этом дежурному по депо, которое должен получить письменное объяснение от машиниста и доложить руководителям депо об этих нарушениях для принятия соответствующих мероприятий.
Пломбы навешиваются только после проверки действия приборов АЛС или устройства контроля бдительности на контрольном пункте.

**РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОБЯЗАННОСТЕЙ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ
ЛОКОМОТИВНЫХ УСТРОЙСТВ АЛС И КОНТРОЛЯ
БДИТЕЛЬНОСТИ МАШИНИСТА МЕЖДУ СЛУЖБАМИ**

| Название прибора | Работники, которые обслуживают прибор (ТЧ, ШЧ) |
|--|--|
| Разъединительные краны ЭПК тормозной и напорной магистралей. | ТЧ |
| Рукоятка бдительности, педаль бдительности (РП, ПП) | ТЧ |
| Локомотивный светофор с лампами | ТЧ |
| Электропневматический клапан с фильтром (ЭПК) | ТЧ |
| Переключатель электропитания с вольтметром | ТЧ |
| Переключатель направления | ТЧ |
| Переключатель режимов ("АЛС - без АЛС"), кнопка ДК, кнопка КП, переключатель частот, кнопка ВА | ТЧ |
| Универсальный контроллер на паровозах | ТЧ |
| Штепсельные коробки гибкого соединения паровоза с тендером и переключателем электроосвещения | ТЧ |
| Приемные катушки с клеммными коробками | ТЧ |
| Электропроводка, клеммные коробки, трубопроводы, гибкие соединения локомотивной сигнализации | ТЧ |
| Локомотивные источники питания | ТЧ |

| | |
|--|--|
| Название прибора | Работники, которые обслуживают прибор (ТЧ, ШЧ) |
| Скоростемер | ТЧ |
| Фильтры питания | ТЧ |
| Блок предварительной световой сигнализации Л77 | ТЧ |
| Блок световой сигнализации на основе Л77 типа Л159 | ТЧ |
| Устройство контроля бдительности типа "УКБМ" | ТЧ |
| Устройство "Дозор" (Л132) | ТЧ |
| Блок световой сигнализации Л143 | ТЧ |
| Блок контроля самовольного движения поезда Л168 | ТЧ |
| Устройство контроля бдительности Л116 (Л116У) | ТЧ |
| Вспомогательные кнопки, переключатели и сигнальные лампы | ТЧ |
| Фильтр локомотивной сигнализации | ШЧ |
| Общий ящик*, усилитель, дешифратор | ШЧ |

*Примечание, В случае отсутствия общего ящика - внутренний монтаж амортизационной панели А

**ПЕРЕЧЕНЬ
ЛОКОМОТИВНЫХ ПРИБОРОВ АЛС И УСТРОЙСТВ КОНТРОЛЯ
БДИТЕЛЬНОСТИ МАШИНИСТА, НА КОТОРЫЙ ДОЛЖНЫ БЫТЬ
НАВЕШЕНЫ ПЛОМБЫ**

| Наименование прибора | Навешивание пломбы | | Число пломб на приборе |
|---|---------------------|----------|------------------------|
| | Место | Работник | |
| Фиксатор открытого положения разъединительного крана тормозной магистрали | Фиксатор | ТЧ | 1 |
| Рукоятка бдительности РП | Болт крышки | ТЧ | 1 |
| Локомотивный светофор | Болт крышки | ТЧ | 1 |
| Электропневматический клапан (ЭПК) и тумблер "К" | Болт кожуха. Кожух | ТЧ | 2 |
| Переключатель электропитания с вольтметром | Болт крышки | ТЧ | 1 |
| Переключатель направления | Болт крышки | ТЧ | 1 |
| Универсальный контроллер на паровозах | Болт крышки и замка | ТЧ | 2 |
| Блоки предварительной световой сигнализации Л77, Л159, блок Л-168 | Болт кожуха | ТЧ | По 1 на каждый блок |
| Тумблеры "51, 52" включение питания устройства "Дозор" (Л132) | Рычажок тумблера | ТЧ | 1 |
| Педаль бдительности ПП | Болт крышки | ТЧ | 1 |
| Кнопка бдительности КП (на локомотивах) | Болт крышки | ТЧ | 1 |
| Кнопка ДК (ВК) | Болт крышки | ТЧ | 1 |
| Выключатель реле повторителя пневматического блокирования ЭПК | Рычажок выключателя | ТЧ | 1 |
| Общий ящик, усилитель, дешифратор | Болт крышки | ШЧ | 3 |
| Фильтр локомотивной сигнализации | Болт крышки | ШЧ | 1 |

Примечание. На кнопках открытого типа пломбы не устанавливаются

**ФОРМА
ШТАМПА-СПРАВКИ, НА ПРАВО ПОЛЬЗОВАНИЯ ПРИБОРАМИ АЛС,
УСТРОЙСТВАМИ АВТОСТОПА, ПРОВЕРКИ БДИТЕЛЬНОСТИ МАШИНИСТА И
КОНТРОЛЯ СКОРОСТИ**

ТЧ - _____ железной дороги КП ШЧ-_____
Устройства АЛС, автостопа, дополнительные приборы проверки бдительности

(тип прибора) _____ проверенные, исправные.

Работник ТЧ - _____ (подпись).
Устройства АЛС проверенные, исправные. Электромеханик ШЧ - _____ (подпись).

Число _____ Месяц _____ Год _____

Содержание

| | |
|--|----|
| 1. Общие положения | 4 |
| 2. Обслуживание и порядок приема устройств АЛС и контроля бдительности машиниста..... | 6 |
| 3. Включение и отключение устройств АЛС и контроля бдительности машиниста..... | 7 |
| 4. Пользование АЛС и устройствами контроля бдительности машиниста на пути следования | 8 |
| 4.1. Общие положения по пользованию АЛС на пути следования | 8 |
| 4.2. Пользование АЛС - "УКБМ" на пути следования | 12 |
| 4.3. Пользование АЛС с устройством Л143-Л159 на пути следования | 15 |
| 4.4. Пользование АЛС - "Дозор" на пути следования | 15 |
| 4.5. Пользование АЛС-Л168 на пути следования | 16 |
| 4.6. Пользование АЛС-Л116 (ЛП6У) на пути следования | 16 |
| 4.7. Пользование АЛС с устройством № 984 (Р-1117) | 17 |
| 4.8. Пользование объединенной системой АЛС с прибором безопасности (для моторвагонных поездов)..... | 17 |
| 5. Порядок действия при нарушениях нормальной работы устройств АЛС и контроля бдительности машиниста | 18 |
| 6. Отключение электропневматического клапана автостопа | 23 |
| 7. Проверка действия локомотивных устройств АЛС на контрольном пункте..... | 24 |
| Приложение 1 Распределение обязанностей по обслуживанию локомотивных устройств АЛС и контроля бдительности машиниста между службами . . | 26 |
| Приложение 2 Перечень локомотивных приборов АЛС и устройств контроля бдительности машиниста, на который должны быть навешены пломбы..... | 28 |
| Приложение 3 Форма штампа-справки, на право пользования приборами АЛС, устройствами автостопа, проверки бдительности машиниста и контроля скорости | 29 |

Инструкция
о порядке пользования автоматической локомотивной сигнализацией непрерывного
типа (АЛС) и устройствами контроля бдительности машиниста на железных дорогах
Украины

Ответственный за выпуск: **Посмитюха А.А.**

Издательство КИЖТ Киев, ул.
Лукашевича, 19

Подписан в печать 12.05.2000 г Формат издания 60x84/16. Тираж 24000
экземпляров.

Зам.1824 °КП"