

ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари»
Ташкентский институт инженеров железнодорожного транспорта

Основные формы поездной документации

МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ

для выполнения практических занятий по дисциплине «Правила технической эксплуатации и основы безопасности движения поездов» для студентов направлений «Эксплуатация и ремонт транспортных средств» и «Сервис» - бакалавры

Ташкент 2010

УДК 656.212.5

В методических указаниях приведены формы поездной документации, применяемые при приеме, отправлении и пропуске поездов, изложен порядок оформления регистрируемых диспетчерских приказов, записей в журналах и бланках различной формы.

Указания могут быть использованы бакалаврами направления «Эксплуатация и ремонт транспортных средств»

Составили: доц. Мирзаева Г.А.

ст. преп. Баширова А.М.

Указания утверждены на заседании кафедры «Управления эксплуатационной работой» и одобрены на заседании редакционно-издательского совета.

Рецензенты: Труханова О.И., ведущий инженер отдела перевозок

РЖУ-Ташкент ГАЖК «УТЙ»

Туйчиев Э.Т., к.т.н., доцент каф «ТГКР и С»

Введение

Безусловное обеспечение безопасности движения является важнейшей обязанностью каждого железнодорожника, независимо от занимаемой должности.

Обеспечение безопасности движения на железнодорожном транспорте, прежде всего, зависит от дисциплины работников, непосредственно связанных с движением поездов, знаний Правил технической эксплуатации, Инструкций и должностных обязанностей, умения применять эти инструкции, а также от исправности подвижного состава, пути, устройств сигнализации, централизации и блокировки.

Наиболее трудными при изучении ПТЭ и Инструкции по движению поездов и маневровой работе являются вопросы ведения поездной документации.

Лучшему усвоению основных ее положений студентами могут способствовать данные указания.

1. Общие сведения о формах поездной документации

Поездная документация постоянно совершенствуется в связи с изменением и дополнением ПТЭ, инструкций.

Для организации движения поездов и профилактики нарушений безопасности движения у дежурного по станции (ДСП) и поездного диспетчера (ДНЦ) должны быть нижеперечисленные журналы и бланки:

Журнал движения поездов и локомотивов формы ДУ– 2 и ДУ– 3;

Журнал осмотра путей; стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети формы ДУ – 46;

Журнал поездных телефонограмм, формы ДУ – 47;

Журнал диспетчерских распоряжений формы ДУ – 58;

Книга для записи предупреждений формы ДУ – 60;

Бланк путевой записки белого цвета формы ДУ – 50;

Бланк разрешения зеленого цвета при полуавтоматической блокировке формы ДУ – 52;

Бланк разрешения зеленого цвета при автоматической блокировке формы ДУ – 54;

Бланк извещения белого цвета формы ДУ – 55;

Бланк разрешения белого цвета с двумя красными полосами по диагонали формы ДУ – 56;

Бланк предупреждения белого цвета с одной жёлтой полосой по диагонали формы ДУ – 61;

Бланк разрешения белого цвета с одной красной полосой по диагонали форма ДУ – 64;

Дежурный по станции (ДСП) при вступлении на дежурство должен всесторонне ознакомиться с положением на станции, с планом предстоящей работы и убедиться в том, что устройства СЦБ и связи работают нормально; ознакомиться с записями в журнале диспетчерских распоряжений, журнале движения поездов, книге предупреждений, журнале поездных телефонограмм.

ДСП обязан твёрдо знать порядок заполнения установленных письменных документов, вручаемых машинистам ведущих локомотивов отправляющихся со станции поездов.

Если при заполнении поездной документации допущена ошибка или неправильная запись, то запись на бланке или в журнале перечеркивается и делается отметка «испорчено» и заверяется подписью.

Каждый год по состоянию на 1 января руководством станции все журналы, книги и бланки поездной документации обновляются, страницы нумеруются, и заверяется число листов подписью и печатью. В течение года поездная документация меняется по мере ее расходования и хранится в архиве согласно установленного срока.

2. Порядок ведения поездной документации

2.1. Журнал движения поездов и локомотивов формы ДУ-2 и ДУ-3

Журнал движения поездов и локомотивов является основным документом для регистрации прибытия, отправления и проследование поездов. На промежуточных станциях ведётся журнал формы ДУ – 2, а на участковых и сортировочных станциях ДУ – 3.

В настольном журнале необходимо записывать сведения о прибытии, отпадлении и проследовании поездов.

На всех станциях запись делает ДСП или оператор при ДСП.

В журнал записываются все прибывающие, отправляющиеся и следующие станцию безостановочно поезда, одиночные локомотивы, толкачи и другие подвижные единицы несъёмного типа.

Все записи выполняют обязательно чернилами, чётко и ясно, в соответствии с наименованием граф.

Записи в журнале необходимы для передачи соседним станциям и поездному диспетчеру сведений о прибытии, отпадлении и проследовании поездов, а также о возвращении.

На станциях, ограничивающих однопутный перегон, ведётся один журнал. На левых страницах журнала записывают сведения для чётных поездов, а на правых - нечётных поездов.

На станциях ограничивающих двухпутные перегоны, ведутся два журнала отдельно для каждого перегона: на левых страницах каждого журнала записываются сведения для нечётных поездов, на правых для чётных поездов.

Порядок заполнения граф журнала формы ДУ-2:

В графе 1 указывают номер поезда.

К номеру поезда добавляются соответствующие буквы. Например: при наличии в поезде вагонов с разрядным грузом к номеру поезда добавляются буква «Р» - 2123 Р. тяжеловесных – «Т»
длинносоставных – «Д»
повышенного веса – «ПВ»
повышенной длины – «ПД»
соединенных – «СП»

В графе 2 указывается время отправления поезда с соседней станции. Графы 1 и 2 заполняются на основании сообщений ДСП соседней станции, а время прибытия поезда на станцию, записывается в гр.3.

Номер пути указываются в графе 4.

Графы 5 и 6 заполняются при движении поезда по электрожелезнодорожной системе. В графе 7 отмечают время фактического отправления поезда со станции.

Графы 9 и 10 заполняются для отправленных после работы на станции грузовых поездов.

Графы 9 и 12 используются также для особых отметок об операциях, связанных с движением поездов: о приёме или отпадлении поезда при запрещающем показании сигналов: РС – по радиосвязи

ПС – по пригласительному сигналу

ПР – по письменному разрешению

Графа 8 заполняется на основании сообщений ДСП соседней станции. Для поездов проследовавших станцию без остановки заполняются графы 4 и 7.

в гр. 7 – время прохода поезда

в гр. 4 – номер пути.

В свободных графах журнала делают отметку «Проследовал без остановки». Перед отправлением поезда, остановленного на станции для работы (прицепки, отцепки вагонов) его номер снова записывается в гр. 1.

Время фактического отправления поезда отмечается в гр. 7.

2.2. Журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ и связи и контактной сети формы ДУ – 46

Журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ и связи и контактной сети ведется на всех станциях, разъездах, обгонных пунктах и путевых постах. Находится на станциях у ДСП, при диспетчерской централизации у поездного диспетчера. На крупных станциях эти журналы находятся в помещении каждого дежурного по станции, посту или парку, а также у дежурных по сортировочным горкам.

В этом журнале в установленном порядке отражают результаты периодических осмотров, проверок устройств СЦБ, записывают обнаруженные неисправности, а также удостоверяют нормальную работу устройств после устранения повреждений.

Без записи в журнале запрещается производить на станциях работы.

Записи в журнале осмотра делают чернилами, в хронологическом порядке арабскими цифрами. Для удобства чтения одна запись от другой отделяется свободной строкой; никаких исправлений, подчисток или дописок не допускается.

Неправильно оформленную запись перечёркивают накрест, рядом делают отметку «Недействительно» и заверяют подписью.

Пути, стрелочные переводы, изолированные участки, светофоры, вспомогательные кнопки именуется так, как они обозначены на пульте табло или в ТРА станции.

ДСП в гр. 1, 2 и 3 журнала записывает обо всех обнаруженных (лично или по докладам других работников) неисправностях станционных устройств, а также о полученных в процессе дежурства заявлениях (от любых лиц) о замеченных на перегонах или станциях неисправностях пути, контактной сети, сооружений и устройств.

В гр. 4, 5, 6 ДСП указывает время извещения и способ сообщения (лично, по телефону, телеграммой или запиской) соответствующих (причастных) работников дистанции об обнаруженной неисправности.

В гр. 7, 8 и 9 фиксируется время явки работников на станцию для устранения повреждений. Работник дистанции подтверждает время, записанное в гр. 7, 8 своей подписью в гр. 9.

Отметку об окончании работы, об устранении неисправности и повреждений и о восстановлении нормальной работы устройств делают в графах 10, 11 и 12 журнала осмотра.

Запись после завершения ремонта должна оформляться руководителем работ или работником, старшим по должности

Если объект ремонтных работ находится на значительном расстоянии от помещения ДСП запись об окончании работ и открытии движения поездов может заменяться телефонограммой, переданной руководителем работ дежурному по станции, который её заносит в гр. 12 журнала осмотра с отметкой против фамилии работника, передавшего запись, «по телефону». Время передачи телефонограммы отмечается ДСП в гр. 10 и 11.

Фактическое выполнение работ и соблюдение установленных сроков должны контролировать начальник станции (ДС), дорожный мастер, старший электромеханик и др.

Ревизорский аппарат РЖУ дороги, ревизоры движения, руководители отделов движения, пути, сигнализации и связи обязаны систематически, руководители станций не реже одного раза в неделю контролировать работу ДСП, дорожных мастеров, электромехаников, электромонтёров, а также правильность ведения журнала осмотра, своевременности, полноты и качественного устранения неисправностей.

Левая сторона журнала

Для чётных поездов											
№ поезда	Время (час. и мин.)		Номер пути приёма (отправления) поезда	№ жезла прибытия	№ жезла отправления	Время (час. и мин.)		Отправлено		Работа с поездом на станции	Примечание
	Отправления поезда с соседней станции	Прибытие поезда на станцию				Отправления поезда со станцию	Прибытия поезда на соседнюю станцию	Всего осей в поезде	Вес поезда брутто/нетто (в тоннах)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
6823	14-10	14-27	4			14-28					
3403	14-20	14-38	6								
17	14-40		II							Проследовал без остановки	
3403			6			15-08		34	1620	10/0 / 2/0 / 16/0 /0	

II. ОТПРАВЛЕНИЕ

Форма ДУ-3

№ поезда	Индекс поезда	№ пути поезда	№ локомотива и его серия	Время, час, мин.			Фамилия машиниста	Состав поезда в вагонах														Вес поезда, т		Условная длина поезда вагонов	Время простоя локомотивов на станционных путях	Примечание		
				Проход локомотива через контрольный пост из депо	Отправления со станции	Прибытия на соседнюю станцию		Рабочий парк; числитель- груженых, знаменатель- порожных														Брутто	Нетто					
				В том числе																								
				Пассажирского парка	Крытые	Платформа	Полувагоны	Цистерны	В т.ч. отцепленные полувагоны	Рефрижераторные	В т.ч. АРВ	Прочие	Контейнеровозы	Цементовозы	Фитинговые платформы	Зерновозы	Итого вагонов	Вагонов нерабоч. парка и недействующих локомотивы (в физ. един)										
29.	30.	31.	32.	33.	34.	35.	36.	37.	38.	39.	40.	41.	42.	43.	44.	45.	46.	47.	48.	49.	50.	51.	52.	53.	54.	55.	56.	

2.3. Журнал поездных телефонограмм формы ДУ–47

В случаях перехода на телефонную связь из-за неисправности основных средств сигнализации и связи ведётся журнал поездных телефонограмм.

На станциях ограничивающих однопутные перегоны ведётся один журнал. На левых страницах журнала записываются телефонограммы, относящиеся к одному перегону, а на правых – телефонограммы относящиеся к другому перегону.

На станциях, ограничивающих двухпутные перегоны, ведутся два журнала отдельно для каждого перегона: на левых страницах каждого журнала записываются телефонограммы для нечетных поездов, на правых для чётных поездов.

Если к станции примыкают три и более направлений, то для каждого примыкающего перегона этих направлений ведётся отдельный журнал поездных телефонограмм.

Все поездные телефонограммы пишутся в журнале обязательно чернилами лично дежурным по станции или оператором.

В поездных телефонограммах не допускается никаких исправлений, добавлений или помарок. Неправильно написанная поездная телефонограмма перечёркивается накрест и под ней делается подпись «Недействительно». Эта телефонограмма не нумеруется.

Нумерация исходящих поездных телефонограмм ведётся посуточно с первого номера, начиная с нуля часов каждого числа, отдельно по каждому перегону.

В случаях перехода на телефонную связь из-за неисправности основных средств сигнализации и связи нумерация исходящих телефонограмм ведётся с первого номера, начиная с момента перехода на телефонные средства связи.

Входящие телефонограммы записываются в журнал под номером, переданным со станции их подачи.

При переходе на телефонную связь в случаях нарушения основных средств сигнализации и связи и при восстановлении их записи в журнале о приёме и сдаче дежурства оформляются после диспетчера приказа по формам:

Форма ДУ - 46

Месяц и число	Часы и минуты	Изложение результата осмотра и испытаний, а также обнаруженных неисправностей и повреждений	Когда извещён соответствующий работник дистанции			Когда соответствующий работник данной дистанции прибыл для устранения неисправностей и повреждений			Когда обнаруженные неисправности и повреждения устранены, расписка об их устранении		
			Месяц и число	Часы и минуты	Способ извещения (телеграмм., по тел. или запиской)	Месяц и число	Часы и минуты	Расписка прибывшего работника дистан. в проч.	Месяц и число	Часы и минуты	Описание причин повреждения ли неисправности и изложение принятых мер. Подписи работников, производивших исправление, и отметка дежурного по станции об устранении записанного повреждения
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
12-09	16-10	Ввиду гашения сигнальных	12-09	16-15	По телефону	12-09	16-30	ШЧ- 2	12-09	17-30	<i>А/б по чётному пути перегона</i>
		огней на двух расположенных подряд светофорах 6,4 а/б по чётному пути перегона Пахта - Олмазор неисправна						Дустов			Пахта - Олмазор была неисправна по причине перегорания электроламп на сигнальных точках 6,4. Неисправность устранена. Устройства проверены, работает нормально
		<i>ДСП Аскаргов</i>									ШЧ-2 Дустов (подпись)
		(подпись)									ДСП Аскаргов (подпись)

«Число, месяц, часы, минуты»

Диспетчерским приказом № 15 на перегоне Сергели-Жалоир установлено движение поездов по телефонной связи.

Дежурство по телефонной связи принял:

ДСП Тургунов

подпись

Оператор Алиева

подпись

«Число, месяц, часы, минуты»

Диспетчерским приказом № 16 на перегоне Сергели-Жалоир восстановлено движение поездов (указываются средства связи).

Дежурство по телефонной связи сдал:

ДСП Тургунов

подпись

Оператор Алиева

подпись

**Журнал поездных телефонограмм
для однопутных перегонов**

К ст. Сергели

Ф. ДУ- 47

Номера телефонограмм		Время передачи или приёма		Содержание	Расписка оператора в передаче и приёме и дежурного по станции в прочтении
исход	вход	час	мин		
				21 сентября 8ч. 30 мин. диспетчерским приказом № 15 на перегоне Сергели- Жалоир установлено движение поездов по телефонной связи .	
				Дежурство приняли ДСП Аскарлов, оператор Азизова.	
				ДСП ст. Сергели Тургунов, оператор Алиева	
				Сергели из Жалоир.	
1.		9	30	Могу ли отправить п. № 3001	
				ДСП Аскарлов	Аскарлов
	1	9	32	Жалоир из Сергели	
				Ожидаю поезд № 3001	
				ДСП Тургунов	Аскарлов
				Сергели из Жалоир	
2.		9	35	Поезд № 3001 отправился в 9ч. 34 м.	
				ДСП Аскарлов	Аскарлов

	2	9	54	Жалоир из Сергели	
				Поезд № 3001 прибыл в 9 ч. 52 мин.	Аскарров
				ДСП Тургунов	
				21 сентября 10 ч. 10 мин. диспетчерским приказом № 16 на перегоне Сергели -Жалоир восстановлено движение поездов по автоматической	
				Блокировке	
				Дежурство по телефонной связи сдал	
				ДСП Аскарров	
				Оператор Азизова	

**Журнал поездных телефонограмм
для двухпутных перегонов**

К ст. Навруз

Ф. ДУ- 47

Номера телефонограмм				Время передачи или приёма	Содержание	Расписка оператора в передаче и приёме и дежурного по станции в прочтении
Исход	вход	час	мин			
					21 сентября 15ч. 21 мин. диспетчерским приказом № 32 на перегоне Пахта- Навруз установлено движение поездов по телефонной связи.	
					Дежурство по телефонной связи принял ДСП Курбанов	
					Оператор Касымова	
					На ст. Навруз ДСП Ашуоров	
					Оператор Юлдашева	
					Навруз из Пахта	
1		16	15		Поезд № 2015 отправился в 16 ч. 14 мин.	
					ДСП Курбанов	Касымова
					Пахта из Навруз	
	1	16	32		Поезд № 2015 прибыл в 16 ч. 30 мин.	
					ДСП Ашуоров	Касымова
						Курбанов
					21 сентября 17 час 12 мин. диспетчерским приказом № 33 на перегоне Пахта- Навруз	
					восстановлено движение поездов по автоблоки-	

				Ровке	
				Дежурства по телефонной связи сдали:	
				ДСП Курбанов	
				Оператор Касымова	

Фамилии дежурного по станции и оператора, вступивших на дежурство, сообщаются на соседнюю станцию, где они записываются в журнал поездных телефонограмм ниже записи о приеме и сдаче дежурств.

Перед передачей поездной телефонограммы дежурные по станциям или операторы обязаны сообщить один другому свою должность и фамилию.

Передачу и прием телефонограмм допускается производить только при соответствии фамилий, ранее записанных в журнале поездных телефонограмм:

В графу содержание журнала пишутся следующие основные формы поездных телефонограмм:

Станция отправления

Форма 1

«Могу ли отправить
поезд №2001

(подпись)»

Форма 3

«Поезд № 2001 отправился
в 9 ч. 34 мин

(подпись)»

Станция приема

Форма 2

«Ожидаю поезд №
2001

(подпись)»

Форма 4

«Поезд № 2001
прибыл в 9ч. 52 мин.

(подпись)»

После передачи поездной телефонограммы должна производиться её проверка путём дословного повторения текста принявшим телефонограмму работником. Если повторная передача текста соответствует переданной телефонограмме, то дежурный по станции или оператор, передавший телефонограмму, подтверждает это словом «Верно», после чего в журнале поездных телефонограмм обеих станций отмечается время передачи и приема дежурным по станции или оператором.

2.4. Бланк «путевая записка» формы ДУ-50

После закрытия путевой блокировки (автоблокировка или полуавтоблокировка) и перехода на телефонную связь машинистам локомотивов отправляющихся поездов выдаются путевые записки формы ДУ -50.

Путевая записка является одновременно и разрешением на проследование выходного светофора с запрещающим показанием.

Бланки путевых записок заполняются лично ДСП или оператором. Заполнять бланк путевой записки ДСП или оператор имеет право лишь при наличии соответствующих записей в журнале поездных телефонограмм: на однопутных перегонах – поездной телефонограммы о согласии соседней станции на прием поезда, на двухпутных перегонах – поездной телефонограммы о прибытии на соседнюю станцию ранее отправленного поезда.

Путевая записка дает машинисту право следовать с поездом до входного сигнала соседней станции, а при отправлении поезда по неправильному пути – до сигнального знака «Граница станции».

<u>Форма ДУ-50</u>	<u>Форма ДУ-50</u>
КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
Станция (штемпель) __Хамза____ « 10 __ » __апреля____ 2010 г. __13__ ч. 23 __мин.	Станция (штемпель) __Хамза____ « 10 __ » __апреля____ 2010 г. 13 ч. __23__ мин.
Выдан на поезд № 2045 __ (толкачу п. № _____)	Разрешаю поезду (толкачу поезда) № 2045____ отправиться с __3____ пути по _□□□I глав- ному пути и следовать до входного сигнала станции __Навруз____ (до _____ км)
Дежурный по станции __Алиев____	с возвращением обратно. Блокировка не действует.
(белого цвета)	Дежурный по станции __Алиев____ _ (ненужное зачеркнуть) (белого цвета)

В тех случаях, когда не может быть передан приказ машинисту по радиосвязи или специальному телефону у входного сигнала или поезд не может быть принят по пригласительному сигналу на входном светофоре, прием поезда осуществляется по письменному разрешению по форме:

«Машинисту поезда №... разрешается следовать на ... путь станции. Маршрут приема готов. Число и месяц, час.... мин... ДСП..... подпись» и разрешение заверяется штемпелем станции. Печатной формы такого разрешения не установлено.

2.5. Бланк разрешение формы ДУ-52

При полуавтоматической блокировке отправление поезда при запрещающем показании выходного светофора (если действие блокировке не закрыто) производится по письменному разрешению ДСП.

Письменным разрешением для отправления поезда при запрещающем показании выходного светофора при полуавтоматической блокировке является разрешение на бланке зеленого цвета с заполнением пункта I, а пункт II зачеркивают.

Такое разрешение применяется и в случаях задержки поезда, которому уже был открыт выходной светофор, но затем его закрыли и вторично открыть светофор невозможно.

О задержке поезда и закрытии выходного светофора делают отметку в Журнале движения поездов, сообщают на соседнюю станцию и поезвному диспетчеру.

Отправление задержанного или другого поезда того же направления производится при закрытом выходном светофоре по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта I. Соседней станции и поезвному диспетчеру сообщают о времени фактического отправления задержанного или другого поезда. Разрешение на бланке зеленого цвета используют также в случаях самопроизвольного закрытия выходного светофора

(вследствие ложной занятости изолированной секции, перегорания светофорной лампы или ошибочного закрытия выходного светофора) при исправном действии блокировки.

Отправление поезда при полуавтоматической блокировке при запрещающем показании выходного светофора по ключу-жезлу производится в случаях, когда отправляемый поезд должен возвращаться с перегона обратно на станцию отправления. Это осуществляется лишь с разрешения поездного диспетчера. Отправление поездов при наличии групповых выходных светофоров производится по разрешающему показанию выходного светофора и маршрутному указателю на нем с цифрой зеленого цвета, соответствующей номеру того пути, с которого разрешается отправление поезда. В случаях неисправности маршрутных указателей групповых светофоров отправление поездов со станции производится при открытом выходном групповом светофоре с передачей машинисту разрешения на бланке зеленого цвета с заполнением пункта II.

Если ведущий локомотив готового к отправлению поезда находится за выходным светофором с разрешающим показанием, и машинисту не видно его показания, отправление поезда производится по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта II, а пункт I зачеркивают.

Форма ДУ-52

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ
№ 6

Станция (штемпель) Зарбдар
« 21 » сентября 2009 г.

Разрешение выдано

на поезд № 3001

с заполнением пункта

I

блок-посту

Дежурный по _____

Ахмедов

станции

(зеленого цвета)

Форма ДУ-52

РАЗРЕШЕНИЕ № 6

Станция (штемпель) Зарбдар
« 21 » сентября 2009 г.

I

поезду

станции

Разрешаю _____ № 3001 отправит-
ся с 3 пути _____

~~толкату поезда~~

блок-поста

выходном

по I главному пути при закрытом _____
сигнале и следовать

~~проходном~~

до входного сигнала

~~блок-поста Джиззак~~

до _____ до _____ км с

~~возвращением обратно~~

станции

Сообщение о прибытии последнего поезда

№ 2015 _____ получено.

II

~~Разрешаю поезду № _____ отправится с
_____ пути станции _____~~

~~_____ по открытому выходному (групповому)~~

~~сигналу _____~~

~~с _____ пути.~~

блок-посту

Дежурный по _____ Ахмедов

станции

(ненужное зачеркнуть)

(зеленого цвета)

<u>Форма ДУ-52</u>	<u>Форма ДУ-52</u>
КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № <u>6</u>	РАЗРЕШЕНИЕ № <u>6</u>
Станция (штемпель) <u>Зарбдар</u> « <u>21</u> » <u>сентября</u> 200 <u>3</u> г.	Станция (штемпель) <u>Зарбдар</u> « <u>21</u> » <u>сентября</u> 200 <u>3</u> г.
Разрешение выдано на поезд № <u>3003</u> с заполнением пункта <u>II</u>	I поезду станции Разрешаю _____ № _____ отправит- ся с _____ пути _____ толкачу поезда блок-поста по _____ пути при закрытом _____ сигнале и следовать _____ проходном блок- поста до _____ до _____ км с возвращением обратно станции Сообщение о прибытии последнего поезда № _____ получено.
блок-посту Дежурный по _____ <u>Ахмедов</u> станции (зеленого цвета)	II Разрешаю поезду № <u>3003</u> отправится с _____ пути станции _____ _____ по открытому выходному (групповому) сигналу <u>НЗ-5</u> с _____ пути. блок-посту Дежурный по _____ <u>Ахмедов</u> станции (ненужное зачеркнуть) (зеленого цвета)

Отправление поезда по пригласительному сигналу на однопутный перегон и по неправильному пути запрещается.

2.6. Бланк разрешение формы ДУ-54

Письменным разрешением для отправления поезда при запрещающем показании выходного светофора при автоблокировке является разрешение на бланке зеленого цвета формы ДУ-54, состоящее из двух пунктов. При отправлении поезда при запрещающем показании выходного светофора заполняют пункт I, а пункт II зачеркивают. Отправление поездов с путей, не имеющих выходных светофоров, как правило, не допускается. В исключительных случаях отправление поездов с таких путей производится по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта I.

Отправление поездов при наличии групповых выходных (маршрутных) светофоров, производится по разрешающему показанию светофора и маршрутному указателю, показывающему цифрой зеленого цвета номер того пути, с которого разрешается отправление поезда. При неисправности маршрутных указателей отправление поезда по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору может быть осуществлено также по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта II, вручаемому машинисту локомотива. Если ведущий локомотив поезда находится за выходным (маршрутным) светофором с разрешающим показанием отправление поезда в этом случае может быть произведено также по разрешению на бланке зеленого цвета с заполнением пункта II, вручаемому машинисту локомотива.

Письменным разрешением для отправления поезда при запрещающем показании выходного светофора при автоблокировке является разрешение на бланке зеленого цвета (форма ДУ-54).

<u>Форма ДУ-54</u>	<u>Форма ДУ-54</u>
КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № <u>7</u>	РАЗРЕШЕНИЕ № <u>7</u>
Станция (штемпель) <u>Джиззак 1</u> « <u>21</u> » <u>сентября</u> 200 <u>3</u> г.	Станция (штемпель) <u>Джиззак 1</u> « <u>21</u> » <u>сентября</u> 200 <u>3</u> г.
Разрешение выдано на поезд № <u>2032</u> с заполнением пункта <u>I</u>	I Разрешаю поезду № <u>2032</u> отправится с <u>6</u> пути по <u>главному</u> пути при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора и со скоростью не свыше 20 км в час, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановится, если встретится препятствие для дальнейшего движения, следовать до первого проходного (выходного) светофора, а далее по сигналам автоблокировки. Настоящее разрешение дает право проследовать только запрещающее показание выходного (маршрутного) светофора станции.
Дежурный по станции <u>Ахмедов</u> (Бланк зеленого цвета)	 II Разрешаю поезду № _____ отправится с _____ пути по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору _____ и следовать далее по сигналам автоблокировки. Дежурный по станции <u>Ахмедов</u> (ненужное зачеркнуть) (Бланк зеленого цвета)

При отправлении поезда при запрещающем показании выходного светофора заполняют п. I, а п. II зачеркивают.

2.7. Бланк извещение формы ДУ-55 и бланк разрешение формы ДУ-56

При перерыве действия всех средств сигнализации и связи движение поездов производится на однопутных участках при посредстве письменных извещений, а на двухпутных - с разграничением времени, положенным на проследование поездом перегона между станциями. Правом на занятие поездом перегона при этом служит разрешение на бланке белого цвета с двумя красными полосами по диагоналям выдаваемое дежурным по станции машинисту локомотива (формы ДУ-56).

В этих случаях одновременно с разрешением формы ДУ-56 машинисту локомотива выдается извещение белого цвета (форма ДУ-55), заполненное по одной из форм. А, Б или В.

Ответственность за проверку свободности перегона, правильность приготовления маршрута для следования отправляемого поезда, а следовательно, и за обеспечение безопасности движения, возлагается на ДСП, который должен твердо знать и неуклонно выполнять установленный для таких условий порядок действий.

Причиной нарушения нормальной работы средств сигнализации и связи при движении поездов могут быть: неисправность средств сигнализации и связи; производство работ по ремонту и переустройству этих средств; необходимость пропуска поездов в порядке регулировки по неправильному пути двухпутного перегона, не оборудованного двухсторонней блокировкой; закрытие перегона или отдельных путей перегона для ремонтно-путевых работ; при отправлении на перегон восстановительных (пожарных) поездов или вспомогательных локомотивов; необходимость отправления со станции, где аппараты управления у ДСП, не оборудованы ключами- жезлами, поездов с возвращением их обратно или поездов с подталкивающим локомотивом, возвращающимися с перегона обратно.

В каждом из перечисленных случаев должны соблюдаться особые требования, обеспечивающие безопасность движения, которые должны твердо знать ДСП и ДНЦ.

<u>Форма ДУ-54</u>	<u>Форма ДУ-54</u>
КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № <u>7</u>	РАЗРЕШЕНИЕ № <u>7</u>
Станция (штемпель) <u>Джиззак 1</u> « <u>21</u> » <u>сентября</u> 200 <u>3</u> г.	Станция (штемпель) <u>Джиззак 1</u> « <u>21</u> » <u>сентября</u> 200 <u>3</u> г.
Разрешение выдано на поезд № <u>3001</u> с заполнением пункта <u>III</u>	I Разрешаю поезду «__» отправится с __ пути по пути при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора и со скоростью не выше 20 км в час, с особой бдительностью и готовно- стью немедленно остановится, если встретится припятствие для дальнейшего движения, следовать до первого проходного (выходного) светофора, а далее по сигналам автоблокировки.
Дежурный по станции <u>Саидов</u> (Бланк зеленого цвета)	Настоящее разрешение дает право проследовать только запрещающее показание выходного (мар- шрутного) светофора станции. II Разрешаю поезду № <u>3001</u> отправится с <u>5</u> пути по открытому выходному групповому светофору <u>Н 3-5</u> и следовать далее по сигналам автоблокировки. Дежурный по станции <u>Саидов</u> (ненужное зачеркнуть) (Бланк зеленого цвета)

Особые условия обеспечения безопасности необходимо соблюдать также при выезде маневровых составов за границу станции.

При перерыве действия всех средств сигнализации и связи запрещается отправлять:

- поезда с разрядными, негабаритными грузами;
- поезда соединенные, повышенного веса и длины;
- поезда с остановкой для работы на перегоне, кроме восстановительных, пожарных и вспомогательных локомотивов;
- поезда, следующие на примыкание на перегоне.

Подталкивающие локомотивы должны следовать по всему перегону до соседней станции.

При перерыве действия всех средств сигнализации и связи на однопутных перегонах преимущественным является нечетное направление. Ни один из поездов противоположного направления на перегон не может быть отправлен до установления движе-

ния по письменным извещениям, за исключением поезда, на отправление которого было получено разрешение до перерыва связи, а также восстановительного, пожарного поезда или

<u>Форма ДУ-56</u>	<u>Форма ДУ-56</u>
КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ	РАЗРЕШЕНИЕ № 7
№ <u>7</u>	« <u>21</u> » <u>сентября</u> 2003 г.
« <u>21</u> » <u>сентября</u> 2003 г. Станция (штампель) <u>Пахта</u>	Станция (штампель) <u>Джиззак 1</u>
Выдано на поезд № <u>3001</u>	Разрешаю поезду № <u>3001</u> отправится станции _____ со _____ _____ поста _____ станции _____ и следовать до входного сигнала _____ _____ поста _____
Дежурный по _____ <u>Хайдаров</u> станции _____ носту	Нувруз _____ выходном _____ при закрытом _____ сигнале. _____ проходном _____
(Бланк белого цвета с двумя красными полосами по диагонали)	Все виды средств сигнализации и связи прерваны. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ О прибытии на соседнюю станцию ранее отправленного _____ _____ имеются _____ поезда сведения _____ _____ не имеются _____
	Дежурный по _____ <u>Хайдаров</u> станции _____ носту
	(ненужное зачеркнуть) (Бланк белого цвета с двумя красными полосами по диагонали)

вспомогательного локомотива на двухпутных перегонах, если один из путей до перерыва связи был закрыт, впредь до установления движения по письменным извещениям первым может быть отправлен поезд только того направления, которое для оставшегося действующего пути было, правильным при двухпутном движении.

Если к моменту перерыва действия всех средств сигнализации и связи на станции отсутствует нечетные поезда то ДСП посылает на соседнюю станцию извещение по форме ДУ-55.

Для пересылки письменных извещений такой формы используются несъемные дрезины, одиночные локомотивы, а также другие транспортные средства

<u>форма ДУ-55</u>	<u>Форма ДУ-55</u>
КОРЕШОК	ИЗВЕЩЕНИЕ № <u> 5 </u>
ИЗВЕЩЕНИЯ № <u> 5 </u>	« <u> 21 »</u>
Станция (штемпель) <u>Пахта</u>	<u> сентября </u> 200 <u>3</u> г.
« <u> 21 »</u> <u> сентября </u> 200 <u>3</u> г.	Станция (штемпель) <u>Пахта</u>
О движении поезда на однопутных перегонах при перерыве всех средств сигнализации и связи	О движении поезда на однопутных перегонах при перерыве всех средств сигнализации и связи
Дежурному по станции <u>Навруз</u>	Дежурному по станции <u>Навруз</u>
<i>Отправил к Вам в 5ч 15 мин поезд №3001. По прибытии его</i>	<i>Отправил к Вам в 5ч 15 мин поезд №3001. По прибытии его</i>
<i>ожидаю от Вас поезд.</i>	<i>ожидаю от Вас поезд.</i>
Дежурный по станции <u>Хайдаров</u>	Дежурный по станции <u>Хайдаров</u>
(Бланк белого цвета)	(Бланк белого цвета)

<u>Форма ДУ-55</u>	<u>Форма ДУ-55</u>
КОРЕШОК	ИЗВЕЩЕНИЕ № <u>5</u>
ИЗВЕЩЕНИЯ № <u>5</u>	« <u>21</u> » <u>сентября</u> 200 <u>3</u> г.
Станция (штемпель) <u>Пахта</u> « <u>21</u> » <u>сентября</u> 200 <u>3</u> г.	Станция (штемпель) <u>Пахта</u>
О движении поезда на однопутных перегонах при перерыве всех средств сигнализации и связи	О движении поезда на однопутных перегонах при перерыве всех средств сигнализации и связи
<hr/>	<hr/>
<hr/>	<hr/>
Дежурному по станции <u>Навруз</u>	Дежурному по станции <u>Навруз</u>
<u>Отправил к Вам в 5ч 15 мин,</u>	<u>Отправил к Вам в 5ч 15 мин,</u>
<u>поезд №3001, после которого</u>	<u>поезд №3001, после которого</u>
<u>в 5 час 30 мин отправляю ёще поезд</u>	<u>в 5 час 30 мин отправляю ёще поезд</u>
<u>№2101</u>	<u>№2101</u>
<hr/>	<hr/>
Дежурный по станции <u>Хайдаров</u>	Дежурный по станции <u>Хайдаров</u>
(Бланк белого цвета)	(Бланк белого цвета)

После получения извещения формы А, Б или В движение поездов по письменным извещениям считается установленным. Извещения по формам А,Б и В на обеих станциях записывается в журнал поездных телефонограмм.

После восстановления действия соответствующих средств сигнализации и связи движение поездов по этим видам связи возобновляется приказом ДНЦ.

На двухпутных перегонах при перерыве всех средств сигнализации и связи поезда отправляются в соответствующем направлении с разграничением их временем, положенным по расписанию для проследования поездом перегона, с прибавлением 3 мин.

<u>Форма ДУ-55</u>	<u>Форма ДУ-55</u>
КОРЕШОК	ИЗВЕЩЕНИЕ № <u>5</u>
ИЗВЕЩЕНИЯ № <u>5</u>	« <u>21</u> » <u>сентября</u>
Станция (штемпель) <u>Пахта</u> « <u>21</u> » <u>сентября</u> 200 <u>3</u> г.	200 <u>3</u> г. Станция (штемпель) <u>Пахта</u>
О движении поезда на однопутных перегонах при перерыве всех средств сигнализации и связи	О движении поезда на однопутных перегонах при перерыве всех средств сигнализации и связи
Дежурному по станции <u>Наврруз</u>	Дежурному по станции <u>Наврруз</u>
Ожидаю от Вас поезд.	Ожидаю от Вас поезд.
Дежурный по станции <u>Хайдаров</u>	Дежурный по станции <u>Хайдаров</u>
(Бланк белого цвета)	(Бланк белого цвета)

2.8. Журнал диспетчерских распоряжений формы ДУ-58

В процесс работы диспетчер даёт указания о порядке движения поездов и по вопросам работы станций в форме распоряжений (приказов). Распоряжения бывают устные и письменные, регистрируемые в журнале диспетчерских распоряжений адресованных дежурным по станциям, машинистам поездных локомотивов и другим работникам, связанным с движением поездов.

Нумерация диспетчерских приказов ведется помесячно, с первого номера начиная с нуля часов каждого первого числа месяца, отдельно по каждому диспетчерскому кругу.

Дежурный по станции ведёт такой же журнал формы ДУ- 58, куда записывают регистрируемые диспетчерские приказы.

Записав приказ, дежурный по станции или оператор дословно повторяет диспетчеру его содержание, называя свою фамилию.

Убедившись в правильности приема приказа, диспетчер подтверждает его словом «Выполняйте».

В журнале диспетчерских распоряжений должны записываться также все регистрируемые приказы, адресованные машинистам поездных локомотивов, а также все приказы диспетчеров соседних участков, адресованные диспетчеру данного участка.

Приказы, адресованные машинистам поездных локомотивов, передаются диспетчером при наличии поездной радиосвязи или через дежурного по станции.

Фамилия машиниста и время передачи приказа отмечаются в журнале диспетчера или станции.

Диспетчерские приказы должны быть краткими и ясными.

Регистрируемые диспетчерские приказы даются в следующих случаях:

об открытии и закрытии перегонов или отдельных путей перегонов;

о переходе с двухпутного движения на однопутное и о восстановлении двухпутного движения;

о переходе с одних средств сигнализации и связи при движении поездов на другие;

об отправлении поездов по неправильному пути, не оборудованному двусторонней автоблокировкой;

об отправлении поездов с разграничением временем;

об отправлении поездов с опасными грузами класса 1 (ВМ) и негабаритными грузами;

о приеме и отправлении пассажирских, почтово-багажных, грузо – пассажирских и людских поездов на пути и с путей, не предусмотренных для этих операций техническо–распорядительным актом станции;

о назначении поездов, не предусмотренных графиком и порядке их следования и об отмене поездов;

о движении поездов при неисправности автоматической локомотивной сигнализации

Записи поездного диспетчера

ДУ-58

Число, месяц	Вызов или получ (час. мин.)	№ Приказа	Содержание приказа	Фамилия принявшего	Расписка диспетчера (разборчиво)
1	2	3	4	5	6
17.04	8-30	240	Космическая –Пахта		
			ДС		
	8-32		Ввиду неисправности автоблокировки на перегоне Космическая-Пахта в 8-31 действие автоблокировки закрывается и устанавливается движение поездов по теле	Алиева	Салимов
			фонным средствам связи и поездной диспетчерской связи	Рустамова	
			ДНЦ Салимов		
			(подпись)		

2.9. Книга для записи предупреждений на поезда формы ДУ- 60

Книга для записи предупреждений на поезда является основным документом для регистрации всех заявок на выдачу предупреждений (телеграммы, телефонограммы, письменных сообщений), а также извещений об отмене предупреждений.

Книга ведется на каждой станции, отдельно для каждого прилегающего перегона.

Записи в книгу делает ДСП или оператор станции с последующей подписью ДСП, а также должностные лица, имеющие право давать заявки на выдачу предупреждений.

Нумерация записи ведется ежемесячно с первого номера, начиная с 0 часов каждого первого числа месяца. Первого числа каждого месяца все действующие предупреждения записываются в книгу вновь. Все отметки в книге заверяет подписью ДСП.

ДСП, допустивший неточность, при внесении записей несет ответственность за последствия.

Заявок на выдачу предупреждений в летний период особенно много. Поэтому в учете и хранении этой документации должен соблюдаться определенный порядок. Для заявок телефонограмм выделяют отдельную папку.

На доставленной телеграмме отмечают время получения, и затем содержание телеграммы записывают в книгу предупреждений. На самой телеграмме обычно, в левом верхнем углу проставляют номер, под которым эта заявка записана в книгу.

Действующие телеграммы хранят в книге для записи предупреждений, а по истечении срока действия складывают в папки: в одну – назначенные на определенный срок; во вторую – до отмены.

При этом телеграммы об отмене скрепляют с телеграммой о назначении.

Приказы начальника дороги о предупреждениях вклеиваются в книгу предупреждений. На каждом таком приказе расписываются все ДСП. При отмене приказа делают соответствующую отметку в графе 10.

Графы книги заполняются соответствующим образом:

Гр. 1 Записывают порядковый номер;

Гр.2 Номер заявки, время получения ДСП (число, месяц, часы и минуты), должность и фамилию лица, получившего заявку. Ниже расписывается ДСП, удостоверяя время получения;

Гр.3 и 4 Проставляют время (число, месяц, часы и минуты) начала действия предупреждения указанное в заявке.

Гр.5 Отмечают время действия предупреждения. Если предупреждение установлено на срок, то указывают часы и минуты до которого оно действует, а если предупреждение до отмены, пишут слова «до отмены».

Гр.6 Указывают километр или место действия предупреждения.

Гр.7 Излагают характер предупреждения.

Гр.8 и 9 Указывают время окончания действия предупреждения (число, месяц, часы и минуты), после чего запись в гр. 7 перечеркивают накрест и выдачи предупреждений прекращают.

ДСП, сделавший записи в гр. 8, 9 и 10, удостоверяет их своей подписью в гр. 10.

Когда предупреждения установлено на определенный срок и о продлении этого срока уведомление не поступило, в гр. 8, 9 и 10 никаких записей не делают.

При получении уведомления о продлении срока действия предупреждения, выданного ранее до определенного времени, содержание вновь повторяют в соответствующих графах книги, в гр. 3, 4, 5 указывают новое время.

2.10. Бланк предупреждение формы ДУ-61

В случаях, когда при следовании поездов необходимо обеспечить особую бдительность локомотивных бригад и предупредить их о производстве работ, о необходимости следования с пониженной скоростью и т.п. на поезда выдаются письменные предупреждения формы ДУ- 61.

Предупреждения выдаются:

- при неисправности пути, устройств контактной сети, переездной сигнализации, искусственных сооружений;
- при производстве ремонтных и строительных работ, требующих уменьшения скорости или остановки поезда;
- при вводе в действие новых видов средств сигнализации и связи;
- при включении новых, перемещении или упразднении существующих светофоров и при их неисправности;
- при неисправности путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации – АЛС;
- при отправлении поезда с грузами, выходящими за пределы габарита погрузки, когда при следовании этого поезда необходимо снижать скорость или соблюдать особые условия;
- при работе на двухпутном перегоне снегоочистителя, балластера, путеукладчика, подъемного крана и других машин;
- при работе съемных подвижных единиц в условиях плохой видимости;
- при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов;
- во всех других случаях, когда требуется уменьшение скорости или остановка поезда в пути.

Порядок заполнения бланка предупреждений формы ДУ- 61:

В гр. 1 в последовательном порядке по ходу движения поезда записываются километры или станции, на которых установлены предупреждения.

В гр. 2 отмечается время действия предупреждения. Если действия предупреждения ограничиваются определенным сроком, то против соответствующего километра проставляются часы действия, например, 8-16, что указывают о действии предупреждения в период с 8 ч до 16 ч. Для предупреждений, установленных до отмены в бланке против соответствующего километра должно быть записано «до отм.» (до отмены).

В гр. 3 против соответствующего километра записывается устанавливаемая предупреждением скорость следования поездов по этим километрам.

В гр. 4 против соответствующих километров, где предусмотрена установка красных сигналов, проставляются отметки о порядке следования поездов в случаях, когда красного сигнала не будет.

Если при отсутствии красного сигнала поезду разрешается следовать с установленной скоростью, то отметка делается словом «Установл.».

Если при отсутствии красного сигнала поезд должен следовать с уменьшенной скоростью, то проставляется цифра этой скорости, например «25».

В гр. 5 отмечаются другие особые условия следования поезда по участку.

Закрытие и открытие перегона на период производства путевых и строительных работ оформляются приказами поездного диспетчера, где указывают фамилию и должность руководителя работ.

2.11. Бланк разрешения формы ДУ-64

Восстановительные, пожарные поезда и вспомогательные локомотивы назначаются на основании требования о помощи полученного от машиниста ведущего локомотива остановившегося в пути поезда.

Восстановительные или пожарные поезда и вспомогательные локомотивы во всех случаях отправляются на перегон, который приказом поездного диспетчера закрывается для движения всех других поездов. Машинистам локомотивов выдается разрешение на бланке белого цвета с одной красной полосой по диагонали формы ДУ-64, в котором в соответствии с требованием о помощи должно быть точно указано место первоначальной остановки.

В зависимости от того, для чего отправляются на закрытый перегон вспомогательный локомотив или восстановительные средства, разрешение заполняют по-разному, например:

При выводе поезда с перегона вспомогательным локомотивом: « для вывода хвостовой части состава поезда 3005 на станцию Навруз»;

При оказании помощи подталкиванием: «для подталкивания остановившегося поезда и последующего возвращения на станцию» и т.д

Время отправления и прибытия восстановительных поездов (дрезин), пожарных поездов, вспомогательных локомотивов отмечают в журнале движения поездов и сообщают ДСП по соседней станции и ДНЦ. Как и во всех случаях, при от отправлении поездов машинистам локомотивов должны быть выданы предупреждения, действующие по данному пути.

№ № пп	Время получения заявки о предупреж- дении, № заявки и кем подписана	Начало дейст- вия предупре- ждения		Время действия преду- прежде- ния	Кило- метр или ме- сто дей- ствия преду- прежде- ния	ХАРАКТЕР ПРЕДУПРЕЖДЕ- НИЯ	Время оконча- ния действия предупрежде- ния		Время получения уведомления об отмене преду- преждения и его номер
		Число, месяц	Часы, мин.				Число, месяц	Часы, мин	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
15	<i>Из Хаваста № 124</i>	<i>22.0 9</i>	<i>8.00</i>	<i>До отм</i>	<i>241 км</i>	<i>Скорость не более 60 км/час</i>	<i>22.09</i>	<i>17.3 0</i>	<i>Из Хаваста</i>
	<i>от 21.09.2000, 18-35</i>				<i>II гл.</i>				<i>№ 132 от 22.09</i>
	<i>ПЧ-18 Наимов</i>								<i>16-15 ПЧ-18</i>
	<i>ДСП Дустов</i>								<i>Наимов</i>
									<i>ДСП Алиев</i>
16	<i>Из Джизака №189</i>	<i>22.0 9</i>	<i>8.00</i>	<i>До 16.00</i>	<i>211 км</i>	<i>Остановка у красного сигнала</i>			
	<i>от 21.09.2000, 19.20</i>				<i>II гл.</i>	<i>а при отсутствии следо- вать со скоростью</i>			
	<i>зам. ПЧ-17 Гу- ломов</i>					<i>Не более 25 км/час</i>			
	<i>ДСП Азимов</i>								

КОРЕШОК ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ

Предупреждение на поезд № 2001 получил « 05 » 02__ 2009_г.

Машинист (помощник машиниста) _Алиев К._____

Линия отреза

Станция __Навруз_____ (штемпель)

Ф. ДУ-61

«05»_02__2009_г.

Предупреждение на поезд № 2001_____

Километ-ры	Время дейст-вия пре-дупреж-дения	Ско-рость не более км/ча с	Остановиться у красного сигнала, а при отсутствии следовать со скоростью. Не более км/час	Другие особые условия следования по
1	2	3	4	5
15	<i>До от.м</i>	25		
28	8-16	15		
123	8-14		25	
172-175	8-16			Работает
				вагончик
				Остановка для
				высадки врача
186	10-12	Уста нов .		

Дежурный по станции _____**Хайдаров**_____

(Бланк белого цвета с желтой полосой по диагонали)

Форма ДУ-64

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ

Станция (штемпель) Пахта
« 21 » сентября 2003 г.

Разрешаю Поезду № 5201 с локомотивом № 1809 отправится на перегон Пахта - Навруз по первому пути до 35 км

для производства путевых работ с дальнейшим возвращением с перегона по указанию руководителя работ

Настоящее разрешение дает право проезда выходного сигнала с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки.

Дежурный по станции Хайдаров
_____ (подпись)

(Бланк белого цвета с красной полосой по диагонали)

Форма ДУ-64

РАЗРЕШЕНИЕ

Станция (штемпель) Пахта
« 21 » сентября 2003 г.

Разрешаю Поезду № 5201 с локомотивом № 1809 отправится на перегон Пахта - Навруз по первому пути до 35 км

для производства путевых работ с дальнейшим возвращением с перегона по указанию руководителя работ

Настоящее разрешение дает право проезда выходного сигнала с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки.

Дежурный по станции Хайдаров
_____ (подпись)

(Бланк белого цвета с красной полосой по диагонали)

Форма ДУ-64

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ

Станция (штемпель) Пахта
« 21 » сентября 2003 г.

Разрешаю Поезду № 4320/4303 с локомотивом № 0686 отправится на перегон Пахта - Олмазор по второму пути до 45 км для Вывода с перегона хвостовой части состава поезда № 3022 на станцию Пахта

Настоящее разрешение дает право проезда выходного сигнала с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки.

Дежурный по станции Хайдаров
_____ (подпись)

(Бланк белого цвета с красной полосой по диагонали)

Форма ДУ-64

РАЗРЕШЕНИЕ

Станция (штемпель) Пахта
« 21 » сентября 2003 г.

Разрешаю Поезду № 4320/4303 с локомотивом № 0686 отправится на перегон Пахта - Олмазор по второму пути до 45 км для Вывода с перегона хвостовой части состава поезда № 3022 на станцию Пахта

Настоящее разрешение дает право проезда выходного сигнала с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки.

Дежурный по станции Хайдаров
_____ (подпись)

(Бланк белого цвета с красной полосой по диагонали)

Литература

1. Правила технической эксплуатации железных дорог РУз, Ташкент, 2007.
2. Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах РУз, Ташкент, 2007.
3. Буканов М.А. Безопасность движения поездов. М: Транспорт, 1990.
4. Годович Л.М., Тюрин В.К. Безопасность движения поездов. М: Транспорт, 1989.

Содержание

Введение

1. Общие сведения о формах поездной документации.
2. Порядок ведения поездной документации.
 - 2.1 Журнал движения поездов и локомотивов формы ДУ-2 и ДУ-3.
 - 2.2 Журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ и связи и контактной сети формы ДУ-46.
 - 2.3 Журнал поездных телефонограмм формы ДУ-47.
 - 2.4 Бланк путевая записка формы ДУ-50.
 - 2.5 Бланк разрешение формы ДУ-52.
 - 2.6 Бланк разрешение формы ДУ-54.
 - 2.7 Бланк извещение формы ДУ-55 и бланк разрешение формы ДУ-56.
 - 2.8 Журнал диспетчерских распоряжений формы ДУ-58.
 - 2.9 Книга для записи предупреждений на поезда формы ДУ-60.
 - 2.10 Бланк предупреждение формы ДУ-61.
 - 2.11 Бланк разрешение формы ДУ-64.

Литература

Редактор **Мулламухамедов С.А.**

Подписано в печать

Объем 2,0 п.л.

Формат бумаги 60x84 1/16

Тираж 30 экз.

Заказ №

Типография ТашИИТ.

г. Ташкент, ул. Адылходжаева, 1

ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари»

Ташкентский институт инженеров железнодорожного транспорта