

AKCINĖ BENDROVĖ
„LIETUVOS GELEŽINKELIAI“

PATVIRTINTA
AB „Lietuvos geležinkeliai“
generalinio direktoriaus
2014 m. rugpjūčio 14 d.
įsakymu Nr. Į-756

18/A

**SIGNALIZACIJOS ĮRENGINIŲ IR SISTEMŲ
SAUGAUS REMONTO IR PRIEŽIŪROS
INSTRUKCIJA**

VILNIUS 2014

PARENGĖ

AB „Lietuvos geležinkeliai“ generalinio direktoriaus 2013-03-29 įsakymu Nr. 316 sudaryta darbo grupė (Arnoldas Rudzikas, Česlovas Černiauskas)

SUDERINTA

Plėtros departamento direktorius	Virgilijus Jastremskas
Vidaus administravimo ir saugos departamento vyriausiasis saugos inspektorius	Andrius Janušauskas
Krovinių vežimo direkcijos direktoriaus pirmasis pavaduotojas	Virginijus Juška
Geležinkelių infrastruktūros direkcijos vyriausiasis inžinierius	Valdas Mikelionis
Plėtros departamento Plėtros skyriaus Techninės sąveikos sektoriaus viršininkas	Renatas Šakūnas

NAUJOS REDAKCIJOS INSTRUKCIJA GALIOJA

nuo 2014 m. rugsėjo 15 d.

TURINYS

1.	Bendrosios nuostatos.....	4
2.	Iešmų išjungimo tvarka.....	11
2.1.	Bendrieji reikalavimai.....	11
2.2.	EC ir MPC iešmai.....	12
2.3.	Iešmai su kontroliniais užraktais.....	15
3.	Suktukų, kontrolinių užraktų atsarginių raktų, kabinamųjų spynų, maketų, relinių patalpų atsarginių raktų, raudonų gaubtelių ir žymenų laikymo tvarka.....	17
4.	Izoliuotųjų kelio ruožų išjungimo tvarka.....	18
5.	Iešmų ir izoliuotųjų kelio ruožų išjungimo tvarka kelio darbų metu.....	20
6.	Šviesoforų ir kelrodžių išjungimo tvarka.....	21
7.	Valdymo įrenginių remonto ir pertvarkymo tvarka.....	23
8.	Tarpstočiuose atliekamų darbų tvarka.....	23
9.	Pervazoje atliekamų darbų tvarka.....	24
10.	Ašių skaičiavimo įrenginių išjungimo tvarka.....	25
11.	Gabarito kontrolės įrenginių išjungimo tvarka.....	26
12.	Prietaisų keitimo tvarka.....	26
13.	Iešmų galutinės padėties tikrintuvų išjungimo tvarka.....	28
PRIEDAI		
1 priedas.	Pagrindinių darbų, atliekamų išjungus signalizacijos įrenginius ir iš anksto apie tai įrašius į <i>Apžiūros žurnalą</i> , sąrašas.....	31
2 priedas.	Pagrindinių darbų, atliekamų neišjungus signalizacijos įrenginių, stoties budėtojui leidus ir iš anksto apie tai įrašius į <i>Apžiūros žurnalą</i> , sąrašas.....	33
3 priedas.	Pagrindinių darbų, atliekamų stoties budėtojui (traukinių eismo tvarkdariui) leidus, sąrašas.....	35
4 priedas.	EC ir MPC iešmų pavaros ieško ir gludumo trauklių atskyrimo vietos.....	37
5 priedas.	Įrašų apie atliekamus pagrindinius signalizacijos įrenginių techninės priežiūros ir remonto darbus informavimo <i>Apžiūros žurnale</i> ir <i>Pervazos žurnale</i> pavyzdžiai.....	38
6 priedas.	Stoties, kelių ir automatikos ūkių darbuotojų bendrų veiksmų tvarka aptikus iešmą, kurio smailė nepakankamai priglunda prie rėminio bėgio ar slankioji kryžmės šerdis prie atlankos.....	81

1. BENDROSIOS NUOSTATOS

1.1. *Signalizacijos įrenginių ir sistemų saugaus remono ir priežiūros instrukcija* (toliau – Instrukcija) nustato signalizacijos įrenginių ir sistemų remonto bei techninės priežiūros tvarką, užtikrinančią traukinių eismo saugą.

Šioje Instrukcijoje nenagrinėjama darbo tvarka, užtikrinanti sąstatų skirstymo ir manevravimo saugą skirstomojo kalnelio įrenginių bei sistemų techninės priežiūros ir remonto metu.

Laikini veikiančių signalizacijos įrenginių sąryšio pakeitimai atliekami vadovaujantis šioje Instrukcijoje nustatyta tvarka.

Jei rekonstruojant, pertvarkant, remontuojant bei įrengiant naujus signalizacijos įrenginius šios Instrukcijos reikalavimai neapėmia visų saugaus eismo klausimų, turi būti parengta laikinoji instrukcija, nustatanti traukinių eismo tvarką tokių darbų metu.

Laikinoji instrukcija rengiama ir tvirtinama geležinkelio valdytojo nustatyta tvarka.

1.2. Šios Instrukcijos reikalavimus privalo vykdyti visi geležinkelių transporto darbuotojai, prižiūrintys ir remontuojantys signalizacijos įrenginius, kontroliuojantys jų veikimą, juos naudojantys, taip pat juos įrengiantys ir pertvarkantys. Šie darbuotojai pradeda dirbti savarankiškai tik nustatyta tvarka patikrinus jų žinias ir gebėjimus.

1.3. Signalizacijos įrenginiai turi būti prižiūrimi vadovaujantis *Techninio geležinkelių naudojimo nuostatų* (toliau – TNN) ir AA/19 *Signalizacijos įrenginių techninės priežiūros instrukcijos* reikalavimais.

Visi signalizacijos įrenginių techninės priežiūros ir remonto darbai turi būti atliekami laikantis šios Instrukcijos, *Geležinkelių eismo taisyklių* (toliau – ET), A/7 *Geležinkelio signalizacijos ir ryšių įrenginių remonto bei priežiūros darbų saugos ir gamybinės sanitarijos taisyklių*, patvirtintų technologinių procesų ir kitų šių veiklą reglamentuojančių techninių norminių dokumentų reikalavimų.

1.4. Signalizacijos įrenginių techninė priežiūra ir remontas atliekamas laikantis traukinių eismo saugos reikalavimų ir, paprastai, nepažeidžiant traukinių eismo grafiko.

Signalizacijos įrenginiai išjungiami šioje Instrukcijoje nustatyta tvarka. Planiniai darbai, dėl kurių reikia išjungti signalizacijos įrenginius, paprastai atliekami per traukinių eismo grafike numatytas eismo pertraukas. Jei tokios pertraukos nenumatytos, o darbams atlikti būtina eismo pertrauka, pagal TNN reikalavimus darbai atliekami nustatytos formos geležinkelio infrastruktūros valdytojo rašytiniu leidimu.

1.5. Geležinkelio stoties signalizacijos įrenginius techniškai prižiūrėti, remontuoti ir keisti (įrenginius išjungus arba jų neišjungus) galima tik stoties budėtojo leidimu, o tarpstočio – vienos iš tarpstotį ribojančių stočių budėtojo arba traukinių eismo tvarkdario (eismo valdymo centralizacijos (toliau – EVC) ruožuose) leidimu.

Sąrašai pagrindinių darbų, atliekamų išjungus signalizacijos įrenginius arba jų neišjungus ir iš anksto apie tai įrašius į E-11 *Stoties kelių, iešmų, automatikos, ryšių ir kontaktinio tinklo įrenginių apžiūros žurnalą* (toliau – *Apžiūros žurnalą*), nurodyti šios Instrukcijos 1 ir 2 prieduose. Įrašų pavyzdžiai nurodyti šios Instrukcijos 5 priede. EVC ruožuose šie darbai atliekami perdavus geležinkelio stotį ar jos dalį vietiniam valdymui. Šiuo atveju įrašus apie atliekamus darbus geležinkelio stotyje formina elektromechanikas ir geležinkelio stoties darbuotojas (stoties viršininkas, jį keičiantis asmuo arba stoties budėtojas).

Pagrindinių darbų, atliekamų stoties budėtojo (EVC ruožuose – traukinių eismo tvarkdario) leidimu, sąrašas nurodytas šios Instrukcijos 3 priede. Šiuo atveju apie atliekamus darbus lauko įrenginiuose daromas įrašas *Apžiūros žurnale*, kad stoties budėtojas praneštų apie traukinių eismą rajone, kuriame atliekami darbai. EVC ruožuose darbuotojas duoda žodinę paraišką traukinių eimo tvarkdariui, kad šis įjungtų personalo garsinę įspėjimo sistemą. Jei tokios sistemos nėra, darbai lauko įrenginiuose atliekami perdavus geležinkelio stotį ar jos dalį vietiniam valdymui.

Techniškai prižiūrint, remontuojant ir keičiant neišjungtus signalizacijos įrenginius, stoties budėtojas (EVC ruožuose – traukinių eismo tvarkdarys) gali rengti maršrutą (įjungti leidžiamąjį

šviesoforo signalą) tik iš anksto įspėjęs apie tai dirbančiuosius, kurie turi nedelsdami nutraukti darbus rengiamo maršruto įrenginiuose ir palikti juos tvarkingus.

Draudžiama techniškai prižiūrėti, remontuoti ir keisti signalizacijos įrenginius, esančius parengtame maršrute.

1.6. Iešmai ir izoliuotieji kelio ruožai išjungiami atjungiant leidžiamuosius signalus. Būtinais atvejais elektrinės centralizacijos (toliau – EC) iešmus ar iešmus su kontroliniais užraktais galima išjungti ir neatjungiant leidžiamųjų signalų. Iešmų galutinės padėties tikrintuvai išjungiami neatjungiant iešmo valdymo ir padėties kontrolės.

Signalizacijos įrenginius paprastai išjungia elektromechanikas (iešmus stotyse su rakinamąja iešmų ir signalų sąryšio įranga gali išjungti ir elektromonteris). Prireikus šioje Instrukcijoje nustatyta tvarka įrenginius išjungti gali vyresnysis elektromechanikas, gamybos baro viršininkas, taip pat automatikos ūkio viršininkas.

Išjungus EC iešmus ar iešmus su kontroliniais užraktais neatjungiant leidžiamųjų signalų, galima įjungti leidžiamuosius signalus tais maršrutais, kuriuose yra išjungtieji įrenginiai. Šiuo atveju garantuojama visų maršrute esančių iešmų padėties kontrolė ir blokavimas, išskyrus išjungtuosius. Išjungtųjų iešmų padėtis, jų smailių tvirtinimas ir užrakinimas tikrinamas vadovaujantis *Stoties knygoje* nustatyta tvarka. Atlikus šią patikrą, pirmasis traukinys per išjungtą iešmą neatjungiant leidžiamųjų signalų praleidžiamas esant draudžiamajam įleidžiamajam, išleidžiamajam arba maršrutinio šviesoforo signalui, kiti – pagal leidžiamuosius šviesoforų signalus ir ne didesniu kaip 40 km/h greičiu, traukinio mašinistui išdavus įspėjamąjį lapelį.

Įspėjamųjų lapelių išdavimo tvarka nustatyta ET.

Išjungus signalizacijos įrenginius atjungiant leidžiamuosius signalus, tampa neįmanoma įjungti šviesoforo leidžiamųjų signalų ir blokuoti maršrutų, kuriuose yra išjungtieji įrenginiai. Eismo valdymo ir kontrolės įrenginyje¹⁾ (toliau – valdymo įrenginyje) kontroliuojama visų iešmų padėtis ir izoliuotųjų kelio ruožų būklė, išskyrus išjungtuosius. Traukinių eismas maršrutais, kuriuose yra išjungtų įrenginių, vykdomas esant draudžiamiesiems atitinkamų šviesoforų signalams. Šiuo atveju tikrasis izoliuotojo kelio ruožo laisvumas, kiekvieno iešmo padėtis, smailių įtvirtinimas ir užrakinimas maršrute tikrinamas vadovaujantis *Stoties knygoje* nustatyta tvarka.

1.7. Iešmus neatjungiant leidžiamųjų signalų išjungia elektromechanikas (stotyje su rakinamąja iešmų ir signalų sąryšio įranga – elektromechanikas arba elektromonteris) vyresniojo elektromechaniko ir infrastruktūros filialo operatyvinio tvarkdario *Signalizacijos įrenginių išjungimų žurnale* (toliau – *Išjungimų žurnalas*) įregistruotu leidimu.

Visais atvejais leidimas iešmams išjungti neatjungiant leidžiamųjų signalų turi būti perduodamas per stoties budėtoją.

Atliekant numatytus darbus su išjungtais iešmais neatjungiant leidžiamųjų signalų, traukinių eismo saugą užtikrina ir visų padalinių darbuotojų veiksmus kontroliuoja stoties viršininkas arba jį keičiantis asmuo.

Vieno stoties budėtojo valdomoje stotyje ar stoties rajone vienu metu neatjungiant leidžiamųjų signalų galima išjungti ne daugiau kaip vieną vieninį arba abu vienos sąvažos iešmus.

Daugiau kaip vienas iešmas neatjungiant leidžiamųjų signalų išjungiamas nustatytos formos geležinkelio infrastruktūros valdytojo rašytiniu leidimu, kuriame nurodoma traukinių eismo tvarka ir priemonės, garantuojančios traukinių eismo saugą, taip pat už traukinių eismo saugą ir už tai, kad darbai būtų atlikti laiku atsakingi asmenys.

Draudžiama išjungti iešmą neatjungiant leidžiamųjų signalų tuo atveju, jeigu pažeidžiamas mechaninis ryšys tarp iešmo smailių (išskyrus atvejus, nurodytus šios Instrukcijos 5.4 p.).

¹⁾ Eismo valdymo ir kontrolės įrenginys – signalizacijos įrenginių valdymą ir kontrolę iš vienos darbo vietos (kompiuterinės darbo vietos, pulto, švieslentės, manevrų skydo ir kt.) užtikrinanti techninė priemonė.

Neatjungiant leidžiamųjų signalų išjungti iešmus elektromechanikui (stotyse su rakinamąja iešmų ir signalų sąryšio įranga – ir elektromonteriu) leidžia:

iki 8 val. – stoties viršininkas, suderinęs su traukinių eismo tvarkdariu, o EVC ruožuose – traukinių eismo tvarkdarys;

ilgiau kaip 8 val. (iki 5 parų imtinai) – geležinkelių infrastruktūros valdytojas;
ilgiau kaip 5 paroms – geležinkelio valdytojas.

1.8. Neatjungiant leidžiamųjų signalų iešmai išjungiami pagal nustatyta tvarka patvirtintus techninius sprendimus.

Iešmų išjungimo neatjungus leidžiamųjų signalų schemas turi būti sudaromos kiekvienai stočiai atskirai, vadovaujantis techniniais sprendimais. Schemas turi patvirtinti Geležinkelių infrastruktūros direkcijos Automatikos, ryšių ir elektros tiekimo skyrius.

1.9. Atjungiant leidžiamuosius signalus iešmus ir izoliuotuosius kelio ruožus išjungia elektromechanikas infrastruktūros filialo operatyvinio tvarkdario *Išjungimų žurnale* registruotu leidimu. Tokiu būdu įrenginiai paprastai išjungiami netrikdant traukinių eismo (pavyzdžiui: laisvu nuo traukinių eismo metu; traukinių eismą nukreipiant kitais maršrutais; kai išjungiamieji iešmai ir izoliuotieji kelio ruožai jungia kelius, ant kurių ilgą laiką stovi riedmenys ir kt.). Be to, šitaip išjungus stoties įrenginius ir nutraukus eismą per iešmą ar izoliuotuoju kelio ruožu, atliekami kelio darbai (bėgio, iešmo, rėminio bėgio, smailės, kryžmės, slankiosios kryžmės šerdies ir kryžmės su slankiąja šerdimi atlankos keitimas, taip pat kiti darbai, kai nuo smailių atjungiamos smailių užrakto ar smailių trauklės ašos arba nuo ašų atjungiamas smailių užraktas ar smailių trauklė).

1.10. Planiniai darbai su išjungtais signalizacijos įrenginiais atliekami nustatytos formos geležinkelių infrastruktūros valdytojo rašytiniu leidimu, išduotu pagal atsakingų darbuotojų pateiktas paraiškas. Leidime nurodomas signalizacijos įrenginių išjungimo tikslas ir būdas, darbų pradžios data ir laikas, darbų atlikimo trukmė (numatant laiką, reikalingą signalizacijos įrenginių ir sistemų išjungimui, veikimo patikrai bei įjungimui), traukinių eismo tvarka, būtinybė duoti įspėjamuosius lapelius bei sudaryti kitas traukinių eismo saugą užtikrinančias sąlygas, už darbų atlikimą ir traukinių eismo saugą atsakingi asmenys.

Planiniai darbai, kurie atliekami nustatytos formos geležinkelių infrastruktūros valdytojo rašytiniu leidimu: pavaros, galutinės padėties tikrintuvo, hidraulinio galutinės padėties tikrintuvo mazgo keitimas; kabelio ir grupinių kabelių movų keitimas ir remontas; pavaros, galutinės padėties tikrintuvo montažo keitimas; tarpstočio, įleidžiamųjų, išleidžiamųjų, maršruto šviesoforų keitimas; relių spintos keitimas; maršruto dėžių remontas ir patikra jas išardant; elektros maitinimo įrenginių, valdymo pultų ir švieslenčių keitimas; mikroprocesorinės centralizacijos (toliau – MPC) technologinių kompiuterių programinės įrangos versijų keitimas; stoties budėtojo, traukinių eismo tvarkdario kompiuterinės darbo vietos (toliau – KDV) programinės įrangos versijų keitimas; priimamų naudoti naujų ar pertvarkytų signalizacijos įrenginių derinimo ir įjungimo darbai.

Planiniams darbams, kurie atliekami signalizacijos įrenginius išjungus traukinių eismo grafike numatytų eismo pertraukų metu arba laisvu nuo traukinių eismo metu, geležinkelių infrastruktūros valdytojo leidimo nereikia.

Minėti darbai atliekami įrašius apie tai į *Apžiūros žurnalą* ir leidus stoties budėtojui, tarpstočiuose – leidus traukinių eismo tvarkdariui. EVC ruožuose šie darbai atliekami leidus traukinių eismo tvarkdariui ir perdavus stotį vietiniam valdymui.

1.11. Sugedus stoties ar tarpstočio signalizacijos įrenginiams, stoties budėtojas privalo nedelsdamas įrašyti apie tai į *Apžiūros žurnalą*, pranešti elektromechanikui ir infrastruktūros filialo operatyviniam tvarkdariui, o sugedus izoliuotiesiems kelio ruožams ir iešmams – papildomai dar ir kelio meistriui ar kelio brigadininkui, sutrikus elektros tiekimui – energijos tvarkdariui. Sugedus stoties ar tarpstočio signalizacijos įrenginiams EVC ruožuose, traukinių eismo tvarkdarys privalo nedelsdamas įrašyti apie tai į *Apžiūros žurnalą* ir pranešti infrastruktūros filialo operatyviniam tvarkdariui.

Tol, kol taisomi signalizacijos įrenginiai, nustatyta tvarka tikrinamas jų darbas ir nėra elektromechaniko bei su gedimu susijusių kitų padalinių darbuotojų įformintų atitinkamų įrašų *Apžiūros žurnale*, stoties budėtojas (traukinių eismo tvarkdarys) privalo praleisti traukinius ET nustatyta tvarka. Šiuo atveju, neatsižvelgiant į traukinių eismo situaciją, stoties budėtojui, o EVC ruožuose ir traukinių eismo tvarkdariui draudžiama naudotis sugedusiais signalizacijos įrenginiais (vadovaujantis kontrolinių prietaisų rodmenimis įjungti įleidžiamųjų, išleidžiamųjų, maršrutinių ir manevrinių šviesoforų signalus, perjungti iešmus), taip pat ir tuomet, jei iki šių įrašų įforminimo, vėl atsinaujintų izoliuotųjų kelio ruožų laisvumo ar užimtumo, centralizuotų iešmų padėties

kontrolė ar valdymo įrenginyje įvyktų kiti rodmenų pokyčiai. Ar izoliuotajame kelio ruože nėra riedmenų, iešmų padėčių ir parengtus maršrutus reikia tikrinti *Stoties knygoje* nustatyta tvarka.

Įvykus trumpalaikiam KDV sutrikimui (monitoriaus išsijungimui, KDV ar MPC sistemos persikrovimui), stoties budėtoji (traukinių eismo tvarkdarys) leidžiama valdyti traukinių eismą tik įsitikinus, kad duomenys monitoriuje atsinaujina (veikia sistemos veikimo indikatorius ar laikrodis) ir aliarmų sąrašas nėra aktyvių aliarmų. Atsiradus aktyviems aliarmams, stoties budėtojas (traukinių eismo tvarkdarys) turi vadovautis ET ir šios Instrukcijos reikalavimais. Apie trumpalaikį KDV sutrikimą stoties budėtojas (traukinių eismo tvarkdarys) turi įrašyti į *Apžiūros žurnalą* ir informuoti atsakingus darbuotojus.

1.12. EVC ruožuose sugedus centralizuotam iešmui (neįmanoma perjungti iešmo, iešmo padėtis nekontroliuojama) arba atsiradus netikram stoties izoliuotojo kelio ruožo užimtumui ar laisvumui, traukinių eismo tvarkdarys turi iškviesti į stotį stoties budėtoją (stoties viršininką ar jį keičiantį asmenį) ir, jam atvykus, perduoti stotį vietiniam valdymui. Iki į stotį neatvyks stoties budėtojas, traukinių eismo tvarkdarys privalo praleisti traukinius ET nustatyta tvarka. Kiekvieną kartą davus ypatingą komandą, traukinių eismo tvarkdarys turi apie tai įrašyti į *Apžiūros žurnalą*.

1.13. Atsižvelgęs į įrenginių gedimo pobūdį, stoties budėtojas, nelaukdamas kol atvyks elektromechanikas ar kelių ūkio darbuotojas, turi panaudoti jo žinioje turimas priemones tam, kad vizualiai apžiūrėdamas izoliuotuosius kelio ruožus ir iešmus, nustatytą signalizacijos įrenginių gedimo priežastis:

1.13.1. Jei iš valdymo įrenginio neįmanoma perjungti centralizuoto iešmo (kai elektros variklis vartoja srovę), tai būtina patikrinti, ar nepakliuvo kas nors tarp iešmo smailės ir rėminio bėgio, ar smailės, smailių užraktai ir trauklės neužverstos kroviniais, sniegu ir kt.

Jei po šios patikros stoties budėtojas išsiaiškina ir pašalina priežastį, dėl kurios iešmas nepersijungė, jam leidžiama vėl naudotis įrenginiais.

Stoties budėtojas turi įrašyti į *Apžiūros žurnalą* (EVC ruožuose – informuoti traukinių eismo tvarkdary) apie signalizacijos įrenginių gedimo priežastis ir jų pašalinimą.

Jei valdymo įrenginyje centralizuoto iešmo padėtis nekontroliuojama, tai stoties budėtojas ar kitas *Stoties knygoje* nurodytas darbuotojas vietoje turi patikrinti, ar iešmas nesugedęs ir ar taisyklingai įjungtas į maršrutą. Be to, tokio iešmo smailės turi būti užrakintos per kengę kabinamąją spyna, o suktuko sklendės kontaktas – išjungtas. Iešmo su elektros pavara suktuko sklendės kontaktas išjungiamas pavaros sklendę nuleidžiant žemyn, o iešmo su hidrauline pavara – į pavaros pervedimo mechanizmo prieigą įstatant ir išimant suktuką. Iešmo su užrakintomis smailėmis raktas turi būti saugomas pas stoties budėtoją ar kitą *Stoties knygoje* nurodytą darbuotoją. Apie iešmo smailių užrakinimą ir atrakinimą stoties budėtojas ar kitas *Stoties knygoje* nurodytas darbuotojas turi įrašyti (perduoti telefonogramą) į stoties *Apžiūros žurnalą*.

Tol, kol toks iešmas bus sutaisytas arba išjungtas neatjungiant leidžiamųjų signalų, traukiniai per jį praleidžiami esant draudžiamajam atitinkamo šviesoforo signalui. Tais maršrutais, kuriuose iešmo padėtis valdymo įrenginyje kontroliuojama, traukiniai praleidžiami pagal leidžiamuosius atitinkamų šviesoforų signalus.

Prireikus, kol bus taisomas iešmas, stoties budėtojas, traukinių eismo tvarkdarys leidus, gali iešmą perjungti valdyti suktuku. Iešmą perjungti suktuku (suktuko sklendės kontaktas turi būti išjungtas) gali stoties budėtojas, centralizacijos posto operatorius, iešmininkas arba kitas *Stoties knygoje* nurodytas darbuotojas.

Sutaisius iešmą ir atnaujinus jo veikimą, suktuko sklendės kontaktą įjungia elektromechanikas. Iešmo su elektros pavara suktuko sklendės kontaktas įjungiamas į viršų pakeliant pavaros sklendę, o iešmo su hidrauline pavara – nuspaudžiant pavaros viduje esantį jungiklį.

Vieną iš sudvejintų iešmų arba iešmą su slankiąja kryžmės šerdimi perjungus valdyti suktuku – antrasis iešmas arba slankioji kryžmės šerdis taip pat turi būti perjungta valdyti suktuku.

Jei sudvejinti iešmai arba iešmas su slankiąja kryžmės šerdimi perjungiami suktuku, tai abu iešmai arba iešmas ir slankioji kryžmės šerdis turi būti perjungti į tokią pačią (pliuso arba minuso) padėtį.

Perjungiant suktuku iešmą su slankiąja kryžmės šerdimi, pirmoji turi būti perjungiamą ir užrakinama slankioji kryžmės šerdis, o po to perjungiamas ir užrakinamas iešmas.

Po kiekvieno iešmo perjungimo suktuku, stoties budėtojas turi valdymo pulte šio iešmo rankenėlę pasukti į padėtį, atitinkančią iešmo padėtį, arba, jei iešmai valdomi mygtukais – nuspausti atitinkančios padėties mygtuką, o stotyse su KDV – duoti individualią iešmo perjungimo komandą.

Kad gautų suktuku perjungto iešmo padėties kontrolę, kai atitinkamas izoliuotasis kelio ruožas turi netikrojo užimtumo kontrolę, stoties budėtojas turi atblombuoti ir nuspausti pagalbinį iešmo perjungimo mygtuką, arba nuspausti mygtuką su nuspaudimų skaičiaus skaitikliu, arba MPC stotyse – duoti ypatingą iešmo perjungimo komandą (netikrinant izoliuotojo kelio ruožo laisvumo) (kai kuriose MPC sistemose vietoje ypatingos iešmo perjungimo komandos reikia duoti ypatingą iešmo kontrolės atkūrimo komandą), o prireikus – pirmiau dirbtinai atrakinti maršruto ruožą. Kiekvieną kartą davus ypatingą komandą, nutraukus plombą ar nuspaudus mygtuką su nuspaudimų skaičiaus skaitikliu, stoties budėtojas turi įrašyti apie tai į *Apžiūros žurnalą*.

Jei po iešmo perjungimo suktuku valdymo įrenginyje yra jo padėties kontrolė, tai manevravimas ir traukinių priėmimas ar išleidimas vykdomas pagal leidžiamuosius atitinkamų šviesoforų signalus. Ar suktuku perjungtas iešmas maršrute yra taisyklingoje padėtyje, stoties budėtojas įsitikina pagal darbuotojo, perjungusio šį iešmą, pranešimą ir pagal valdymo įrenginio rodmenis.

Jei yra sutrikdyta suktuku perjungtų iešmų padėties kontrolė, tai ant šių iešmų rankenėlės (mygtukų) uždedamas gaubtelis (gaubteliai), o MPC stotyse – duodama iešmo blokavimo komanda (EC stotyse su KDV – duodama individuali iešmo perjungimo komanda). Iešmų smailės (slankiosios kryžmės šerdys) maršrute užrakinamos per kenges kabinamosiomis spynomis (įrašius apie tai į stoties *Apžiūros žurnalą*), kurių raktai traukinių eismo metu turi būti saugomi pas stoties budėtoją ar kitą *Stoties knygoje* nurodytą darbuotoją. Stoties budėtojas turi pats patikrinti tokių iešmų maršrute padėtį ir ar jų smailės užrakintos arba tai jam turi pranešti šiam tikslui paskirti stoties eismo ūkio darbuotojai. Traukinių eismas maršrutais, kuriuose yra tokie iešmai, turi būti vykdomas esant draudžiamiesiems atitinkamų šviesoforų signalams, išjungus suktuku perjungiamų iešmų suktukų sklendžių kontaktus.

1.13.2. Sugedus iešmui arba pavarai, kai neįmanoma iešmo perjungti suktuku, o elektromechaniko nėra, stoties budėtojas turi ant iešmo rankenėlės (mygtukų) uždėti raudoną gaubtelį (gaubtelius), o MPC stotyse – duoti iešmo blokavimo komandą.

Jei neįmanoma iškviesti elektromechaniko, stoties budėtojas traukinių eismo tvarkdario leidimu nurodo stotyje esančiam kelių ūkio darbuotojui nuo iešmo (slankiosios kryžmės šerdies) smailių atskirti iešmo ir gludumo traukles ir įtvirtinti iešmo smailės reikiamoje padėtyje. Kelių ūkio darbuotojas apie tai turi įrašyti į *Apžiūros žurnalą*.

Iešmo ir gludumo trauklių atskyrimo vietos nurodytos šios Instrukcijos 4 priede.

Stoties budėtojas gali praleisti per tokį iešmą traukinius tik tuo atveju, jei *Apžiūros žurnale* yra kelių ir stoties eismo ūkių darbuotojų įrašas apie iešmo smailių įtvirtinimą ir užrakinimą. Šiuo atveju traukiniai turi būti leidžiami esant draudžiamiesiems atitinkamų šviesoforų signalams, o stoties budėtojui draudžiama vadovautis valdymo įrenginyje rodoma iešmo padėties kontrole.

Iešmo su įtvirtintomis smailėmis padėtį maršrute kontroliuoja stoties eismo ūkio darbuotojas.

1.13.3. Atsiradus netikrajam izoliuotojo kelio ruožo užimtumui, stoties budėtojas ar kitas *Stoties knygoje* nurodytas darbuotojas privalo patikrinti, ar tame ruože nėra riedmenų (taip pat ir negabaritiniuose ruožuose) ir nestabdant traukinių eismo patikrinti, ar izoliuotasis kelio ruožas nesujungtas pašaliniu daiktu. Išaiškinus ir pašalinus netikrojo užimtumo priežastį, stoties budėtojui (traukinių eismo tvarkdariui) leidžiama vėl naudotis įrenginiais. Stoties budėtojas (traukinių eismo tvarkdarys) apie signalizacijos įrenginių gedimo priežastis ir jų pašalinimą turi įrašyti į *Apžiūros žurnalą*.

Nenustačius ir nepašalinus gedimo priežasties, traukinių eismas maršrutais, kuriuose yra toks izoliuotasis kelio ruožas, turi būti organizuojamas esant draudžiamiesiems šviesoforų signalams, o atitinkami EC iešmai perjungiami plombuojamu pagalbiniu iešmo perjungimo

mygtuku arba mygtuku su nuspaudimų skaičiaus skaitikliu, o MPC stotyse – ypatinga ieško perjungimo komanda (netikrinant izoliuotojo kelio ruožo laisvumo). Kiekvieną kartą davus ypatingą komandą, nutraukus plombą ar nuspaudus mygtuką su nuspaudimų skaičiaus skaitikliu, stoties budėtojas turi apie tai įrašyti į *Apžiūros žurnalą*. Kiekvieną kartą prieš perjungiant tokį iešmą, stoties budėtojas privalo įsitikinti, ar izoliuotajame kelio ruože nėra riedmenų.

1.13.4. Visais atvejais priimant ir išleidžiant traukinius pro šviesoforą su draudžiamuoju signalu, stoties budėtojas (EVC ruožuose – traukinių eismo tvarkdarys), įvykdęs ET nurodytus reikalavimus, turi *Signalizacijos įrenginių naudojimo instrukcijoje* nurodytu būdu pašalinti galimybę iš valdymo įrenginio perjungti maršrute esančius iešmus.

1.13.5. Sugedus kontroliniam ieško užraktui, kuomet jo negalima atrakinti arba užrakinti, o elektromechaniko (elektromonterio) geležinkelio stotyje nėra, stoties budėtojas, iš anksto įrašęs apie tai į *Apžiūros žurnalą*, nurodo kelių ūkio darbuotojui nuimti užraktą nuo garnitūro. Nuimto užrakto raktas perduodamas iešmininkui. Į šio ieško blokuotuvo užrakto rakto lizdą įkišama raudona žymena su užrašu „Išjungta“. Traukinių ir manevrų maršrutuose, perjungus šį iešmą į reikiamą padėtį, jo smailės įtvirtinamos apkaba ir užrakinamos per kengę kabinamąją spyna. Apie ieško smailių įtvirtinimą ir užrakinimą turi būti įrašyta į *Apžiūros žurnalą*.

Iešmininkas, pranešęs apie maršruto parengimą, stoties budėtojo nurodymu kontrolinio užrakto raktą įkiša į blokuotuvą maršrutui užrakinti. Šiuo atveju žymena „Išjungta“ pritvirtinama prie rakto.

Manevruojama bei traukiniai priimami ir išleidžiami maršrutais, kuriuose yra toks iešmas pagal leidžiamuosius atitinkamų šviesoforų signalus.

1.13.6. Pametus (sulaužius) ieško kontrolinio užrakto raktą, kai geležinkelio stotyje nėra elektromechaniko (elektromonterio), stoties budėtojas, apie tai įrašęs į *Apžiūros žurnalą*, nurodo kelių ūkio darbuotojui nuimti užraktą nuo garnitūro. Į šio ieško blokuotuvo užrakto rakto lizdą įkišama raudona žymena su užrašu „Išjungta“. Tol, kol taisomas gedimas, manevruojama ir traukiniai priimami bei išleidžiami esant draudžiamiesiems atitinkamų šviesoforų signalams ET nustatyta tvarka. Maršrutuose tokio ieško smailės užrakinamos per kengę kabinamąją spyna, įrašius apie tai į *Apžiūros žurnalą*.

1.14. Elektromechanikas, gavęs pranešimą apie signalizacijos įrenginių gedimą, paprastai turi atvykti pas stoties budėtoją, pasirašyti *Apžiūros žurnale* ir nurodyti atvykimo laiką. Tuo atveju, jei elektromechanikas atvyksta tiesiai į sugedusių įrenginių vietą, jis privalo apie tai pranešti stoties budėtojui, kuris *Apžiūros žurnale* turi pažymėti jo atvykimo laiką. Vėliau elektromechanikas atvykimo taisyti įrenginių laiką patvirtina savo parašu. EVC ruožuose elektromechanikas, atvykęs į sugedusių įrenginių vietą, privalo apie tai pranešti traukinių eismo tvarkdariusiui, kuris *Apžiūros žurnale* turi pažymėti jo atvykimo laiką.

Kol elektromechanikas taisys sugedusius įrenginius, stoties budėtojas (traukinių eismo tvarkdarys) turi iš anksto pranešti apie traukinių eismą tame rajone.

Elektromechanikui draudžiama pradėti taisyti sugedusius signalizacijos įrenginius be stoties budėtojo (EVC ruožuose – traukinių eismo tvarkdario) sutikimo ir be žymos *Apžiūros žurnale* apie elektromechaniko atvykimą.

Elektromechanikas, atvykęs pas stoties budėtoją arba į sugedusių įrenginių vietą, privalo nustatyti, ar reikia sugedusius įrenginius išjungti iš centralizacijos (sąryšio), remdamasis šios Instrukcijos 1 priede nurodytų darbų sąrašu.

Prireikus išjungti signalizacijos įrenginius, elektromechanikas šį išjungimą turi įforminti stoties *Apžiūros žurnale* šios Instrukcijos 5 priede nustatyta tvarka.

Jei taisant signalizacijos įrenginius jų išjungti nereikia, tai stoties budėtojui (EVC ruožuose – traukinių eismo tvarkdariusiui) apie gedimą įrašius į *Apžiūros žurnalą* ir nurodžius elektromechaniko atvykimo laiką, elektromechanikas *Apžiūros žurnalo* 3 skiltyje gali papildomo įrašo ir neforminti.

Jeigu signalizacijos įrenginiai yra gana toli nuo stoties budėtojo patalpos, tai įrašą apie sutaisytus signalizacijos įrenginius ir jų įjungimą, taip pat, jei reikia, įrašą apie laikiną šių įrenginių išjungimą atjungiant leidžiamuosius signalus galima pakeisti *Apžiūros žurnale* registruojama telefonograma, kurią elektromechanikas perduoda stoties budėtojui, o vėliau ir pats pasirašo.

Elektromechanikas (stotyje su rakinamąja iešmų ir signalų sąryšio įranga ir elektromonteris), sutaisęs signalizacijos įrenginius, gali leisti jais vėl naudotis tik kartu su stoties budėtoju (traukinių eismo tvarkdariu) juos patikrinęs ir įsitikinęs, kad signalizacijos įrenginiai tvarkingi ir valdymo įrenginyje teisingai atvaizduojama jų kontrolė. Elektromechanikas apie signalizacijos įrenginių sutaisymą turi įrašyti į *Apžiūros žurnalą*. EVC ruožuose elektromechanikas apie signalizacijos įrenginių sutaisymą turi perduoti traukinių eismo tvarkdariui *Apžiūros žurnale* registruotą telefonogramą.

Elektromechanikas turi pranešti infrastruktūros filialo operatyviniam tvarkdariui ir vyresniajam elektromechanikui apie gedimo priežastį ir sutaisymo laiką.

Jei signalizacijos įrenginių veikimas atsinaujina, o tikrinant įrenginius gedimo priežastis nenustatoma, tai elektromechanikas turi apie tai pranešti vyresniajam elektromechanikui arba infrastruktūros filialo operatyviniam tvarkdariui ir, gavęs leidimą, asmeniškai įrašyti arba turimomis ryšio priemonėmis pranešti stoties budėtojui (EVC ruožuose – traukinių eismo tvarkdariui), kad šis įrašytų į *Apžiūros žurnalą* apie atliktą signalizacijos įrenginių patikrą, jų veikimo atsinaujinimą ir leidimą jais naudotis. Padarius tokį įrašą, stoties budėtojas (traukinių eismo tvarkdarys) turi vėl pradėti naudotis signalizacijos įrenginiais.

1.15. Tikrinant iešmo smailių prigludimą prie rėminio bėgio ties pavara, tarpmais dedamas tarp smailės ir rėminio bėgio pirmosios smailių trauklės (iešmuose su elektros pavaromis) ar pirmojo smailių užrakto (iešmuose su hidraulinėmis pavaromis) tvirtinimo prie smailės vietoje.

Tikrinant iešmo smailių prigludimą prie rėminio bėgio ties galutinės padėties tikrintuvu, tarpmais dedamas tarp smailės ir rėminio bėgio bėgio gludumo trauklių (iešmuose su elektriniais galutinės padėties tikrintuvais) ar galutinės padėties tikrintuvo mazgo (iešmuose su hidrauliniais galutinės padėties tikrintuvais) tvirtinimo prie smailės vietoje.

Eismo, kelių ir automatikos ūkių darbuotojų bendrų veiksmų tvarka aptikus iešmą, kurio smailė nepakankamai priglunda prie rėminio bėgio ar slankioji kryžmės šerdis – prie atlankos, nurodyta šios Instrukcijos 6 priede.

1.16. Iešmo atlenkimo atveju stoties budėtojas privalo traukinių eismą per šį iešmą nutraukti, apie tai pranešti traukinių eismo tvarkdariui, padaryti atitinkamą įrašą *Apžiūros žurnale*, iškviesti kelių ūkio darbuotojus (kelio meistrą ar kelio brigadininką) ir elektromechaniką, kad jie apžiūrėtų iešmą ir signalizacijos įrenginius. EVC ruožuose atlenkus iešmą, traukinių eismo tvarkdarys privalo traukinių eismą per šį iešmą nutraukti, iškviesti į stotį stoties budėtoją (stoties viršininką ar jį keičiantį asmenį), padaryti atitinkamą įrašą *Apžiūros žurnale* ir pranešti infrastruktūros filialo operatyviniam tvarkdariui. Atvykus stoties budėtojui, stotis turi būti perduota vietiniam valdymui. Draudžiama perjungti atlenktą iešmą iš valdymo įrenginio ir vadovautis jo padėties kontrole.

Elektromechanikas turi išjungti iešmą atjungiant leidžiamuosius signalus, apie tai įrašyti į *Apžiūros žurnalą* ir patikrinti iešmo signalizacijos įrenginių (pavaros, iešmo kontrolinio užrakto, garnitūro) būklę.

Kol atvyks elektromechanikas ir apžiūrės iešmą, traukinių eismas per jį (kelių ūkio darbuotojui įrašius į *Apžiūros žurnalą* apie traukinių eismo leidimą) leidžiamas esant draudžiamiesiems atitinkamų šviesoforų signalams. Iešmo smailės turi būti įtvirtintos ir užrakintos per kengę kabinamąją spyna (įrašius apie tai į *Apžiūros žurnalą*), o suktuko sklendės kontaktas – išjungtas.

1.17. Sugedus EVC įrenginiams, kai stoties neįmanoma valdyti iš valdymo įrenginio, traukinių eismo tvarkdarys turi iškviesti į stotį stoties budėtoją (stoties viršininką ar jį keičiantį asmenį), padaryti atitinkamą įrašą *Apžiūros žurnale* ir pranešti infrastruktūros filialo operatyviniam tvarkdariui bei Eismo valdymo sistemų priežiūros centro atsakingam darbuotojui. Atvykus stoties budėtojui, stotis turi būti perduota atsarginiam valdymui.

1.18. Jei signalizacijos įrenginių techninė priežiūra ir remontas atliekamas nustatyta tvarka jų neišjungus, tai draudžiama sudaryti dirbtines prietaisų maitinimo grandines perverčiant prietaisus, įrengiant laikinąsias junges arba bet koku kitu būdu.

Įrengti laikinąsias junges leidžiama šiais atvejais:

- jei jos numatytos patvirtintuose techniniuose sprendimuose (užblokuotų grandinių atstatymas, įrenginių išjungimas ir kiti darbai);

- signalizacijos įrenginiams išjungti, AA/112 *Signalizacijos įrenginių techninės dokumentacijos tvarkymo instrukcijoje* nustatyta tvarka atlikus atitinkamus pakeitimus techniniuose dokumentuose, kai: nauji įrenginiai priimami naudoti nenutiesus visų kelių ar nepaklojus iešmų; rekonstruojami keliai ar iešmai; užkonservuojami įrenginiai.

Laikinosios jungės turi būti ne trumpesnės kaip 0,5 m, skirtingos spalvos nei montažas, nesurištos į laidų pynę ir turi turėti savo paskirties žymeną su nuoroda jos įrengimui pagrįsti (schemos Nr., lapo Nr.), data ir ją įrengusio darbuotojo parašu.

1.19. Iš valdymo įrenginio valdyti tikrinamus iešmus, šviesoforus ir kitus signalizacijos įrenginius turi stoties budėtojas, o EVC ruožuose – traukinių eismo tvarkdarys. Elektromechanikas tokių patikrų metu gali valdyti signalizacijos įrenginius tik stoties budėtojui (traukinių eismo tvarkdariui) leidus ir jam prižiūrint.

1.20. Nauji arba pertvarkyti signalizacijos įrenginiai įjungiami vadovaujantis 165/AA *Geležinkelių signalizacijos įrenginių priėmimo naudoti taisyklėmis*.

Jeigu šioje Instrukcijoje nenumatyta tikrinti įrengiamus naujus, pertvarkomus esamus arba taisomus signalizacijos įrenginius, turi būti sudaroma signalizacijos įrenginių patikros programa. Šią programą tvirtina infrastruktūros filialo vadovybė, o jos kopija atiduodama infrastruktūros filialo operatyviniam tvarkdariui, kad jis galėtų kontroliuoti, ar tinkamai ir nuodugniai tikrinama.

Pirmiau minėtiems darbams turi vadovauti atsakingi automatikos ūkio darbuotojai, einantys ne žemesnes kaip vyresniojo elektromechaniko pareigas.

Iš anksto nustatyta tvarka turi būti patikrintos darbuotojų, atsakingų už naujai įrengtų ar pertvarkytų signalizacijos įrenginių patikrą, žinios ir gebėjimai. Darbuotojų negalima skirti atsakingais už naujų ir pertvarkytų įrenginių įjungimą, jei nepatikrintos jų žinios ir gebėjimai.

2. IEŠMŲ IŠJUNGIMO TVARKA

2.1. Bendrieji reikalavimai

2.1.1. Prieš išjungiant iešmą, jo smailės turi būti įtvirtinamos ir užrakinamos tokia tvarka: neatjungiant leidžiamųjų signalų (neišskiriant smailių) – apkaba ir per kengę kabinamąją spyna;

atjungiant leidžiamuosius signalus, jei smailės atskiriamos nuo pavaros, rankinio perjungimo mechanizmo – apkaba ir per kengę kabinamąją spyna;

atjungiant leidžiamuosius signalus, jei smailės neatskiriamos nuo pavaros, rankinio perjungimo mechanizmo – per kengę kabinamąją spyna.

Iešmo smailės įtvirtinamos apkaba K/078 *Saugaus traukinių eismo užtikrinimo instrukcijoje remontuojant kelią* nustatyta tvarka.

Užrakintų iešmo (sudvejintų iešmų) smailių kabinamosios spynos raktas (raktai) išjungimo metu turi būti saugomas pas stoties budėtoją, iešmo priežiūrai paskirtą darbuotoją arba už traukinių eismo saugą atsakingą vadovą. Traukiniai turi būti priimami ir išleidžiami ET nustatyta tvarka.

Išskirtos smailės turi būti įtvirtinamos reikiamoje padėtyje K/078 *Saugaus traukinių eismo užtikrinimo instrukcijoje remontuojant kelią* nustatyta tvarka. Be to, prispausta smailė užrakinama per kengę kabinamąją spyna.

Išjungus iešmą su slankiąja kryžmės šerdimi, šerdis reikiamoje padėtyje tvirtinama šerdies kenge, užrakinama kabinamąją spyna. Šiuo atveju šerdis turi pakankamai priglusti prie kryžmės atlankos ir atitikti TNN nustatytus reikalavimus.

Išjungus sudvejintus iešmus atjungiant leidžiamuosius signalus, neremontuojamo iešmo smailės užrakinamos per kengę kabinamąją spyna, o išjungus iešmą neatjungiant leidžiamųjų signalų – jo smailės tvirtinamos apkaba ir užrakinamos per kengę kabinamąją spyna.

Išjungto iešmo priežiūrai *Stoties knygoje* nustatyta tvarka turi būti paskirtas stoties eismo ūkio darbuotojas.

Iešmo smailes (slankiąją kryžmės šerdį) vienoje iš kraštinių padėčių stoties budėtojo nurodymu įtvirtina kelių ūkio darbuotojas. Iešmo smailes (slankiąją kryžmės šerdį) per kengę kabinamąją spyna užrakina stoties eismo ūkio darbuotojas. Apie iešmo smailių užrakinimą arba įtvirtinimą ir užrakinimą reikia įrašyti į *Apžiūros žurnalą* arba perduoti stoties budėtojui atitinkamą telefonogramą.

Už iešmo smailių (slankiosios kryžmės šerdies) patikimą įtvirtinimą atsako kelių ūkio darbuotojas, o už iešmo padėties parengtame maršrute tinkamumą ir už jo smailių patikimą užrakinimą per kengę kabinamąją spyna – stoties eismo ūkio darbuotojas.

Vėliau, perjunginėjant iešmą, stoties eismo ūkio darbuotojas turi informuoti stoties budėtoją apie iešmo padėtį ir jo smailių įtvirtinimą, šiuo atveju papildomo įrašo *Apžiūros žurnale* nereikia.

Atliekant išjungto iešmo reguliavimo darbus, taip pat ir su išskirtomis smailėmis, laisvu nuo traukinių eismo metu elektromechanikas stoties budėtojo leidimu, perduotu per stoties eismo ūkio darbuotoją ir jo kontroliuojamas, gali ranka perjunginėti iešmą.

Stoties budėtojas gali praleisti traukinį arba manevrinį sąstatą per išjungtą iešmą tik tai stoties eismo ūkio darbuotojui pranešus arba pačiam asmeniškai patikrinus, kad maršruto iešmas yra reikiamoje padėtyje, jo smailės įtvirtintos ir užrakintos per kengę kabinamąją spyna.

2.1.2. Draudžiama vienu metu įjungti leidžiamąjį įleidžiamąjį (maršrutinio) ir išleidžiamąjį šviesoforo signalą traukiniui praleisti per geležinkelio stotį, jei įleidžiamajame ar išleidžiamajame maršrute yra išjungtas iešmas neatjungiant leidžiamųjų signalų. Prieš įjungdamas leidžiamąjį šviesoforo signalą, stoties budėtojas turi įstikinti, kad mašinistas turi įspėjamąjį lapelį apie greičio apribojimą per išjungtą iešmą važiuoti ne didesniu kaip 40 km/h greičiu.

Traukiniui pervažiuojant per stotį, išleidžiamąjį šviesoforo leidžiamąjį signalą įjungti galima tik traukinio priekiu pravažiavus įleidžiamąjį (maršruto) šviesoforą.

Draudžiama viename geležinkelio stoties iešmyne per išjungtus iešmus neatjungiant leidžiamųjų signalų tuo pačiu metu įjungti šviesoforų leidžiamuosius signalus traukiniams priimti ir išleisti.

Organizuodamas traukinių eismą, stoties budėtojas turi maksimaliai išnaudoti maršrutus, kuriuose nėra išjungto iešmo.

2.2. EC ir MPC iešmai

2.2.1. EC iešmų išjungimo neatjungiant leidžiamųjų signalų, tvarka:

Elektromechanikas, turėdamas leidimą išjungti iešmą (pagal šios Instrukcijos 1.7 p. arba 1.10 p. reikalavimus) ir suderinęs su stoties budėtoju darbų pradžios laiką, apie išjungimą įrašo į *Apžiūros žurnalą*. Šiame įraše nurodo iešmo numerį, išjungimo tikslą ir būdą, taip pat būtinumą iešmo (iešmų) smailes įtvirtinti ir užrakinti pagal šios Instrukcijos 2.1.1 p. reikalavimus.

Stoties budėtojas, vadovaudamasis elektromechaniko įrašu, perjungia iešmą iš valdymo įrenginio į reikiamą padėtį. Siekiant, kad būtų neįmanoma iešmo perjungti atsitiktinai (rengiant maršrutus) stotyse su sutelktine reline maršrutų centralizacija, į tą pačią padėtį pasukama ir valdymo įrenginio iešmo rankenėlė, o EC stotyse su KDV – duodama individuali iešmo perjungimo į tą pačią padėtį komanda.

Stoties budėtojas, iešmą iš valdymo įrenginio perjungęs į reikiamą padėtį, nurodo kelių ūkio darbuotojui jo smailes (ir slankiąją kryžmės šerdį) įtvirtinti, o stoties eismo ūkio darbuotojui – užrakinti per kengę kabinamąją spyna.

Įtvirtinę ir užrakinę iešmo smailes, kelių ir stoties eismo ūkių darbuotojai įrašo apie tai į *Apžiūros žurnalą* arba perduoda stoties budėtojui atitinkamą telefonogramą, kurią vėliau *Apžiūros žurnale* patys pasirašo.

Stoties budėtojas ant iešmo rankenėlės uždeda raudonos spalvos gaubtelį, (valdant iešmus mygtukais, gaubteliai uždedami ant abiejų mygtukų). Po to, kai stoties budėtojas sustabdo traukinių eismą per išjungiamą iešmą ir tame geležinkelio stoties iešmyne (rajone) iešmų neperjunginėja, pasirašo po elektromechaniko įrašu ir nurodo laiką. Šis parašas leidžia elektromechanikui pradėti iešmo išjungimo darbus.

Ieško išjungimas neatjungiant leidžiamųjų signalų atliekamas elektromechanikai vietoje prietaisų, kontroliuojančių jo padėtį, įjungiant specialų įrenginį – maketą, leidžiantį įjungti šviesoforų leidžiamuosius signalus tais maršrutais, kuriuose yra išjungtas iešmas.

Kol neįjungtas maketas ir nepatikrintas jo veikimas, stoties budėtojai draudžiama:

- perjunginėti iešmus iešmyne (rajone), kuriame yra išjungiamas iešmas;
- leisti traukinius per šį iešmą.

Gavęs leidimą, elektromechanikas nutraukia kontrolinę grandinę maketo įjungimo vietoje, o stoties budėtojas pagal valdymo įrenginyje dingusią ieško padėties kontrolę įsitikina, kad kontrolė nutrūko būtent to ieško, apie kurį padarytas įrašas *Apžiūros žurnale*, ir apie tai informuoja elektromechaniką.

Įjungęs maketą, elektromechanikas kartu su stoties budėtoju įsitikina, kad maketas veikia tinkamai.

Tuo tikslu stoties budėtojas į reikiamą padėtį pasuka maketo valdymo rankenėlę, 1-2 sek. užfiksuoja ją vidurinėje padėtyje, po to valdymo įrenginyje į reikiamą (tą pačią) padėtį pasuka išjungto ieško rankenėlę (nuspaudžia mygtuką, duoda individualią ieško perjungimo komandą). Jei tuo metu ampermetro rodyklė nenukrypsta, o ieško kontrolinės lemputės ir maketo valdymo rankenėlės kontrolinės lemputės užsidega atitinkama žalia arba geltona spalva, atitinkančia rankenėlių padėtį (EC stotyse su KDV – jei tuo metu ampermetro rodyklė nenukrypsta, o ieško padėties kontrolė valdymo įrenginyje sutampa su maketo valdymo rankenėlės kontrolinės lemputės rodoma padėtimi), tai maketas veikia tinkamai (turi būti patikrintas visų maketo valdymo rankenėlės kontrolinių lempučių veikimas).

Po šios patikros stoties budėtojas pasuka maketo valdymo rankenėlę ir ieško rankenėlę (nuspaudžia mygtuką, duoda individualią ieško perjungimo komandą) į padėtį, atitinkančią tikrąją ieško padėtį ir nurodo stoties eismo ūkio darbuotojui išjungti suktuko sklendės kontaktą.

Įsitikinęs, kad iešmas išjungtas tinkamai, elektromechanikas išima virš ieško rankenėlės (mygtukų) esančias kontrolines lemputes (jei jos yra) (šviesos diodų indikatorius), nurodančias ieško padėtį, arba atjungia jų elektros grandines. Po to *Apžiūros žurnale* įformina antrąjį įrašą apie ieško išjungimo taisyklumą, lempučių (šviesos diodų indikatorius) išėmimą (atjungimą) ir reikalavimą ET nustatyta tvarka įspėti visus mašinistus, važiuojančius maršrutais, kuriuose yra išjungtas iešmas, per tokį iešmą važiuoti ne didesniu kaip 40 km/h greičiu. Po šiuo įrašu pasirašo stoties budėtojas ir nurodo laiką.

Nuo šio momento stoties budėtojas gali perjunginėti iešmus geležinkelio stoties iešmyne (rajone), kuriame yra išjungtas iešmas, o elektromechanikas gali atlikti įrašė nurodytus darbus.

Jei išjungtą iešmą reikia perjungti maršrutui parengti arba reguliavimo darbams atlikti, stoties budėtojas privalo valdymo įrenginyje atlikti veiksmus, kurie eliminuotų galimybę įjungti šviesoforų leidžiamuosius signalus maršrutais, kuriuose yra šis iešmas, tai yra maketo rankenėlę pasukti į vidurinę padėtį, palikus ieško perjungimo rankenėlę buvusioje padėtyje (palikus ieško perjungimo mygtuką buvusioje padėtyje, nedavus individualios ieško perjungimo komandos). Po to stoties budėtojas žodžiu nurodo kelių ūkio darbuotojui nuimti tvirtinamąjį įtaisą, o stoties eismo ūkio darbuotojui – atrakinti ir suktuku perjungti iešmą į reikiamą padėtį. Ieško perjungimo arba reguliavimo darbų metu traukinių eismas per iešmą draudžiamas.

Gavęs stoties eismo ūkio darbuotojo pranešimą apie suktuku į reikiamą padėtį perjungtą iešmą, jo smailių (slankiosios kryžmės šerdies) įtvirtinimą ir užrakinimą, stoties budėtojas perjungia į reikiamą padėtį maketo valdymo rankenėlę, po to valdymo įrenginyje į atitinkamą (tą pačią) padėtį pasuka ieško rankenėlę (nuspaudžia mygtuką, duoda individualią ieško perjungimo komandą).

Jeigu pagal eismo sąlygas išjungto ieško į kitą padėtį perjunginėti nereikės, tai, stoties budėtojai leidus, elektromechanikas turi eliminuoti galimybę elektriniu būdu į kitą padėtį perjungti maketo prietaisus ir apie tai nurodyti *Apžiūros žurnale*.

2.2.2. Iešmų išjungimo iš centralizacijos atjungiant leidžiamuosius signalus tvarka:

Elektromechanikas, turėdamas leidimą išjungti iešmą (pagal šios Instrukcijos 1.9 p. arba 1.10 p. reikalavimus) ir suderinęs su stoties budėtoju darbų pradžios laiką, apie išjungimą įrašo į *Apžiūros žurnalą*. Šiame įrašė nurodo ieško numerį, išjungimo tikslą ir būdą, taip pat būtinumą jo

smailes (slankiąją kryžmės šerdį) įtvirtinti (jei reikia) ir užrakinti pagal šios Instrukcijos 2.1.1 p. reikalavimus.

Stoties budėtojas, vadovaudamasis elektromechaniko įrašu, perjungia iešmą iš valdymo įrenginio į reikiamą padėtį, nurodo stoties eismo ūkio darbuotojui jo smailes (ir slankiąją kryžmės šerdį) užrakinti per kengę kabinamąją spyną, o kelių ūkio darbuotojui, jei reikia, įtvirtinti iešmo smailes (ir slankiąją kryžmės šerdį) toje pačioje padėtyje. Stoties budėtojas valdymo įrenginyje turi pasukti iešmo rankenėlę į tą pačią padėtį (nuspausti atitinkamą iešmo mygtuką), o EC stotyse su KDV – duoti individualią iešmo perjungimo į tą pačią padėtį komandą.

Įtvirtinę (jei reikia) ir užrakinę iešmo smailes, kelių (jei reikia) ir stoties eismo ūkių darbuotojai įrašo apie tai į *Apžiūros žurnalą* arba perduoda stoties budėtojui atitinkamą telefonogramą, kurią vėliau *Apžiūros žurnale* patys pasirašo.

Stoties budėtojas ant iešmo rankenėlės uždeda raudonos spalvos gaubtelį, (valdant iešmus mygtukais, gaubteliai uždedami ant abiejų mygtukų), o MPC stotyse – duoda iešmo blokavimo komandą.

Stoties budėtojas nutraukia traukinių eismą per išjungtą iešmą, pasirašo po elektromechaniko įrašu ir nurodo laiką. Šis parašas leidžia elektromechanikui išjungti iešmą.

Elektromechanikas išima saugiklius arba lankelius iš išjungiamo iešmo kontrolinės ir darbinės grandinių, kartu su stoties budėtoju įsitikina, kad valdymo įrenginyje nėra išjungiamo iešmo padėties kontrolės ir bandant perjungti iešmą, elektros variklio darbinėje grandinėje nėra srovės.

Baigus patikrą, stoties budėtojas nurodo stoties eismo ūkio darbuotojui išjungti suktuko sklendės kontaktą. Nuo šio momento elektromechanikas gali atlikti įrašė nurodytus darbus.

Kol EC iešmas išjungtas iš centralizacijos atjungiant leidžiamuosius signalus, iešmo atlenkimo skambutis išjungiamas mygtuku, likusių iešmų padėties kontrolės praradimo indikacija valdymo įrenginyje išlieka. Išjungus MPC (EC su KDV) iešmą atjungiant leidžiamuosius signalus, garsinis signalas išjungiamas patvirtinus atitinkamą aliarmą, likusių iešmų padėties kontrolės praradimo indikacija ir garsinė signalizacija valdymo įrenginyje išlieka.

Išjungus atjungiant leidžiamuosius signalus maršruto, kuriuo būtina praleisti traukinius pagal leidžiamuosius signalus, apsauginį EC iešmą, gali būti panaikinta šio maršruto apsauginio iešmo padėties kontrolė. Kiekvienos geležinkelio stoties apsauginių iešmų padėties kontrolės panaikinimo vietas ir būdą tvirtina infrastruktūros filialo vadovybė.

2.2.3. Užbaigęs numatytus darbus, elektromechanikas apie tai turi pranešti stoties budėtojui, o išjungęs iešmą neatjungiant leidžiamųjų signalų, be to, asmeniškai įrašyti į *Apžiūros žurnalą* apie maketo išjungimą iešmo veikimo patikrai.

Stoties budėtojas pasirašo po elektromechaniko įrašu ir leidžia išjungti maketą.

Elektromechanikas išjungia maketą, atkuria kontrolinę grandinę (jei buvo išjungtos kontrolinės lemputės (šviesos diodų indikatoriai) – jas įjungia) ir, iki nuimant nuo iešmo tvirtinamuosius įtaisus, kartu su stoties budėtoju patikrina ir įsitikina, kad iešmo (slankiosios kryžmės šerdies) padėtis atitinka iešmo rankenėlės (atitinkamo mygtuko) padėtį ir iešmo kontrolę valdymo įrenginyje.

Kai nėra traukinių eismo, stoties budėtojas duoda nurodymą stoties eismo ūkio darbuotojui nuimti nuo iešmo (ir slankiosios kryžmės šerdies) kabinamąją spyną, o kelių ūkio darbuotojui – nuimti nuo iešmo (ir slankiosios kryžmės šerdies) tvirtinamąjį įtaisą (apie kabinamosios spynos ir tvirtinamojo įtaiso nuėmimą įrašoma į *Apžiūros žurnalą*) ir tuomet leidžia pradėti patikrą.

Elektromechanikas nurodo prie iešmo esančiam elektromonteriui (elektromechanikui) įjungti suktuko sklendės kontaktą ir kartu su stoties budėtoju patikrina iešmo veikimą.

Šiuo atveju turi būti patikrinta: ar iešmas perjungiamas; ar iešmo perjungimo į pliuso ir minuso padėtį valdymo įrenginyje pabaiga kontroliuojama; ar iešmo (slankiosios kryžmės šerdies) smaيليų padėtis atitinka iešmo rankenėlės (atitinkamo mygtuko) padėtį ir iešmo kontrolę valdymo įrenginyje.

Iešmų arba kelių, į kuriuos nukreiptos tikrinamojo iešmo smailės, numerius stoties budėtojui turi pranešti paskirtas stoties eismo ūkio darbuotojas.

Patikros metu stoties budėtojų draudžiama:

- perjunginėti iešmus iešmyne (rajone), kuriame yra išjungtas iešmas;
- leisti traukinius per šį iešmą.

Be to, elektromechanikas kartu su stoties budėtoju dar turi patikrinti:

1) keičiant iešmo kabelį arba jo gyslas, nekištukinio tipo reverso relę, automatinį perjungiklį, pavaros montažą – ar iešmo padėtis nekontroliuojama išjungus pavaros automatinio perjungiklio kontaktus kiekvienoje kraštinėje padėtyje; ar negalima perjungti iešmo pavaroje išjungus suktuko sklendės kontaktą; ar iešmo padėtis nekontroliuojama valdymo įrenginyje, ties galutinės padėties tikrintuvu įdėjus 6 mm tarpamatį; ar sudvejintų iešmų (iešmų su slankiąja kryžmės šerdimi) (išskyrus iešmų, kurie sudvejinti tik maršrutuose) padėtis nekontroliuojama valdymo įrenginyje, kai jie yra skirtingose padėtyse;

2) keičiant iešmo garnitūrą – ar nėra iešmo perjungimo pabaigos elektrinės kontrolės, ties pavara įdėjus 4 mm tarpamatį tarp smailės ir rėminio bėgio (tarp slankiosios kryžmės šerdies ir atlankos); ar iešmo padėtis kontroliuojama valdymo įrenginyje, ties pavara įdėjus 2 mm tarpamatį tarp smailės ir rėminio bėgio (tarp slankiosios kryžmės šerdies ir atlankos);

3) keičiant iešmo pavarą atliekami visi patikros darbai, nurodyti šio punkto 1 ir 2 papunkčiuose, taip pat tikrinama: srovė, nuolatinės srovės varikliui dirbant sankabos buksavimo režimu; trinties sankabos jėga (arba kitas eksploatacijos dokumentuose nurodytas matavimas) pavarose su kintamosios srovės varikliu;

4) keičiant nekištukinio tipo iešmo paleidimo relę ar iešmo valdymo schemas montažą – ar negalima perjungti iešmo neparengtame maršrute ir dirbtinai užėjus izoliuotąjį kelio ruožą; ar negalima perjungti iešmo parengtame maršrute, kai izoliuotasis kelio ruožas laisvas; ar smailės perjungiamos iki kraštutinės padėties, kai izoliuotasis kelio ruožas užimamas iešmo perjungimo metu.

Jeigu tikrinant paaiškėtų, kad iešmas neatitinka pirmiau minėtų reikalavimų, iešmas išjungiamas atjungiant leidžiamuosius signalus ir daromas atitinkamas įrašas *Apžiūros žurnale*. Jeigu iešmą būtina pakartotinai išjungti neatjungiant leidžiamųjų signalų, tai elektromechanikas ir stoties budėtojas turi vėl jį išjungti pagal šios Instrukcijos 2.2.1 p. reikalavimus ir pakartotinai įforminti atitinkamus įrašus *Apžiūros žurnale*.

Elektromechanikas apie užbaigtą patikrą, iešmo įjungimą į centralizaciją ir greičio apribojimo atšaukimą (jei iešmas buvo išjungtas neatjungiant leidžiamųjų signalų) turi įrašyti į *Apžiūros žurnalą* ir pranešti infrastruktūros filialo operatyviniam tvarkdariui. Stoties budėtojas pasirašo po elektromechaniko įrašu ir praneša susijusiems darbuotojams apie iešmo įjungimą į centralizaciją.

2.2.4. Atliekant iešmo su dviem pavaromis remontą, būtina išjungti abi pavaras.

2.3. Iešmai su kontroliniais užraktais

2.3.1. Iešmų su kontroliniais užraktais išjungimo neatjungiant leidžiamųjų signalų tvarka:

Elektromechanikas (elektromonteris), turėdamas leidimą išjungti iešmą (pagal šios Instrukcijos 1.7 p. arba 1.10 p. reikalavimus) ir suderinęs su stoties budėtoju darbų pradžios laiką, apie išjungimą įrašo į *Apžiūros žurnalą*. Šiame įraše nurodo iešmo numerį, išjungimo tikslą ir būdą, taip pat būtinumą jo smailės įtvirtinti ir užrakinti pagal šios Instrukcijos 2.1.1 p. reikalavimus.

Remdamasis elektromechaniko įrašu, stoties budėtojas duoda nurodymą kelių ūkio darbuotojui įtvirtinti iešmo smailės, o iešmininkui – užrakinti per kengę kabinamąją spyna.

Įtvirtinę ir užrakinę iešmo smailės, iešmininkas ir kelių ūkio darbuotojas įrašo apie tai į *Apžiūros žurnalą* arba perduoda stoties budėtoju atitinkamą telefonogramą, kurią vėliau *Apžiūros žurnale* patys pasirašo.

Stoties budėtojas arba, jo nurodymu, iešmininkas išima iš blokuotuvo užrakto raktą (kad nebūtų galimybės įjungti šviesoforo leidžiamojo signalo iš anksto nepatikrinus iešmo padėties) ir į blokuotuvo išjungiamo iešmo užrakto lizdą įkiša raudoną žymeną su užrašu „Išjungta“. Po to stoties budėtojas pasirašo po elektromechaniko įrašu ir nurodo laiką. Šis parašas leidžia elektromechanikui atlikti įrašę nurodytus darbus.

Jei nuo išjungtojo iešmo nuimami iešmo kontroliniai užraktai, tai jų raktą (raktus) elektromechanikas turi perduoti iešmininkui arba stoties budėtojų. Prieš nuimdamas užraktus elektromechanikas turi įsitikinti, kad ant rėminių bėgių ir užraktų yra žymės „+“, „-“.

Iešmininkas turi įkišti raktus į blokuotuvą tik stoties budėtojo nurodymu, gavęs pranešimą apie maršruto parengimą. Šiuo atveju žymena su užrašu „Išjungta“ tvirtinama ant įkišto rakto.

2.3.2. Iešmų su kontroliniais užraktais išjungimo atjungiant leidžiamuosius signalus tvarka:

Elektromechanikas (elektromonteris), turėdamas leidimą išjungti iešmą (pagal šios Instrukcijos 1.9 p. arba 1.10 p. reikalavimus) ir suderinęs su stoties budėtoju darbų pradžios laiką, apie išjungimą įrašo į *Apžiūros žurnalą*. Šiame įrašo nurodo iešmo numerį, išjungimo tikslą ir būdą, taip pat būtinumą jo smailes įtvirtinti (jei reikia) ir užrakinti pagal šios Instrukcijos 2.1.1 p. reikalavimus.

Stoties budėtojas, remdamasis elektromechaniko įrašu, duoda nurodymą iešmininkui užrakinti iešmo smailes per kengę kabinamąją spyna ir kelių ūkio darbuotojui, jei reikia, jas įtvirtinti toje pačioje padėtyje.

Įtvirtinę (jei reikia) ir užrakinę iešmo smailes, iešmininkas ir kelių ūkio darbuotojas (jei reikia) įrašo apie tai į *Apžiūros žurnalą* arba perduoda stoties budėtojų atitinkamą telefonogramą, kurią vėliau *Apžiūros žurnale* patys pasirašo.

Stoties budėtojas arba, jo nurodymu, iešmininkas išima iš blokuotuvo užrakto raktą, perduoda jį elektromechanikui ir į blokuotuvo išjungiamo iešmo užrakto lizdą įkiša raudoną žymeną su užrašu „Išjungta“. Po to stoties budėtojas pasirašo po elektromechaniko įrašu ir nurodo laiką. Šis parašas leidžia elektromechanikui pradėti įrašo nurodytus darbus.

Abu išjungto iešmo kontrolinių užraktų raktai visą tą laiką, kol iešmas yra išjungtas, turi būti saugomi pas elektromechaniką. Draudžiama perduoti raktus stoties eismo ūkio darbuotojams neužbaigus darbų.

2.3.3. Jei periodiškai tikrinant ir valant iešmų kontrolinius užraktus juos reikia nuimti, tai kontroliniai užraktai paprastai turėtų būti keičiami atsarginiais.

Elektromechanikas (elektromonteris) reguliuodamas, surinkdamas ir įmontuodamas kontrolinius iešmo užraktus turi naudotis tik veikiančių iešmų kontrolinių užraktų raktais.

Atliekant šiuos darbus elektromechanikui leidžiama *Apžiūros žurnale* įforminti vieną bendrą įrašą apie darbus, atliekamus ant keletos iešmų viename poste (rajone). Šiuo atveju leidžiama pradėti darbus ant pirmojo išjungiamo iešmo, kai stoties budėtojas pasirašo po bendru elektromechaniko įrašu.

Leisdamas išjungti kiekvieną kitą iešmą, esantį bendrame numatytų išjungti iešmų sąraše, ir vėl įjungti, stoties budėtojas kiekvieną kartą turi įforminti atskirą įrašą *Apžiūros žurnale* ir apie tai per iešmininką pranešti elektromechanikui. Ištraukti raktą ir įkišti raudonas žyminas „Išjungta“ galima tik į tuo metu išjungto iešmo blokuotuvo užraktą.

Patikrinus ir išvalius visus numatytų iešmų kontrolinius užraktus, elektromechanikas apie tai turi įrašyti į *Apžiūros žurnalą*.

2.3.4. Visais atvejais, užbaigęs įrašo nurodytus darbus, elektromechanikas (elektromonteris) kartu su iešmininku turi patikrinti užraktų veikimą. Kai nėra traukinių eismo, stoties budėtojas duoda nurodymą iešmininkui nuimti nuo iešmo kabinamąją spyną, o kelių ūkio darbuotojui – nuimti nuo iešmo tvirtinamąjį įtaisą (apie kabinamosios spynos ir tvirtinamojo įtaiso nuėmimą įrašoma į *Apžiūros žurnalą*) ir tuomet leidžia pradėti patikrą.

Šiuo atveju reikia patikrinti: ar galima ištraukti tik vieną raktą, kai kontrolinis iešmo užraktas užrakintas (tikrinama kiekvienoje iešmo padėtyje); ar iešmo padėtis atitinka iš iešmo kontrolinio užrakto ištraukto rakto žymę; ar negalima ištraukti rakto įdėjus tarp smailės ir rėminio bėgio 4 mm tarpmatį; ar kontrolinių užraktų padėtis atitinka ant rėminio bėgio esančias žymes.

Baigęs patikrą elektromechanikas stoties budėtojo nurodymu turi grąžinti iešmininkui iešmo kontrolinių užraktų raktus (išjungus iešmą atjungiant leidžiamuosius signalus), į *Apžiūros žurnalą* įrašyti apie atliktą patikrą, iešmo įjungimą į sąryšio įrangą ir normalų jo veikimą. Stoties budėtojas kartu su iešmininku turi patikrinti, ar tikrinamojo iešmo padėtis atitinka rakto blokuotuve ir pasuktos iešmo maršruto rankenėlės padėtį maršrute. Visa tai patikrinęs, stoties budėtojas turi pasirašyti po elektromechaniko įrašu.

Perjunginėti išjungtąjį iešmą atliekant reguliavimo darbus stoties budėtojo leidimu gali iešmininkas arba elektromechanikas (iešmininkui leidus bei jam kontroliuojant).

2.3.5. Elektromechanikas turi remontuoti ir valyti tarpstočio prijungiamųjų atšakų iešmų, kurių postas neprižiūri, kontrolinius užraktus, taip pat tikrinti smailių prigludimą prie rėminių bėgių. Paprastai tai daroma atvežant ar išvežant vagonus į tarpstočio atšakinį kelią, suderinus su stoties, kuriai priskirti šie iešmai, budėtoju ir pranešus kitos stoties, ribojančios tarpstotį, budėtojui. Šiuo atveju įrašą apie atliekamus darbus reikia forminti tos stoties *Apžiūros žurnale*, kuriai priklauso prijungiamieji atšakos iešmai.

2.3.6. Blokuotuvo iešmo užraktai turi būti keičiami ir remontuojami išjungus iešmą atjungiant leidžiamuosius signalus.

3. SUKTUKŲ, KONTROLINIŲ UŽRAKTŲ ATSARGINIŲ RAKTŲ, KABINAMŲJŲ SPYNŲ, MAKETŲ, RELINIŲ PATALPŲ ATSARGINIŲ RAKTŲ, RAUDONŲ GAUBTELIŲ IR ŽYMENŲ LAIKYMO TVARKA

3.1. Kiekviename EC ir MPC poste (stoties budėtojo patalpose) turi būti pavarų suktukai iešmams perjungti ir kabinamosios spynos iešmų smailėms užrakinti. Kiekviename EC poste (stoties budėtojo patalpose) dar turi būti raudoni iešmų ir signalų rankenėlių (mygtukų) gaubteliai. Be to, kiekviename EC poste turi būti maketas iešmui išjungti neatjungiant leidžiamųjų signalų, išskyrus geležinkelio stotis, kuriose toks iešmų išjungimas nenumatytas. Postuose, kuriuose ant iešmų įrengti kontroliniai užraktai, turi būti raudonos žymenos su baltu užrašu „Išjungta“ ir kabinamosios spynos.

Suktukų, kabinamųjų spynų, raudonų gaubtelių ir žymenų su užrašu „Išjungta“ skaičius nurodomas *Stoties knygoje*. Raudoni gaubteliai ir raudonos žymenos turi būti LG nustatyto pavyzdžio ir atitikti eksploatuojamų įrenginių tipą. Priimant signalizacijos įrenginius nuolatiniam naudojimui, infrastruktūros filialas aprūpina stotis suktukais, raudonais gaubteliais ir žymenomis.

Suktukai, prie jų pritvirtintos įspėjamosios žymenos (kai stotyje yra iešmų su slankiąja kryžmės šerdimi) ir kabinamosios spynos turi būti laikomos atskiroje spyna užrakintoje dėžėje, kurios raktas turi būti saugomas pas stoties budėtoją arba iešmininką. Kiekvienas suktukas turi turėti numerį ir geležinkelio stoties pavadinimą. Kiekvienas suktukas turi būti plombuotas atskira plomba su automatikos ūkio elektromechaniko žyma.

Geležinkelio stotyse, kuriose yra iešmų su slankiąja kryžmės šerdimi, prie suktukų turi būti pritvirtintos įspėjamosios žymenos su užrašu baltame fone „Perjunk kryžmės šerdį“ vienoje pusėje, ir iešmo su slankiąja kryžmės šerdimi numeriu raudoname fone kitoje pusėje. Tokios pačios žymenos turi būti įrengtos ir šių iešmų pavarose.

Raudonų gaubtelių ir žymenų su užrašu „Išjungta“ laikymo vietos nustatomos *Stoties knygoje*, o maketų ir jų prijungimo laidų – infrastruktūros filialo vadovo įsakyme. Maketų prijungimo laidai turi būti plombuoti atskira plomba su vyresniojo elektromechaniko žyma.

Geležinkelio stoties viršininkas aprūpina kabinamosiomis spynomis, taip pat užtikrina suktukų, raudonų gaubtelių, žymenų ir kabinamųjų spynų saugumą (išsaugojimą).

Suktukai iešmams perjungti išduodami tik stoties eismo ūkio darbuotojams.

Tose geležinkelio stotyse, kuriose iešmai yra gana toli nuo centralizacijos posto, suktukai ir kabinamosios spynos gali būti saugomos iešmyno (kuriame yra tokie iešmai) postuose, vadovaujantis šios Instrukcijos 3.1 p. nustatyta tvarka. Šiuo atveju, stoties budėtojui leidus, stoties eismo ūkio darbuotojas nutraukia plombas ir paima suktukus.

Stoties budėtojas turi įrašyti į *Apžiūros žurnalą* apie plombos nutraukimą ir suktuko paėmimą.

Technikos kabinetuose ir EC (MPC) dirbtuvėse, kur remontuojamos iešmų pavaros, gali būti tik po vieną kiekvieno tipo pavaros suktuką. Šie suktukai turi turėti automatikos ūkio pavadinimą ir nuorodą kam priklauso („technikos kabinetas“, „dirbtuvės“ ir kt.). Jie turi būti saugomi užrakintoje dėžėje. Vyresnysis elektromechanikas tiesiogiai atsakingas už tai, kad šie suktukai būtų tinkamai saugomi ir naudojami tik darbuotojams mokytis bei dirbtuvėse

remontuojamoms pavaroms reguliuoti. Suktukų naudojimo ir laikymo automatikos ūkiuose tvarką nustato geležinkelio valdytojas.

3.2. Geležinkelio stotyse, kuriose nenumatytas nuolatinis elektromechanikų budėjimas darbo vietoje, stoties budėtojo patalpoje, dėžėje, kurioje saugomi suktukai, turi būti laikomas elektromechaniko plombuotas atsarginis relinės patalpos raktas. Stoties budėtojui leidžiama įeiti į relinę patalpą tik išimtiniais atvejais (gaisras, stichinė nelaimė ir pan.).

Apie plombos nutraukimą ir atsarginio relinės patalpos rakto paėmimą stoties budėtojas įrašo į *Apžiūros žurnalą* ir praneša elektromechanikui bei infrastruktūros filialo operatyviniam tvarkdariui.

3.3. Kiekvienoje geležinkelio stotyje turi būti į sąryšį įjungtų iešmų atsarginiai kontrolinių užraktų raktai. Jų skaičių ir serijas, skaičiuodama ne daugiau kaip vieną atsarginį raktą dešimčiai iešmų, nustato infrastruktūros filialo vadovybė. Jeigu iešmų mažiau kaip dešimt, tai turi būti tik vienas atsarginis raktas.

Atsarginiai raktai turi būti tokių serijų, kurios šioje geležinkelio stotyje nenaudojamos. Tose stotyse, kuriose yra daug iešmų, ir kur neįmanoma turėti kitokių serijų atsarginių raktų, leidžiama turėti atsarginius raktus serijų, kurios sutampa su šioje stotyje naudojamų raktų serijomis.

Kiekvienas atsarginis raktas turi būti plombuotas atskira plomba su elektromechaniko žyma. Atsarginiai raktai saugomi užrakinti blokuotuve arba stoties budėtojo patalpoje esančioje specialioje dėžėje. Nutraukti plombą ir paimti atsarginį raktą turi elektromechanikas, įrašęs apie tai į *Apžiūros žurnalą*.

Sugedusį arba pamestą raktą pakeisti atsarginiu turi elektromechanikas arba elektromonteris, stoties budėtojo įrašo *Apžiūros žurnale*, kuriame turi būti nurodyta pakeitimo priežastis, pagrindu. Elektromechanikas arba elektromonteris apie rakto pakeitimą turi įrašyti į *Apžiūros žurnalą*, nurodant naujo rakto seriją, pažymėti tai atsarginių raktų žiniaraštyje ir pranešti automatikos ūkio techninės dokumentacijos grupės atsakingam darbuotojui, kad atliktų pakeitimus stoties scheminiame plane.

Atsarginių raktų apskaitos ir jų papildymo tvarką nustato infrastruktūros filialo vadovybė.

Atliekant iešmų remonto ir kitus darbus, elektromechanikui draudžiama naudotis atsarginiais raktais.

Specialiose iešmų kontrolinių užraktų remonto dirbtuvėse suremontuotų užraktų veikimo patikrai gali būti naudojami reikalingų serijų raktai.

Infrastruktūros filialo vadovybė nustato tokią šių raktų laikymo tvarką, kad nebūtų galimybės naudoti jų ne pagal paskirtį.

4. IZOLIOTŲJŲ KELIO RUOŽŲ IŠJUNGIMO TVARKA

4.1. Izoliuotųjų kelio ruožų išjungimo tvarka:

Elektromechanikas, turėdamas leidimą išjungti izoliuotąjį kelio ruožą (pagal šios Instrukcijos 1.9 p. arba 1.10 p. reikalavimus) ir suderinęs su stoties budėtoju darbų pradžios laiką, apie išjungimą įrašo į *Apžiūros žurnalą*. Šiame įrašė nurodomas izoliuotojo kelio ruožo ženklėjimas, išjungimo tikslas ir EC (MPC) iešmų, esančių išjungiamajame ruože, perjungimo tvarka.

Stoties budėtojas nutraukia traukinių eismą per išjungiamą izoliuotąjį kelio ruožą, iš valdymo įrenginio perjungia išjungiamame izoliuotajame kelio ruože esančius iešmus į reikiamą padėtį ir į tą pačią padėtį pasuka iešmų rankenėles (MPC stotyse – duoda iešmų blokavimo komandas, o EC stotyse su KDV – duoda individualias iešmų perjungimo komandas). Geležinkelio stotyse, kuriose yra valdymo pultai, stoties budėtojas arba, jo nurodymu, centralizacijos posto operatorius papildomai privalo uždėti raudonus gaubtelius ant iešmų, esančių išjungiamajame ruože, rankenėlių (mygtukų). Tik atlikęs šiuos veiksmus, stoties budėtojas pasirašo po elektromechaniko įrašu ir nurodo laiką. Šis parašas leidžia elektromechanikui išjungti izoliuotąjį kelio ruožą.

Izoliuotieji kelio ruožai išjungiami atjungiant kelio relę. Kelio relė atjungiamą išimant lankelius reliniame gale, atjungiant montažo laidą nuo kelio relės apvijos kontakto arba atjungiant kabelio gyslą.

Kiekvienos geležinkelio stoties kelio relių atjungimo vietas turi patvirtinti infrastruktūros filialo vadovybė. Atjungtas laidas ar kabelio gysla turi būti izoliuoti, o atjungimo vietose pakabinta žymena su užrašu „Išjungta“.

Valdymo įrenginyje išjungtas izoliuotasis kelio ruožas turi rodyti užimtumą.

Išjungęs izoliuotąjį kelio ruožą, elektromechanikas kartu su stoties budėtoju turi patikrinti, ar negalima įjungti leidžiamojo signalo parengus per šį kelio ruožą vieną traukinių ir vieną manevrų maršrutą. Be to, būtina patikrinti, ar iš valdymo įrenginio negalima perjungti EC (MPC) iešmų, esančių išjungtame izoliuotajame kelio ruože, nenuspaudus pagalbinio iešmo perjungimo mygtuko arba mygtuko su nuspaudimų skaičiaus skaitikliu, arba MPC stotyse – nedavus ypatingos iešmo perjungimo komandos.

Įsitikinęs, kad išjungimas atliktas taisyklingai, elektromechanikas gali atlikti įrašę nurodytus darbus.

4.2. Tuo atveju, jei izoliuotasis kelio ruožas išjungiamas, bet maršrutais, kuriuose jis yra negabaritinis, būtina organizuoti traukinių eismą įjungus leidžiamuosius signalus, tai šiems maršrutams gali būti eliminuota izoliuotojo kelio ruožo negabaritiškumo kontrolė (išskyrus MPC stotyse). Apie negabaritiškumo eliminavimą elektromechanikas turi įrašyti į *Apžiūros žurnalą*, o stoties budėtojas, prieš rengdamas tokius maršrutus, turi įsitikinti, ar išjungtame izoliuotajame kelio ruože nėra riedmenų. Izoliuotųjų kelio ruožų negabaritiškumo eliminavimo vietas ir būdą kiekvienai geležinkelio stočiai tvirtina infrastruktūros filialo vadovybė.

4.3. Išjungus stotyje esančius pervažos priartėjimo kelio ruožus, apie artėjančius prie pervažos traukinius pranešama *Stoties signalizacijos įrenginių naudojimo instrukcijoje* nustatyta tvarka. Elektromechanikas turi apie tai įrašyti į *Apžiūros žurnalą*.

4.4. Tais maršrutais, kuriuose yra išjungtas izoliuotasis kelio ruožas, stoties budėtojas gali praleisti traukinius tik prieš tai *Stoties knygoje* nustatyta tvarka patikrinęs, ar šiame kelio ruože nėra riedmenų.

EC (MPC) iešmai, esantys išjungtame izoliuotajame kelio ruože, perjungiami nuspaudus pagalbinio iešmo perjungimo mygtuką arba mygtuką su nuspaudimų skaičiaus skaitikliu, arba MPC stotyse – davus ypatingą iešmo perjungimo komandą. Šiuo atveju iešmų padėtis nustatoma pagal valdymo įrenginio indikaciją.

4.5. Visais atvejais, užbaigęs numatytus darbus izoliuotajame kelio ruože, elektromechanikas asmeniškai arba turimomis ryšio priemonėmis turi pranešti apie tai stoties budėtojui ir, gavęs leidimą, įjungti izoliuotąjį kelio ruožą ir patikrinti šio veikimą.

Įjungęs izoliuotąjį kelio ruožą, elektromechanikas turi patikrinti: ar kelio relės, o toninio dažnio bėgių grandinėse – ir kelio imtuvo įėjime įtampa atitinka normas; ar taisyklinga įtampos poliškumo kaita gretimose bėgių grandinėse (atliekant darbus, susijusius su maitinimo laidų perjungimu, transformatorių ir jo jungių keitimu, kabelio remontu maitinimo gale) ir kartu su stoties budėtoju – ar izoliuotojo kelio ruožo būklė atitinka kontrolę valdymo įrenginyje ir ar yra visų atšakų užimtumo kontrolė uždėjus bandomąją gretšakę. Jei izoliuotasis kelio ruožas buvo išjungtas eliminuojant ruožo negabaritiškumo kontrolę, turi būti patikrinta, ar negalima įjungti šviesoforo leidžiamojo signalo, kai negabaritinis ruožas yra užimtas.

Stoties budėtojas pagal indikaciją valdymo įrenginyje nustato, ar izoliuotasis kelio ruožas veikia tinkamai.

Baigęs tikrinti, elektromechanikas apie atliktą patikrą ir izoliuotojo kelio ruožo įjungimą turi įrašyti į *Apžiūros žurnalą* ir pranešti apie tai infrastruktūros filialo operatyviniam tvarkdariui. Stoties budėtojas turi pasirašyti po elektromechaniko įrašų.

Nuo izoliuotojo kelio ruožo patikros pradžios iki įrašo apie jo įjungimą įforminimo *Apžiūros žurnale*, stoties budėtojui draudžiama:

- perjunginėti iešmus iešmyne (rajone), kuriame yra išjungtas izoliuotasis kelio ruožas;
- leisti traukinius per šį kelio ruožą.

4.6. Draudžiama išjungti izoliuotuosius kelio ruožus uždedant ant bėgių ar bėgių grandinės schemoje šuntuojančias junges.

5. IEŠMŲ IR IZOLIUOTŲJŲ KELIO RUOŽŲ IŠJUNGIMO TVARKA KELIO DARBŲ METU

5.1. Kelio darbų, atliekamų stotyse ir tarpstočiuose su signalizacijos įrenginiais, kuriuos būtina derinti su automatikos ūkio darbuotojais, sąrašas pateiktas K/078 *Saugaus traukinių eismo užtikrinimo instrukcijoje remontuojant kelių*.

Kelio darbai, kurie susiję su pavaros, ieško kontrolinio užrakto, galutinės padėties tikrintuvo pažaidomis (išsistinis ieško keitimas; atskirų ieško metalinių dalių keitimas: kryžmės, rėminio bėgio su smaile, slankiosios kryžmės šerdies ir kryžmės su slankiaja šerdimi atlankos, smailių trauklės, smailių trauklės ašų, smailių užrakto, smailių užrakto ašų), bėgių keitimu stotyje, kelio vėžės pločio reguliavimu smailių zonoje atliekami dalyvaujant elektromechanikui (apie planinius darbus vyresniajam elektromechanikui reikia pranešti ne vėliau kaip prieš tris paras).

Apie atliekamų darbų pobūdį ant ieško arba izoliuotajame kelio ruože ir traukinių eismo tvarką juose kelio meistras arba kelio brigadininkas turi įrašyti į *Apžiūros žurnalą*. Šio įrašo pagrindu (jei nurodyti darbai yra šios Instrukcijos 1 priedo sąraše) elektromechanikas šioje Instrukcijoje nustatyta tvarka išjungia signalizacijos įrenginius atjungiant leidžiamuosius signalus arba jų neatjungiant.

Tik išjungus iešmą ar izoliotąjį kelio ruožą ir įvykdžius grįžtamosios srovės praleidimo darbų vietoje reikalavimus, stoties budėtojas pasirašo po kelio meistro (kelio brigadininko) įrašu ir nurodo laiką. Šis parašas leidžia pradėti įrašę nurodytus darbus.

Užbaigus kelio darbus, traukinių eismas elektrifikuotuose ruožuose gali būti leidžiamas tik įrengus droselinius transformatorius ir jų junges prijungus prie bėgių bei įrengus bėgių sandūrų, iešmų ir srovės nutekamąsias junges. Taip pat būtina numatyti papildomo laiko signalizacijos įrenginiams sumontuoti, sureguliuoti ir įjungimo darbams atlikti.

Elektromechanikas, kartu su kelio meistru (kelio brigadininku), prieš įjungdamas izoliuotąjį kelio ruožą į sąryšį, turi patikrinti visų šio kelio ruožo elementų būklę. Izoliuotieji kelio ruožai gali būti įjungti į sąryšį tik įvykdžius šios Instrukcijos 4.5 p. reikalavimus, o iešmai – įvykdžius šios Instrukcijos 2.2.3 p. arba 2.3.4 p. reikalavimus.

5.2. Visi darbai turi būti suplanuoti taip, kad ieško ir izoliuotojo kelio ruožo signalizacijos įrenginių montavimo darbai baigtųsi vienu metu su ieško, rėminių bėgių ar smailių keitimo darbais.

Jeigu nėra galimybės įrengti ieško pavarą, ieško kontrolinį užraktą arba izoliuotojo kelio ruožo izoliuotąsias sandūras, sandūrų ir iešmų junges bei iešmų izoliacijos elementus pagrindinių kelio darbų baigimo metu, tai traukinių eismą per tokį iešmą galima leisti. Tokiu atveju iešmą galima išjungti neatjungiant leidžiamųjų signalų arba juos atjungiant, o izoliuotąjį kelio ruožą – atjungiant leidžiamuosius signalus šioje Instrukcijoje nustatyta tvarka.

5.3. Tais atvejais, kai dėl ieško gedimo traukinių eismas per jį nutraukiamas ir iešmui sutaisyti reikia skubiai jį arba izoliuotąjį kelio ruožą išjungti, o elektromechaniko nėra, tai, kelių ūkio darbuotojui *Apžiūros žurnale* padarius įrašą dėl traukinių eismo nutraukimo, stoties budėtojas, išjungęs suktuko sklendės kontaktą, gali leisti kelių ūkio darbuotojams atlikti darbus neišjungus ieško ar izoliuotojo kelio ruožo iš sąryšio, apie tai pranešęs infrastruktūros filialo operatyviniam tvarkdariui, stoties viršininkui ir traukinių eismo tvarkdariui.

Prireikus, kelių ūkio darbuotojai stoties budėtojo leidimu gali atskirti pavaros ieško ir gludumo traukles nuo smailių, taip pat nuimti iešmų kontrolinį užraktą.

Kol elektromechanikas nepatikrins signalizacijos įrenginių būklės ir neįrašys apie tai į *Apžiūros žurnalą*, traukinių eismas per iešmą turi būti leidžiamas ET nustatyta tvarka, esant draudžiamiesiems šviesoforų signalams. Tokia pat tvarka galioja nustačius, kad stotyje trūko bėgis ir nėra elektromechaniko.

5.4. Atliekant kelio darbus ant vieno iš sudvejintų iešmų arba ant vieninio apsauginio ieško (išskyrus MPC stotyse), traukinių eismą per remontuojamą iešmą nutraukus, per antrąjį

(neremontuojamą) iešmą gali būti rengiami maršrutai neatjungiant leidžiamųjų signalų, jeigu jo smailės įtvirtintos ir užrakintos per kengę kabinamąją spyna tokioje padėtyje, kad ant remontuojamojo iešmo negalėtų užriedėti riedmenys. Šiuo atveju sudvejintus iešmus (apsauginį iešmą) reikia išjungti neatjungiant leidžiamųjų signalų, o remontuojamo iešmo izoliuotąjį kelio ruožą – atjungiant leidžiamuosius signalus (pagal šios Instrukcijos 2.2.1 p. ir 4.1 p. reikalavimus).

Jeigu iešmas, išjungiamas atjungiant leidžiamuosius signalus, yra apsauginis maršrutams, kuriais būtina organizuoti traukinių eismą įjungus leidžiamuosius signalus, tai šiuose maršrutuose gali būti eliminuota apsauginio iešmo padėties kontrolė (išskyrus MPC stotyse). Apsauginių iešmų padėties kontrolės eliminavimo vietas ir būdą kiekvienai geležinkelio stotiai tvirtina infrastruktūros filialo vadovybė.

Signalinių relių žadinimo elektrinė grandinė yra išjungiamą ir tuo atveju, jeigu ant vieno iš sudvejintų iešmų ar ant vieninio apsauginio su įrengtais iešmų kontroliniais užraktais atliekami kelio darbai tose stotyse, kuriose nėra izoliuotųjų kelio ruožų, ir norint leisti traukinių eismą per antrąjį, neremontuojamą iešmą, sudvejintieji iešmai (apsauginis iešmas) yra išjungiami neatjungiant leidžiamųjų signalų.

5.5. Elektromechaniko reikalavimai sutaisyti izoliuotųjų kelio ruožų ir iešmų atskirus elementus, kuriuos prižiūri kitų padalinių darbuotojai, turi būti įvykdyti iki elektromechaniko nurodytų terminų pabaigos.

Nesutaisius izoliuotųjų kelio ruožų arba iešmų atskirų elementų iki elektromechaniko nurodytų terminų pabaigos, iešmas arba izoliuotasis kelio ruožas išjungiamas atjungiant leidžiamuosius signalus. Apie tai informuojamas traukinių eismo tvarkdarys ir infrastruktūros filialo operatyvinis tvarkdarys.

6. ŠVIESOFORŲ IR KELRODŽIŲ IŠJUNGIMO TVARKA

6.1. Šviesoforo, šviesoforo kabelio remonto ir keitimo, valdymo schemos montažo keitimo ir kiti darbai (jei jie nurodyti šios Instrukcijos 1 priede) turi būti atliekami išjungus šviesoforą.

Šiuo atveju traukinių eismas vykdomas vadovaujantis ET nustatyta tvarka. Paprastai planiniams darbams atlikti, kai reikia išjungti šviesoforą, turi būti pasirenkamas laiko tarpas, kai nėra traukinių eismo.

Keičiant šviesoforą pagal planą, keičiamojo šviesoforo signalinius žiburius reikia perjungti į naujai statomą šviesoforą.

Jei nėra galimybės naują šviesoforą pastatyti iš anksto, esamas šviesoforas keičiamas nustatytos formos geležinkelio infrastruktūros valdytojo rašytiniu leidimu, kurio pagrindu uždraudžiamas traukinių eismas.

Stoties budėtojui draudžiama manevravimo metu įjungti šviesoforų leidžiamuosius signalus iki išjungtojo šviesoforo, jeigu užgesintas jo draudžiamasis signalas, iki tol, kol *Stoties knygoje* nustatyta tvarka bus parengtas ir patikrintas išjungtuoju šviesoforu atitvertas maršrutas.

6.2. Remontuojant kelrodį, kai nutraukiamas jo veikimas, traukinių eismas vykdomas ET nustatyta tvarka.

Žali juostiniai žiburiai ir baltos šviečiamosios rodyklės remontuojamos laisvu nuo traukinių eismo metu, elektromechanikui apie tai įrašius į *Apžiūros žurnalą*.

6.3. Atitveriamojo šviesoforo remonto tvarka nurodyta šios Instrukcijos 9.3 p. ir 9.4 p.

6.4. Šviesoforo (kelrodžio) išjungimo tvarka:

Elektromechanikas, turėdamas leidimą išjungti šviesoforą (pagal šios Instrukcijos 1.10 p. reikalavimus), suderinęs su vyresniuoju elektromechaniku ir gavęs infrastruktūros filialo operatyvinio tvarkdario *Išjungimų žurnale* registruotą leidimą bei suderinęs su stoties budėtoju darbų pradžios laiką, apie išjungimą įrašo į *Apžiūros žurnalą*. Šiame įrašė nurodomas šviesoforo ženklėjimas, išjungimo tikslas ir maršrutų atitvėrimo tvarka.

Stoties budėtojas valdymo įrenginyje ant šviesoforo mygtuko uždeda raudonos spalvos gaubtelį, o MPC stotyse – duoda šviesoforo blokavimo komandą. Atlikęs šiuos veiksmus, stoties budėtojas pasirašo po elektromechaniko įrašu ir nurodo laiką. Šis parašas leidžia elektromechanikui išjungti šviesoforą.

Elektromechanikas, išėmęs saugiklius arba atjungęs signalinių relių apvijas, išjungia šviesoforą. Išjungimo vietoje pakabina žymeną „Išjungta“ ir pradeda įrašė nurodytus darbus.

Kelrodis išjungiamas išėmus saugiklius.

6.5 Užbaigęs darbus, elektromechanikas apie tai praneša stoties budėtoju, kuris leidžia laisvu nuo traukinių eismo metu įjungti šviesoforą patikrinti. Elektromechanikas įjungia šviesoforą ir, atsižvelgdamas į atliktų darbų pobūdį, patikrina:

1) atliekant darbus, susijusius su šviesoforo draudžiamąjo rodmenys veikimo sutrikimu – ar šviesofore šviečia draudžiamasis signalinis žiburys; signalinio žiburio matomumą; lempų (šviesos diodų optinės sistemos) įtampą;

2) keičiant lęšių komplektą, šviesos diodų optinę sistemą – ar šviesos filtras arba šviesos diodų optinė sistema veikia taisyklingai; signalinio žiburio matomumą; lempų (šviesos diodų optinės sistemos) įtampą;

3) keičiant šviesoforo galvutę – įjungęs tam tikrus šviesoforo signalinius žiburius, patikrina: ar šviesoforo signaliniai žiburiai išdėstyti taisyklingai; signalinių žiburių matomumą; lempų (šviesos diodų optinės sistemos) įtampą;

4) keičiant šviesoforą – ar šviesoforo signaliniai žiburiai išdėstyti taisyklingai; ar šviesoforo signaliniai rodmenys atitinka tos stoties maršrutų lentelės signalinius rodmenis; lempų (šviesos diodų optinės sistemos) įtampą; signalinių žiburių matomumą; šviesoforo pastatymo gabaritą;

5) keičiant (remontuojant) montażą šviesofore, šviesoforo kabelį, taip pat valdymo schemos montażą – ar šviesoforo signaliniai rodmenys atitinka tos stoties maršrutų lentelės signalinius rodmenis; ar taisyklingai šviesoforo leidžiamasis signalinis rodmuo persijungia į draudžiamąjį; šviesoforo lempų perdegimo kontrolę; ar šviesoforas persijungia į draudžiamąjį rodmenį, perdegus leidžiamųjų žiburių lempoms; ar šviesoforas persijungia iš žalio žiburio į geltoną, perdegus žalio žiburio lempai; ar dvisiūlės lempos persijungia į atsarginį siūlėlį; ar visi šviesoforo signaliniai rodmenys (raudonas, žalias, geltonas, du geltoni žiburiai ir t. t.) atitinka rodmenis valdymo įrenginyje; lempų (šviesos diodų optinės sistemos) įtampą;

6) remontuojant kelrodį, atjungus montażą – ar kelrodžio signaliniai rodmenys atitinka tos stoties maršrutų lentelės signalinius rodmenis; signalinių rodmenų matomumą;

7) remontuojant žalią juostinį žiburį arba baltą šviečiamąją rodyklę, atjungus montażą – ar žalias juostinis žiburys arba balta šviečiamoji rodyklė veikia taisyklingai; signalinių rodmenų matomumą;

8) keičiant švaitinį šviesoforo spalvų keitiklį – ar visi spalvų keitiklio signaliniai rodmenys veikia taisyklingai; ar kiekvienas leidžiamasis rodmuo persijungia į draudžiamąjį taisyklingai; signalinių žiburių matomumą;

9) atliekant darbus, susijusius su kodavimo schemos veikimo sutrikimu – ar į izoliuotąjį kelio ruožą siunčiami kodai atitinka signalinius šviesoforo rodmenis.

Elektromechanikas kartu su stoties budėtoju turi patikrinti: ar šviesoforo signaliniai rodmenys atitinka tos stoties maršrutų lentelės signalinius rodmenis; ar taisyklingai šviesoforo leidžiamasis signalinis rodmuo persijungia į draudžiamąjį; šviesoforo lempų perdegimo kontrolę; ar visi šviesoforo signaliniai rodmenys atitinka rodmenis valdymo įrenginyje; ar kelrodis, žalias juostinis žiburys, balta šviečiamoji rodyklė veikia taisyklingai.

Apie atliktą patikrą, šviesoforo įjungimą ir jo normalų veikimą elektromechanikas turi įrašyti į *Apžiūros žurnalą*. Po šiuo įrašu pasirašo stoties budėtojas.

6.6. Tikrinant signalizacijos įrenginius ir atliekant darbus, susijusius su išleidžiamųjų šviesoforų leidžiamųjų signalų persijungimu stotyse su kelio pusiau automatine blokuote, kuriose jie gali būti pakartotinai įjungti, darbai turi būti atliekami tada, kai tarpstotyje nėra traukinių, stoties budėtoju leidus ir suderinus su traukinių eismo tvarkdariu, elektromechanikui apie tai įrašius į *Apžiūros žurnalą*.

Stotyse, kuriose negalima pakartotinai įjungti išleidžiamąjo šviesoforo leidžiamąjo signalo, ar taisyklingai šviesoforo leidžiamasis signalinis rodmuo persijungia į draudžiamąjį reikia tikrinti išleidžiant pirmąjį traukinį.

7. VALDYMO ĮRENGINIŲ REMONTO IR PERTVARKYMO TVARKA

7.1. Valdymo įrenginių elementų (iš jų ir stoties budėtojo ar traukinių eismo tvarkdario KDV) techninės priežiūros darbai turi būti atliekami stoties budėtojui (traukinių eismo tvarkdariui) leidus ir elektromechanikui įrašius apie tai į *Apžiūros žurnalą*. Šiuo atveju nurodyti įrenginiai turi būti keičiami ir remontuojami laisvu nuo traukinių eismo metu arba per traukinių eismo grafike numatytas eismo pertraukas.

Tais atvejais, kai darbai ir įrenginių veikimo patikra negali būti atlikti per laiko tarpą tarp traukinių eismo ir jiems atlikti reikia daugiau laiko, darbai turi būti atliekami nustatytos formos geležinkelių infrastruktūros valdytojo rašytiniu leidimu, kuriame nurodoma traukinių eismo organizavimo tvarka šių darbų atlikimo metu.

Stoties budėtojo ar traukinių eismo tvarkdario KDV įrenginių (monitoriaus, klaviatūros, pelės, aktyvių garso kolonėlių, nepertraukiamo maitinimo šaltinio) remonto ir keitimo darbai gali būti atliekami valdant stotį (tvarkdario ruožą) iš atsarginės KDV (jei ji yra), elektromechanikui apie tai įrašius į *Apžiūros žurnalą*. Atlikęs numatytus darbus, elektromechanikas patikrina suremontuotų arba pakeistų įrenginių veikimą.

7.2. Iešmų centralizatorių ir maršrutų dėžių remonto, pertvarkymo arba valdymo pultų ir švieslenčių keitimo darbai, kai sutrikdomas iešmų ir signalų sąryšis, atliekami išjungus minėtus įrenginius iki 5 parų imtinai geležinkelių infrastruktūros valdytojo leidimu; ilgiau kaip 5 paroms – geležinkelio valdytojo leidimu, kuriame nurodomas išjungimo tikslas, darbų pradžios data ir laikas, darbų atlikimo terminai, traukinių eismo tvarka, už darbų atlikimą ir už traukinių eismo saugą atsakingi asmenys.

Tokių darbų metu traukiniai priimami ir išleidžiami laikantis geležinkelio valdytojo patvirtintos laikinosios instrukcijos reikalavimų.

Maršrutų dėžių remonto (pertvarkymo) darbų vadovu turi būti skiriamas automatikos ūkio darbuotojas, einantis ne žemesnės kaip vyresniojo elektromechaniko pareigas.

7.3. Remontuojant valdomųjų blokuotuvų maršrutų dėžes, nutraukiamas stoties blokuotės ir kelio pusiau automatinės blokuotės gretimuose tarpstočiuose veikimas.

Vykdomųjų blokuotuvų maršrutų dėžių remonto darbai atliekami nutraukus stoties ir kelio pusiau automatinės blokuotės veikimą toje geležinkelio stoties pusėje, kurioje yra šis postas.

Visą laiką, kol maršrutų dėžės yra taisomos, maršrutai turi būti rengiami taip, kaip ir tose stotyse, kuriose nėra iešmų ir signalų sąryšio, paskyrus už traukinių eismo saugą atsakingą stoties eismo ūkio darbuotoją.

8. TARPSTOČIUOSE ATLIEKAMŲ DARBŲ TVARKA

8.1. Automatinės kelio blokuotės (su toninio dažnio bėgių grandinėmis ir centralizuotu įrangos išdėstymu (postuose ar kontaineriuose)) kabelio remonto arba keitimo, taip pat relių spintos keitimo darbai atliekami nustatytos formos geležinkelių infrastruktūros valdytojo rašytiniu leidimu, kurio pagrindu nutraukiamas automatinės kelio blokuotės veikimas. Leidime nurodomas išjungimo tikslas, darbų pradžios data ir laikas, darbų atlikimo terminai, traukinių eismo tvarka, už darbų atlikimą, traukinių eismo saugą ir įspėjamųjų lapelių išdavimą bei atšaukimą atsakingi asmenys, taip pat kiti būtini nurodymai.

8.2. Kiti darbai, dėl kurių gali būti sutrikdytas tarpstočio įrenginių veikimas, paprastai turi būti atliekami laisvu nuo traukinių eismo metu arba per traukinių eismo grafike numatytas eismo pertraukas, elektromechanikui išsiaiškinus su stočių budėtojais arba traukinių eismo tvarkdariu traukinių eismo situaciją tarpstotyje.

Jei tokie darbai atliekami blokuojamuosiuose ruožuose, kurių būklę kontroliuoja stoties budėtojas, elektromechanikas turi jam apie tai pranešti.

Jei automatinės kelio blokuotės įrenginius kontroliuoja traukinių eismo tvarkdarys, tai apie juose atliekamus darbus elektromechanikas praneša traukinių eismo tvarkdariui.

Apie atliekamus darbus vienkeliuose ruožuose elektromechanikas praneša abiejų tarpstotį ribojančių stočių budėtojams, o EVC ruožuose – traukinių eismo tvarkdariui.

8.3. Tais atvejais, kai darbai ir įrenginių patikra negali būti atlikti per laiko tarpą tarp traukinių eismo ir jiems atlikti reikia daugiau laiko, darbai turi būti atliekami nustatytos formos geležinkelio infrastruktūros valdytojo rašytiniu leidimu.

8.4. Užbaigęs darbus elektromechanikas, atsižvelgdamas į atliktų darbų pobūdį, patikrina:

1) keičiant šviesoforą arba šviesoforo galvutę, taip pat montażą šviesofore arba signalinį kabelį – ar šviesoforo signaliniai žiburiai išdėstyti taisyklingai; ar šviesoforo signaliniai rodmenys atitinka priekyje esančių blokuojamųjų ruožų būklę; lempų (šviesos diodų optinės sistemos) įtampą; signalinių žiburių matomumą; šviesoforo pastatymo gabaritą;

2) keičiant automatinės kelio blokuotės kabelį – ar pranešimo ir kontrolės grandinės veikia taisyklingai; ar visi šviesoforo signaliniai rodmenys atitinka priekyje esančių blokuojamųjų ruožų būklę; ar taisyklingai veikia automatinės kelio blokuotės krypties keitimo schema pagrindiniu ir pagalbiniu režimais; ar į blokuojamąjį ruožą siunčiami kodai atitinka priekyje esančių blokuojamųjų ruožų būklę taisyklinga ir netaisyklinga eismo kryptimis;

3) keičiant relių spintą arba valdymo schemos montażą – ar taisyklingai veikia pranešimo ir kontrolės grandinės; ar visi šviesoforo signaliniai rodmenys atitinka priekyje esančių blokuojamųjų ruožų būklę; ar taisyklingai veikia automatinės kelio blokuotės krypties keitimo schema pagrindiniu ir pagalbiniu režimais; ar į blokuojamąjį ruožą siunčiami kodai atitinka priekyje esančių blokuojamųjų ruožų būklę taisyklinga ir netaisyklinga eismo kryptimis; lempų (šviesos diodų optinės sistemos) įtampą; visų signalvietės maitinimo grandinių įtampą ir izoliacijos varžą; ar taisyklingai šviesoforo leidžiamasis signalinis rodmuo persijungia į draudžiamąjį; šviesoforo lempų perdegimo kontrolę (ar įsijungia priešstočio šviesoforo raudonas žiburyš, perdegus įleidžiamąjį šviesoforo raudonai lempai); ar dvisiulės lempos persijungia į atsarginį siūlę; blokuojamojo ruožo parametrus.

9. PERVAŽOSE ATLIEKAMŲ DARBŲ TVARKA

9.1. Automatinės pervažos signalizacijos, automatinių užtvarų ir pervažos atitvėrimo įrenginių techninės priežiūros, remonto ir veikimo patikra atliekama vadovaujantis LG/12 *Pervažos įrengimo ir naudojimo taisyklių* ir AA/19 *Signalizacijos įrenginių techninės priežiūros instrukcijos* reikalavimais ir, paprastai, nesutrikdant signalizacijos įrenginių veikimo.

Apie sergimose pervažose atliekamus darbus elektromechanikas turi pranešti pervažininkui. Darbai, dėl kurių gali sutrikti pervažos automatikos įrenginių veikimas, turi būti atliekami laisvu nuo traukinių eismo metu pervažininkui leidus, o stoties įrenginių sąryšyje esančiose pervažose, ir stoties budėtojai (EVC ruožuose – traukinių eismo tvarkdariui) leidus.

9.2. Tais atvejais, kai remonto darbai, dėl kurių reikia išjungti pervažos automatikos įrenginius, negali būti atlikti per laiko tarpą tarp traukinių eismo ir jiems atlikti reikia daugiau laiko, jie atliekami tokia tvarka:

Vyresnysis elektromechanikas (elektromechanikas) arba gamybinio baro viršininkas turi iš anksto pranešti apie planuojamus darbus automatikos ūkio viršininkui.

Automatikos ir kelių ūkių viršininkai, atsižvelgę į vietines sąlygas, turi nustatyti papildomas priemones, užtikrinančias traukinių ir autotransporto priemonių eismo saugą pervažoje darbų atlikimo metu ir supažindinti su jomis elektromechaniką.

Prireikus organizuojamas papildomas pervažininko ir tarpstotį ribojančių stočių budėtojų instruktavimas, paskiriama papildomų darbuotojų, padėsiančių pervažininkui.

Pervažininkas atsako už traukinių ir autotransporto priemonių eismo saugą sergimoje pervažoje darbų atlikimo metu.

Elektromechanikas turi įrašyti į K-26 *Pervažos darbo apskaitos žurnalą* (toliau – *Pervažos žurnalą*) apie automatikos įrenginių išjungimą, atliekamų darbų pobūdį, būtinumą pervažą atitverti atsarginiais rankiniais užtvarais ir imtis papildomų priemonių, kurias nustatė automatikos ir kelių ūkių viršininkai traukinių ir autotransporto priemonių eismo saugai užtikrinti sergimoje pervažoje.

Pervažininkas, remdamasis elektromechaniko įrašu, imasi priemonių traukinių ir autotransporto priemonių eismo saugai užtikrinti, nurodo laiką ir pasirašo po elektromechaniko įrašu, taip leisdamas atlikti numatytus darbus.

Darbai, dėl kurių gali sutrikti nesergimos pervažos automatikos įrenginių veikimas, turi būti atliekami laisvu nuo traukinių eismo metu, elektromechanikui išsiaiškinus su tarpstotį ribojančių stočių budėtojais (EVC ruožuose – su traukinių eismo tvarkdariu) traukinių eismo situaciją.

Prieš pradėdamas darbus, dėl kurių reikia išjungti automatikos įrenginius nesergimose pervažose, elektromechanikas turi nustatyta tvarka pateikti paraišką, pagal kurią mašinistams būtų išduodami įspėjamieji lapeliai, jog neveikia pervažos automatikos įrenginiai ir traukiniai turi važiuoti ypatingai atsargiai, ne didesniu kaip 25 km/h greičiu, dažniau švilpiant pranešamąjį signalą.

9.3. Norint atitveriamąjį šviesoforą išjungti remontui, elektromechanikas apie tai turi įrašyti į *Pervažos žurnalą*.

Aptikus pervažos gedimą, keliantį grėsmę traukinių eismo saugai, taip pat jei pervaža užverčiama nukritusiais kroviniais ar joje stovi autotransporto priemonė, pervažininkas nutraukia plombą nuo mygtuko „Atitveriamoji signalizacija“ ir jį nuspaudžia. Jei tuo metu yra išjungtas atitveriamasis šviesoforas, tai pervažininkas atitveria pervažą iš išjungto atitveriamąjo šviesoforo pusės taip pat kaip ir tais atvejais, kai nėra atitveriamosios signalizacijos LG/12 *Pervažos įrengimo ir naudojimo taisyklėse* nustatyta tvarka. Šiuo atveju elektromechanikas turi padėti atitverti pervažą (pervažininkui vadovaujant).

Apie mygtuko „Atitveriamoji signalizacija“ plombos nutraukimą pervažininkas įrašo į *Pervažos žurnalą*.

9.4. Užbaigęs darbus elektromechanikas, atsižvelgdamas į atliktų darbų pobūdį, patikrina:

1) keičiant šviesoforą (atitveriamąjį, pervažos), jo montажą, kabelį arba lęšių kompleksus – ar žiburiai šviečia taisyklingai; žiburių matomumą; lempų (šviesos diodų optinės sistemos) įtampą; šviesoforo pastatymo gabaritą;

2) keičiant ar remontuojant užtvaro elektros pavarą arba jos kabelį – ar elektros pavara veikia taisyklingai atidarant ir uždarant užkardą; elektros variklio srovę ir įtampą normaliuoju ir buksavimo režimu; ar garso signalai, pervažos šviesoforai ir užkardų lempos (jei jos yra) veikia taisyklingai;

3) keičiant relių spintą arba valdymo schemas montажą – ar pranešimo ir kontrolės grandinės, elektros varikliai, garso signalai, pervažos šviesoforai ir užkardų lempos (jei jos yra) veikia taisyklingai; laikotarpį nuo to momento, kai traukinys įvažiavo į pervažos ruožą iki automatinės pervažos signalizacijos įjungimo pradžios; laikotarpį nuo to momento, kai buvo įjungta automatinė pervažos signalizacija iki užkardo leidimosi pradžios; saugos schemas suveikimo laiką dėl trumpalaikio šunto praradimo; paskutiniosios traukinio važiavimo kryptimi bėgių grandinės ilgalaikio užimtumo kontrolės schemas veikimo trukmę ruožuose su dvipusiu eismu; ar išsijungia automatinės lokomotyvo signalizacijos kodai ir įsijungia pervažos atitveriamųjų šviesoforų draudžiamieji signalai, įjungus atitveriamąją signalizaciją (taip pat ir netaisyklinguoju keliu); ar uždaroma pervaža praleidžiant traukinius netaisyklinguoju keliu (jei uždaryti pervažą numatyta); ar taisyklingai veikia mygtukas „Avarinis atidarymas“.

Įsitikinęs, kad sergimų pervažų įrenginiai veikia taisyklingai, elektromechanikas apie atliktą patikrą, įrenginių įjungimą ir normalų jų veikimą įrašo į *Pervažos žurnalą*.

Apie darbų pabaigą nesergimosiose pervažose elektromechanikas praneša tarpstotį ribojančių stočių budėtojams (EVC ruožuose – traukinių eismo tvarkdariusiui), įformina analogišką įrašą pervažoje esančiame AA-1 *Automatikos įrenginių apžiūros žurnale*, kartu su stoties, kurioje kontroliuojama pervažos būklė, budėtoju (EVC ruožuose – su traukinių eismo tvarkdariu) patikrina, ar pervažos signalizacijos įrenginių kontrolė valdymo įrenginyje atitinka pervažos signalizacijos įrenginių būseną ir atšaukia paraišką dėl mašinistams išduodamų įspėjamųjų lapelių.

10. AŠIŲ SKAIČIAVIMO ĮRENGINIŲ IŠJUNGIMO TVARKA

10.1. Ašių skaičiavimo įrenginių techninės priežiūros ir remonto darbai, dėl kurių gali sutrikti jų veikimas, turi būti atliekami laisvu nuo traukinių eismo metu, suderinus su stoties budėtoju ir elektromechanikui įrašius apie tai į *Apžiūros žurnalą*. Tais atvejais, kai darbai ir įrenginių veikimo patikra negali būti atlikti per laiko tarpą tarp traukinių eismo ir jiems atlikti reikia

daugiau laiko, darbai turi būti atliekami nustatytos formos geležinkelio infrastruktūros valdytojo rašytiniu leidimu.

10.2. Ašių skaičiavimo įrenginių išjungimo vietas ir būdą turi patvirtinti infrastruktūros filialo vadovybė.

Ijungęs ašių skaičiavimo įrenginius, elektromechanikas turi patikrinti: ar kelio jutiklių elektros maitinimo įtampa atitinka normą; kartu su stoties budėtoju – ar tarpstočio (pervažos) būklė atitinka kontrolę valdymo įrenginyje; ar yra tarpstočio (pervažos) užimtumo ir laisvumo kontrolė tikrinant rato imitatoriumi.

10.3. Ašių skaičiavimo įrenginiams sugedus, stoties budėtojas turi įrašyti apie tai į *Apžiūros žurnalą*, pranešti traukinių eismo tvarkdariui ir infrastruktūros filialo operatyviniam tvarkdariui bei iškviešti elektromechaniką. EVC ruožuose ašių skaičiavimo įrenginiams sugedus, traukinių eismo tvarkdarys turi įrašyti apie tai į *Apžiūros žurnalą*, pranešti infrastruktūros filialo operatyviniam tvarkdariui, iškviešti į stotis stočių budėtojus (stočių viršininkus ar juos keičiančius asmenis) ir, jiems atvykus, perduoti stotis vietiniam valdymui.

Kol ašių skaičiavimo įrenginiai nebus sutaisyti (apie sutaisytus įrenginius elektromechanikas asmeniškai arba turimomis ryšio priemonėmis turi padaryti įrašą *Apžiūros žurnale*), traukinių eismas turi būti vykdomas vadovaujantis *Signalizacijos įrenginių naudojimo instrukcijoje* nustatyta tvarka.

11. GABARITO KONTROLĖS ĮRENGINIŲ IŠJUNGIMO TVARKA

11.1. Gabarito kontrolės įrenginių techninės priežiūros ir remonto darbai, dėl kurių gali sutrikti jų veikimas, turi būti atliekami laisvu nuo traukinių eismo metu, suderinus su stoties budėtoju ir elektromechanikui įrašius apie tai į *Apžiūros žurnalą*. Tais atvejais, kai darbai ir įrenginių veikimo patikra negali būti atlikti per laiko tarpą tarp traukinių eismo ir jiems atlikti reikia daugiau laiko, darbai turi būti atliekami nustatytos formos geležinkelio infrastruktūros valdytojo rašytiniu leidimu.

11.2. Gabarito kontrolės įrenginiai išjungiami ištraukiant saugiklius.

Suveikus (sugedus) gabarito kontrolės įrenginiams, stoties budėtojas turi įrašyti apie tai į *Apžiūros žurnalą*, pranešti traukinių eismo tvarkdariui ir infrastruktūros filialo operatyviniam tvarkdariui, o elektrifikuotuose ruožuose – ir energijos tvarkdariui, iškviešti kelio brigadininką (kelio meistrą) ir elektromechaniką. EVC ruožuose suveikus (sugedus) gabarito kontrolės įrenginiams traukinių eismo tvarkdarys turi įrašyti apie tai į *Apžiūros žurnalą* ir pranešti infrastruktūros filialo operatyviniam tvarkdariui.

Kol gabarito kontrolės įrenginiai nebus sutaisyti (apie įrenginių sutaisymą kelių ūkio darbuotojas ir elektromechanikas asmeniškai arba turimomis ryšio priemonėmis turi padaryti įrašą *Apžiūros žurnale*), traukinių eismas (praleidimas, apžiūra) turi būti vykdomas vadovaujantis *Traukinių eismo organizavimo suveikus ar sugedus gabarito kontrolės įrenginiui tvarkos apraše* ir *Stoties knygoje* nustatyta tvarka.

12. PRIETAISŲ KEITIMO TVARKA

12.1. Tarpstočiuose signalizacijos įrenginių prietaisai turi būti keičiami laisvu nuo traukinių eismo metu, nenutraukiant automatinės kelio blokuotės veikimo.

Vienkeliuose ruožuose prietaisai turi būti keičiami nustatyta eismo kryptimi, paprastai tada, kai tarpstotyje nėra traukinių arba tuoj pat pravažiavus traukiniui. Eismo krypties keitimo schemos prietaisus galima keisti tik nustatytos priimti traukinius stoties budėtoju (EVC ruožuose – traukinių eismo tvarkdariui) leidus.

Keičiant tarpstočio signalviečių prietaisus leidžiama tikrinti kiekvienos signalvietės veikimą pakeitus visus prietaisus, jei keitimas ir veikimo patikra gali būti atlikti tuo pačiu metu, per tarpą tarp traukinių eismo. Šiuo atveju elektromechanikas privalo patikrinti: ar signaliniai rodmenys persijungia taisyklingai; ar leidžiamasis signalinis rodmuo taisyklingai persijungia į draudžiamąjį; ar į blokuojamąjį ruožą siunčiami kodai atitinka priekyje esančių blokuojamųjų

ruožų būklę taisyklinga ir netaisyklinga eismo kryptimis; ar visi šviesoforo signaliniai rodmenys atitinka priekyje esančių blokuojamųjų ruožų būklę.

Tarpstotyje kompleksiskai keisti prietaisus turi specialios brigados, paprastai, per traukinių eismo grafike numatytas eismo pertraukas, traukinių eismo tvarkdarius leidus asmeniškai arba per stoties budėtoją. Be to, atliekamus darbus reikia suderinti su infrastruktūros filialo operatyviniu tvarkdarius.

12.2. Kištukinius prietaisus elektromechanikas gali keisti (po vieną) stoties budėtojui (EVC ruožuose – traukinių eismo tvarkdarius) leidus.

Keisti nekištukinio tipo prietaisus, kištukinių relių ir blokų lizdus, kompleksiskai keisti prietaisus, taip pat keisti kitus prietaisus atjungiant ar atlituojant montažo laidus reikia iš anksto įrašius apie tai į *Apžiūros žurnalą*, o prireikus – įrenginius išjungus. Planiniams tokių prietaisų (lizdų) keitimo darbams turi vadovauti vyresnysis elektromechanikas arba gamybos baro viršininkas.

Prieš keičiant prietaisus, kai atjungiami ar atlituojami montažo laidai, reikia patikrinti, ar yra laidų žymenos ir ar jos atitinka prijungtuosius kontaktus ir montažo schemą. Jei žymenų nėra, reikia pritaistyti laikinąsias. Pakeitus kiekvieną tokį prietaisą, reikia patikrinti, ar teisingai prijungti laidai pagal montažo schemą ir ar veikia schemos, kuriose yra prietaisai.

Pakeitęs kištukinio tipo prietaisą ar prietaisų grupę, elektromechanikas turi patikrinti, ar kiekvienas pakeistas prietaisas pritraukia ir atleidžia inkarą.

Keičiant prietaisų grupę keliuose lauko objektuose (iešmai, šviesoforai ir t. t.), pradėti darbus prie kito objekto leidžiama tik patikrinus ir įsitikinus, kad prieš tai pakeisto objekto prietaisai veikia normaliai.

Jei prietaisų keitimui vadovauja vyresnysis elektromechanikas, jam leidžiama įforminti vieną bendrą įrašą *Apžiūros žurnale* apie prietaisų grupės keitimą. Šiuo atveju kiekvieno prietaiso keitimas turi būti suderintas su stoties budėtoju, jam pranešta apie signalizacijos įrenginių naudojimosi tvarką prietaisų keitimo ir jų veikimo patikros metu.

Jei apie stoties įrenginių prietaisų keitimą buvo įrašyta į *Apžiūros žurnalą*, tai darbus baigęs elektromechanikas (vyresnysis elektromechanikas) turi įforminti tokį įrašą: „Prietaisai pakeisti, jų veikimas patikrintas, veikia normaliai“.

12.3. Prieš įstatant relę ar relių bloką arba juos keičiant, reikia patikrinti, kad prietaiso viduje nebūtų pašalinių daiktų ir iškritusių detalių, ypatingą dėmesį atkreipiant į relės inkaro (sektoriaus) laisvą poslinkį, be to, elektromechanikas turi įsitikinti, kad relę arba relių blokas užplombuotas ir turi etiketę su patikros data ir asmens, atlikusio patikrą, parašu.

12.4. Prieš keisdamas MPC sistemos plokštę ar lauko įrenginių valdymo ir kontrolės modulį, elektromechanikas turi nustatyti (pasinaudodamas technine dokumentacija) keičiamo modulio (plokštės) valdomus ir (arba) kontroliuojamus lauko objektus, kurių veikimas darbų atlikimo metu bus sutrikdytas.

Prieš MPC sistemos prietaisų keitimą būtina įsitikinti, kad naujai įstatomo prietaiso markiruotė (tipas) ir programinės įrangos versija atitinka keičiamo prietaiso markiruotę (tipą) ir programinės įrangos versiją.

Pakeitęs plokštę ar modulį elektromechanikas kartu su stoties budėtoju, atsižvelgdamas į jų paskirtį, patikrina:

- šviesoforų valdymo – ar šviesoforo (šviesoforų) signaliniai rodmenys atitinka indikaciją stoties budėtojo KDV;
- iešmo valdymo – ar iešmo padėtis atitinka indikaciją stoties budėtojo KDV; ar iešmo pervedimas į pliuso ir minuso padėtis atitinka vykdomas komandas;
- įėjimo/išėjimo – ar duodant atitinkamas valdymo komandas, interfeisinės relės veikia taisyklingai; ar kontroliuojamų objektų indikacija stoties budėtojo KDV atitinka relių padėtį („po srove“, „be srovės“).

Jei valdymo kompleksas dirba pagal schemą 2 iš 3-jų, tai pakeitus procesorinį modulį, ar jis veikia taisyklingai nustatoma pagal indikaciją.

13. IEŠMŲ GALUTINĖS PADĖTIES TIKRINTUVŲ IŠJUNGIMO TVARKA

13.1. Galutinės padėties tikrintuvai išjungiami neatjungiant ieško valdymo ir padėties kontrolės, norint juos pakeisti arba jiems sugedus, kai neįmanoma greitai jų sutaisyti.

13.2. Galutinės padėties tikrintuvai išjungiami:

iki 8 val. – stoties viršiniko leidimu, suderinus su traukinių eismo tvarkdariu, o EVC ruožuose – traukinių eismo tvarkdario leidimu;

ilgiau kaip 8 val. (iki 5 parų imtinai) – geležinkelių infrastruktūros valdytojo leidimu;

ilgiau kaip 5 paroms – geležinkelio valdytojo leidimu.

Galutinės padėties tikrintuvus išjungia elektromechanikas infrastruktūros filialo operatyvinio tvarkdario *Išjungimų žurnale* įregistruotu leidimu.

13.3. Per iešmą su išjungtu galutinės padėties tikrintuvu traukiniai praleidžiami pagal leidžiamuosius šviesoforų signalus ir ne didesniu kaip 25 km/h greičiu, traukinio mašinistui išdavus įspėjamąjį lapelį.

Įspėjamųjų lapelių išdavimo tvarka nustatyta ET.

Prieš įjungdamas leidžiamąjį šviesoforo signalą, stoties budėtojas turi įsitikinti, ar mašinistas turi įspėjamąjį lapelį apie greičio apribojimą per iešmą su išjungtu galutinės padėties tikrintuvu važiuoti ne didesniu kaip 25 km/h greičiu.

13.4. Ant keldėžių, galinių (prie pavarų) movų gnybtų ir galutinės padėties tikrintuvo kabelio gyslų turi būti žymenos, atitinkančios montažo schemą.

13.5. Galutinės padėties tikrintuvo išjungimo iš centralizacijos tvarka:

Elektromechanikas, turėdamas leidimą išjungti galutinės padėties tikrintuvą (pagal šios Instrukcijos 13.2 p. arba 1.10 p. reikalavimus) ir suderinęs su stoties budėtoju darbų pradžios laiką, apie išjungimą įrašo į *Apžiūros žurnalą*, nurodydamas ieško su išjungiamu galutinės padėties tikrintuvu numerį, išjungimo tikslą ir būdą.

Stoties budėtojas sustabdo traukinių eismą per iešmą, kurio galutinės padėties tikrintuvus išjungiamas, pasirašo po elektromechaniko įrašu ir nurodo laiką. Šis parašas leidžia elektromechanikui pradėti galutinės padėties tikrintuvo išjungimo darbus.

Elektromechanikas atjungia ir izoliuoja keldėžėje arba movoje esančias ieško galutinės padėties tikrintuvo kabelio gyslas, nurodytas šios Tvarkos 1 lentelėje arba nustatyta tvarka patvirtintuose techniniuose dokumentuose. Po to prie gnybtų, nurodytų šios Tvarkos 1 lentelėje arba nustatyta tvarka patvirtintuose techniniuose dokumentuose, šios Instrukcijos 1.18 p. nustatyta tvarka prijungia laikinąsias junges.

Prijungęs laikinąsias junges, elektromechanikas kartu su stoties budėtoju įsitikina, kad galutinės padėties tikrintuvus išjungtas tinkamai.

Šiuo atveju reikia tikrinti: ar iešmas perjungiamas; ar ieško perjungimo į pliuso ir minuso padėtį valdymo įrenginyje pabaiga kontroliuojama; ar ieško smailių padėtis atitinka ieško rankenėlės (atitinkamo mygtuko) padėtį ir ieško kontrolę valdymo įrenginyje; ar ieško padėtis nekontroliuojama išjungus pavaros automatinio perjungiklio kontaktus kiekvienoje kraštinėje padėtyje; ar sudvejintų iešmų padėtis nekontroliuojama valdymo įrenginyje, kai jie yra skirtingose padėtyse (išskyrus iešmus, kurie sudvejinti tik maršrutuose);

Iešmų arba kelių, į kuriuos nukreiptos tikrinamojo ieško smailės, numerius stoties budėtojai turi pranešti paskirtas stoties eismo ūkio darbuotojas.

Patikros metu stoties budėtojai draudžiama:

- perjunginėti iešmus iešmyne (rajone), kuriame yra išjungiamas galutinės padėties tikrintuvus;

- leisti traukinius per šį iešmą.

Įsitikinęs, kad galutinės padėties tikrintuvus išjungtas tinkamai, elektromechanikas *Apžiūros žurnale* įformina antrąjį įrašą apie galutinės padėties tikrintuvo išjungimo taisyklumą ir reikalavimą ET nustatyta tvarka įspėti visus mašinistus, važiuojančius maršrutais, kuriuose yra iešmas su išjungtu galutinės padėties tikrintuvu, per tokius iešmus važiuoti ne didesniu kaip 25 km/h greičiu. Po šiuo įrašu pasirašo stoties budėtojas ir nurodo laiką. Šis parašas leidžia elektromechanikui pradėti įrašė nurodytus darbus.

13.6. Baigęs numatytus darbus, elektromechanikas turi įrašyti į *Apžiūros žurnalą* apie galutinės padėties tikrintuvo įjungimą, kad būtų galima patikrinti jo veikimą.

Stoties budėtojas pasirašo po elektromechaniko įrašu ir leidžia įjungti galutinės padėties tikrintuvą.

Elektromechanikas nuima laikinąsias junges ir atstato pradinę schemą.

Įjungęs galutinės padėties tikrintuvą, elektromechanikas kartu su stoties budėtoju turi patikrinti, ar iešmas veikia tinkamai.

Šiuo atveju reikia tikrinti: ar iešmas perjungiamas; ar iešmo perjungimo į pluso ir minuso padėtį valdymo įrenginyje pabaiga kontroliuojama; ar iešmo smailių padėtis atitinka iešmo rankenėlės (atitinkamo mygtuko) padėtį ir iešmo kontrolę valdymo įrenginyje; ar iešmo padėtis nekontroliuojama išjungus pavaros automatinio perjungiklio kontaktus kiekvienoje kraštinėje padėtyje; ar sudvejintų iešmų padėtis nekontroliuojama valdymo įrenginyje, kai jie yra skirtingose padėtyse (išskyrus iešmus, kurie sudvejinti tik maršrutuose); ar nėra iešmo padėties kontrolės, ties galutinės padėties tikrintuvu idėjus 6 mm tarpamatį tarp smailės ir rėminio bėgio; ar iešmas kontroliuojamas įdėjus ties galutinės padėties tikrintuvu 4 mm tarpamatį tarp smailės ir rėminio bėgio.

Patikros metu stoties budėtoju draudžiama:

- perjunginėti iešmus iešmyne (rajone), kuriame yra išjungtasis iešmas;
- leisti traukinius per šį iešmą.

Baigęs tikrinti, elektromechanikas apie atliktą patikrą, galutinės padėties tikrintuvo įjungimą į centralizaciją ir greičio apribojimo atšaukimą turi įrašyti į *Apžiūros žurnalą* ir apie tai pranešti infrastruktūros filialo operatyviniam tvarkdariui. Stoties budėtojas turi pasirašyti po elektromechaniko įrašu.

1 lentelė. Iešmų galutinės padėties tikrintuvų išjungimo vietos

Iešmo valdymo schemos pavadinimas	Išjungimo vieta	Izoliuojamų kabelio gyslų pavadinimai	Laikinosios gnybtų jungės
1. Dvilaidė valdymo schema			
1.1. Vieninis iešmas	Keldėžėje	23, 31, 32, 41	23-32, 31-41
1.2. Vieninis iešmas su magistraliniu maitinimu	Keldėžėje	22, 31, 33, 41	22-33, 31-41
1.3. Pirmas sąvažos iešmas (tas pats su magistraliniu maitinimu)	Keldėžėje	23, 23 ^a , 33, 33 ^a	23-23 ^a , 33-33 ^a
1.4. Antras sąvažos iešmas (tas pats su magistraliniu maitinimu)	Galinėje movoje	24, 24 ^a , 34, 34 ^a	24-24 ^a , 34-34 ^a
2. Valdymo schema su kintamosios srovės elektros maitinimu			
2.1. Vieninis iešmas arba antras sąvažos iešmas	Galinėje movoje	11, 21, 31, 41	11-21, 31-41
2.2. Pirmas sąvažos iešmas	Keldėžėje	22, 22 ^a , 32, 32 ^a	22-22 ^a , 32-32 ^a
3. Valdymo schema su vietiniu elektros maitinimu			
3.1. Vieninis iešmas	Keldėžėje	25, 25 ^a , 35, 35 ^a	25-25 ^a , 35-35 ^a
3.2. Pirmas sąvažos iešmas	Keldėžėje	26, 26 ^a , 36, 36 ^a	26-26 ^a , 36-36 ^a
3.3. Antras sąvažos iešmas	Galinėje movoje	25, 25 ^a , 35, 35 ^a	25-25 ^a , 35-35 ^a
4. Septynlaidė valdymo schema			
4.1. Iešmas	Galinėje movoje	24, 24 ^a , 31, 31 ^a	24-24 ^a , 31-31 ^a
5. MPC SIMIS IS septynlaidė valdymo schema			
5.1. Iešmas	Galinėje movoje	L6, 22, 32	L6-22, L6-32

Iešmų su hidrauliniiais galutinės padėties tikrintuvais išjungimo vietos turi būti nurodytos nustatyta tvarka patvirtintuose techniniuose dokumentuose.

PAGRINDINIŲ DARBŲ, ATLIEKAMŲ IŠJUNGUS SIGNALIZACIJOS ĮRENGINIUS IR IŠ ANKSTO APIE TAI ĮRAŠIUS Į *APŽIŪROS ŽURNALĄ*, SĄRAŠAS

1. Iešmų pavaros, galutinės padėties tikrintuvo, jų pamatinių, hidraulinio galutinės padėties tikrintuvo mazgo, hidraulinio galutinės padėties tikrintuvo mazgo ąsos, iešmo trauklių, ąsos ašies, iešmo ir smailių trauklių ašies, lanksto ir stūmiklio lanksto piršto keitimas.
2. Iešmų pavarų automatinio perjungiklio, elektros pavarų pagrindinio veleno, reduktoriaus, pavarų smailių stūmiklio keitimas.
3. Iešmų kabelio ar atskirų jo gyslų ir pavaros arba galutinės padėties tikrintuvo montažo keitimas ar remontas; hidraulinės pavaros montažo komutacinės kaladėlės keitimas.
4. Dviejų ar daugiau pavaros ir elektrinio galutinės padėties tikrintuvo korpuso tvirtinimo varžtų prie pamatinių išėmimas; vieno ar daugiau hidraulinio galutinės padėties tikrintuvo tvirtinimo varžto išėmimas.
5. Nekištukinio tipo iešmo rankenėlės (mygtuko), iešmo, šviesoforo valdymo ir bėgių grandinės schemos posto vidinio montažo keitimas ar remontas.
6. Nekištukinio tipo iešmo kontrolės (pagrindinės), paleidimo, reverso, signalo, blokavimo, kelio relių ir jų kartotuvų keitimas.
7. Dvilaidės iešmo valdymo schemos BVS ir BDR tipų blokų keitimas.
8. Iešmų kontrolinių užraktų, garnitūro, užrakto velkės ir ąsos varžto keitimas ir valymas nuėmus iešmų kontrolinius užraktus.
9. Šviesoforo, šviesoforo galvutės, draudžiamojo žiburio lęšių komplekto, šviesos diodų optinės sistemos keitimas; signalų kabelio ar atskirų jo gyslų, šviesoforo montažo remontas ar keitimas.
10. Kelrodžio taisymas ar keitimas išjungus montažą ar kabelį.
11. Kabelio ar montažo keitimas manevrų skyde.
12. Droselinių transformatorių, keldėžių, kabelių movų, kabelių dėžių keitimas.
13. Bėgių grandinių maitinimo ar relių kabelio, transformatorių, montažo keldėžėse keitimas.
14. Dviejų ar daugiau montažo laidų ir kabelio gyslų atjungimas viename įrenginyje vienu metu, jei nėra specialių įtaisų arba priemonių, neleidžiančių supainioti laidų ar kabelio gyslų.
15. Visų tipų maršrutų dėžių taisymas ir patikra iššardant.
16. Elektros maitinimo įrenginio patikra visiškai ar iš dalies išjungus įtampą; elektros maitinimo įrenginių nekištukinio tipo prietaisų ar kištukinių lizdų keitimas.
17. Pervažos užtvarų elektros pavaros keitimas ir remontas (išjungiami tik pervažos automatikos įrenginiai). Apie tai įrašoma į *Apžiūros žurnalą* (jei pervaža yra stotyje) ir *Pervažos žurnalą*.
18. Kelio darbai stotyje: bėgio, iešmo, rėminio bėgio, smailės, kryžmės, slankiosios kryžmės šerdies, kryžmės su slankiąja šerdimi atlankos, smailių užrakto, smailių užrakto ąsų, smailių trauklės, smailių trauklės ąsų keitimas.
19. Relių spintos keitimas; automatinės kelio blokuotės kabelio keitimas ar remontas.
20. Gabarito kontrolės įrenginių jutiklių, kontrolinės relės keitimas; kabelio remontas ar keitimas.
21. Ašių skaičiavimo įrenginio, ašių skaičiavimo kelio jutiklių keitimas; kabelio remontas ar keitimas.
22. Stoties budėtojo KDV aparatinės įrangos keitimas, kai nėra atsarginių įrenginių, arba kai pagrindinių įrenginių neįmanoma perjungti į atsarginius.

23. Stoties budėtojo KDV sisteminio bloko techninė priežiūra, kai nėra atsarginių valdymo įrenginių.

24. Centrinio procesoriaus modulio, stoties budėtojo (traukinių eismo tvarkdario) KDV programinės įrangos versijų keitimas.

25. Elementų (koncentratorių, ECC, EIP ir kt.), kurie valdo ir kontroliuoja grupę objektų, keitimas, kai pagrindinių įrenginių neįmanoma perjungti į atsarginius.

26. Iešmų, šviesoforų, bėgių grandžių, pervažų valdymo ir kontrolės plokščių, modulių, sąsajos su lauko objektais įrenginių keitimas (jei eksploatacijos dokumentuose nenurodyta kitaip).

PASTABA. Taisant įrenginius arba atliekant planinius darbus, nurodytus šio priedo 1, 3, 5, 6 ir 19 punktuose, turi dalyvauti vyresnysis elektromechanikas.

Signalizacijos įrenginių ir sistemų saugaus
remono ir priežiūros instrukcijos
2 priedas

**PAGRINDINIŲ DARBŲ, ATLIEKAMŲ NEIŠJUNGUS SIGNALIZACIJOS ĮRENGINIŲ,
STOTIES BUDĖTOJUI LEIDUS IR IŠ ANKSTO APIE TAI ĮRAŠIUS Į APŽIŪROS
ŽURNALĄ, SĄRAŠAS**

1. Valdymo įrenginių, visų tipų maršrutų dėžių vidinės būklės apžiūra ir patikra.
2. Ieško smailių prigludimo prie rėminio bėgio ir slankiosios kryžmės šerdies prigludimo prie atlankos patikra kartu su kelių ūkio darbuotoju.
3. Iešmų perjungimo suktuku patikra.
4. Ieško perjungimas valdyti suktuku, sugedus elektros varikliui.
5. Planinis pavaros elektros variklių keitimas suremontuotais.
6. Pavaros ir galutinės padėties tikrintuvo gludumo trauklių ir lanksto pirštų keitimas.
7. Pavaros ir galutinės padėties tikrintuvo velenėlių, jungiančių gludumo traukles su velkėmis keitimas.
8. Pavaros ir galutinės padėties tikrintuvo gludumo velkių keitimas.
9. Elektros pavaros automatinio perjungiklio kontaktų spyruoklių, kontaktų peilių keitimas; pavaros sklendės kontakto keitimas.
10. Hidraulinės pavaros rankinio perjungimo reduktoriaus keitimas.
11. Iešmų elektrinio užrakinimo patikra.
12. Tepalo keitimas elektros pavaros trinties sankabose ir alyvos keitimas reduktoriuose.
13. Hidraulinės pavaros hidraulinio slėgio matavimas.
14. Pavaros ir galutinės padėties tikrintuvo vidaus šildymo įrenginių patikra.
15. Pavaros nuolatinės srovės elektros variklių srovės matavimas.
16. Trinties sankabos jėgos matavimas (arba kitas eksploatacijos dokumentuose nurodytas matavimas) pavarose su trifazės elektros srovės varikliu.
17. Stoties bėgių grandinių šunto jautrio patikra.
18. Įtampos poliškumo kaitos gretimose bėgių grandinėse patikra trumpai sujungiant izoliuotąsias sandūras.
19. Stoties izoliuotųjų kelio ruožų izoliuojančių elementų, sandūrų jungių patikra kartu su kelių ūkio darbuotoju.
20. Išimtinio signalo veikimo ir matomumo patikra.
21. Šviesoforų leidžiamųjų žiburių lęšių komplektų, šviesos diodų optinės sistemos keitimas.
22. Stoties švaitinio šviesoforo spalvų keitiklio keitimas.
23. Automatinės kelio blokuotės eismo krypties keitimo schemos veikimo patikra pagrindiniu ir pagalbiniais režimais.
24. Darbai, dėl kurių perjungiami išleidžiamųjų šviesoforų leidžiamieji signalai pusiau automatinės kelio blokuotės įrenginiuose.
25. Dviejų ar daugiau montažo laidų ir kabelio gyslų atjungimas viename įrenginyje vienu metu, jei naudojami specialūs įtaisai arba priemonės, neleidžiančios supainioti laidų ar kabelio gyslų.
26. Izoliacijos varžos tarp žemės ir kabelio gyslų matavimas trumpam atjungiant po vieną gyslą.
27. Izoliacijos varžos tarp žemės ir kabelio gyslų matavimas MPC signalizacijos įrenginiuose, trumpam atjungiant vieno lauko objekto valdymo ir kontrolės grandis, jei yra techninis sprendimas, neleidžiantis supainioti laidų (kabelio gyslų) (jei konkretaus įrenginio eksploatacijos dokumentuose nenurodyta kitaip).

28. Lygintuvų, neturinčių akumuliatorių rezervo, atjungimas elektros grandyse, jei jie maitina poliarizuotų prietaisų grandis.
29. Atsarginės elektros stoties bandomasis paleidimas įjungus apkrovą.
30. Signalizacijos įrenginių, maitinamų iš nepertraukiamo maitinimo šaltinio, veikimo patikra atjungus išorinį elektros maitinimą.
31. Gabarito kontrolės įrenginių techninės priežiūros darbai, dėl kurių gali sutrikti jų veikimas.
32. Šviesoforų leidžiamojo rodmens tvermės, perjungiant signalizacijos įrenginių elektros maitinimą iš pagrindinės sistemos į atsarginę ir atvirkščiai, patikra.
33. Stoties šviesoforų leidžiamojo signalo įjungimo, esant užimtam pervažos ruožui, delslaikio patikra.
34. Nekištukinio tipo prietaisų keitimas (išskyrus relių, nurodytų šios Instrukcijos 1 priedo 6 punkte).
35. Žalio juostinio žiburio, baltos šviečiamosios rodyklės remontas.
36. Nutrūkusių sandūros jungių privirinimas (keitimas) stotyse.
37. Stoties budėtojo pagrindinės KDV perjungimo į atsarginę arba dirbančios centrinio procesoriaus dalies perjungimo į atsarginę patikra kartu su stoties budėtoju.
38. Vietinio valdymo posto operatoriaus, vagonų techninės priežiūros punkto operatoriaus KDV aparatinių priemonių techninė priežiūra ar keitimas.
39. Ašių skaičiavimo kelio jutiklių patikra rato imitatoriumi.
40. Darbai, atliekami pagrindinius įrenginius perjungus į atsarginius:
 - 41.1. Stoties budėtojo (traukinių eismo tvarkdario) KDV įrenginių (monitoriaus, sisteminio bloko, pelės, klaviatūros, nepertraukiamo maitinimo šaltinio) keitimas.
 - 41.2. Sugedusių mazgų, blokų, modulių ir atskirų plokščių keitimas.
 - 41.3. Stoties budėtojo (traukinių eismo tvarkdario) KDV klaviatūros ir pelės valymas.
 - 41.4. Sisteminio bloko vidinis valymas, ventiliatoriaus keitimas.

Signalizacijos įrenginių ir sistemų saugaus
remono ir priežiūros instrukcijos
3 priedas

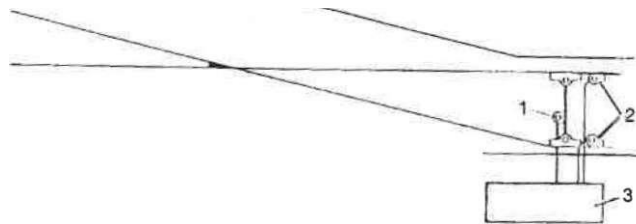
PAGRINDINIŲ DARBŲ, ATLIEKAMŲ STOTIES BUDĖTOJUI (TRAUKINIŲ EISMO TVARKDARIUI) LEIDUS, SĄRAŠAS

PASTABA. Atliekant darbus lauko įrenginiuose daromas įrašas *Apžiūros žurnale*, kad stoties budėtojas praneštų apie traukinių eismą rajone, kuriame atliekami darbai. EVC ruožuose darbuotojas duoda žodinę paraišką traukinių eimo tvarkdariusiui, kad šis įjungtų personalo garsinę išspėjimo sistemą. Jei tokios sistemos nėra, darbai lauko įrenginiuose atliekami perdavus geležinkelio stotį ar jos dalį vietiniam valdymui.

1. Visų paskirčių šviesoforų, žalių juostinių žiburių, kelrodžių ir baltų šviečiamųjų rodyklių lempų keitimas.
2. Signalo transformatoriaus keitimas ir šviesoforo lempų ar šviesos diodų optinės sistemos įtampos reguliavimas.
3. Pavarų, galutinės padėties tikrintuvų ir jų garnitūrų išorinės būklės patikra.
4. Elektros pavaros automatinio perjungiklio valymas ir kontaktų reguliavimas trumpam (iki 3 min.) išjungus ieško padėties elektrinę kontrolę, neperjungiant ieško ir nepažeidžiant pavaros mechaninio užrakinimo.
5. Pavaros ir galutinės padėties tikrintuvo vidinės būklės patikra perjungiant iešmą; mazgų ir detalių valymas bei tepimas pavaroje išjungus suktuko sklendės kontaktą; elektros variklio keitimas.
6. Pavaros ir galutinės padėties tikrintuvo garnitūro kampuočių izoliacijos ir tvirtinimo varžtų (jei yra ieško junglys) keitimas.
7. Įtampos poliškumo kaitos gretimose bėgių grandinėse patikra nesujungiant izoliuotųjų sandūrų; droselinių jungių, kabelių movų ir keldėžių jungių, elektros traukos jungių keitimas; kodinės srovės matavimas trumpam nutraukiant izoliuotųjų kelio ruožų būklės laisvumo kontrolę valdymo įrenginyje.
8. Kištukinių prietaisų keitimas (po vieną); valdymo įrenginių kontrolinių lempučių, šviesos diodų indikatorių keitimas.
Jei keičiamasis prietaisas arba elementas yra plombuojamo įrenginio (pulto, spintos ir t. t.) viduje, tai į *Apžiūros žurnalą* įrašoma apie šio įrenginio atidarymą, nurodant numatytus atlikti darbus.
9. Saugiklių keitimas; avarinio įjungimo įrenginių rezervo ir avarinio pakartotinio įjungimo, trumpam išjungus įrenginių maitinimą, patikra.
10. Lygintuvų, neturinčių akumuliatorių rezervo, atjungimas elektros grandyse, jei jie nemaitina poliarizuotų prietaisų grandžių.
11. Montazo laidų ar kabelio gyslų atjungimas nuo vieno kontaktinio gnybto, atliekant techninės priežiūros grafike numatytus darbus arba tikrinant įrenginius, trumpam nutraukus jų veikimą, o baigus darbus patikrinant jų veikimą.
12. Centralizuotų iešmų patikra iš valdymo įrenginio stoties budėtojui leidus ir jam prižiūrint; iešmų kontrolinių užraktų patikra.
13. Signalizacijos įrenginių sąryšio patikra trumpam išjungus elektros grandines, nenutraukiant įrenginių veikimo, išskyrus iešmų elektrinio užrakinimo patikrą.
14. Stoties budėtojo (traukinių eismo tvarkdario) KDV monitoriaus spalvų gamos reguliavimas.
15. Jungčių ir jungiamųjų laidų tvirtinimo patikimumo patikra.
16. Stoties budėtojo (traukinių eismo tvarkdario) KDV sisteminių laikrodžių datos ir laiko rodmenų patikra.
17. Stoties budėtojo (traukinių eismo tvarkdario) KDV įvykių ir aliarmų sąrašų peržiūra ir analizė.

18. Indikacijos atitikties įrenginių būklei patikra.
19. Elektroninės įrangos spintų išorinis valymas; spintų vidinė apžiūra iš išorinės ir montažinės pusės; visų jungčių, jų tvirtinimo patikimumo patikra; spintų vidinis valymas; spintų ventiliatorių keitimas.
20. Izoliacijos varžos tarp žemės ir kabelio ekrano matavimas; ekrano vientisumo patikra.
21. Nepertraukiamo maitinimo šaltinių, akumuliatorių išorinė apžiūra ir valymas; akumuliatorių baterijos įtampos patikra; ventiliatoriaus veikimo patikra.

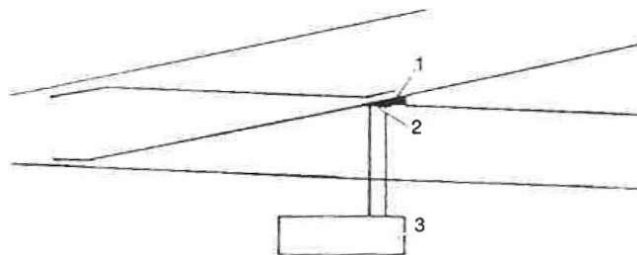
EC IR MPC IEŠMŲ PAVAROS IEŠMO IR GLUDUMO TRAUKLIŲ ATSKYRIMO VIETOS



Paiškinimas:

1. iešmo trauklės atskyrimo vieta;
2. gludumo trauklių atskyrimo vietos;
3. elektros pavara.

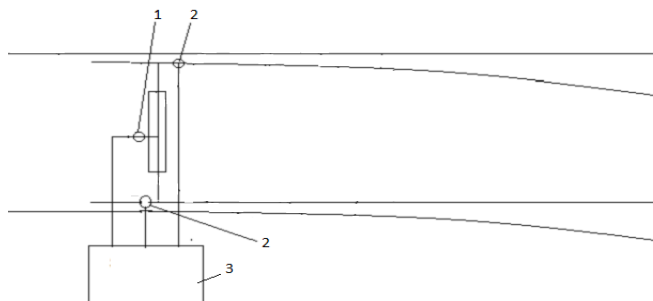
1 paveikslas. Iešmas su elektros pavara



Paiškinimas:

1. slankioji kryžmės šerdis;
2. iešmo ir gludumo trauklių atskyrimo vietos;
3. elektros pavara.

2 paveikslas. Iešmas su slankiąja kryžmės šerdimi ir elektros pavara



Paiškinimas:

1. iešmo trauklės atskyrimo vieta;
2. gludumo trauklių atskyrimo vietos;
3. hidraulinė pavara.

3 paveikslas. Iešmas su hidrauline pavara

Signalizacijos įrenginių ir sistemų saugaus
remono ir priežiūros instrukcijos
5 priedas

**ĮRAŠŲ APIE ATLIEKAMUS PAGRINDINIUS SIGNALIZACIJOS ĮRENGINIŲ
TECHNINĖS PRIEŽIŪROS IR REMONTO DARBUS ĮFORMINIMO
APŽIŪROS ŽURNALĖ IR PERVAŽOS ŽURNALĖ PAVYZDŽIAI**

Prireikus apie signalizacijos įrenginių techninės priežiūros ir remonto darbus įrašyti į *Apžiūros žurnalą*, būtina vadovautis šiame priede pateiktais įrašų pavyzdžiais, kurie yra apibendrinti ir kuriuose nurodytas abstraktus darbų pradžios ir pabaigos laikas bei stoties budėtojo pranešimo elektromechanikui tvarka.

Atsižvelgiant į traukinių eismo per geležinkelio stotis sąlygas, tuos pačius darbus galima atlikti išjungus iešmus atjungiant leidžiamuosius signalus arba jų neatjungiant (išskyrus MPC stotyse). Šiame priede siūlomas vienas iš iešmų išjungimo variantų.

Įrašuose kaip signalizacijos įrenginių techninio aptarnavimo ir remonto rajoną galima nurodyti geležinkelio stotį, jos iešmyną arba tikrinamų iešmų numerius, šviesoforo, izoliuotojo kelio ruožo pavadinimą ir kt. Jei nurodytame rajone nebuvo patikrinti visi signalizacijos įrenginiai, tai įrašė apie darbų užbaigimą nurodomi tiksliai patikrintų įrenginių numeriai ar pavadinimai.

Darant įrašus apie signalizacijos įrenginių išjungimą, nurodomi konkretūs iešmų numeriai, izoliuotųjų kelio ruožų ar šviesoforų pavadinimai.

Įrašą apie signalizacijos įrenginių techninės priežiūros ir remonto darbų atlikimą paprastai turi įforminti elektromechanikas arba vyresnysis elektromechanikas.

Prireikus įrašą apie atliktus darbus gali įforminti kitas atsakingas asmuo (gamybinio baro viršininkas ar automatikos ūkio viršininkas) darbų vykdytojo arba vadovo pranešimo pagrindu. Įrašą padaręs asmuo nurodo savo pavardę ir pareigas. Vėliau po šio įrašu pasirašo darbų vykdytojas arba vadovas.

Šiame priede pateiktuose pavyzdžiuose įrašų eiliškumą nurodo skaičiai skliausteliuose. Stoties budėtojas, pranešęs darbuotojui apie signalizacijos įrenginių gedimą, *Apžiūros žurnale* turi nurodyti šio darbuotojo pavardę ir pareigas.

Atsižvelgiant į vietos sąlygas ir eksploatuojamus įrenginius, infrastruktūros filialas gali parengti naujus ir papildyti senus įrašų pavyzdžius. Šiuo atveju reikia vadovautis TNN ir šioje Instrukcijoje pateiktais įrašais analogiškiems darbams atlikti.

**E-11 STOTIES KELIŲ, IEŠMŲ, AUTOMATIKOS, RYŠIŲ IR KONTAKTINIO TINKLO ĮRENGINIŲ APŽIŪROS ŽURNALO ĮRAŠŲ
PAVYZDŽIAI**

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

												kontroliuojama. Iešmas Nr. 17 i jungtas į centralizaciją. Išpėjamųjų lapelių išdavimas atšauktas. Apie traukinių eismą			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
26 (4)	13.45	Iešmas Nr. 17 išjungtas iš centralizacijos neatjungiant leidžiamųjų signalų, išjungimo taisyklingumas patikrintas. Iešmo kontrolė valdymo įrenginyje eliminuota. Pirmąjį traukinį per iešmą Nr. 17 praleisti esant draudžiamajam šviesoforo signalui, kitus – pagal leidžiamuosius šviesoforų signalus ir ne didesniu kaip 40 km/h greičiu, traukinio mašinistui išdavus išpėjamąjį lapelį. AM GSB								26 (8)	15.10 15.15 15.15	pranešti nereikia. AM GSB Suktukas Nr. 1 plombuotas. Atspaudo Nr. 17. AM GSB			
26 (5)	14.30	Maketas išjungiamas, iešmo kontrolė valdymo įrenginyje atnaujinama. Iš valdymo įrenginio bus tikrinamas iešmo Nr. 17 veikimas. Patikros metu draudžiama: perjunginėti iešmus nelyginiame iešmyne; leisti traukinius per iešmą Nr. 17. AM GSB													
	14.40														
1.7. Reverso relės keitimas															
04 (1)	13.10	Laisvu nuo traukinių eismo metu bus keičiama iešmo Nr. 31 reverso relė. Iešmas Nr. 31 išjungiamas iš centralizacijos atjungiant leidžiamuosius signalus. Iešmo smailes reikiamoje padėtyje užrakinti per kengę kabinamąją spyna. Apie traukinių eismą rajone, kuriame atliekami darbai, iš anksto pranešti garsiniu stoties ryšiu. IFD leidimas Nr. 38 AM GSB								04 (3)	13.55	Iešmo Nr. 2 kabinamoji spyna nuimta, kengė atmesta. Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB			
	13.25														
04 (2)	13.20	Iešmo Nr. 31 smailės užrakintos per kengę kabinamąją spyna 8 kelio kryptimi. Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB									04 (4)	14.00	Iešmo Nr. 31 reverso relė pakeista. Iešmas patikrintas, veikia normaliai. Iš valdymo įrenginio iešmas perjungiamas į atitinkamą padėtį. Kontrolė valdymo įrenginyje atitinka smailių padėtį. Išjungus sklendės kontaktą iešmas nepersijungia. Nutraukus		

												automatinio perjungiklio kontaktus ieško padėtis nekontroliuojama. Iešmas Nr. 31 įjungtas į centralizaciją. Apie traukinių eismą pranešti		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
											14.05	nereikia. AM GSB		
1.8. Nekištukinio tipo ieško kontrolės (pagrindinės), paleidimo relės keitimas														
07 (1)	9.30	Laisvu nuo traukinių eismo metu bus keičiama ieško Nr. 6 kontrolės relė. Iešmas Nr. 6 išjungiamas iš centralizacijos atjungiant leidžiamuosius signalus. Ieško smailės reikiamoje padėtyje užrakinti per kengę kabinamąją spyna. IFD leidimas Nr. 47 AM GSB								07 (3)	9.55	Ieško Nr. 6 kabinamoji spyna nuimta, kengė atmesta. Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB		
	9.50									07 (4)	10.20	Ieško Nr. 6 pagrindinės kontrolės relė pakeista. Iešmas patikrintas, veikia normaliai. Iš valdymo įrenginio iešmas perjungiamas į atitinkamą padėtį. Kontrolė valdymo įrenginyje atitinka smailių padėtį. Iešmas Nr. 6 įjungtas į centralizaciją. AM GSB		
07 (2)	9.45	Ieško Nr. 6 smailės užrakintos per kengę kabinamąją spyna 3 kelio kryptimi. Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB									10.25			
PASTABA. Keičiant paleidimo relę (4) įrašė būtina papildomai nurodyti, kad iešmas nepersijungia šiais atvejais: neparengtame maršrute, esant netikram iešminio kelio ruožo užimtumui; parengtame maršrute, esant laisvam iešminiam kelio ruožui.														
1.9. Pavaros montažo keitimas														
22 (1)	9.35	Vadovaujantis telegrama Nr. 96, bus keičiamas ieško Nr. 17 pavaros montažas. Iešmai Nr. 17/19 išjungiami iš centralizacijos neatjungiant leidžiamųjų signalų. Iešmų Nr. 17/19 smailės reikiamoje padėtyje įtvirtinti apkabomis ir užrakinti per kenges kabinamosiomis spynomis. Apie traukinių eismą rajone, kuriame atliekami darbai, iš anksto pranešti garsiniu stoties ryšiu. IFD leidimas Nr. 12 AM GSB								22 (6)	11.20	Iešmų Nr. 17/19 įtvirtinimai nuimti, kabinamosios spynos nuimtos, kengės atmestos. KB Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB		
	9.55									22 (7)	11.30	Ieško Nr. 17 pavaros montažas pakeistas. Iešmai Nr. 17/19		

22 (2)	9.38	Suktukas Nr. 2 atplombuotas ir įteiktas stoties eismo ūkio darbuotojui Pavardeniui, kad išjungtų sklendės kontaktą ir perjungtų iešmą Nr. 17. GSB											patikrinti, veikia normaliai. Iš valdymo įrenginio iešmai perjungiami į atitinkamą padėtį. Kontrolė valdymo įrenginyje atitinka smailių padėtį. Išjungus sklendės kontaktą iešmas		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
22 (3)	9.50	Iešmo Nr. 17 smailės įtvirtintos apkaba 5 aklakelio kryptimi ir užrakintos per kengę kabinamąją spyna. Iešmo Nr. 19 smailės įtvirtintos apkaba iešmo Nr. 15 kryptimi ir užrakintos per kengę kabinamąją spyna. KB Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB											Nr. 17 nepersijungia. Nutraukus iešmo Nr. 17 automatinio perjungiklio kontaktus, taip pat iešmams Nr. 17/19 esant skirtingose padėtyse, iešmų padėtis nekontroliuojama. Iešmai Nr. 17/19 įjungti į centralizaciją. Įspėjamųjų lapelių išdavimas atšauktas. Apie traukinių eismą pranešti nereikia. AM GSB		
22 (4)	10.05	Iešmai Nr. 17/19 išjungti iš centralizacijos neatjungiant leidžiamųjų signalų, išjungimo taisyklumas patikrintas. Iešmų kontrolė valdymo įrenginyje eliminuota. Pirmąjį traukinį per iešmus Nr. 17/19 praleisti esant draudžiamajam šviesoforo signalui, kitus – pagal leidžiamuosius šviesoforų signalus ir ne didesniu kaip 40 km/h greičiu, traukinio mašinistui išdavus įspėjamąjį lapelį. AM GSB									22 (8)	11.35			
	10.05	GSB										11.40	Suktukas Nr. 2 plombuotas. Atspauda Nr. 17. AM GSB		
22 (5)	11.00	Maketas išjungiamas, iešmų kontrolė valdymo įrenginyje atnaujinama. Iš valdymo įrenginio bus tikrinamas iešmų Nr. 17/19 veikimas. Patikros metu draudžiama: perjunginėti iešmus nelyginiame iešmyne; leisti traukinius per iešmus Nr. 17/19. AM GSB										11.40			
	11.10	GSB													
1.10. Vieninio iešmo ištisinis metalinių dalių keitimas arba rėminių bėgių keitimas															
10 (1)	10.00	Vadovaujantis telegrama Nr. 58, bus ištisai keičiamos iešmo Nr. 10 metalinės dalys. Traukinių eismas per iešmą Nr. 10 draudžiamas. Iešmo Nr. 8 smailės užrakinti per kengę kabinamąją spyna 6 kelio kryptimi. Apie traukinių eismą rajone, kuriame atliekami darbai, iš anksto pranešti garsiniu stoties ryšiu. KM									10 (5)	14.40	Iešmo Nr. 10 metalinės dalys pakeistos. Izoliuotasis kelio ruožas patikrintas, atitinka reikalavimus. Traukinių eismas per iešmą Nr. 10 leidžiamas 25 km/h greičiu, traukinio		

	12.35	GSB										mašinistui išdavus įspėjamąjį lapelį. KM GSB		
10 (2)	10.10	Vadovaujantis telegrama Nr. 58, iešmas Nr. 10 ir izoliuotasis kelio ruožas 8-10R išjungiami iš centralizacijos atjungiant leidžiamuosius signalus.								10 (6)	14.41	Iešmo Nr. 10 smailės užrakintos per kengę kabinamąja spyna iešmo Nr. 8		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
		IFD leidimas Nr. 42 AM GSB										kryptimi. Iešmo Nr. 8 kabinamoji spyna nuimta, kengė atmesta. Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB		
10 (3)	12.10	Suktukas Nr. 2 atplombuotas ir įteiktas stoties eismo ūkio darbuotojui Pavardeniui, kad išjungtų sklendės kontaktą ir perjungtų iešmą Nr. 10. GSB								10 (7)	14.55	Iešmo Nr. 10 kabinamoji spyna nuimta, kengė atmesta. Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB		
10 (4)	12.20	Iešmo Nr. 8 smailės užrakintos per kengę kabinamąja spyna 6 kelio kryptimi. Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB								10 (8)	15.10	Iešmo Nr. 10 pavara sumontuota. Iešmas Nr. 10 ir izoliuotasis kelio ruožas 8-10R patikrinti, veikia normaliai. Uždėjus bandomąją gretšakę ant atšakų, izoliuotojo kelio ruožo užimtumas valdymo įrenginyje kontroliuojamas. Kelio relės (kelio imtuvo įėjime) įtampa neviršija nustatytų reikšmių. Iš valdymo įrenginio iešmas perjungiamas į atitinkamą padėtį. Kontrolė valdymo įrenginyje atitinka smailių padėtį. Ties pavara įdėjus 4 mm tarpamatį iešmo padėtis nekontroliuojama, įdėjus 2 mm tarpamatį – kontroliuojama.		

												Išjungus sklendės kontaktą iešmas nepersijungia, nutraukus automatinio perjungiklio kontaktus iešmo padėtis nekontroliuojama. Iešmo elektros variklio srovė (trinties sankabos jėga) neviršija nustatytų reikšmių. Iešmas			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
											15.15	Nr. 10 ir izoliuotasis kelio ruožas 8-10R įjungti į centralizaciją. Apie traukinių eismą pranešti nereikia. AM GSB			
										10 (9)	15.45	Suktukas Nr. 2 plombuotas. Atspauda Nr. 17. AM			
											15.48	GSB			
1 PASTABA. Signalizacijos įrenginius sumontavus iki pagrindinių kelio darbų užbaigimo, iešmo Nr. 10 smailių užrakinti per kengę kabinamąją spyna nereikia.															
2 PASTABA. Vienu metu nesumontavus iešmo ir izoliuotojo kelio ruožo signalizacijos įrenginių, izoliuotojo kelio ruožo ir iešmo įjungimas gali būti įforminamas atskirais įrašais.															
3 PASTABA. Keičiant rėminį bėgį (8) įrašė nurodoma apie iešmo smailių prigludimo prie rėminio bėgio patikrą, ties pavara įdėjus 4 ir 2 mm tarpamačius. Kitos patikros neatliekamos.															
1.11. Vieno iš sąvažos iešmų ištisinis metalinių dalių keitimas arba rėminių bėgių keitimas															
17 (1)	9.10	Vadovaujantis telegrama Nr. 56, bus ištisai keičiamos iešmo Nr. 35 metalinės dalys. Traukinių eismas per iešmą Nr. 35 draudžiamas. Iešmo Nr. 29 smailės įtvirtinti apkaba iešmo Nr. 43 kryptimi ir užrakinti per kengę kabinamąją spyna, o iešmo Nr. 31 smailės užrakinti per kengę kabinamąją spyna 7 kelio kryptimi. Apie traukinių eismą rajone, kuriame atliekami darbai, iš anksto pranešti garsiniu stoties ryšiu. KM GSB								17 (6)	11.40	Iešmo Nr. 35 metalinės dalys pakeistos. Izoliuotasis kelio ruožas patikrintas, atitinka reikalavimus. Traukinių eismas per iešmą Nr. 35 leidžiamas 25 km/h greičiu, traukinio mašinistui išdavus įspėjamąjį lapelį. KM GSB			
	9.58											11.42			
17 (2)	9.15	Vadovaujantis telegrama Nr. 56, iešmai Nr. 29/35 išjungiami iš centralizacijos neatjungiant leidžiamųjų signalų, o izoliuotasis kelio ruožas 31-35R – atjungiant leidžiamuosius signalus. IFD leidimas Nr. 34									17 (7)	11.41	Iešmo Nr. 35 smailės įtvirtintos apkaba 5 kelio kryptimi ir užrakintos per kengę kabinamąją spyna. Iešmo Nr.		

17 (3)	9.41 9.18	AM GSB Suktukas Nr. 1 atplombuotas ir įteiktas stoties eismo ūkio darbuotojui Pavardeniui, kad išjungtų sklendės kontaktą ir perjungtų iešmą Nr. 35. GSB										31 kabinamoji spyna nuimta, kengė atmesta. KM Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
17 (4)	9.40	Iešmo Nr. 29 smailės įtvirtintos apkaba iešmo Nr. 43 kryptimi ir užrakintos per kengę kabinamąja spyna, o iešmo Nr. 31 smailės užrakintos per kengę kabinamąja spyna 7 kelio kryptimi. KM Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB								17 (8)	11.43	Izoliuotasis kelio ruožas 31-35R patikrintas, veikia normaliai. Uždėjus bandomąją gretšakę ant atšakų, izoliuotojo kelio ruožo užimtumas valdymo įrenginyje kontroliuojamas. Kelio relės (kelio imtuvo įėjime) įtampa neviršija nustatytų reikšmių. Izoliuotasis kelio ruožas 31-35R įjungtas į centralizaciją.		
17 (5)	9.45	Iešmai Nr. 29/35 išjungti iš centralizacijos neatjungiant leidžiamųjų signalų, išjungimo taisyklingumas patikrintas. Iešmų kontrolė valdymo įrenginyje eliminuota. Pirmąjį traukinį per iešmą Nr. 29 praleisti esant draudžiamajam šviesoforo signalui, kitus – pagal leidžiamuosius šviesoforų signalus ir ne didesniu kaip 40 km/h greičiu, traukinio mašinistui išdavus įspėjamąjį lapelį.										11.47	AM GSB	
	9.50	AM GSB								17 (10)	12.20	Iešmų Nr. 29/35 įtvirtinimai nuimti, kabinamosios spynos nuimtos, kengės atvestos. KB Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB		
17 (9)	12.15	Maketas išjungiamas, iešmų kontrolė valdymo įrenginyje atnaujinama. Iš valdymo įrenginio bus tikrinamas iešmų Nr. 29/35 veikimas. Patikros metu draudžiama: perjunginėti iešmus nelyginiame iešmyne; leisti traukinius per iešmus Nr. 29/35.												
	12.17	AM GSB								17 (11)	12.25	Iešmo Nr. 35 pavara sumontuota. Iešmai Nr. 29/35 patikrinti, veikia normaliai. Iš valdymo įrenginio iešmai perjungiami į atitinkamą padėtį. Kontrolė valdymo įrenginyje atitinka smailių padėtį. Ties		

												pavara įdėjus 4 mm tarpamatį ieško Nr. 35 padėtis nekontroliuojama, įdėjus 2 mm tarpamatį – kontroliuojama. Išjungus sklendės kontaktą iešmas nepersijungia. Nutraukus automatinio perjungiklio kontaktą, taip pat iešmams Nr. 29/35 esant skirtingose padėtyse, iešmų padėtis nekontroliuojama.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
												Ieško elektros variklio srovė (trinties sankabos jėga) neviršija nustatytų reikšmių. Iešmai Nr. 29/35 įjungti į centralizaciją. Įspėjamųjų lapelių per iešmą Nr. 29 važiuoti ne didesniu kaip 40 km/h greičiu išdavimas atšauktas. Apie traukinių eismą pranešti nereikia. AM GSB Suktukas Nr. 1 plombuotas. Atspauda Nr. 63. AM GSB		
1.12. Vieninio ieško smailių arba ašų keitimas														
12 (1)	14.20	Bus keičiama ieško Nr. 14 defektinė kairioji smailė. Traukinių eismas per iešmą Nr. 14 draudžiamas. Ieško Nr. 18 smailės užrakinti per kengę kabinamąją spyna 2 kelio kryptimi, o ieško Nr. 28 smailės – ieško Nr. 26 kryptimi. Apie traukinių eismą rajone, kuriame atliekami darbai, iš anksto pranešti garsiniu stoties ryšiu.								12 (5)	15.20	Ieško Nr. 14 defektinė smailė pakeista. Izoliuotasis kelio ruožas patikrintas, atitinka reikalavimus. Traukinių eismas per iešmą Nr. 14 leidžiamas.		
	14.55	KB GSB										15.22	KM GSB	
12	14.26									12 (6)	15.21			

(2)		Suktukas Nr. 1 atplombuotas ir įteiktas stoties eismo ūkio darbuotojui Pavardeniui, kad išjungtų sklendės kontaktą ir perjungtų iešmą Nr. 14. GSB										Iešmo Nr. 14 smailės užrakintos per kengę kabinamąją spyna 4 kelio kryptimi. Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB		
12 (3)	14.48	Iešmo Nr. 18 smailės užrakintos per kengę kabinamąją spyna 2 kelio kryptimi, o iešmo Nr. 28 smailės – iešmo Nr. 26 kryptimi. Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB								12 (7)	15.25	Iešmų Nr. 14, 18 ir 28 kabinamosios spynos nuimtos, kengės atmestos. Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
12 (4)	14.50 14.51	Vadovaujantis KB įrašu, izoliuotasis kelio ruožas 14-18R ir iešmas Nr. 14 išjungiami iš centralizacijos atjungiant leidžiamuosius signalus. IFD leidimas Nr. 34 AM GSB								12 (8)	15.30 15.31 12 (9)	Iešmas Nr. 14 ir izoliuotasis kelio ruožas 14-18R patikrinti, veikia normaliai. Uždėjus bandomąją gretšakę ant atšakų, izoliuotojo kelio ruožo užimtumas valdymo įrenginyje kontroliuojamas. Kelio relės (kelio imtuvo įėjime) įtampa neviršija nustatytų reikšmių. Iš valdymo įrenginio iešmas perjungiamas į atitinkamą padėtį. Kontrolė valdymo įrenginyje atitinka smailių padėtį. Ties pavara įdėjus 4 mm tarpamatį iešmo padėtis nekontroliuojama, įdėjus 2 mm tarpamatį – kontroliuojama. Iešmas Nr. 14 ir izoliuotasis kelio ruožas 14-18R įjungti į centralizaciją. Apie traukinių eismą pranešti nereikia. AM GSB		
												Suktukas Nr. 1 plombuotas. Atspauda Nr. 63.		

											15.40	AM GSB		
1.13. Ieško kryžmės keitimas														
18 (1)	10.34 10.50	Bus keičiama ieško Nr. 4 defektinė kryžmė. Traukinių eismas per iešmą Nr. 4 draudžiamas. Ieško Nr. 2 smailes užrakinti per kengę kabinamąja spyna 2 kelio kryptimi, o ieško Nr. 6 smailes – 1 kelio kryptimi. Apie traukinių eismą rajone, kuriame atliekami darbai, iš anksto pranešti garsiniu stoties ryšiu. KB GSB								18 (4)	11.36 11.37	Ieško Nr. 4 defektinė kryžmė pakeista. Traukinių eismas per iešmą Nr. 4 leidžiamas. KB GSB		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
18 (2)	10.38 10.45	Vadovaujantis KB įrašu, izoliuotasis kelio ruožas 4R išjungiamas iš centralizacijos atjungiant leidžiamuosius signalus ir eliminuojant jo negabaritiškumo izoliuotajam kelio ruožui 6R kontrolę. Prieš rengiant maršrutus per iešmą Nr. 6 minuso padėtyje, patikrinti izoliuotojo kelio ruožo 4R tikrąjį laisvumą. IFD leidimas Nr. 43 AM GSB								18 (5)	11.40 11.50	Iešmų Nr. 2 ir 6 kabinamosios spynos nuimtos, kengės atvestos. Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB Izoliuotasis kelio ruožas 4R patikrintas, veikia normaliai. Uždėjus bandomąją gretšakę ant atšakų, izoliuotojo kelio ruožo užimtumas valdymo įrenginyje kontroliuojamas. Kelio relės (kelio imtuvo įėjime) įtampa neviršija nustatytų reikšmių. Negabaritiškumas izoliuotajam kelio ruožui 6R atnaujintas. Izoliuotasis kelio ruožas 4R įjungtas į centralizaciją. Apie traukinių eismą pranešti nereikia. AM GSB		
18 (3)	10.44	Ieško Nr. 2 smailės užrakintos per kengę kabinamąja spyna 2 kelio kryptimi, o ieško Nr. 6 smailės – 1 kelio kryptimi. Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB									11.55			
1.14. Iešmų kabelio remontas														

17 (1)	10.15	Vadovaujantis telegrama Nr. 37, bus remontuojamas iešmų kabelis. Iešmas Nr. 8 išjungiamas iš centralizacijos neatjungiant leidžiamųjų signalų, o iešmai Nr. 12/14 ir 18 – atjungiant leidžiamuosius signalus. Iešmo Nr. 8 smailės įtvirtinti apkaba reikiamoje padėtyje ir užrakinti per kengę kabinamąją spyna, iešmų Nr. 12/14 ir 18 smailės užrakinti per kengės kabinamosiomis spynomis reikiamoje padėtyje. Apie traukinių eismą rajone, kuriame atliekami darbai, iš anksto pranešti garsiniu stoties ryšiu. IFD leidimas Nr. 34 AM GSB								17 (6)	13.00	Iešmo Nr. 8 įtvirtinimas nuimtas, iešmų Nr. 8, 12/14 ir 18 kabinamosios spynos nuimtos, kengės atvestos. KM Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB		
	10.41	GSB								17 (7)	13.20	Iešmų kabelis suremontuotas. Iešmai Nr. 8, 12/14 ir 18 patikrinti, veikia normaliai. Iš valdymo įrenginio iešmai perjungiami į atitinkamą padėtį. Kontrolė valdymo įrenginyje		
17 (2)	10.20	Suktukai Nr. 1 ir 2 atplombuoti ir įteikti stoties eismo ūkio darbuotojams Pavardeniui ir Pavardenei, kad išjungtų												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
17 (3)	10.40	sklendžių kontaktus ir perjungtų iešmus Nr. 8, 12/14 ir 18. GSB Iešmo Nr. 8 smailės įtvirtintos apkaba 3 kelio kryptimi ir užrakintos per kengę kabinamąją spyna, iešmo Nr. 12 smailės užrakintos per kengę kabinamąją spyna 2 kelio kryptimi, iešmo Nr. 14 smailės – iešmo Nr. 8 kryptimi, o iešmas Nr. 18 smailės – 1 kelio kryptimi. KM Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB										atitinka smailių padėtį. Išjungus sklendžių kontaktus iešmai nepersijungia, nutraukus automatinių perjungiklių kontaktus iešmų padėtis nekontroliuojama, iešmams Nr. 12/14 esant skirtingose padėtyse iešmų padėtis nekontroliuojama. Iešmai Nr. 8, 12/14 ir 18 įjungti į centralizaciją. Apie traukinių eismą pranešti nereikia. AM GSB		
17 (4)	10.50	Iešmas Nr. 8 išjungtas iš centralizacijos neatjungiant leidžiamųjų signalų, išjungimo taisyklumas patikrintas. Iešmo kontrolė valdymo įrenginyje eliminuota. Pirmąjį traukinį per iešmą Nr. 8 praleisti esant draudžiamajam šviesoforo signalui, kitus – pagal leidžiamuosius šviesoforų signalus ir ne didesniu kaip 40 km/h greičiu, traukinio mašinistui išdavus įspėjamąjį lapelį. AM GSB								17 (8)	13.25			
	10.52	GSB									13.30	Suktukai Nr. 1 ir 2 plombuoti. Atspaudo Nr. 63. AM GSB		
17 (5)	12.50	Maketas išjungiamas, iešmo kontrolė valdymo įrenginyje atnaujinama. Iš valdymo įrenginio bus tikrinamas iešmo Nr.									13.31			

	13.00	8 veikimas. Patikros metu draudžiama: perjunginėti iešmus lyginiame iešmyne; leisti traukinius per iešmą Nr. 8. AM GSB													
PASTABA. Atsižvelgiant į kabelio paruošimą, iešmai gali būti įjungiami po vieną, informant atitinkamus įrašus.															
1.15. Iešmo padėties kontrolės praradimas															
15 (1)	14.00	Nėra iešmo Nr. 6 pliuso padėties kontrolės. GSB	15 (2)	14.00	AM telef.	15 (3)	14.05	AM		15 (4)	14.15	Iešmas Nr. 6 buvo nekontroliuojamas dėl automatinio perjungiklio kontakto praradimo. Gedimas pašalintas. Iešmas patikrintas, veikia normaliai. AM GSB			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
1.16. Negalimumas perjungti sąvažos iešmų															
04 (1)	16.00	Iešmai Nr. 26/28 nepersijungia į minuso padėtį, ampermetro rodyklė neatsilenkia. GSB	04 (2)	16.00	AM telef.	04 (3)	16.03	AM		04 (4)	16.15	Iešmai Nr. 26/28 nepersijungia į minuso padėtį dėl iešmo Nr. 28 elektros variklio gedimo. AM (telefonograma)			
04 (5)	16.15	Iki iešmo Nr. 28 elektros variklio pakeitimo iešmų Nr. 26/28 valdymas iš valdymo įrenginio atjungtas, iešmus Nr. 26/28 perjunginėti suktuku. AM (telefonograma)								04 (7)	16.15	GSB			
	16.15	GSB									16.45	Iešmo Nr. 28 elektros variklis pakeistas. Iešmai Nr. 26/28 patikrinti, veikia normaliai, įjungtas valdymas iš valdymo įrenginio. AM GSB			
04 (6)	16.25	Suktukas Nr. 1 atplombuotas ir įteiktas stoties eismo ūkio darbuotojui Pavardeniui, kad išjungtų sklendės kontaktą ir perjungtų iešmus Nr. 26/28. GSB								01 (8)	16.45	GSB			
											16.55	Suktukas Nr. 1 plombuotas. Atspauda Nr. 16. AM GSB			
											16.55	GSB			
1.17. Iešmo atlenkimas															
10 (1)	13.10	Pervažiavus manevriniam lokomotyvui iešmą Nr. 15, iešmo padėtis tapo nekontroliuojama. GSB	10 (2)	13.10	AM telef.	10 (3)	13.15	AM		10 (5)	13.30	Atlenktas iešmas Nr. 15. AM GSB			
					KM	10	13.15	KM			13.30	GSB			

10 (6)	13.35	Dėl iešmo ir gludumo trauklių bei pavaros keitimo, iešmas Nr. 15 išjungtas iš centralizacijos atjungiant leidžiamuosius signalus. IFD leidimas Nr. 34 AM			telef.	(4)				10 (10)	15.30	Iešmo Nr. 15 kairioji smailė pakeista. Traukinių eismas per iešmą Nr. 15 leidžiamas. KM		
	13.40	GSB									15.32	GSB		
10 (7)	13.42	Dėl iešmo kairiosios smailės keitimo (ištiesinimo) traukinių eismas per iešmą Nr. 15 draudžiamas. Iešmo Nr. 9 smailės užrakinti per kengę kabinamąja spyna iešmo Nr. 17 kryptimi. KM								10 (11)	15.31	Iešmo Nr. 9 kabinamoji spyna nuimta, kengė atmesta. Iešmo Nr. 15 smailės užrakintos per kengę kabinamąja spyna iešmo Nr. 9 kryptimi. Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB		
	13.42	GSB												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
10 (8)	14.15	Suktukas Nr. 2 atplombuotas ir įteiktas stoties eismo ūkio darbuotojui Pavardeniui, kad išjungtų sklendės kontaktą ir perjungtų iešmą Nr. 15. GSB								10 (12)	15.43	Iešmo Nr. 15 kabinamoji spyna nuimta, kengė atmesta. Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB		
10 (9)	14.35	Iešmo Nr. 9 smailės užrakintos per kengę kabinamąja spyna iešmo Nr.17 kryptimi. Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB								10 (13)	15.55	Iešmo Nr. 15 pavara, iešmo ir gludumo trauklės pakeistos. Iešmas Nr. 15 patikrintas, veikia normaliai. Iš valdymo įrenginio iešmas perjungiamas į atitinkamą padėtį. Kontrolė valdymo įrenginyje atitinka smailių padėtį. Ties pavara įdėjus 4 mm tarpamatį iešmo padėtis nekontroliuojama, įdėjus 2 mm tarpamatį – kontroliuojama. Išjungus sklendės kontaktą iešmas nepersijungia, nutraukus automatinio perjungiklio kontaktą iešmo padėtis		

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

27 (2)	9.20	Iešmo Nr. 7 smailės įtvirtintos apkaba 3 kelio kryptimi ir užrakintos per kengę kabinamąja spyna. KB Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB								27 (8)	10.50	Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB Iešmo Nr. 15 kontroliniai užraktai įrengti. Iešmas Nr. 15 patikrintas, veikia normaliai, įjungtas į sąryšio įrangą. AM (telefonograma) GSB		
27 (5)	10.00	Iešmo Nr. 15 smailės įtvirtintos apkaba iešmo Nr. 17 kryptimi ir užrakintos per kengę kabinamąja spyna. KB Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB								27 (9)	12.40	Iešmų Nr. 7, 9/11, 15 ir 17/19 kontroliniai užraktai patikrinti. Iešmų padėtis atitinka žymes ant ištrauktų iš kontrolinių užraktų raktų, o užraktų padėtis – žymes ant rėminių bėgių. Įdėjus 4 mm tarpamatį, kontroliniai užraktai		
27 (6)	10.05	Leidžiu išjungti iešmą Nr. 15. GSB												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
											12.45	neužsirakina. Užrakinus kontrolinį užraktą galima ištraukti tik vieną atitinkamą raktą. Įspėjamųjų lapelių išdavimas atšauktas. Apie traukinių eismą pranešti nereikia. AM GSB		
PASTABA. Visų iešmų, nurodytų (1) įrašė, išjungimas ir įjungimas įforminamas įrašais, analogiškais (5), (6), (7) ir (8).														
2.2. Užrakto velkės keitimas														
02 (1)	9.00	Laisvu nuo traukinių eismo metu bus keičiama iešmo Nr. 8 užrakto velkė. Iešmas Nr. 8 išjungiamas atjungiant leidžiamuosius signalus. Iešmo smailės įtvirtinti reikiamoje padėtyje ir užrakinti per kengę kabinamąja spyna. Kontrolinių užraktų raktai bus saugomi pas elektromechaniką. Apie traukinių eismą rajone, kuriame atliekami darbai, iš anksto pranešti garsiniu stoties ryšiu. IFD leidimas Nr. 35 AM								02 (3)	9.45	Iešmo Nr. 8 įtvirtinimas nuimtas, kabinamoji spyna nuimta, kengė atmesta. KB Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB		
										02	9.50			

02 (2)	9.20 9.15	GSB Iešmo Nr. 8 smailės įtvirtintos apkaba 2 kelio kryptimi ir užrakintos per kengę kabinamąja spyna. KB Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB								(4)	9.55	Iešmo Nr. 8 užrakto velkė pakeista. Iešmas patikrintas, veikia normaliai. Įdėjus 4 mm tarpamatį, kontroliniai užraktai neužsirakina. Užrakinus kontrolinį užraktą galima ištraukti tik vieną atitinkamą raktą. Iešmas Nr. 8 įjungtas į sąryšio įrangą. Apie traukinių eismą pranešti nereikia. AM GSB		
2.3. Vieninio iešmo ištisinis metalinių dalių keitimas arba rėminių bėgių keitimas														
26 (1)	10.00 10.15	Vadovaujantis telegrama Nr. 65, bus ištisai keičiamos iešmo Nr. 13 metalinės dalys. Traukinių eismas per iešmą Nr. 13 draudžiamas. Iešmo Nr. 17 smailės užrakinti per kengę kabinamąja spyna iešmo Nr. 19 kryptimi. Apie traukinių eismą rajone, kuriame atliekami darbai, iš anksto pranešti garsiniu stoties ryšiu. KM GSB								26 (4)	12.00 12.05	Iešmo Nr. 13 metalinės dalys pakeistos. Traukinių eismas per iešmą Nr. 13 leidžiamas 25 km/h greičiu, traukinio mašinistui išdavus įspėjamąjį lapelį. KM GSB		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
26 (2)	10.15 10.15	Vadovaujantis telegrama Nr. 65, iešmas Nr. 13 ir izoliuotasis kelio ruožas 11-13R išjungiami atjungiant leidžiamuosius signalus. Kontrolinių užraktų raktai bus saugomi pas elektromechaniką. IFD leidimas Nr. 34 AM GSB								26 (5)	12.00	Iešmo Nr. 17 kabinamoji spyna nuimta, kengė atmesta. Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB		
26 (3)	10.40	Iešmo Nr. 17 smailės užrakintos per kengę kabinamąja spyna iešmo Nr. 19 kryptimi. Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB								26 (6)	12.05	Iešmo Nr. 13 kontroliniai užraktai įrengti. Iešmas Nr. 13 ir izoliuotasis kelio ruožas 11-13R patikrinti, veikia normaliai. Uždėjus bandomąją gretšakę ant atšakų, izoliuotojo kelio ruožo užimtumas kontroliuojamas. Kelio relės įtampa neviršija nustatytų reikšmių. Iešmo padėtis atitinka žymę ant ištraukto iš kontrolinio užrakto rakto, o užraktų padėtis – žymės		

											12.15	ant rėminių bėgių. Įdėjus 4 mm tarpamatį, kontroliniai užraktai neužsirakina. Užrakinus kontrolinį užraktą galima ištraukti tik vieną atitinkamą raktą. Iešmas Nr. 13 įjungtas į sąryšio įrangą. Apie traukinių eismą pranešti nereikia. AM GSB		
1 PASTABA. Apsauginio iešmo dalys gali būti keičiamos išjungus iešmą neatjungiant leidžiamųjų signalų. Apie tai nurodoma (2) įrašė. 2 PASTABA. Stoties budėtojas, prieš pasirašydamas po (2) įrašu, nurodo iešmininkui iš posto blokuotuvo ištraukti iešmo Nr. 13 raktą ir perduoti jį elektromechanikui. 3 PASTABA. Keičiant rėminį bėgį (6) įrašė nurodoma apie iešmo smailių prigludimo prie rėminių bėgių patikrą, kitos patikros neatliekamos.														
2.4. Vieno iš sąvažos iešmų ištisinis metalinių dalių keitimas arba rėminių bėgių keitimas														
03 (1)	10.45	Vadovaujantis telegrama Nr. 36, bus ištisai keičiamos iešmo Nr. 26 metalinės dalys. Traukinių eismas per iešmą Nr. 26 draudžiamas. Iešmo Nr. 24 smailės įtvirtinti iešmo Nr. 12 kryptimi ir užrakinti per kengę kabinamąja spyna, o iešmo Nr. 30 smailės užrakinti per kengę kabinamąja								03 (4)	13.00	Iešmo Nr. 26 metalinės dalys pakeistos. Traukinių eismas per iešmą Nr. 26 leidžiamas 25 km/h greičiu, traukinio mašinistui išdavus įspėjimą		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
03 (2)	11.15	spyna 4 kelio kryptimi. Apie traukinių eismą rajone, kuriame atliekami darbai, iš anksto pranešti garsiniu stoties ryšiu. KM GSB									13.00	lapelį. KM GSB		
	10.55	Vadovaujantis telegrama Nr. 36, iešmai Nr. 24/26 išjungiami neatjungiant leidžiamųjų signalų, o izoliuotasis kelio ruožas 26-30R – atjungiant leidžiamuosius signalus. Kontrolinių užraktų raktai bus perduoti posto Nr. 3 iešmininkui. Pirmąjį traukinį per iešmą Nr. 24 praleisti esant draudžiamajam šviesoforo signalui, kitus – pagal leidžiamuosius šviesoforų signalus ir ne didesniu kaip 40 km/h greičiu, traukinio mašinistui išdavus įspėjimą lapelį. IFD leidimas Nr. 34 AM GSB								03 (5)	13.00	Iešmo Nr. 26 smailės įtvirtintos apkaba iešmo Nr. 18 kryptimi ir užrakintos per kengę kabinamąja spyna, iešmo Nr. 30 kabinamoji spyna nuimta, kengė atmesta. KM Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB		
	11.13									03 (6)	13.05	Izoliuotasis kelio ruožas 26-30R patikrintas, veikia normaliai. Uždėjus bandomąją		

03 (3)	11.10	Iešmo Nr. 24 smailės įtvirtintos apkaba iešmo Nr. 12 kryptimi ir užrakintos per kengę kabinamąja spyna, o iešmo Nr. 30 smailės užrakintos per kengę kabinamąja spyna 4 kelio kryptimi. KM Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB								03 (7)	13.10 13.30	gretšakę ant atšakų, izoliuotojo kelio ruožo užimtumas kontroliuojamas. Kelio relės įtampa neviršija nustatytų reikšmių. Izoliuotasis kelio ruožas 26-30R įjungtas į sąryšio įrangą. AM GSB Iešmų Nr. 24/26 įtvirtinimai nuimti, kabinamosios spynos nuimtos, kengės atmestos. KM Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB		
										03 (8)	13.35	Iešmo Nr. 26 kontroliniai užraktai įrengti. Iešmas patikrintas, veikia normaliai. Iešmų Nr. 24/26 padėtis atitinka		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
												žymes ant ištrauktų iš kontrolinių užraktų raktų, o užraktų padėtis – žymes ant rėminių bėgių. Įdėjus 4 mm tarpamatį, iešmo Nr. 26 kontroliniai užraktai neužsirakina. Užrakinus kontrolinį užraktą galima ištraukti tik vieną atitinkamą raktą. Iešmai Nr. 24/26 įjungti į sąryšio įrangą. Įspėjamųjų lapelių per iešmą Nr. 24 važiuoti ne didesniu kaip 40 km/h greičiu išdavimas atšauktas. Apie traukinių eismą pranešti nereikia. AM		

											13.40	GSB		
PASTABA. Stoties budėtojas, prieš pasirašydamas po (2) įrašų, nurodo iešmininkui iš posto blokuotuvo ištraukti iešmų Nr. 24/26 raktą.														
2.5. Vieninio iešmo smailių arba ašų keitimas (stotyse, kuriose nėra izoliuotųjų kelių)														
07 (1)	10.15	Bus keičiama iešmo Nr. 5 defektinė dešinioji smailė. Traukinių eismas per iešmą Nr. 5 nutraukiamas. Iešmo Nr. 9 smailės užrakinti per kengę kabinamąją spyna 1 kelio kryptimi. Apie traukinių eismą rajone, kuriame atliekami darbai, iš anksto pranešti garsiniu stoties ryšiu. KB								07 (4)	11.15	Iešmo Nr. 5 dešinioji smailė pakeista. Traukinių eismas per iešmą Nr. 5 leidžiamas. KB		
	10.25	GSB									11.17	GSB		
07 (2)	10.20	Vadovaujantis KB įrašu, iešmas Nr. 5 išjungiamas atjungiant leidžiamuosius signalus. Kontrolinių užraktų raktai bus saugomi pas elektromechaniką. IFD leidimas Nr. 34 AM								07 (5)	11.15	Iešmo Nr. 9 kabinamoji spyna nuimta, kengė atmesta. Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB		
	10.25	GSB								07 (6)	11.20	Iešmo Nr. 5 kontroliniai užraktai įrengti. Iešmas patikrintas, veikia normaliai. Iešmo padėtis atitinka žymę ant ištraukto iš kontrolinio užrakto rakto, o užraktų padėtis – žymes ant rėminių bėgių. Įdėjus 4 mm tarpamatį, iešmo		
07 (3)	10.42	Iešmo Nr. 9 smailės užrakintos per kengę kabinamąją spyna 1 kelio kryptimi. Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
											11.20	kontroliniai užraktai neužsirakina. Užrakinus kontrolinį užraktą galima ištraukti tik vieną atitinkamą raktą. Iešmas Nr. 5 įjungtas į sąryšio įrangą. Apie traukinių eismą pranešti nereikia. AM GSB		
PASTABA. Jei keičiama smailė arba aša, nesusijusi su kontroliniais užraktais, (6) įrašė nurodoma apie iešmo smailių prigludimo prie rėminių bėgių patikrą, kiti tikrinimai neatliekami.														
3. IZOLIUOTIEJI KELIO Ruožai														
3.1 Bėgių grandinių šunto jautrio patikra														
09 (1)	9.00	Laisvu nuo traukinių eismo metu nelyginiame iešmyne bus tikrinamas bėgių grandinių šunto jautris, uždėjus bandomąją gretšakę. Siekiant išvengti šviesoforų								09 (3)	11.25	Pagrindinė ir dubliuojanti izoliuotojo kelio ruožo 19R atšakos jungės įrengtos. Uždėjus		

09 (2)	9.10	leidžiamųjų signalų persijungimo, apie rengiamus maršrutus iš anksto pranešti garsiniu stoties ryšiu. AM GSB												
	10.50	Uždėjus bandomąją gretšakę ant izoliuotojo kelio ruožo 19R atšakos, užimtumas nekontroliuojamas. Kol nepašalintas gedimas, perjungti iešmą Nr. 19 ir leisti traukinius per jį tiksliai įsitikinus, kad izoliuotasis kelio ruožas 19R iš tikrųjų laisvas. AM (telefonograma)								09 (4)	11.26	bandomąją gretšakę ant izoliuotojo kelio ruožo 19R atšakos, izoliuotojo kelio ruožo užimtumas kontroliuojamas. AM GSB		
	10.51	GSB									12.40	Nelyginio iešmyno izoliuotieji kelio ruožai patikrinti. Uždėjus bandomąją gretšakę, visų izoliuotųjų kelio ruožų užimtumas kontroliuojamas. Apie rengiamus maršrutus pranešti nereikia. AM GSB		
											12.41			
3.2. Keldėžės arba jos montažo keitimas; kabelio remontas														
19 (1)	10.25	Vadovaujantis telegrama Nr. 36, bus keičiama izoliuotojo kelio ruožo 5-7R keldėžė. Izoliuotasis kelio ruožas 5-7R išjungiamas atjungiant leidžiamuosius signalus. Iešmus Nr. 5 ir 7/9 perjunginėti naudojant pagalbinio iešmo perjungimo mygtuką. Apie traukinių eismą rajone, kuriame atliekami darbai, iš anksto pranešti garsiniu								19 (3)	11.40	Keldėžė pakeista. Izoliuotasis kelio ruožas 5-7R patikrintas, veikia normaliai. Uždėjus bandomąją gretšakę ant atšakų, izoliuotojo kelio ruožo užimtumas valdymo įrenginyje		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	10.30	stoties ryšiu. IFD leidimas Nr. 12 AM GSB												
19 (2)	10.50	Iešmo Nr. 5 perjungimui, mygtukas „VK“ atplombuotas. GSB									11.45	kontroliuojamas, įtampos poliškumo kaita atlikta teisingai. Kelio relės (kelio imtuvo įėjime) įtampa neviršija nustatytų reikšmių. Izoliuotasis kelio ruožas 5-7R įjungtas į centralizaciją. Apie traukinių eismą pranešti nereikia. Mygtukas „VK“ plombuotas. Atspauda Nr. 15. AM GSB		
1 PASTABA. Jeigu stotyje yra pervaža ir gali būti rengiami maršrutai, kuriuose nuo išjungto izoliuotojo kelio ruožo į šią pervažą perduodamas pranešimas, tai (1) įrašas papildomas, nurodant perduodamo pranešimo į pervažą tvarką.														

2 PASTABA. MPC stotyse, įrašai apie mygtuko „VK“ atplombavimą ir plombavimą neforminami. (1) įrašė žodžiai „pagalbinio ieško perjungimo mygtuką“ keičiami žodžiais „ypatingą ieško perjungimo komandą“.

3.3. Ištinis bėgių keitimas

29 (1)	11.20	Vadovaujantis telegrama Nr. 65, 8 atvykimo-išvykimo kelyje bus ištinai keičiami bėgiai. 8 keliu traukinių eismas draudžiamas. Iešmų Nr. 38 ir 41 smailes užrakinti per kenges kabinamosiomis spynomis 10 kelio kryptimi. Apie traukinių eismą ir manevravimą rajone, kuriame atliekami darbai, iš anksto pranešti garsiniu stoties ryšiu. KM GSB								29 (4)	14.10	8 atvykimo-išvykimo kelyje bėgiai pakeisti. Izoliuotasis kelio ruožas patikrintas, atitinka reikalavimus. Traukinių eismas 8 atvykimo-išvykimo keliu leidžiamas. KM GSB		
	11.55											14.12		
29 (2)	11.25	Vadovaujantis telegrama Nr. 65, 8 atvykimo-išvykimo kelias išjungiamas atjungiant leidžiamuosius signalus. IFD leidimas Nr. 12 AM								29 (5)	14.12	Iešmų Nr. 38 ir 41 kabinamosios spynos nuimtos, kengės atmetos. Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB		
	11.46	GSB												
29 (3)	11.45	Iešmų Nr. 38 ir 41 smailės užrakintos per kenges kabinamosiomis spynomis 1 kelio kryptimi. Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB								29 (6)	14.15	8 atvykimo-išvykimo kelias patikrintas, veikia normaliai. Uždėjus bandomąją gretšakę kelio užimtumas valdymo įrenginyje kontroliuojamas. Kelio relės (kelio imtuvo		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
												įėjime) įtampa neviršija nustatytų reikšmių. 8 atvykimo-išvykimo kelias įjungtas į centralizaciją. Apie traukinių eismą pranešti nereikia. AM GSB		
											14.15			

PASTABA. Kai izoliuotasis kelio ruožas užriedėjus riedmenims dėl aprūdijusių bėgių galvučių gali parodyti netikrąjį laisvumą, elektromechanikas turi padaryti įrašą apie būtinumą bėgius įvažinėti ir stoties budėtojai papildomai įsitikinti tikruoju izoliuotojo kelio ruožo laisvumu *Stoties knygoje* nustatyta tvarka.

3.4. Įtampos poliškumo kaitos gretimose bėgių grandinėse taisyklų patikra

30 (1)	10.10	Laisvu nuo traukinių eismo metu nelyginiame iešmyne bus tikrinamas įtampos poliškumo kaitos gretimose bėgių								30 (2)	12.30	Nelyginiame iešmyne įtampos poliškumo kaitos gretimose		
-----------	-------	---	--	--	--	--	--	--	--	-----------	-------	--	--	--

10.10		grandinėse taisyklingumas, trumpai sujungiant izoliuotąsias sandūras. Patikros metu izoliuotieji kelio ruožai trumpai rodys užimtumą. Darbai kiekviename izoliuotajame kelio ruože bus derinami atskirai. Siekiant išvengti šviesoforų leidžiamųjų signalų persijungimo, apie rengiamus maršrutus iš anksto pranešti garsiniu stoties ryšiu. AM GSB									12.30	bėgių grandinėse taisyklingumas patikrintas. Įtampos poliškumo kaita atlikta taisyklingai. Apie rengiamus maršrutus pranešti nereikia. AM GSB			
4. ŠVIESOFORAI															
4.1. Išimtinių signalų žiburių matomumo patikra															
15 (1)	10.00	Bus tikrinamas šviesoforų L2 ir N išimtinių signalų žiburių matomumas. Šviesoforų L2 ir N išimtinių signalų įjungimo mygtukai atplombuojami. GSB	15 (2)	10.00	AM telef						15 (3)	12.00	Šviesoforų L2 ir N išimtinių signalų žiburių matomumas patikrintas, atitinka TNN reikalavimus. Šviesoforų L2 ir N išimtinių signalų įjungimo mygtukai plombuoti. Atspauda Nr. 26. AM GSB		
1 PASTABA. Jeigu išimtinių signalų įjungimo mygtukai turi skaitiklius, tai (1) įrašė žodžiai „mygtukai atplombuojami“ keičiami žodžiais „mygtukų skaitiklių rodmenys“, o (3) įrašė žodžiai „mygtukai plombuoti. Atspauda Nr. 26.“ keičiami žodžiais „mygtukų skaitiklių rodmenys“.															
2 PASTABA. MPC stotyse, stoties budėtojo įrašas turi būti toks: „Bus tikrinamas šviesoforų L2 ir N išimtinių signalų žiburių matomumas. Šviesoforuose L2 ir N įjungiamas išimtinis signalas“. 13 skiltyje įrašas turi būti įformintas be dviejų paskutinių sakinių.															
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
4.2. Leidžiamojo žiburio lęšių komplekto arba šviesos diodų optinės sistemos keitimas															
17 (1)	11.20	Laisvu nuo traukinių eismo metu bus keičiamas išleidžiamojo šviesoforo N5 geltono žiburio lęšių komplektas. Apie atvažiuojančius traukinius iš anksto pranešti garsiniu stoties ryšiu. AM									17 (2)	12.00	Išleidžiamojo šviesoforo N5 geltono žiburio lęšių komplektas pakeistas. Geltonas žibury patikrintas, veikia normaliai, matomumas atitinka TNN reikalavimus. Apie atvažiuojančius traukinius pranešti nereikia. AM		
	11.30	GSB										12.00	GSB		
4.3. Šviesoforo, šviesoforo galvutės, draudžiamojo žiburio lęšių komplekto arba šviesos diodų optinės sistemos, šviesoforo valdymo schemos kabelio arba montažo keitimas															

05 (1)	9.40	Vadovaujantis telegrama Nr. 82, bus keičiamas išleidžiamasis šviesoforas N1. Šviesoforas N1 išjungiamas. Traukinių į 1 kelią nepriimti. Iešmų Nr. 35 ir 28 smailės užrakinti per kenges kabinamosiomis spynomis 3 kelio kryptimi. Apie traukinių eismą rajone, kuriame atliekami darbai, iš anksto pranešti garsiniu stoties ryšiu. IFD leidimas Nr. 17 AM GSB								05 (3)	11.25	Iešmų Nr. 35 ir 28 kabinamosios spynos nuimtos, kengės atmetos. Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB		
	10.00									05 (4)	11.30	Išleidžiamasis šviesoforas N1 pakeistas. Šviesoforas patikrintas, veikia normaliai. Signalinių žiburių išdėstymas ir šviesoforo signalizacija atitinka maršrutų lentelę, lempų įtampa neviršija nustatytų reikšmių, matomumas atitinka TNN reikalavimus. Šviesoforo pastatymo gabaritas atitinka normas. Išleidžiamasis šviesoforas N1 įjungtas. Apie traukinių eismą pranešti nereikia. AM GSB		
05 (2)	9.50	Iešmų Nr. 35 ir 28 smailės užrakintos per kenges kabinamosiomis spynomis 3 kelio kryptimi. Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB												
4.4. Stoties švaitinio šviesoforo spalvų keitiklio keitimas														
04 (1)	14.20	Laisvu nuo traukinių eismo metu bus keičiamas išleidžiamojo šviesoforo L3 spalvų keitiklis. Apie traukinių priėmimą į 3 kelią iš anksto pranešti garsiniu								04 (2)	14.50	Išleidžiamojo šviesoforo N3 signalinis spalvų keitiklis pakeistas. Visų signalinių		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	14.25	stoties ryšiu. AM GSB										rodmenų veikimas, kiekvieno leidžiamojo rodmens perjungimo į draudžiamąjį taisyklingumas patikrinti, veikia normaliai. Matomumas atitinka TNN reikalavimus. Apie traukinių priėmimą į 3 kelią pranešti nereikia. AM GSB		
4.5. Manevru šviesoforo galvutės keitimas														

21 (1)	11.15 11.30	Bus keičiama manevrų šviesoforo M6 galvutė. Šviesoforas M6 išjungiamas. Iki šviesoforo M6 manevruoti ET nustatyta tvarka parengus šviesoforu M6 atitvertą maršrutą. Apie traukinių eismą rajone, kuriame atliekami darbai, iš anksto pranešti garsiniu stoties ryšiu. IFD leidimas Nr. 17 AM GSB								21 (2)	11.55 11.55	Manevrų šviesoforo M6 galvutė pakeista. Šviesoforas patikrintas, veikia normaliai. Signalinių žiburių išdėstymas ir šviesoforo signalizacija atitinka maršrutų lentelę, lempų įtampa neviršija nustatytų reikšmių, matomumas atitinka TNN reikalavimus. Manevrų šviesoforas M6 įjungtas. Apie traukinių eismą pranešti nereikia. AM GSB		
4.6. Signalinio kabelio remontas														
10 (1)	9.30 9.50	Vadovaujantis telegrama Nr. 65, bus remontuojamas signalinis kabelis. Šviesoforai N1, N2, M6 ir M8 išjungiami. Išleisti traukinius ir manevruoti ET nustatyta tvarka. Apie traukinių eismą rajone, kuriame atliekami darbai, iš anksto pranešti garsiniu stoties ryšiu. IFD leidimas Nr. 34 AM GSB								10 (2)	13.10	Signalinis kabelis suremontuotas. Šviesoforai N1, N2, M6 ir M8 patikrinti, veikia normaliai. Šviesoforų signalizacija atitinka maršrutų lentelę, lempų įtampa neviršija nustatytų reikšmių. Šviesoforų leidžiamųjų rodmenų perjungimo į draudžiamuosius taisyklingumas patikrintas. Perdegus žalių žiburių lempoms, šviesoforų N1 ir N2 žiburiai perjungiami į geltonus. Perdegus leidžiamųjų žiburių		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
												lempoms, šviesoforų žiburiai perjungiami į draudžiamuosius. Perdegus lempų pagrindiniams siūleliams, jie perjungiami į atsarginius. Šviesoforų lempų ir pagrindinių siūlelių perdegimas valdymo įrenginyje kontroliuojamas. Šviesoforų signaliniai rodmenys atitinka kontrolę valdymo įrenginyje.		

												Šviesoforai N1, N2, M6 ir M8 įjungti. Apie traukinių eismą pranešti nereikia. AM GSB		
4.7. Šviesoforo gedimas														
07 (1)	10.15	Taisyklingsiai parengus maršrutą, neįsijungia šviesoforo N4 leidžiamasis žiburys. GSB	07 (2)	10.15	AM telef.	07 (3)	10.20	AM telef.		07 (4)	10.30	Perdegė šviesoforo N4 geltono žiburio lempa. Lempa pakeista, šviesoforas patikrintas, veikia normaliai, lempos įtampa nevirsija nustatytų reikšmių, matomumas atitinka TNN reikalavimus. AM (telefonograma) GSB		
5. VALDYMO ĮRENGINIAI														
5.1. Valdymo įrenginio (švieslentės, pulto) arba vietinio valdymo skydelio patikra														
04 (1)	8.30	Signalų ir iešmų rankenėlių kontaktams, mygtukams valyti ir reguliuoti atplombuojama ir atidaroma valdymo pulto (švieslentės) 2 sekcija. Apie rengiamus maršrutus pranešti iš anksto. AM GSB								04 (2)	9.30	Kontaktai ir mygtukai išvalyti bei sureguliuoti. Įrenginiai patikrinti, veikia normaliai. 2 sekcija uždaryta ir plombuota. Atspaud Nr. 17. AM GSB		
5.2. Pusiau automatinės kelio blokuotės, iešmų centralizatorių, MTĮ blokuotuvių arba maršrutų dėžių patikra (neišardžius)														
21 (1)	8.20	Posto Nr. 1 MTĮ blokuotuvo maršrutų dėžės apžiūrai, atplombuojama ir atidaroma MTĮ blokuotuvo maršrutų dėžė. AM GSB								21 (2)	8.50	Posto Nr. 1 MTĮ blokuotuvo maršrutų dėžė apžiūrėta. Įrenginiai patikrinti, veikia normaliai. Maršrutų dėžė uždaryta ir plombuota.		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
												Atspaud Nr. 23. AM GSB		
5.3. Vykdomojo posto blokuotuvių patikra (neišardžius)														
09 (1)	8.15	Blokiklių, maršrutų dėžės ir aparato užraktų apžiūrai, patikrai ir tepimui, posto Nr. 1 blokuotuvą atplombuojamas ir atidaromas. Visi blokikliai užblokuoti. AM GSB								09 (2)	11.20	Posto Nr. 1 blokuotuvą patikrintas, veikia normaliai. blokiklių ir rankenėlių padėtis atitinka tikrąją maršrutų padėtį.		

											11.21	Blokuotuvus uždarytas ir plombuotas. Atspaud Nr. 17. AM GSB			
5.4. Pusiau automatinės kelio blokuotės valdomųjų blokuotuvų patikra (neiřardžius)															
17 (1)	9.40	Blokiklių ir pamininių užšovų apžiūrai, patikrai ir tepimui valdomasis blokuotuvas atplombuojamas ir atidaromas. PO ir DS blokikliai atblokuoti, PS ir PP – užblokuoti. AM									17 (2)	10.30	Valdomasis blokuotuvas patikrintas, veikia normaliai. Kelio ir stoties blokiklių bei pamininių užšovų padėtis atitinka tikrąją maršrutų padėtį. Valdomasis blokuotuvas uždarytas ir plombuotas. Atspaud Nr. 17. AM		
	9.41	GSB										10.31	GSB		
5.5. Vykdomųjų blokuotuvų maršrutų dėžių remontas, pertvarkymas ir patikra (išardžius maršrutų dėžes)															
06 (1)	8.10	Vadovaujantis telegrama Nr. 84, bus remontuojama posto Nr. 1 vykdomojo blokuotuvo maršrutų dėžė. Stoties blokuotės tarp GSB ir posto Nr. 1 bei kelio blokuotės tarpstotyje (nurodomas tarpstočio pavadinimas) veikimas nutraukiamas. Poste Nr. 1 sąryšis tarp ieřmų ir signalų neveikia. Traukinius priimti ir išleisti ET nustatyta tvarka. Blokuotuvas ir maršrutų dėžė atplombuoti. IFD leidimas Nr. 34 AMV									06 (2)	16.40	Posto Nr. 1 vykdomojo blokuotuvo maršrutų dėžė suremontuota. Sąryšis tarp ieřmų ir signalų, pavojieji maršrutai, stoties ir kelio blokuotė patikrinta, veikia normaliai. Blokiklių ir rankenėlių padėtis atitinka tikrąją maršrutų padėtį. Stoties blokuotės tarp GSB ir posto Nr. 1 bei kelio blokuotės tarpstotyje (nurodomas tarpstočio pavadinimas) veikimas atnaujinamas. Blokuotuvas ir maršrutų dėžė uždaryta bei plombuota. GSB		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
											16.45	Atspaud Nr. 17. AMV GSB			
5.6. Valdomyjų blokuotuvų maršrutų dėžių remontas, pertvarkymas ir patikra (išardžius maršrutų dėžes)															
11 (1)	8.30	Vadovaujantis telegrama Nr. 83, bus remontuojama MTĮ valdomojo blokuotuvo maršrutų dėžė. Stoties ir kelio									11 (2)	14.10	MTĮ valdomojo blokuotuvo maršrutų dėžė suremontuota.		

	8.35	blokuotės tarpstočiuose (nurodomi tarpstočių pavadinimai) veikimas nutraukiamas. Stotyje sąryšis tarp iešmų ir signalų, taip pat pavojieji maršrutai neveikia. Traukinius priimti ir išleisti ET nustatyta tvarka. Blokuotuvus atplombuotas. IFD leidimas Nr. 34 AMV GSB									14.15	Sąryšis tarp iešmų ir signalų, pavojieji maršrutai patikrinti, atitinka maršrutų lentelę. Stoties ir kelio blokuotė patikrinta, veikia normaliai. Tarpstočių kontrolės lempučių rodmenys, taip pat rankenėlių ir blokiklių padėtys atitinka tikrąją maršrutų padėtį. Stoties blokuotės ir kelio blokuotės tarpstočiuose (nurodomi tarpstočių pavadinimai) veikimas atnaujinamas. Blokuotuvus uždarytas ir plombuotas. Atspauda Nr. 17. AMV GSB			
5.7. Valdymo įrenginio indikacijos sutrikimas															
18 (1)	19.05	Trumpą laiką nebuvo elektros energijos. Šviesoforai ir izoliuotieji kelio ruožai veikia normaliai. Įrenginiai maitinami iš antro fiderio. GSB	18 (2)	19.07	LED telef.						18 (3)	19.08	Įrenginių maitinimo persijungimas iš pirmo fiderio į antrą įvyko dėl įtampos kritimo pirmame fideryje. LED Pavardenis (telefonograma) GSB		
PASTABA. Jeigu valdymo įrenginys įrengtas su maitinimo fiderių įjungimo ir išjungimo kontrole, tai stoties budėtojas, ryšio priemonėmis susisiekęs su energijos tvarkdariu ir įsitikinęs, kad perjungimas atliktas jam leidus, Apžiūros žurnalo 13 skiltyje įrašo gali nedaryti. Signalizacijos įrenginiams normaliai veikiant, jais naudotis reikia nustatyta tvarka.															
5.8. Pagrindinės stoties budėtojo KDV gedimas															
09 (1)	15.00	Neveikia pagrindinė stoties budėtojo KDV. Stoties valdymas perjungtas į atsarginę stoties budėtojo KDV. GSB	09 (2)	15.05	AM telef.	09 (3)	15.08	AM			09 (4)	16.30	Pagrindinė stoties budėtojo KDV neveikė dėl (bloko, modulio, plokštės – nurodyti konkrečiai) gedimo. Sugedęs (blokas, modulis, plokštė) pakeistas. Pagrindinė stoties		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
											16.35	budėtojo KDV įjungta. Stoties MPC įrenginiai patikrinti, veikia normaliai. AM GSB			

5.9. Stoties budėtojo KDV aparatinių priemonių (monitoriaus, klaviatūros, pelės, aktyvių garso kolonėlių, sisteminio bloko, nepertraukiamo maitinimo šaltinio) keitimas atvejais, kai įrenginius galima perjungti į atsarginius														
25 (1)	9.45 11.05	Laisvu nuo traukinių eismo metu bus keičiamas pagrindinės stoties budėtojo KDV monitorius. Monitoriaus keitimo metu stotį valdyti iš atsarginės KDV. AM GSB								25 (2)	11.55 11.56	Pagrindinės stoties budėtojo KDV monitorius pakeistas. Stoties budėtojo KDV patikrinta, veikia normaliai. AM GSB		
5.10. Stoties budėtojo KDV sisteminio bloko, klaviatūros, pelės techninė priežiūra atvejais, kai įrenginius galima perjungti į atsarginius														
01 (1)	13.20 13.21	Laisvu nuo traukinių eismo metu bus atliekama atsarginės stoties budėtojo KDV kompiuterio sisteminio bloko techninė priežiūra su jo įjungimu veikimo patikrinimui. AMV (AM) GSB								01 (2)	13.55 13.56	Atsarginės stoties budėtojo KDV kompiuterio sisteminio bloko techninė priežiūra atlikta. Įrenginiai patikrinti, veikia normaliai. AMV (AM) GSB		
5.11. Stoties budėtojo KDV taisyklingo perjungimo iš pagrindinės į atsarginę patikra kartu su GSB														
12 (1)	14.00 14.10	Laisvu nuo traukinių eismo metu stoties budėtojo KDV bus perjungta į atsarginę ir stotis valdoma iš atsarginės stoties budėtojo KDV. AMV GSB								12 (2)	14.40 14.41	Stoties budėtojo KDV taisyklingo perjungimo iš pagrindinės į atsarginę ir stoties valdymo iš atsarginės stoties budėtojo KDV patikra atlikta. Stoties budėtojo KDV perjungta į pagrindinę. Įrenginiai patikrinti, veikia normaliai. AMV GSB		
6. PRIETAISAI														
6.1. Nekištukinio tipo prietaisų keitimas (vyresniajam elektromechanikui vadovaujant)														
08 (1)	9.00	Laisvu nuo traukinių eismo metu įleidžiamojo šviesoforo L relių spintoje bus keičiami prietaisai. Kiekvieno prietaiso keitimas bus derinamas atskirai. Siekiant išvengti šviesoforų leidžiamųjų signalų persijungimo, apie lyginių traukinių priėmimą ir nelyginių traukinių išleidimą iš								08 (2)	11.00	Įleidžiamojo šviesoforo L relių spintoje prietaisai pakeisti ir patikrinti. Šviesoforas patikrintas, veikia normaliai. Apie traukinių priėmimą ir		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	9.11	anksto pranešti garsiniu stoties ryšiu. AMV GSB									11.01	išleidimą pranešti nereikia. AMV GSB		
PASTABA. Keičiant prietaisus, prieš kiekvieną šviesoforo leidžiamojo signalo įjungimą vyresnysis elektromechanikas kartu su stoties budėtoju turi patikrinti šviesoforo veikimą.														

6.2. Nekištukinio tipo prietaisų keitimas														
12 (1)	14.20	Laisvu nuo traukinių eismo metu relių spintoje bus keičiama išleidžiamojo šviesoforo N2 žiburio relė. Keitimo metu nebus galima įjungti šviesoforo leidžiamojo signalo. Apie šviesoforo leidžiamojo signalo įjungimą iš anksto pranešti garsiniu stoties ryšiu. AM (telefonograma)								12 (2)	14.40	Šviesoforo N2 žiburio relė pakeista. Šviesoforas patikrintas, veikia normaliai. Apie šviesoforo leidžiamojo signalo įjungimą pranešti nereikia. AM		
	14.25	GSB									14.41	GSB		
7. ELEKTROS MAITINIMO ĮRENGINIAI, LINIJOS IR TINKLAI														
7.1. Kabelio izoliacijos varžos matavimas														
21 (1)	11.15	Laisvu nuo traukinių eismo metu bus matuojama nelyginio iešmyno iešmų kabelio izoliacijos varža, trumpam prarandant iešmų padėties kontrolę. Kabelio gyslos bus atjungiamos po vieną. Kiekvieno iešmo išjungimas bus derinamas atskirai. AM								21 (2)	11.35	Nelyginio iešmyno iešmų kabelio izoliacijos varža išmatuota. Iešmai patikrinti, veikia normaliai. AM		
	11.16	GSB									11.36	GSB		
7.2. Maitinimo blokų, neturinčių akumuliatorių rezervo, keitimas														
02 (1)	10.50	Laisvu nuo traukinių eismo metu tarpstočio (nurodyti tarpstočio pavadinimą) eismo krypties keitimo schemoje bus keičiamas maitinimo blokas. AM								02 (3)	11.10	Maitinimo blokas pakeistas. Eismo krypties keitimo schemos veikimas patikrintas pagrindiniu ir pagalbiniu režimais, veikia normaliai. AM		
	10.55	GSB									11.11	GSB		
02 (2)	11.00	Bus tikrinamas eismo krypties keitimo schemos veikimas pagrindiniu ir pagalbiniu režimais. Pagal ESD įsakymą mygtukai „Krypties keitimas 1N“, „Pagalbinis išleidimas 1N“ ir „Pagalbinis priėmimas 1N“ atplombuoti. GSB								02 (4)	11.16	Eismo krypties keitimo pagrindiniu ir pagalbiniu režimais mygtukai „Krypties keitimas 1N“, „Pagalbinis išleidimas 1N“ ir „Pagalbinis priėmimas 1N“ plombuoti. Atspaudų Nr. 17. AM		
											11.17	GSB		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
7.3. Negalimumas pakeisti traukinių eismo krypties														

14 (1)	21.30	Negalima pakeisti traukinių eismo krypties, nors tarpstotyje (nurodomas tarpstočio pavadinimas) traukinių nėra. Dega tarpstočio užimtumo raudona lemputė. GSB	14 (2)	21.35	AM telef.	14 (4)	22.05	AM telef.		14 (5)	22.30	Signalvietėje Nr. 5 sugedo dešifраторius. Dešifраторius pakeistas, signalvietės ir traukinių eismo krypties keitimo schema patikrinta, veikia normaliai. AM (telefonograma) GSB		
14 (3)	21.35	Pagal ESD įsakymą mygtukas „Pagalbinis išleidimas 1N“ atplombuotas. GSB								14 (6)	22.35 23.20 23.21	Mygtukas „Pagalbinis išleidimas 1N“, plombuotas. Atspaudų Nr. 17. AM GSB		
7.4. Atsarginės elektros stoties veikimo, įjungus apkrovą, patikra														
25 (1)	14.30 14.40	Bus tikrinamas AES veikimas, įjungus apkrovą. Laisvu nuo traukinių eismo metu bus perjungiamas signalizacijos įrenginių maitinimas į atsarginę elektros stotį. AM GSB								25 (2)	15.00 15.01	Atsarginės elektros stoties veikimas, įjungus apkrovą, patikrintas. Iš atsarginės elektros stoties maitinami signalizacijos įrenginiai veikia normaliai. AM GSB		
7.5. Nepertraukiamo maitinimo šaltinio veikimo, atjungus išorinį elektros maitinimo šaltinį, patikra														
20 (1)	14.00 14.10	Laisvu nuo traukinių eismo metu bus tikrinamas nepertraukiamo maitinimo šaltinio veikimas, atjungus išorinį elektros maitinimo šaltinį. AMV GSB								20 (2)	14.50 14.51	Nepertraukiamo maitinimo šaltinis patikrintas, veikia normaliai. Išorinis elektros maitinimo šaltinis prijungtas. AMV GSB		
8. GABARITO KONTROLĖS ĮRENGINIAI														
8.1. Gabarito kontrolės įrenginių veikimo patikra														
28 (1)	9.15 9.42	Laisvu nuo traukinių eismo metu tarpstotyje (nurodomas tarpstočio pavadinimas) bus tikrinamas gabarito kontrolės įrenginių veikimas. AM GSB								28 (3)	11.20	Gabarito kontrolės įrenginiai patikrinti, veikia normaliai. Suveikus gabarito kontrolės įrenginiams, išleidžiamųjų šviesoforų N1, N2, N3, N4 ir N6 leidžiamieji signalai perjungiami į draudžiamuosius,		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

[illegible]

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
											9.33	kontroliuojami. Apie traukinių eismą pranešti nereikia. AM GSB		
10. MPC SIGNALIZACIJOS ĮRENGINIŲ VALDYMO IR KONTROLĖS TECHNINĖS PRIEMONĖS 10.1. Centrinio procesoriaus modulio programinės įrangos versijos keitimas														

08 (1)	9.30	Vadovaujantis telegrama Nr. 85, bus keičiama centrinio procesoriaus modulio programinė įrangos versija, įjungiant į centralizaciją naujai paklojus iešmus Nr. 22 ir 27. Stoties MPC veikimas nutraukiamas. Rengti ir tikrinti maršrutus, priimti, išleisti traukinius ir atlikti manevrus laikinosios instrukcijos nustatyta tvarka. IFD leidimas Nr. 34 LA GS GSB								08 (4)	13.30	Iešmas Nr. 22 patikrintas, veikia normaliai. Iš valdymo įrenginio iešmas perjungiamas į atitinkamą padėtį. Kontrolė valdymo įrenginyje atitinka smailių padėtį. Ties pavara įdėjus 4 mm tarpamatį iešmo padėtis nekontroliuojama, įdėjus 2 mm tarpamatį – kontroliuojama. Išjungus sklendės kontaktą iešmas nepersijungia. Nutraukus automatinio perjungiklio kontaktus iešmo padėtis nekontroliuojama. LAB GSB		
08 (2)	13.00	Iš valdymo įrenginio bus tikrinamas iešmo Nr. 22 veikimas. Patikros metu draudžiama: perjunginėti iešmus lyginiame iešmyne; leisti traukinius per iešmą Nr. 22. AM GSB												
08 (3)	13.13													
08 (3)	13.10	Iešmo Nr.22 įtvirtinimas nuimtas, kabinamoji spyna nuimta, kengė atmesta. KM Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB								08 (5)	13.32	Iki MPC įrenginių patikrinimo pabaigos iešmo Nr. 22 smailės įtvirtintos apkaba iešmo Nr. 8 kryptimi ir užrakintos per kengę kabinamąją spyna. KM Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB		
08 (6)	13.40	Iš valdymo įrenginio bus tikrinamas iešmo Nr. 27 veikimas. Patikros metu draudžiama: perjunginėti iešmus lyginiame iešmyne; leisti traukinius per iešmą Nr. 27. AM GSB												
08 (7)	13.48													
08 (7)	13.45	Iešmo Nr.27 įtvirtinimas nuimtas, kabinamoji spyna nuimta, kengė atmesta. KM Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB								08 (8)	13.55	Iešmas Nr. 27 patikrintas, veikia normaliai. Iš valdymo įrenginio iešmas perjungiamas į atitinkamą padėtį. Kontrolė valdymo įrenginyje atitinka		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
												smailių padėtį. Ties pavara įdėjus 4 mm tarpamatį iešmo padėtis nekontroliuojama, įdėjus 2 mm tarpamatį – kontroliuojama. Išjungus		

												sklendės kontaktą iešmas nepersijungia. Nutraukus automatinio perjungiklio kontaktus iešmo padėtis nekontroliuojama. LAB GSB		
										08 (9)	14.00			
										08 (9)	13.57	Iki MPC įrenginių patikrinimo pabaigos iešmo Nr. 27 smailės įtvirtintos apkaba iešmo Nr. 11 kryptimi ir užrakintos per kengę kabinamąją spyna. KM Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB		
										08 (10)	15.00	Centrinio procesoriaus modulis programinės įrangos versija pakeista. Iešmai Nr. 22 ir 27 įjungti į centralizaciją. Stoties MPC patikrinta pagal IFA patvirtintą MPC sąryšio patikrinimo programą, veikia normaliai. LA GS GSB		
										08 (11)	15.03	Iešmų Nr.22 ir 27 įtvirtinimai nuimti, kabinamosios spynos		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
												nuimtos, kengės atvestos. KM Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma)		

												GSB			
PASTABA. Centrinio procesoriaus modulio programinės įrangos versija keičiama tik paklojus iešmus, įrengus pavaras, iešmų smailes įtvirtinus apkabomis ir užrakinus per kenges kabinamosiomis spynomis.															
10.2. Valdymo komplekso įrangos keitimas															
14 (1)	9.45	Antrame valdymo komplekso kanale bus keičiamas valdymo komplekso modulis (nurodyti konkrečiai koks). Darbų atlikimo metu valdymo kompleksas dirbs dviejų kanalų režimu. AMV GSB								14 (2)	10.15	Valdymo komplekso modulis (nurodyti konkrečiai koks) pakeistas. Antro valdymo komplekso kanalo veikimas atnaujintas. Įrenginiai patikrinti, veikia normaliai. AMV GSB			
	9.50										10.17				
10.3. Lauko objektų kontrolės ir valdymo blokų, plokščių ir modulių keitimas															
10.3.1. Iešmo kontrolės ir valdymo modulio keitimas															
23 (1)	9.15	Laisvu nuo traukinių eismo metu bus keičiamas iešmo Nr. 24 valdymo modulis (nurodomas modulio tipas ir versijos Nr.). Iešmas Nr. 24 išjungiamas iš centralizacijos atjungiant leidžiamuosius signalus. Iešmo smailes reikiamoje padėtyje užrakinti per kengę kabinamąją spyna. IFD leidimas Nr. 12 AM GSB								23 (3)	10.35	Iešmo Nr.24 kabinamoji spyna nuimta, kengė atmesta. Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB			
	9.35									23 (4)	10.40	Iešmo Nr. 24 valdymo modulis (nurodomas modulio tipas ir versijos Nr.) pakeistas. Iešmas Nr. 24 patikrintas, veikia normaliai. Iš valdymo įrenginio iešmas perjungiamas į atitinkamą padėtį. Kontrolė valdymo įrenginyje atitinka smailių padėtį. Iešmas Nr. 24 įjungtas į centralizaciją. AM GSB			
23 (2)	9.30	Iešmo Nr. 24 smailės užrakintos per kengę kabinamąją spyna 6 kelio kryptimi. Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB									10.45				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
10.3.2. Šviesoforo kontrolės ir valdymo plokštės keitimas															

20 (1)	10.00 10.10	Laisvu nuo traukinių eismo metu bus keičiama išleidžiamojo šviesoforo N1 valdymo plokštė (nurodomas plokštės tipas ir versijos Nr.). Išleidžiamasis šviesoforas N1 išjungiamas. IFD leidimas Nr. 22 AM GSB								20 (2)	10.40 10.43	Šviesoforo N1 valdymo plokštė (nurodomas plokštės tipas ir versijos Nr.) pakeista. Šviesoforas N1 patikrintas, veikia normaliai. Šviesoforo signalizacija atitinka maršrutų lentelę. Šviesoforo leidžiamųjų rodmenų perjungimo į draudžiamąjį taisyklumą patikrintas. Perdegus žalio žiburio lempai, šviesoforo žibury perjungiamas į geltoną, perdegus leidžiamųjų žiburių lempoms, šviesoforo žiburiai perjungiami į draudžiamąjį. Perdegus lempų pagrindiniams siūleliams, jie perjungiami į atsarginius. Šviesoforų signaliniai rodmenys atitinka kontrolę valdymo įrenginyje. Šviesoforas N1 įjungtas. AM GSB		
10.3.3. Pervažos kontrolės ir valdymo plokštės keitimas														
02 (1)	10.00	Bus keičiama pervažos (nurodomas pervažos pavadinimas) valdymo elementų plokštė (nurodomas plokštės tipas ir versijos Nr.). Darbų atlikimo metu pranešimas apie artėjantį prie pervažos traukinį neveiks. Traukinius per pervažą (nurodomas pervažos pavadinimas) praleisti ne didesniu kaip 40 km/h greičiu, traukinio mašinistui išdavus įspėjamąjį lapelį. Darbų atlikimo metu stoties budėtojo KDV pervažos (nurodomas pervažos pavadinimas) signalizacijos įrenginiai bus nekontroliuojami. <i>Pervažos žurnale</i> padarytas įrašas apie tai, kad pervažoje sugedus signalizacijos įrenginiams, pervažininkas nedelsiant apie tai praneštų stoties (nurodomas stoties pavadinimas) GSB.								02 (2)	11.38	Pervažos (nurodomas pervažos pavadinimas) valdymo elementų plokštė (nurodomas plokštės tipas ir versijos Nr.) pakeista. Pranešimas apie artėjantį prie pervažos traukinį veikia pagal stoties maršrutų lentelę. Pervažos (nurodomas pervažos pavadinimas) signalizacijos įrenginiai stoties budėtojo KDV kontroliuojami. Įspėjamųjų lapelių išdavimas atšauktas. Pervažos (nurodomas pervažos pavadinimas)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

	10.02	IFD leidimas Nr. 8 AM GSB									11.40	signalizacijos įrenginių valdymas ir kontrolė patikrinti, veikia normaliai. AM GSB		
1 PASTABA. Mikroprocesorinių sistemų ir įrenginių moduliai, blokai, plokštės keičiami tik suderinus su infrastruktūros filialo operatyviniu tvarkdariu ir gavus jo registruotą leidimą. Vyresnysis elektromechanikas suderina su stoties budėtoju darbų pradžios laiką, gauna registruotą infrastruktūros filialo operatyvinio tvarkdario leidimą ir įformina įrašą <i>Apžiūros žurnale</i>. Infrastruktūros filialo operatyvinis tvarkdarys duoda leidimą tik patikrinęs vykdytojo žinias apie darbų atlikimo technologiją ir atliekamas patikras. Pakeitęs mikroprocesorinių sistemų ir įrenginių modulį, bloką ar plokštę, vyresnysis elektromechanikas praneša infrastruktūros filialo operatyviniam tvarkdariui apie darbų atlikimą ir atliktas patikras. 2 PASTABA. Objektinių valdiklių plokštės keičia elektromechanikas, vadovaudamasis šios Instrukcijos 12.4 p. reikalavimais. Prieš keisdamas plokštę, elektromechanikas išnagrinėja schemas, atkreipdamas dėmesį į tai, kad prie vieno objektinio valdiklio gali būti prijungti keli objektai, kurių pavadinimai neatspindi valdiklio pavadinime. Keičiant plokštę, būtina išsaugoti valdiklio konfigūraciją, naudojamą konkrečiam objektui (objektams). Būtina įsitikinti, kad įstatomos plokštės pastovios atminties įrenginio mikroschemos žyma atitinka techniniuose dokumentuose nurodytą šio tipo objektinio valdiklio žymą. Pakeitęs plokštę, elektromechanikas turi patikrinti tų signalizacijos įrenginių veikimą, kurie prijungti prie pakeistos plokštės objektinio valdiklio. Keisti kito objektinio valdiklio plokštę leidžiama tik patikrinus prie pakeisto objektinio valdiklio prijungtus signalizacijos įrenginius ir įsitikinus, kad jie veikia normaliai.														
11. IEŠMŲ GALUTINĖS PADĖTIES TIKRINTUVAI														
11.1. Galutinės padėties tikrintuvo keitimas														
06 (1)	9.00	Vadovaujantis telegrama Nr. 85, bus keičiamas iešmo Nr. 1 galutinės padėties tikrintuvas. Iešmo Nr. 1 galutinės padėties tikrintuvas išjungiamas neatjungiant iešmo valdymo ir padėties kontrolės. Apie traukinių eismą rajone, kuriame atliekami darbai, iš anksto pranešti garsiniu stoties ryšiu. IFD leidimas Nr. 34 AM GSB								06 (4)	11.20	Iešmo Nr. 1 galutinės padėties tikrintuvas pakeistas. Iešmas patikrintas, veikia normaliai. Iš valdymo įrenginio iešmas perjungiamas į atitinkamą padėtį. Kontrolė valdymo įrenginyje atitinka smailių padėtį. Nutraukus automatinio perjungiklio kontaktus iešmo padėtis nekontroliuojama. Ties galutinės padėties tikrintuvu įdėjus 6 mm tarpamatį iešmo padėtis nekontroliuojama, įdėjus 4 mm tarpamatį – kontroliuojama. Iešmo Nr. 1 galutinės padėties tikrintuvas įjungtas. Įspėjamųjų lapelių išdavimas atšauktas. Apie traukinių eismą pranešti nereikia. AM GSB		
06 (2)	9.30	Iešmo Nr. 1 galutinės padėties tikrintuvas išjungtas, išjungimo taisyklingumas patikrintas. Iš valdymo įrenginio iešmas perjungiamas į atitinkamą padėtį. Kontrolė valdymo įrenginyje atitinka smailių padėtį. Nutraukus automatinio perjungiklio kontaktus iešmo padėtis nekontroliuojama. Traukinius per iešmą Nr. 1 praleisti ne didesniu kaip 25 km/h greičiu, traukinio mašinistui išdavus įspėjamąjį lapelį. AM GSB												
	9.31													
06 (3)	11.00	Galutinės padėties tikrintuvas įjungiamas. Iš valdymo įrenginio bus tikrinamas iešmo Nr. 1 veikimas. Patikros									11.25			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	11.10	metu draudžiama: perjunginėti iešmus lyginiame iešmyne; leisti traukinius per iešmą Nr. 1. AM GSB												

K-26 PERVAŽOS DARBO APSKAITOS ŽURNALO ĮRAŠŲ PAVYZDŽIAI

Budėjimo			Pervažininko vardas ir pavardė	GEDIMO APTIKIMAS				GEDIMO PAŠALINIMAS			Gedimą pašalinusio darbuotojo (KM, KB, AM ir kt.) ir pervažininko parašai
data	valandos			Aptikto gedimo		Pranešimo					
	nuo	iki		laikas (h, min)	trumpas aprašymas	laikas (h, min)	būdas(telefonu, raštu, per kitą asmenį)	Data ir laikas (h, min)		Gedimų priežasčių ir jo pašalinimo priemonių aprašymas	
								atvykimo	darbų baigimo		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. Pervažos signalizacijos įrenginių veikimo patikra											
03.04.11				13.20	Bus tikrinamas garso signalų, lempučių, kontroliuojančių traukinių priartėjimą prie pervažos, šviesoforų signalizacijos, automatinių užtvarų, tiesioginio ryšio su GSB veikimas. Mygtukas „Avarinis atidarymas“ atplombuotas. AM				04.11 14.20	Garso signalų, lempučių, kontroliuojančių traukinių priartėjimą prie pervažos, šviesoforų signalizacijos, automatinių užtvarų, tiesioginio ryšio su GSB veikimas patikrintas, įrenginiai veikia normaliai. Mygtukas „Avarinis atidarymas“ plombuotas. Atspauda Nr. 17. AM	
				13.21	Pervažininkas				14.21	Pervažininkas	
2. Atitveriamųjų ir pervažos šviesoforų žiburių veikimo ir matomumo patikra											
03.03.23				11.20	Bus tikrinamas atitveriamųjų ir pervažos šviesoforų žiburių veikimas ir matomumas. Mygtukas „Atitvėrimo įjungimas“ atplombuotas. AM				03.23 11.50	Atitveriamųjų ir pervažos šviesoforų žiburių veikimas ir matomumas patikrintas, atitinka nustatytus reikalavimus. Mygtukas „Atitvėrimo įjungimas“ plombuotas. Atspauda Nr. 17. AM	
				11.25	Pervažininkas						

									11.52	Pervažininkas	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
3. Užtvaro elektros pavaros keitimas											
03.07.18				9.00	Bus keičiama nelyginio užtvaro elektros pavana. Keitimo metu užtvarai išjungiami. Pervažą atitverti rankiniais užtvarais.				07.18 12.00	Nelyginio užtvaro elektros pavara pakeista. Užtvarai įjungti ir patikrinti, veikia normaliai.	
				9.20	AM Pervažininkas				12.01	AM Pervažininkas	
4. Atitveriamojo šviesoforo lęšių komplekto keitimas											
03.04.29				9.45	Bus keičiamas atitveriamojo šviesoforo A2 lęšių komplektas. Atitveriamasis šviesoforas A2 išjungiamas. Prireikus, pervažą lygine kryptimi atitverti taip, kaip pervažą be atitveriamosios signalizacijos. Mygtukas „Atitvėrimo įjungimas“ atplombuotas.				04.29 10.15	Atitveriamojo šviesoforo A2 lęšių komplektas pakeistas. Žiburio matomumas patikrintas, atitinka nustatytus reikalavimus. Atitveriamasis šviesoforas A2 įjungtas. Mygtukas „Atitvėrimo įjungimas“ plombuotas. Atspauda Nr. 17.	
				9.46	AM Pervažininkas				10.16	AM Pervažininkas	
5. Gedimas pervažoje											
03.07.26				14.20	Neužsidega raudona lemputė, kontroliuojanti nelyginių traukinių priartėjimą prie pervažos.	07.26 14.30	GSB (ESD), KM, AM telef.	07.26 15.00	07.26 15.10	Raudona lemputė, kontroliuojanti nelyginių traukinių priartėjimą prie pervažos, pakeista. Lemputė patikrinta, veikia normaliai.	
					Pervažininkas				15.11	AM Pervažininkas	

Signalizacijos įrenginių ir sistemų saugaus
remono ir priežiūros instrukcijos
6 priedas

**STOTIES, KELIŲ IR AUTOMATIKOS ŪKIŲ DARBUOTOJŲ BENDRŲ VEIKSMŲ
TVARKA APTIKUS IEŠMĄ, KURIO SMAILĖ NEPAKANKAMAI PRIGLUNDA PRIE
RĖMINIO BĖGIO AR SLANKIOJI KRYŽMĖS ŠERDIS – PRIE ATLANKOS**

1. Elektromechanikas arba kelio brigadininkas turi nedelsdami perduoti stoties budėtojui telefonogramą apie nustatytą gedimą. Grįžę į stoties budėtojo patalpą, elektromechanikas ir kelio brigadininkas turi pasirašyti po įrašu.

Nustačius gedimą netoli stoties budėtojo patalpos, elektromechanikas ir kelio brigadininkas įformina įrašą *Apžiūros žurnale* asmeniškai (šios Instrukcijos 6 priedo (2) arba (5) įrašai).

2. Stoties budėtojas šiuo atveju privalo:

2.1. Ant sugedusio iešmo rankenėlės (mygtukų) uždėti raudoną gaubtelį (gaubtelius). Relinės maršrutų centralizacijos stotyse, perjungti iešmo rankenėlę į atitinkamą padėtį, o MPC stotyse – duoti iešmo blokavimo komandą (EC stotyse su KDV – duoti individualią iešmo perjungimo komandą).

2.2. Elektromechanikui ir kelio brigadininkui įrašius į *Apžiūros žurnalą* apie nepakankamą iešmo smailės prigludimą prie rėminio bėgio, nutraukti traukinių eismą tais maršrutais, kuriuose iešmas yra padėtyje, neužtikrinančioje smailės prigludimo prie rėminio bėgio ir kai traukinių eismas vyksta prieš iešmo smailes, kol iešmo smailės bus užrakintos per kengę kabinamąją spyna. Jei kengė neužtikrina smailės prigludimo prie rėminio bėgio, tai kelio brigadininkas iešmo smailes įtvirtina apkaba.

Kitais atvejais, taip pat užrakinus arba įtvirtinus iešmo smailes, eismas per iešmą vykdomas įprastai, pagal leidžiamuosius šviesoforų signalus.

2.3. Apie aptiktą iešmą, kurio smailė nepakankamai priglunda prie rėminio bėgio, pranešti geležinkelio stoties viršininkui arba jo pavaduotojui.

3. Vadovaujantis *Stoties knygoje* nustatyta tvarka, geležinkelio stoties viršininkas (pavaduotojas), jam nesant – stoties eismo ūkio darbuotojas, paskirtas iešmo smailėms užrakinti, arba asmeniškai stoties budėtojas turi atvykti prie sugedusio iešmo jo apžiūrai.

4. Kelio brigadininkas, kartu su stoties eismo ūkio darbuotoju, patikrinę kengės ir kabinamosios spynos veikimą, turi užrakinti iešmo smailes per kengę kabinamąją spyna, o prireikus, stoties budėtojo nurodymu, iešmo smailes reikiamoje padėtyje įtvirtinti apkaba. Apie iešmo smailių užrakinimą į *Apžiūros žurnalą* įrašo stoties eismo ūkio darbuotojas, o apie iešmo smailių įtvirtinimą – kelio brigadininkas (gali būti įformintas bendras įrašas).

5. Nustatytą gedimą kelio brigadininkas, kartu su elektromechaniku, taiso nedelsiant, laisvu nuo traukinių eismo metu, vadovaudamiesi K/078 *Saugaus traukinių eismo užtikrinimo instrukcijos remontuojant kelių* ir šios Instrukcijos reikalavimais.

6. Aptikus iešmą, kurio smailė nepakankamai priglunda prie rėminio bėgio EVC ruožuose, geležinkelio stotis perduodama vietiniam valdymui.

7. Analogiška tvarka turi būti taikoma ir aptikus iešmą, kurio slankioji kryžmės šerdis nepakankamai priglunda prie atlankos.

8. Geležinkelio stoties viršininkas (pavaduotojas) nuolat kontroliuoja pirmiau nurodytus darbus ir yra atsakingas už traukinių eismo saugą.

**E-11 STOTIES KELIŲ, IEŠMŲ, AUTOMATIKOS, RYŠIŲ IR KONTAKTINIO TINKLO ĮRENGINIŲ APŽIŪROS ŽURNALO ĮRAŠŲ
PAVYZDŽIAI**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
		20__ m. _____ d.	PRANEŠTA			ATVYKO				RASTŲ GEDIMŲ PAŠALINIMAS				
Mėnesio diena	Valanda ir minutės	Apžiūros rezultatai, rasti gedimai	Mėnesio diena	Laikas (h, min)	Telegrafu, telefonu, raštu	Mėnesio diena	Laikas (h, min)	Atvykusio darbuotojo		Mėnesio diena	Laikas (h, min)	Gedimo priežastys	Gedimą pašalinusio darbuotojo	
								vardas, pavardė	parašas				vardas pavardė	parašas
19 (1)	9.00	Laisvu nuo traukinių eismo metu nelyginiame iešmyne bus tikrinamas iešmų smailių prigludimas prie rėminio bėgio pliuso ir minuso padėtyje, ties pavara įdėjus 4 ir 2 mm tarpamačius ir ties galutinės padėties tikrintuvu įdėjus 6 ir 4 mm tarpamačius. Apie traukinių eismą rajone, kuriame atliekami darbai, iš anksto pranešti garsiniu stoties ryšiu. AM KB GSB								19 (4)	9.50	Įrengta tarpinė tarp iešmo Nr. 1 ašos ir smailės, gedimas pašalintas. Iešmas patikrintas, veikia normaliai. Ties pavara įdėjus 4 mm tarpamatį iešmo padėtis nekontroliuojama, įdėjus 2 mm tarpamatį – kontroliuojama. Ties galutinės padėties tikrintuvu įdėjus 6 mm tarpamatį iešmo padėtis nekontroliuojama, įdėjus 4 mm tarpamatį – kontroliuojama. Traukinių eismas per iešmą Nr. 1 leidžiamas. KB AM GSB		
19 (2)	9.40	Nustatyta, kad kairioji iešmo Nr. 1 smailė nepakankamai priglunda prie rėminio bėgio. Ties pavara įdėjus 4 mm tarpamatį, iešmo padėtis kontroliuojama. AM (telefonograma) KB GSB												
19 (3)	9.43	Kol bus šalinamas gedimas, traukinių eismas per iešmą Nr. 1 draudžiamas. KB (telefonograma) GSB								19 (7)	11.40	Iešmo Nr. 2 įtvirtinimas nuimtas, kabinamoji spyna nuimta, kengė atmesta. KB Stoties eismo ūkio darbuotojas (telefonograma) GSB		
19 (5)	11.00	Nustatyta, kad dešinioji iešmo Nr. 2 smailė nepakankamai priglunda prie rėminio bėgio. Ties pavara įdėjus 4 mm tarpamatį, iešmo padėtis kontroliuojama. AM (telefonograma) KB GSB								19 (9)	12.25			

												Iešmo Nr. 2 rėminis bėgis perkaltas, gedimas pašalintas. Iešmas patikrintas, veikia			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
19 (6)	11.25	Užrakinus iešmo Nr. 2 dešiniąją smailę per kengę kabinamąją spyna, kengė neužtikrina kairiosios smailės prigludimo prie rėminio bėgio. Dėl traukinio priėmimo į 2 kelią, iešmo Nr. 2 smailės įtvirtintos apkaba. KB (telefonograma) GS (GSP) GSB										normaliai. Ties pavara įdėjus 4 mm tarpamatį iešmo padėtis nekontroliuojama, įdėjus 2 mm tarpamatį – kontroliuojama. Traukinių eismas per iešmą Nr. 2 leidžiamas. KB AM GSB			
19 (8)	11.50	Pagal šabloną bus perkamas iešmo Nr. 2 rėminis bėgis, išardant iškart daugiau kaip tris gretutinių pabėgių galus. Eismas per iešmą Nr. 2 draudžiamas. KB (telefonograma)									19 (10)	12.27			
	11.57	GSB										13.00	Visų nelyginio iešmyno iešmų smailių prigludimas patikrintas. Ties pavara įdėjus 4 mm tarpamatį iešmų padėtis nekontroliuojama, įdėjus 2 mm tarpamatį – kontroliuojama. Ties galutinės padėties tikrintuvu įdėjus 6 mm tarpamatį iešmų padėtis nekontroliuojama, įdėjus 4 mm tarpamatį – kontroliuojama. Apie traukinių eismą pranešti nereikia. AM KB GSB		
												13.05			
PASTABA. Tikrinant iešmus su slankiaja kryžmės šerdimi įrašė turi būti nurodoma apie šerdies prigludimo prie atlankos tikrinimą.															