

ПАМЯТКА МАШИНИСТУ

по пользованию системой безопасности КЛУБ-УП

Содержание.

1. Общие сведения.
2. Порядок предрейсового и послерейсового осмотра системы КЛУБ-УП.
3. Использование системы КЛУБ-УП.
4. Порядок действий машиниста ССПС при нарушении нормальной работы системы КЛУБ-УП.
5. Перечень наиболее часто встречающихся неисправностей при работе системы КЛУБ-УП приведен.

Разработал:
инженер по безопасности движения
Беляев В.Б.

Согласовано:
Заместитель начальника по эксплуатации
Северин Н.Я.

1. Общие сведения.

Система КЛУБ-УП рассчитана для применения на специальном самоходном подвижном составе I категории. Система КЛУБ-УП предназначена для применения на участках железных дорог с автономной и электрической тягой постоянного и переменного тока, оборудованных путевыми устройствами АЛСН, либо системой координатного регулирования движения поездов на базе цифрового радиоканала и системой МАЛС на станциях (специальное исполнение). Система КЛУБ-УП выполняет следующие функции:

- приём сигналов канала АЛСН;
- приём сигналов от систем управления о включении / выключении тяги, переключении кабин и направления движения, положении рукоятки ЭПК, давлении в тормозной магистрали;
- отсчет текущего времени с корректировкой по астрономическому времени спутниковой навигационной системы;
- определение параметров движения поезда (координаты, скорости) по информации от приемника спутниковой навигации, датчиков пути и скорости и электронной карты участка;
- обработку принятой информации;
- формирование информации о значениях целевой и допустимой скорости движения;
- сравнение фактической скорости движения с допустимой и снятие напряжения с электромагнита ЭПК при превышении фактической скорости над допустимой;
- невозможность движения при отключенном ЭПК и выключенной системе безопасности движения;
- контроль максимальной допустимой скорости движения 20 км/ч в рабочем режиме и выработки сигнала автостопного торможения при ее превышении;

- отмена контроля бдительности при движении со скоростью менее 10 км/ч в рабочем режиме и при полной остановке;
- контроль снижения допустимой скорости перед светофором с запрещающим сигналом и исключение его проезда без предварительной остановки;
- осуществление однократного и периодического контроля бдительности (посредством РБ, РБС);
- исключение самопроизвольного и несанкционированного ухода состава (скатывания);
- визуальное отображение машинисту необходимой информации;
- звуковую сигнализацию при изменении информации на БИЛ-УВП кроме координаты, времени, фактической скорости и давления в тормозной магистрали, а также при опасном приближении к допустимой скорости;
- ввод и отображение характеристик и их сохранение при выключении питания;
- включение индикации на БИЛ-УВП о текущем времени, фактической скорости, режиме работы, готовности кассеты, а также информации ввода и тестирования при выключенном ключе ЭПК;
- включение белого сигнала локомотивного светофора БИЛ-УВП после включения питания, при отсутствии приёма информации из канала АЛСН при последующем включении ключа ЭПК;
- переключение красного сигнала локомотивного светофора БИЛ-УВП на белый при одновременном нажатии ВК на БВЛ-УП и РБ;
- регистрацию оперативной информации о движении состава, диагностики системы, характеристик в КР;
- обмен информацией с устройствами цифровой радиосвязи, включая устройства оповещения работающих на путях (при специальном заказе);
- прием и запись во внутреннюю энергонезависимую память данных электронной карты пути. **Примечание:**

Система КЛУБ-УП, имеющая исполнение РВ не имеет в своем составе приемник спутниковой навигации и электронной карты, не определяет абсолютную координату, поэтому названные выше функции не реализуются в полном объеме.

2. Порядок предрейсового и послерейсового осмотра системы КЛУБ-УП.

Предрейсовый и послерейсовый осмотр системы КЛУБ-УП на ССПС производится в момент смены бригад совместно машинистами обеих бригад с отметкой в журнале технического состояния ССПС. При приемке ССПС машинист должен убедиться в наличии штампа-справки контрольного пункта на право пользование системой КЛУБ-УП, срок действия которой не истек, наличии и целостности пломб на системе КЛУБ-УП. В случае отсутствия замечаний при приемке ССПС в пунктах смены бригад, принимающий и сдающий машинист должны расписаться в журнале технического состояния ССПС, а при обнаружении сорванных пломб или других недостатков должны сделать соответствующую запись в журнале и доложить дежурному по депо приписки или базового предприятия и поезвному диспетчеру. Для проверки работоспособности КЛУБ-УП при ТО-1 следует:

- 1) Включить систему КЛУБ-УП.
- 2) Нажать кнопку "ВК" на БВЛ-УП и установить требуемое значение несущей частоты канала АЛСН, индицируемое на блоке БИЛ-УВП. Индикация на блоке БИЛ-УВП исчезнет, а в окне ВФАК появится значение несущей частоты канала АЛСН, на которую настроен КЛУБ-УП.
- 3) Если ССПС стоит на не кодируемом участке пути кнопкой РМП установить в положение "Маневровый". На блоке БИЛ-УВП должна индицироваться следующая информация: белый сигнал светофора, ВФАК - 0 км/ч, Vдоп - 40 км/ч. Установить кнопкой БВЛ-УП РМП в положение "Поездной". На блоке БИЛ ВК станет равной меньшему значению из конструктивной скорости ССПС и Vдоп.зел. Для удаления влаги из пневмосистемы необходимо: при включенной системе КЛУБ-УП отключить блок коммутации и формирования

информации для регистрации БКР-УП, после чего через 5-7 сек. произойдет срыв ЭПК-153 на экстренное торможение. Датчик угла поворота контролируется путем внешнего осмотра самого датчика, его крепления на буксе, а также осмотра и проверки качества соединения подходящего к нему кабеля. Приемные катушки контролируются путем внешнего осмотра самих катушек, качества их крепления на раме, а также контроля качества соединений подходящих к ним кабелей.

3. Использование системы КЛУБ-УП.

3.1. Порядок включения системы КЛУБ-УП Перед включением системы КЛУБ-УП на ССПС машинист должен убедиться, что: -давление воздуха в главных резервуарах от 0,6 Мпа до 0,9 МПа; -краны, соединяющие электропневматический клапан автостопа (ЭПК) с тормозной и напорной магистралями находятся в открытом положении; -на разобщительный кран тормозной магистрали ЭПК надета пломба его открытого положения; -ключ в замке ЭПК повернут в крайнее положение по часовой стрелке; -на двухкабинных ССПС, не имеющих автоматической схемы переключения кабин, повернуть рукоятку переключателя направления в положение, соответствующее направлению движения и установить тумблер "КАБ" в кабине ССПС в положение, соответствующее той кабине, из которой будет осуществляться движение. Перед началом поездки на ССПС необходимо:

1) Вставить кассету регистрации КР в блок БИЛ-УВП. Автомат защиты поставить в положение "Включено".

2) Тумблер питания системы КЛУБ-УП "ПИТ", расположенный на блоке БКР-УП, установить в положение "Включено". При этом на БКР-УП и БЭЛ-УП появится индикация "+24 В", все индикаторы БИЛ-УВП, кроме индикатора фактической скорости, готовности КР, текущего времени, результатов диагностики - погашены.

3) По истечении не менее 30 с, включить рукоятку ЭПК. При этом на БИЛ-УВП включаются индикаторы: сигнал светофора "белый", режим работы - маневровый, координата, текущее время, фактическая скорость 0 км/ч, допустимая скорость, равная 40 км/ч, номер активного комплекта

4) Включение системы КЛУБ-УП контролируется следующими устройствами и способами: специальными блокировочными устройствами, автоматически исключающими возможность отправления и следования ССПС с выключенной системой КЛУБ-УП; записью включенного состояния КЛУБ-УП на КР.

3.2.1. Порядок движения по участку, оборудованному путевыми устройствами АЛСН. При отсутствии сигналов от путевых устройств АЛСН на блоке БИЛ-УВП индицируется сигнал "Б", если перед этим были сигналы "З" и "Ж". Если предшествующим был сигнал "КЖ", то на БИЛ-УВП индицируется сигнал "К". При движении ССПС по участку, оборудованному путевыми устройствами АЛСН, машинист и его помощник обязаны: - следить за показаниями путевых и локомотивного светофора и точно выполнять их требования; - когда сигнал путевого светофора не виден (из-за дальности расстояния, наличия кривой, тумана и других случаях), руководствоваться показаниями блока БИЛ-УВП до приближения к путевому светофору на расстояние видимости; - руководствоваться только показаниями путевых светофоров, если показания путевого светофора и блока БИЛ-УВП не соответствуют друг другу; - проследовать проходные светофоры автоблокировки с красным огнем или непонятным показанием порядком, предусмотренным в п.16.27 ПТЭ, п.1.2.(в) ЦД-206. Погасший огонь проходного светофора автоблокировки при наличии зеленого или желтого огня на блоке БИЛ-УВП разрешается проследовать, руководствуясь показаниями блока БИЛ-УВП. Проезд погасших огней входных, выходных и маршрутных светофоров, светофоров прикрытия, а также проходных светофоров при полуавтоматической блокировке по сигналам блока БИЛ-УВП запрещается.

3.2.2. Работа системы КЛУБ-УП на стоянке ССПС. Перед началом движения ССПС машинист должен убедиться в установке переключателя РМП на блоке БВЛ-УП в необходимый для работы режим. Во время движения ССПС переключатель РМП заблокирован и переключение режимов не производится. Перед началом движения ССПС машинист должен убедиться в правильной установке несущей частоты канала АЛСН(50 Гц). При установке рукоятки управления движением ССПС в положение начала движения на время более 70 сек. При отсутствии движения, раздастся свисток ЭПК и, через 6-7 сек., происходит срыв ЭПК. Для предотвращения срыва ЭПК необходимо во время свистка выключить ЭПК.

3.2.3. Работа с системой КЛУБ-УП при начале движения ССПС. Если тумблера РМП и РТР находятся в положении "поездной", и "транспортный" соответственно, а сигнал на БИЛ-УВП "белый", "желтый с красным" или "красный", то при трогании ССПС в момент достижения скорости Vфак значения 2км/ч и более происходит однократная проверка бдительности, при которой на блоке БИЛ-УВП появляется мигающий сигнал "Внимание", сопровождающийся кратковременным звуковым сигналом, и раздастся свисток ЭПК. Машинист обязан за время не более 6-7 сек. Нажать рукоятку "РБ" или "РБС". При трогании ССПС под сигналы блока БИЛ-УВП "З", "Ж", а также "Б", если включен "маневровый" режим однократной проверки бдительности не производится. Перед началом движения ССПС рукоятка контроллера должна быть установлена в тяговую позицию. При отпуске тормозов на уклоне необходимо кратковременно (не менее, чем на 1,5 с) поставить рукоятку в любую тяговую позицию, а затем вернуть ее обратно.

3.2.4. Работа системы КЛУБ-УП при движении по участку пути оборудованному путевыми устройствами АЛСН.

3.2.4.1. Порядок следования ССПС по сигналу "З" на блоке БИЛ-УВП При наличии на блоке БИЛ-УВП сигнала "З" значение VK равно скорости проследования путевого светофора с "З". При превышении скорости VФАК над VK более, чем на 1 км/ч на блоке БИЛ-УВП появится мигающий сигнал "Внимание!", и раздастся свисток ЭПК. Если за время 6 - 7 с машинист не успеет уменьшить VФАК до значения VK или ниже, произойдет экстренное автоматическое торможение поезда. Проверка бдительности машиниста при движении ССПС с зеленым сигналом на БИЛ-УВП не производится.

3.2.4.2. Порядок следования ССПС по сигналу "Ж" на блоке БИЛ-УВП В окне Vк на БИЛ-УВП индицируется скорость проследования светофора с желтым огнем (Vж). Максимально допустимая скорость движения ССПС при этом не более 40 км/ч. При движении ССПС со скоростью Vфак ниже Vж периодическая проверка бдительности не производится. При подъезде к светофору с желтым сигналом машинист должен выбрать такую скорость движения, чтобы проехать этот светофор со скоростью не выше Vж, введенной в память блока БЭЛ-УП. Если это не будет выполнено, то произойдет экстренное торможение.

3.2.4.3. Порядок следования ССПС по сигналу "КЖ" блока БИЛ-УВП При появлении на блоке БИЛ-УВП сигнала "КЖ", в устройстве КЛУБ-УП включается функция контроля торможения перед светофором с красным огнем. При следовании к путевому светофору с красным сигналом устройство КЛУБ-УП осуществляет постепенное снижение скорости Vдоп до 20км/ч. Машинист, в свою очередь, обязан снижать скорость движения ССПС Vфак, чтобы избежать автостопного торможения.

3.2.4.4. Порядок следования ССПС по сигналу "К" блока БИЛ-УВП Сигнал "К" на блоке БИЛ-УВП индицируется в случае проследования светофора с запрещающим показанием после приема и индикации сигнала "КЖ", блока БИЛ-УВП и пропадания кодов АЛСН. Для предотвращения срабатывания автостопа машинист ССПС при следовании по сигналу "КЖ" не

далее, чем за 200 м от светофора с запрещающим показанием должен остановить ССПС, то есть зафиксировать показание $V_{\text{фак}}=0$. При проследовании светофора с запрещающим сигналом без предварительной остановки с любой скоростью произойдет автостопное торможение. Переход на сигнал "Б" блока БИЛ-УВП разрешается только после предварительной остановки после проследования светофора порядком, установленном Правилами технической эксплуатации и Инструкцией по движению и маневровой работе, и производится путем одновременного нажатия рукояток "ВК" и "РБ". При этом на блоке БИЛ-УВП появляется следующая информация: сигнал "Б", V_k , равная конструктивной скорости движения ССПС. Переход на сигнал "Б" допускается в случаях: - при выдаче ССПС из депо и их следовании по необорудованным путевыми устройствами АЛСН путям станции; - при отправлении с необорудованного путевыми устройствами АЛСН пути станции при разрешающем показании выходного или маршрутного светофора в случае, когда поезд был принят по входному или маршрутному светофору с запрещающим показанием; - при выполнении маневровой работы на станции; - на ССПС, следующих по участку или станционным путям, не имеющих путевых устройств АЛСН, в случае внезапного (из-за помех) появления "красного" огня на блоке БИЛ-УВП вместо "белого". В необходимых случаях при переходе на телефонные средства связи связи и наличии предупреждения о временном отключении путевых устройств АЛСН, следовании по неправильному пути на перегонах с двухпутной автоблокировкой, а также при выезде на участок АЛСН, включении устройств на ССПС и появлении "красного" огня на блоке БИЛ-УВП разрешается переход на "белый" огонь. В других случаях переход на белый огонь запрещается.

3.2.4.5. Порядок следования ССПС по сигналу "Б", блока БИЛ-УВП При следовании по сигналу "Б" блока БИЛ-УВП в "поездном" режиме на индикаторе V_k отображается конструктивная скорость ССПС. При следовании по сигналу "Б" блока БИЛ-УВП "маневровом" режиме на индикаторе V_k отображается максимальная скорость, равная 40км/ч. Движение по сигналу "Б" блока БИЛ-УВП осуществляется как при движении по некодированному участку пути, так и при транспортировании спереди по ходу движения ССПС другой подвижной единицы (платформа, вагон, рабочий орган ССПС и т.д.) и требует от машиниста максимального внимания.

3.3. Порядок выключения системы КЛУБ-УП

- 1) Поворотом рукоятки ЭПК в крайнее положение по часовой стрелке выключить ЭПК.
- 2) Тумблер "ПИТ" на блоке БКР-УП и автомат защиты поставить в положение "Выключено". При этом индикаторы питания "+24 В" на БКР-УП и БЭЛ-УП будут погашены.
- 3) Извлечь из кассетоприемника кассету регистрации КР.
- 4) При всех обнаруженных неисправностях системы КЛУБ-УП делать подробную запись в журнале технического состояния путевой машины.

4. Порядок действий машиниста ССПС при нарушении нормальной работы системы КЛУБ-УП.

4.1. В случае внезапного появления на блоке БИЛ-УВП сигналов "КЖ" или "К", при следовании ССПС со скоростью выше допустимой для этих сигналов, машинист обязан для предотвращения экстренного торможения временно выключить ЭПК поворотом ключа по часовой стрелке и снова включить его через 5 - 7 с. Если после повторного включения ЭПК на блоке БИЛ-УВП появится более разрешающий сигнал, ЭПК должен быть оставлен во включенном положении. Машинист должен продолжать движение, сделав соответствующую запись в журнале технического состояния ССПС. Если на блоке БИЛ-УВП не появляется более разрешающий сигнал, машинист обязан снова отключить ЭПК рукояткой, обеспечить снижение скорости до $V_{\text{ДОП}}$ для этого сигнала, затем включить рукоятку ЭПК и следовать до первого путевого светофора с особой бдительностью и скоростью, обеспечивающей безопасность

движения и остановку перед закрытым светофором или возникшим препятствием. Если показание первого путевого светофора будут разрешающими, то машинист должен выключить ЭПК поворотом рукоятки по часовой стрелке, и далее действовать в соответствии с пунктом 4.8. В случае внезапного появления на блоке БИЛ-УВП сигнала "Б" при движении на перегоне или по станционным путям, оборудованным устройствами АЛСН, машинист должен снизить скорость движения до 40 км/ч и поворотом ключа выключить на 5-7 сек (не менее 3 раз) систему КЛУБ-УП. Если после включения системы КЛУБ-УП показание на блоке БИЛ-УВП будут разрешающими, то продолжить следование с установленной скоростью. Если на блоке БИЛ-УВП остается сигнал "Б", то машинист должен снизить скорость движения до 20 км/ч и следовать с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если возникнет препятствие для движения. При появлении на блоке БИЛ-УВП разрешающего показания машинисту продолжить движение с установленной скоростью. При ведении ССПС по участкам, оборудованными путевыми устройствами АЛСН в условиях ограниченной видимости (сильные туманы, ливни, метели, в кривых участках пути) при внезапном появлении на блоке БИЛ-УВП "белого" огня, машинист должен немедленно применить служебное торможение до остановки. После остановки разрешается продолжить движение со скоростью не более 20 км/ч до следующего светофора только после того как машинист убедится в свободности блок участка через ДСП или ДНЦ. При появлении на блоке БИЛ-УВП разрешающего показания машинисту разрешается продолжить движение с установленной скоростью.

4.2. Если показания первого путевого светофора будут разрешающими, и в течении 5 - 7 с после его проследования, на блоке БИЛ-УВП не появится показание, соответствующее показаниям путевого светофора, машинист должен выключить ЭПК поворотом рукоятки по часовой стрелке и выключить систему КЛУБ-УП (не менее 3 раз). Если через 5 - 7 с после повторного включения системы КЛУБ-УП на блоке БИЛ-УВП продолжает светиться сигнал "Б", машинист обязан выключить КЛУБ-УП и далее действовать в соответствии с пунктом 4.8. В случае восстановления нормальной работы системы КЛУБ-УП при выполнении указанных действий машинист обязан продолжать движение, сделав запись в журнале технического состояния ССПС.

4.3. Если при движении на перегоне или по станционным путям, оборудованным путевыми устройствами АЛСН, полностью выключится индикация на блоке БИЛ-УВП (в том числе и показания скорости в окне VФАК) и включится свисток ЭПК, машинист должен выключить ЭПК поворотом ключа по часовой стрелке и выключить систему КЛУБ-УП. После этого машинист обязан проверить предохранители и автоматические выключатели. Если предохранители и автоматические выключатели системы КЛУБ-УП или предохранители на блоке БЭЛ-УП неисправны, машинист обязан действовать в соответствии с пунктом 4.8. В случае исправности автоматического выключателя и предохранителей на блоке БЭЛ-УП машинист должен снова включить систему КЛУБ-УП, если нормальная работа системы не восстановится действовать в соответствии с пунктом 4.8. Если после выполнения указанных действий нормальная работа КЛУБ-УП восстановится, машинист должен продолжать движение, сделав соответствующую запись в журнал технического состояния ССПС.

4.4. После каждого действия автостопного торможения необходимо перед началом движения обеспечить необходимые давления в тормозной системе ССПС, отключив при необходимости на время ЭПК поворотом ключа по часовой стрелке и обязательно после этого включив его.

4.5. Если выключится индикация БИЛ-УВП кроме показаний фактической скорости, без появления свистка ЭПК, машинист должен выключить ЭПК поворотом ключа по часовой стрелке и через время не менее 5 с снова включить его. Если неисправность не исчезнет, дальнейшие действия машиниста должны соответствовать пункту 4.8.

4.6. Если при выключении ЭПК поворотом рукоятки по часовой стрелке свисток не прекращается, машинист после остановки ССПС автостопом обязан перекрыть разобщительные краны тормозной и напорной магистралей ЭПК со снятием пломбы с фиксатора открытого положения крана и действовать в соответствии с пунктом 4.8. При наличии в этом случае на блоке БИЛ-УВП сигналов "КЖ" или "К" при любой скорости движения прерывать действие автостопа ключом ЭПК категорически запрещается.

4.7. Выключение системы КЛУБ-УП осуществляется следующим порядком: выключить ЭПК поворотом рукоятки по часовой стрелке; сорвать пломбу и включить тумблер "Блокировка тяги" выключить систему КЛУБ-УП.

4.8. В случаях выключения системы КЛУБ-УП в ситуациях, указанных в вышеперечисленных пунктах машинист обязан: сообщить о выключении системы КЛУБ-УП поезвному диспетчеру и следовать для ремонта КЛУБ-УП на базовое предприятие по его приказу, руководствуясь показаниями путевых светофоров и с соблюдением специальных мер безопасности, устанавливаемых приказом начальника железной дороги.

4.9. В случае сбоя сигналов светофора блока БИЛ-УВП и последующего восстановления правильного показания машинист обязан сообщить об этом (по радиосвязи или по прибытию на первую станцию) ДСП, ограничивающим перегон, указав при этом номер светофора, километр, пикет или входные или выходные стрелки железнодорожной станции или пути и характер сбоя сигналов.

4.10. Обо всех обнаруженных в пути следования неисправностях, нарушениях нормального действия системы КЛУБ-УП (в том числе кратковременных отключениях рукоятки ЭПК), а также об остановках ССПС электропневматическим клапаном автостопа машинист должен сделать соответствующие записи в журнале технического состояния ССПС.

4.11. О срыве пломбы и снятии фиксатора открытого положения с разобщительного крана тормозной магистрали машинист должен заявить поезвному диспетчеру и следовать в установленном порядке на базовое предприятие для проверки и опломбирования системы КЛУБ-УП.

4.12. Каждый случай неисправности или нарушения нормального действия системы КЛУБ-УП: принудительной остановки ССПС системой КЛУБ-УП в пути следования, срыва пломб с фиксатора открытого положения разобщительного крана тормозной магистрали, выключения ЭПК разобщительным краном или рукояткой ЭПК (в том числе кратковременного), переключения системы КЛУБ-УП с индикации сигнала "К" на индикацию сигнала "Б" при следовании по участкам, оборудованным путевыми устройствами АЛСН, должен рассматриваться начальником предприятия, к которому приписано ССПС в сроки не более 3-х суток. В случае необходимости материалы расследования передаются начальнику отделения железной дороги для принятия мер к устранению недостатков.

4.13. Во всех случаях выключения системы КЛУБ-УП по причине неисправности допускается одно повторное включение. Если после повторного включения нормальная работа КЛУБ-УП не восстановилась, то система КЛУБ-УП должна быть выключена и по прибытию на базовое предприятие, должна быть произведена проверка работоспособности системы КЛУБ-УП.

1. Во время движения при скорости выше 10 км/ч, но не выше допустимой скорости при разрешающем показании локомотивного светофора раздался свисток ЭПК одновременно с мигающим	Выключить рукоятку ЭПК и осуществить служебное торможение до полной остановки путевой машины. Выключить питание КЛУБ-УП. Проверить целостность крепления предохранителя "ДПС". Если крепление предохранителя нормальное, то машинист должен действовать в соответствии с пунктом 3 настоящей таблицы. После восстановления целостности крепления предохранителя машинист должен включить
--	--

	сигналом "Внимание!", который не выключается нажатием РБ, РБС.	питание КЛУБ и ЭПК и начать движение. При нормальной индикации фактической скорости продолжить движение в штатном режиме.
2.	Внезапно пропали все показания на блоке индикации БИЛ-УВП.	<p>Выключить рукоятку ЭПК и произвести служебное торможение. После остановки проверить наличие свечения светодиода "+24В" ("ПИТ"). Если светодиод погашен, то проверить целостность, крепление предохранителя "ПИТ" на блоке БКР-УП и нажатое положение автоматического выключателя питания КЛУБ-УП на монтажной коробке. Если индикатор "+24В" ("ПИТ") светится, то необходимо убедиться в целостности крепления кабелей к блоку индикации. Если крепление кабелей не нарушено, то выключить питание КЛУБ-УП и далее действовать в соответствии с пунктом 3 настоящей таблицы. При обнаружении нарушения целостности крепления кабелей восстановить ее и убедившись в восстановлении индикации БИЛ-УП продолжить движение в штатном режиме. Если кнопка автоматического выключателя КЛУБ-УП нажата и крепление предохранителя "ПИТ" не нарушено, то далее действовать в соответствии с пунктом 3 настоящей таблицы. При обнаружении нарушения целостности контакта предохранителя либо не нажатой кнопки автоматического выключателя, то необходимо вынуть предохранитель и вновь его вставить или утопить кнопку автоматического выключателя (если она не утоплена). Если после проведения этих операций после включения питания КЛУБ-УП восстановление показаний БИЛ-УП не произошло, то необходимо действовать в соответствии с пунктом 3 настоящей таблицы. При восстановлении нормальной индикации БИЛ-УП продолжить движение в штатном режиме.</p>
3.		<ol style="list-style-type: none"> 1) Сорвать пломбу и перевести тумблер блокировки КЛУБ-УП в положение "Заблокирован". 2) Сообщить о выключении КЛУБ-УП поезвному диспетчеру по радиосвязи немедленно или по прибытию на ближайшую станцию через ДСП. 3) Далее следовать по приказу ДНЦ в пункт приписки путевой машины с соблюдением специальных мер обеспечения безопасности движения устанавливаемых начальником железной дороги.