МИНИСТЕРСТВО УГОЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР

ПРАВИЛА
ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПРЕДПРИЯТИЙ УГОЛЬНОЙ И СЛАНЦЕВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
(колея 1524 мм)

ТРАНСПОРТ 1968

gost.e-ecolog.ru

МИНИСТЕРСТВО УГОЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР

Утверждаю
Министр угольной
промышленности СССР
Б. Братченко.
27. XII 1967 г.

ПРАВИЛА
ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПРЕДПРИЯТИЙ УГОЛЬНОЙ И СЛАНЦЕВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ
(колея 1524 *мм*)

ИЗДАТЕЛЬСТВО «ТРАНСПОРТ»
Москва 1968

УДК 656·4(083.96):[622·33±622.35]

Ответ. за выпуск Д. А. Морозов

Технический редактор Н. А. Хитрова Корректор В. С. Черная

Сдано в набор 28/II 1968 г. Подп. к печ. 16/IV 1968 г. Формат бумаги 84×108 1/32. Печ. листов 3,5 (условных 5·88). Бум. листов 1,75. Уч.-изд. л. 6,16. Тираж 50 000. Изд. № 3к-3-3/4. № 2628. Заказ 1090.

Бумага типографская № 2. Цена в переплете № 5 — 32 коп., в переплете № 7 — 40 коп.

Изд-во «ТРАНСПОРТ», Москва, Басманный туп., 6а

Типография изд-ва «Волжская коммуна», г. Куйбышев, проспект Карла Маркса, 201.

ВВЕДЕНИЕ

1. Правила технической эксплуатации устанавливают основные положения и порядок работы железнодорожного транспорта предприятий и организаций Министерства угольной промышленности СССР и его работников; основные размеры, нормы содержания важнейших сооружений, устройств и подвижного состава; систему организации движения поездов и маневровой работы и принципы сигнализации. Точное и неуклонное выполнение Правил технической эксплуатации обеспечивает четкую работу, безопасность движения и бесперебойное транспортное обслуживание предприятий угольной и сланцевой промышленности.

2. В развитие отдельных положений настоящих Правил Главное погрузочно-транспортное управление (Главпогрузтранс) Министерства угольной промышленности СССР издает инструкции и другие руководящие указания, обязательные для всех предприятий угольной и сланцевой промышленности.

Главпогрузтранс Министерства угольной промышленности УССР, Управление угольной промышленности КазССР и угольные комбинаты могут издавать инструкции и другие материалы, регламентирующие работу подчиненных им транспортных подразделений.

Все инструкции и другие руководящие указания, относящиеся к технической эксплуатации, проектированию и строительству пути, сооружений, устройств и подвижного состава железнодорожного транспорта предприятий угольной и сланцевой промышленности, должны соответствовать требованиям настоящих Правил.

3. Настоящие Правила обязательны для всех работников железнодорожного транспорта предприятий и организаций угольной и сланцевой промышленности, а также для руководителей этих предприятий и организаций.

4. На железнодорожном транспорте предприятий угольной и сланцевой промышленности применяются инструкции по сигнализации и движению поездов, действующие на железных дорогах Союза ССР, и на разрезах—Единые правила безопасности при разработке месторождений полезных ископаемых открытым способом. Порядок применения указанных инструкций определяется настоящими Правилами.

РАЗДЕЛ I

ОБЩИЕ ОБЯЗАННОСТИ РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПРЕДПРИЯТИЙ УГОЛЬНОЙ И СЛАНЦЕВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

§ 1. Основными обязанностями работников железнодорожного транспорта угольной и сланцевой промышленности являются: бесперебойное и своевременное обслуживание производства, обеспечивающее выполнение установленных планов погрузки и перевозки грузов и пассажиров, норм простоев и оборота вагонов при безусловном обеспечении безопасности движения и личной безопасности работающих, рациональном использовании технических средств, постоянном повышении производительности труда и снижении себестоимости перевозок.

§ 2. Каждый работник, связанный с движением поездов и маневровой работой, несет по кругу своих обязанностей личную ответственность за безопасность движения и личную безопасность работающих.

Ответственность за выполнение Правил технической эксплуатации работниками железнодорожного транспорта предприятий угольной и сланцевой промышленности возлагается на начальников и руководителей предприятий и соответствующих транспортных подразделений.

§ 3. Каждый работник железнодорожного транспорта предприятий обязан подавать сигнал остановки поезду или маневрирующему составу во всех случаях, угрожающих жизни людей или безопасности движения, а при обнаружении неисправности сооружения или устройства, угрожающей безопасности движения, кроме того, немедленно принимать меры к

ограждению опасного места и устранению неисправности.

§ 4. Каждый работник железнодорожного транспорта предприятий должен соблюдать правила и инструкции по технике безопасности и производственной санитарии, установленные для выполняемой им работы.

Инструкции по технике безопасности и производственной санитарии по профессиям составляются на основе Правил по технике безопасности железных дорог Союза ССР по отраслям хозяйства и Единых правил безопасности при разработке месторождений полезных ископаемых открытым способом применительно к местным условиям и утверждаются руководством ПТУ комбината. Ответственность за выполнение этих правил и инструкций возлагается на начальников и руководителей соответствующих подразделений.

Работники железнодорожного транспорта при исполнении служебных обязанностей должны быть опрятно одеты и содержать в чистоте и порядке свое рабочее место.

§ 5. Запрещается допускать к локомотивам, сигналам, стрелкам, аппаратам, механизмам и другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения, а также в помещения, откуда производится управление сигналами и такими устройствами, лиц, не имеющих права доступа к ним.

Управлять локомотивами и сигналами, а также приводить в действие стрелки, аппараты, механизмы и другие устройства, связанные с обеспечением безопасности движения, имеют право только уполномоченные на это работники во время дежурства.

Работники железнодорожного транспорта, проходящие в установленном порядке стаж работы в качестве вторых лиц, могут допускаться к управлению локомотивами, сигналами, стрелками, аппаратами и механизмами только под личную ответственность и под наблюдением работников, непосредственно обслуживающих эти устройства.

§ 6. Лица, поступающие на железнодорожный транспорт предприятий угольной и сланцевой промышленности на должности, связанные с движением поездов и маневровой работой, по перечню, утвержденному

Главпогрузтрансом МУП СССР, должны выдержать испытания и в последующем подвергаться периодическим, но не реже одного раза в два года, проверкам в знании настоящих Правил, инструкций по сигнализации, движению поездов и маневровой работе, должностных инструкций, инструкций по технике безопасности и производственной санитарии, правил внутреннего распорядка и местных технических инструкций.

Работники железнодорожного транспорта угольной и сланцевой промышленности, связанные с движением поездов и маневровой работой на путях общей сети железных дорог, дополнительно в порядке и в сроки, устанавливаемые МПС для работников железных дорог, подвергаются испытаниям в знании ПТЭ железных дорог Союза ССР, инструкций по движению поездов и маневровой работе, инструкции по сигнализации на железных дорогах Союза ССР.

При выполнении служебных обязанностей на путях общей сети железных дорог работники железнодорожного транспорта угольной и сланцевой промышленности обязаны точно выполнять оперативные распоряжения дежурного по станции или станционного диспетчера.

Все остальные работники железнодорожного транспорта, а также работники, занятые на погрузочно-разгрузочных работах на железнодорожном транспорте предприятий угольной и сланцевой промышленности, должны знать предусмотренные настоящими Правилами общие обязанности, правила внутреннего трудового распорядка, правила по технике безопасности и производственной санитарии и должностные инструкции, а работники, выделенные для руководства погрузкой и креплением грузов на открытом подвижном составе, Технические условия погрузки и крепления грузов.

Работники железнодорожного транспорта, на которых в порядке уплотнения рабочего дня или совмещения профессий возлагается выполнение дополнительных обязанностей, связанных с движением поездов, должны допускаться к этой работе только после испытания их в знании соответствующих правил и инструкций.

Порядок приемных и повторных испытаний устанавливается Главпогрузтрансом Министерства угольной промышленности СССР.

§ 7. Лица, поступающие на железнодорожный транспорт на должности, связанные с движением поездов и маневровой работой, по перечню, утвержденному Министерством угольной промышленности СССР, должны быть подвергнуты медицинскому освидетельствованию для определения годности их к выполнению соответствующей работы.

Медицинское освидетельствование должно производиться в соответствии с действующим списком производств и профессий, работники которых подлежат предварительному при поступлении на работу и периодическим медицинским осмотрам, утвержденным Министерством здравоохранения СССР.

Лица моложе 18 лет не допускаются к занятию следующих должностей, непосредственно связанных с движением поездов и маневровой работой: машинистов локомотивов и их помощников, кочегаров, водителей автодрезин, диспетчеров, дежурных по станции, дежурных по постам, паркам, путям и горкам, операторов при дежурных по станциям, кондукторов поездов, работников составительских бригад, башмачников, сигналистов, стрелочников, дорожных, мостовых и тоннельных мастеров, бригадиров пути, обходчиков, рабочих, занятых на ремонте и текущем содержании пути, дежурных по переездам, чистильщиков стрелок, электромехаников и монтеров по обслуживанию устройств СЦБ и механизированных горок, осмотрщиков вагонов, проводников вагонов, рабочих на безотцепочном ремонте вагонов, мастеров, электромехаников и монтеров контактной сети, рабочих, занятых на ремонте и содержании контактной сети, механиков дефектоскопных вагонов и тележек, вагонов-путеизмерителей и путевых машин, уборщиков шлака, осмотрщиков-автоматчиков, дежурных у щитов тяговых подстанций и распределительной сети.

§ 8. К управлению локомотивами допускаются лица, сдавшие теоретические и практические испытания на право управления локомотивом. Право управления локомотивом (электровозом, тепловозом, паровозом) может быть предоставлено только лицам, имеющим

стаж работы в качестве помощников машинистов локомотива не менее трех лет — для лиц, не имеющих специального технического образования; одного года — для выпускников специальных школ и техникумов соответствующих специальностей; шести месяцев — для инженеров соответствующей специальности.

Право управления мотовозом может быть выдано лицам, имеющим удостоверение шофера III класса и выше, при условии сдачи соответствующих испытаний и стажировки не менее месяца.

Машинисты паровозов при переходе на работу на тепловозы и электровозы допускаются к управлению этими локомотивами при условии сдачи теоретических и практических испытаний и наличии стажа работы в качестве дублера-машиниста или помощника машиниста на этих локомотивах не менее трех месяцев.

Порядок проведения испытаний, выдачи и лишения свидетельства на право управления локомотивом устанавливается Главпогрузтрансом Министерства угольной промышленности СССР.

§ 9. Категорически запрещается допускать к работе лиц, находящихся в нетрезвом состоянии.

Работники, оказавшиеся при исполнении служебных обязанностей в нетрезвом виде, немедленно отстраняются от работы и привлекаются к строгой ответственности в соответствии с Уставом о дисциплине работников угольной промышленности Союза ССР.

§ 10. Нарушение настоящих Правил технической эксплуатации работниками железнодорожного транспорта предприятий угольной и сланцевой промышленности влечет за собой в зависимости от степени и характера нарушения дисциплинарную или уголовную ответственность в соответствии с действующим законодательством.

РАЗДЕЛ II

СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА И ИХ СОДЕРЖАНИЕ

Глава I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

§ 11. Сооружения и устройства железнодорожного транспорта предприятий должны содержаться в постоянной исправности.

Предупреждение появления каких-либо неисправностей и обеспечение длительных сроков службы сооружений и устройств должно быть главным в работе лиц, ответственных за их содержание.

Ответственность за состояние сооружений и устройств несут работники, непосредственно их обслуживающие, и начальники подразделений (депо, станций, околотков, рабочих отделений, участков и др.), в ведении которых находятся эти сооружения и устройства.

Указанные работники в соответствии с должностными обязанностями каждый на своем участке должны знать состояние сооружений и устройств, систематически проверять их и обеспечивать высокое качество содержания и ремонта.

§ 12. Сооружения, устройства, подвижной состав, механизмы и оборудование должны соответствовать утвержденной проектной документации и техническим условиям, а новые служебно-технические здания должны строиться только по типовым проектам. На основные сооружения, устройства, механизмы и оборудование должны быть технические паспорта, содержащие важнейшие технические и эксплуатационные характеристики, а на железнодорожные пути, кроме того, планы и продольные профили.

Изменения в конструкции сооружений и устройств допускается производить только с разрешения должно-

стных лиц, имеющих право утверждать проектную документацию на эти сооружения и устройства.

§ 13. Вновь построенные и реконструированные железнодорожные линии, сооружения и устройства принимаются в постоянную эксплуатацию специально назначаемыми для этого приемочными комиссиями, состав которых определяется соответствующими положениями, утверждаемыми Министерством угольной промышленности СССР.

Вновь построенные и реконструированные железнодорожные сооружения и устройства вводятся в действие только после утверждения технической документации, устанавливающей порядок их работы, обеспечивающий безопасность движения (техническо-распорядительные акты, инструкции по работе), и после проверки знания указанной документации работниками, обслуживающими эти сооружения и устройства.

ГАБАРИТ

§ 14. Сооружения и устройства подъездных путей (от станции примыкания до территории промышленных предприятий) должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений С, установленного Государственным стандартом.

Сооружения и устройства на территории промышленных предприятий, а также сооружения и устройства между территориями промышленных предприятий должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений $С_п$, установленного Государственным стандартом.

Для сооружений и устройств, построенных до 1 января 1963 г., допускаются отступления от габарита приближения строений $С_п$, установленные указаниями Госстроя СССР по его применению.

Ранее выстроенные сооружения с нарушением габарита приближения строений обслуживаются по местной технической инструкции. Все такие негабаритные места должны быть обозначены предупредительными надписями и в необходимых случаях освещены.

§ 15. Расстояние между осями путей на двухпутных перегонах подъездных и внутренних путей на прямых

участках должно быть не менее 4 100 *мм* и на станциях в соответствии с табл. 1.

Горизонтальные расстояния на кривых участках между осями смежных путей и между осью пути и габаритом приближения строений увеличиваются в зависимости от радиуса кривой в соответствии с указаниями по применению ГОСТ 9238—59.

Таблица 1

Расстояние между осями смежных путей на раздельных пунктах

№ п. п.	Назначение станционных путей	Расстояния, *мм*	
		наименьшие	нормальные
1	2	3	4
1	Главные и смежные с ними пути	4 800	5 300
2	То же, при расположении главных путей на станции крайними	4 100	4 100
3	Приемо-отправочные и сортировочные пути	4 800	5 300
4	То же при установке в междупутьях:		
	а) светофоров с лестницей	5 200	5 300
	б) мачт светофоров без лестниц . .	5 040	5 300
	в) гидравлических колонок и смотровых канав	5 500	5 500
5	Стрелочная улица и смежный с ней путь	5 300	5 300
6	Пути для перегрузки из вагона в вагон	3 600	3 650
7	При установке опоры контактной сети и прожекторных мачт	6 500	6 500
8	Вытяжной и смежный с ним пути . . .	5 300	6 500
9	Пути для отцепочного ремонта вагонов (через один путь)	4 800 и 7 500	6 000 и 7 500

§ 16. Выгруженные или подготовленные к погрузке около пути грузы должны быть уложены и закреплены так, чтобы габарит приближения строений не нарушался.

Грузы (кроме балласта, выгружаемого для путевых работ) при высоте до 1 200 *мм* должны находиться от наружной грани головки крайнего рельса не ближе 2 *м*, а при большей высоте — не ближе 2,5 *м*.

Глава II

СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА

§ 17. Все элементы железнодорожного пути (земляное полотно, верхнее строение и искусственные сооружения) по прочности, устойчивости и состоянию должны обеспечивать безопасное и плавное движение подвижного состава с максимальными скоростями, установленными для данного участка.

План и профиль пути

§ 18. Железнодорожный путь в отношении радиусов кривых, сопряжений прямых и кривых, крутизны уклонов и сопряжения элементов профиля между собой в вертикальной плоскости должен соответствовать утвержденным плану и профилю линии, при этом минимальные радиусы кривых должны быть, как правило, не менее 200 *м*, а в стесненных условиях при обращении:

а) магистральных электровозов и паровозов всех серий и тепловозов с колесной формулой 3_0+3_0—150 *м*;

б) то же с укладкой одного контррельса — 120 *м*;

в) промышленных электровозов с колесной формулой $2_0+2_0+2_0$, шести- и восьмиосных вагонов — 100 *м*;

г) на путях, где производится сцепка или расцепка вагонов, радиусы кривых должны быть не менее 140 *м*.

§ 19. Станции, разъезды и обгонные пункты, как правило, должны располагаться на площадке и на прямой, а в отдельных случаях на уклонах до 0,0015 и в трудных условиях до 0,0025.

Разъезды и обгонные пункты, на которых не предусматриваются маневры и отцепка локомотива или вагонов от состава, допускается располагать на уклонах до 0,008 при условии обеспечения трогания поезда с места.

При размещении раздельных пунктов на кривых участках пути радиусы кривых должны быть в трудных условиях не менее 500 *м*, а в особо трудных условиях — не менее 400 *м*.

§ 20. План и профиль путей должны подвергаться периодической инструментальной проверке, порядок и

сроки которой устанавливаются Погрузочно-транспортным управлением (отделом) комбината.

Порядок инструментального контроля на путях, расположенных над горными подработками, устанавливается начальником ПТУ и главным маркшейдером треста и утверждается управляющим трестом.

Участки, на которых производятся работы, вызывающие изменения плана и профиля пути, проверяются по окончании работ.

Продольные профили маневровых вытяжек проверяются один раз в два года, а остальных путей — не реже одного раза в десять лет.

Земляное полотно, верхнее строение пути и искусственные сооружения

§ 21. Ширина земляного полотна поверху на прямых участках пути должна быть не менее: на однопутных линиях — 5 *м*, двухпутных — 9,1 *м*, а в скальных и дренирующих грунтах не менее: на однопутных линиях — 4,6 *м* и двухпутных — 8,7 *м*.

Ширина земляного полотна передвижных и временных путей поверху на прямых однопутных участках устанавливается 4,6 *м*, в скальных и дренирующих грунтах — 4,2 *м*.

На кривых участках пути радиусом 1 800 *м* и менее на подъездных путях и радиусом 1 000 *м* и менее на внутренних соединительных путях, а также на постоянных путях в карьерах, земляное полотно уширяется по установленным нормам.

Для вновь строящихся железнодорожных путей ширина земляного полотна поверху должна соответствовать требованиям Строительных норм и правил для железных дорог колеи 1 524 *мм* промышленных предприятий (СНиП II-Д.2-62).

Бровка земляного полотна в местах разлива вод должна быть не менее чем на 0,5 *м* выше максимальной высоты волны при сильных ветрах.

§ 22. Ширина колеи между внутренними гранями головки рельсов на участках пути должна быть в соответствии с табл. 2.

Ширина колеи измеряется на уровне 13 *мм* ниже поверхности катания колес по головке рельса.

Таблица 2

Участки пути	Постоянные пути		Передвижные пути	
	Нормальная ширина колеи, *мм*	Допустимые отклонения, *мм*	Нормальная ширина колеи, *мм*	Допустимые отклонения, *мм*
Прямые и кривые радиусом более 350 *м*	1 524	+6,—4	1 524	+10,—4
Кривые радиусом от 349 до 300 *м*	1 530	+6,—4	1 530	+10,—4
Кривые радиусом 299 *м* и менее	1 540	+6,—4	1 535	+10,—4

§ 23. Верх головок рельсов обеих нитей пути на прямых участках должен быть в одном уровне.

Возвышение наружной нити на кривых участках пути в зависимости от радиуса кривой и скорости движения устанавливается в соответствии с табл. 3.

Таблица 3

Радиус кривой, *м*	Возвышение (*мм*) наружного рельса при скоростях движения, *км/ч*								
	10	15	20	25	30	35	40	45	50
100	15	30	50	80	110	150	—	—	—
120	10	25	40	65	95	125	150	—	—
140	—	20	35	55	80	110	145	—	—
150	—	20	35	50	75	100	135	—	—
160	—	20	30	50	70	95	125	150	—
180	—	15	30	45	60	85	110	140	—
200	—	15	25	40	55	75	100	125	150
250	—	10	20	30	45	60	80	100	125
300	—	—	15	25	40	50	70	85	105
350	—	—	15	20	35	45	60	75	90
400	—	—	15	20	30	40	50	65	80
500	—	—	10	15	25	40	40	50	60
600	—	—	—	15	20	25	35	45	50
700	—	—	—	10	15	20	30	35	45
800	—	—	—	—	15	20	25	30	40
900	—	—	—	—	15	15	20	30	35
1 000	—	—	—	—	10	15	20	25	30
1 200	—	—	—	—	10	15	15	20	25
1 400	—	—	—	—	10	10	15	20	20
1 600	—	—	—	—	—	—	15	15	20
1 800	—	—	—	—	—	—	10	15	15
2 000	—	—	—	—	—	—	10	10	15

Во всех случаях возвышение одного рельса над другим не должно быть более 150 *мм*.

Отклонения в уровне расположения рельсовых нитей от установленных норм на прямых и кривых участках пути допускаются не более 4 *мм* на главных и приемо-отправочных путях и до 8 *мм* на прочих путях.

§ 24. Перечень особо крупных и ответственных искусственных сооружений, порядок надзора за ними, а также порядок надзора и ухода за больными местами земляного полотна устанавливаются начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

Искусственные сооружения должны обеспечиваться противопожарными средствами по нормам, установленным начальником ПТУ треста и согласованным с пожарной охраной, а также в необходимых случаях иметь приспособления для осмотра сооружений.

Все мосты классифицируются по грузоподъемности на основании действующих расчетных норм и инструкций. Пропуск специального подвижного состава без предварительных расчетов по мостам, которые не предназначены для пропуска этого состава, запрещается.

Для постоянного контроля за содержанием пути и сооружений на предприятиях должны применяться измерительные приборы, дефектоскопные тележки и другое необходимое оборудование.

Рельсы на главных и приемо-отправочных путях, а также на главных откаточных путях должны периодически проверяться дефектоскопными тележками по графику, утвержденному начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

§ 25. На открытых разработках угля дополнительно руководствоваться следующими нормами:

1. Минимальные радиусы кривых должны быть на передвижных путях не менее:

а) в забоях карьеров, оборудованных многоковшовыми экскаваторами на железнодорожном ходу, — 300 *м;*

б) на отвалах карьеров, оборудованных отвальными плугами, — 150 *м;*

в) в забоях и на отвалах карьеров, оборудованных одноковшовыми экскаваторами, — по типу обращающегося подвижного состава.

2. Разъезды и обгонные пункты на передвижных путях в особо трудных условиях разрешается располагать

на кривых радиусом не менее 150 *м*, а на отвалах — не менее 120 *м*.

Передвижные пути должны, как правило, иметь балластный слой толщиной под шпалой не менее 15 *см*, ширина балластной призмы — не менее 3 *м*.

3. На передвижных путях разрешается на прямых и кривых участках содержать колею одинаковой ширины 1 535 *мм* с отклонениями по уширению +6 *мм* и по сужению —4 *мм*.

4. На передвижных отвальных путях всегда производится возвышение откосной (отвальной) нити пути, которое в зависимости от рода грунта не должно превышать размеров, указанных в табл. 4.

Таблица 4

Расположение пути на отвале	Род грунта	
	слабый	устойчивый
На прямом участке	До 150 *мм*	До 100 *мм*
На кривом участке:		
откосная (отвальная) нить является наружной нитью кривой	» 150 »	» 100 »
откосная (отвальная) нить является внутренней нитью кривой	» 40 »	» 40 »

5. Отклонения в уровне расположения головок рельсов в прямых и кривых участках допускается для передвижных путей до 20 *мм*.

6. Железнодорожные пути на отвальных тупиках должны располагаться, как правило, на горизонтальных площадках; в особых случаях, как исключение, допускается уклон путей до 0,010.

7. Погрузочные тупики в забоях и разгрузочные на отвалах должны заканчиваться предохранительными упорами, ограждаемыми сигналами, освещаемыми в темное время суток.

8. На передвижных путях уширение земляного полотна не предусматривается.

9. Расстояние от оси железнодорожного пути до бровки плужного отвала после каждой передвижки пути должно устанавливаться в зависимости от устойчивости отвала и составлять для думпкаров нормальной колеи

при грузоподъемности до 60 *т* не менее 1,6 *м*, при грузоподъемности свыше 60 *т* — не менее 1,8 *м*.

10. Число болтов в стыковых соединениях рельсов передвижных путей должно быть не менее четырех.

11. В карьерах допускается устройство разъездов и обгонных пунктов на уклонах величиной до 75% от руководящего.

Стрелочные переводы, пересечения и переезды

§ 26. Стрелочные переводы и глухие пересечения должны соответствовать утвержденным чертежам и, как правило, типу рельсов, уложенных в путь.

Стрелочные переводы должны иметь крестовины следующих марок:

а) на главных и приемо-отправочных путях, а также путях следования сцепов с длинномерными грузами — не круче $^1/_9$, а симметричные — не круче $^1/_6$;

б) на приемо-отправочных путях станций в разрезах в трудных условиях допускается применение стрелочных переводов с маркой крестовины $^1/_7$;

в) на прочих путях — не круче $^1/_7$, а симметричные — не круче $^1/_{4,5}$.

При одностороннем движении у вагоноопрокидывателей разрешается, как исключение, применять отжимные стрелки.

§ 27. Запрещается держать в пути стрелочные переводы, у которых допущена хотя бы одна из следующих неисправностей:

а) разъединение стрелочных остряков;

б) отставание остряка от рамного рельса на 4 *мм* и более, измеряемое против первой тяги;

в) выкрашивание остряка, при котором создается опасность набегания гребня, а во всех случаях выкрашивание более 200 *мм* на главных, 300 *мм* на приемо-отправочных и 400 *мм* на прочих железнодорожных путях;

г) понижение остряка против рамного рельса на 2 *мм* и более, измеряемое в сечении, где ширина головки остряка поверху 50 *мм* и более;

д) вертикальный износ рамных рельсов типа Р43 и легче — более 6 *мм* на главных, 8 *мм* на приемо-отправочных и 10 *мм* на прочих станционных путях, а типа

Р50 и тяжелее—более 8 *мм* на главных, 10 *мм* на приемо-отправочных и 12 *мм* на прочих станционных путях;

е) вертикальный износ сердечников крестовин в сечении, где ширина сердечника 40 *мм* — более 6 *мм* на главных, 8 *мм* на приемо-отправочных и 10 *мм* на прочих станционных путях;

ж) когда расстояние между рабочим кантом сердечника крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 1 477 *мм*, расстояние между рабочими гранями головок контррельса и усовика более 1 435 *мм*;

з) излом остряка или рамного рельса;

и) излом крестовины (сердечника, усовика);

к) разрыв одного контррельсового болта;

л) ослабленное болтовое крепление в корне остряков.

§ 28. Укладка и снятие стрелочных переводов и глухих пересечений производятся по распоряжению начальника ПТУ треста, а в разрезах — начальника железнодорожного цеха.

Вновь уложенные и переустроенные стрелочные переводы и глухие пересечения передаются работниками службы пути в эксплуатацию по акту, утвержденному начальником ПТУ треста (начальником железнодорожного цеха).

При наличии устройств централизации или ключевой зависимости в приемке стрелочных переводов должен участвовать представитель службы сигнализации и связи.

§ 29. Контрольными стрелочными замками должны быть оборудованы нецентрализованные стрелки:

а) расположенные на путях, по которым производится прием и отправление поездов, а также охранные;

б) ведущие на пути, выделенные для стоянки вагонов с разрядными грузами, а также цистерн со сжиженными газами;

в) ведущие на пути, выделенные для стоянки восстановительных и пожарных поездов;

г) ведущие в предохранительные и улавливающие тупики;

д) примыканий к главным и приемо-отправочным путям.

Стрелки (кроме расположенных на горочных и сортировочных путях), в том числе централизованные и имеющие контрольные замки, должны быть оборудованы

приспособлениями для возможности запирания их висячими замками.

§ 30. Стрелки должны быть снабжены стрелочными указателями — освещаемыми или неосвещаемыми. Стрелки, включенные в электрическую централизацию, указателями не оборудуются.

Разделение стрелочных указателей на освещаемые и неосвещаемые устанавливается технически-распорядительным актом.

§ 31. Ремонт и текущее содержание стрелочных переводов и глухих пересечений, а также установка стрелочных указателей производятся службой пути; ремонт и содержание устройств СЦБ на стрелочных переводах производятся работниками службы сигнализации и связи.

§ 32. Пересечение железнодорожного пути другими железными дорогами, трамвайными путями, троллейбусными линиями и автомобильными дорогами I и II категорий, как правило, должно быть в разных уровнях. Новые пересечения (переезды I категории) в одном уровне запрещаются.

§ 33. Переезды должны иметь типовой настил шириной, равной проезжей части дороги, но не менее 4,5 *м*, а переезды, по которым производится пропуск сельскохозяйственных машин, не менее 6 *м*.

Подъезды к переездам ограждаются столбиками или перилами.

На переездах I и II категорий и расположенных на участках с железобетонными шпалами настил должен устраиваться из железобетонных плит. На подходах к охраняемым и неохраняемым переездам должны быть предупредительные знаки: со стороны подхода поездов — «Свисток», со стороны автомобильной дороги — «Берегись поезда», по типоразмерам в соответствии с ГОСТом.

В пределах станции предупредительный знак «Свисток» не устанавливается.

Нормальное положение автоматических шлагбаумов на переездах открытое, а неавтоматических — закрытое. В отдельных случаях при большом автогужевом движении приказом начальника ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза нормальное положение неавтоматических шлагбаумов может быть установлено открытое.

Переезды I и II категорий должны быть оборудованы сигнализацией — автоматической (светофорной или оповестительной) и заградительной.

Переезды III и IV категорий оборудуются сигнализацией в зависимости от интенсивности, скорости движения поездов и автогужевого транспорта и условий видимости.

Разрешается в виде исключения дальнейшая эксплуатация переездов, оборудованных вместо оповестительной сигнализации сигналами прикрытия (без предупредительных). При этом показания светофоров по автомобильной и железной дорогам должны быть взаимосвязаны и повторяться на пульте в будке дежурного по переезду.

Все охраняемые переезды должны освещаться в темное время суток, а также во время туманов, снегопадов и метелей, и оборудоваться телефонной связью с ближайшим дежурным по станции (посту) или диспетчером.

На электрифицированных участках с обеих сторон переезда устанавливаются габаритные ворота высотой проезда 4,5 *м*, а с боковой подвеской контактного провода габаритные ворота должны иметь высоту проезда 3,5 *м*.

Проезд автогужевого транспорта и прогон скота через железнодорожные пути в неустановленных местах запрещается.

Устройство и содержание переездов необщего пользования и переездов на территории промышленных предприятий производятся организациями и предприятиями, пользующимися этими переездами, а их открытие производится по разрешению ПТУ комбината.

Переезды на временных (передвижных) железнодорожных путях должны обеспечивать безопасность движения транспорта и иметь ширину, соответствующую проезжей части дороги, но не менее 3,5 *м* при однополосном и 6,5 *м* при двухполосном движении.

§ 34. Под охраной должны находиться:

1) переезды I и II категорий, кроме переездов, оборудованных горизонтально-поворотными шлагбаумами, нормально перекрывающими железнодорожный путь,

2) переезды III категории:

а) с неудовлетворительными условиями видимости, не оборудованные автоматической светофорной сигнализацией;

б) расположенные в пределах станций с маневровой работой (охрану этих переездов разрешается возлагать на постовых стрелочников или дежурных по посту).

Удовлетворительными условия видимости считаются, когда с экипажа, находящегося на расстоянии 50 *м* от переезда и менее, приближающийся с любой из сторон поезд виден не менее чем за 300 *м*, а переезд виден машинисту на расстоянии полного служебного торможения, определенного для данного места.

Классификация переездов, порядок их охраны и содержания устанавливаются начальником ПТУ комбината на основе настоящих Правил и инструкции Главпогрузтранса Министерства угольной промышленности СССР по устройству и обслуживанию переездов.

§ 35. Дежурный по переезду должен знать расписание движения поездов, внимательно наблюдать за движением подвижного состава и автогужевого транспорта и обеспечивать их безопасное следование по переезду, своевременно открывать и закрывать переезд и подавать установленные сигналы.

Провоз по переездам особо тяжелых и громоздких грузов допускается по согласованию с дежурным по станции и производится с разрешения дорожного мастера и под его наблюдением.

§ 36. Разрешение на примыкание железнодорожных путей предприятий других министерств и ведомств к станционным путям, а также в виде исключения путей предприятий угольной и сланцевой промышленности к главным путям на перегонах дается: Главпогрузтрансом Министерства угольной промышленности Украинской ССР, Управлением угольной промышленности Казахской ССР и руководством комбинатов, непосредственно подчиненных Министерству угольной промышленности СССР.

Примыкания железнодорожных путей к главным путям на перегонах должны иметь предохранительные тупики, а к главным путям станции — предохранительные тупики или охранные стрелки.

В необходимых случаях примыкания железнодорожных путей могут ограждаться со стороны примыкания

поворотными брусьями. Эксплуатируемые пересечения железнодорожных путей в одном уровне должны ограждаться предохранительными тупиками или охранными стрелками.

Примыкания к приемо-отправочным и прочим станционным путям при наличии спусков круче 0,0025 в сторону станции должны иметь сбрасывающие башмаки или стрелки, а в отдельных случаях — предохранительные тупики полезной длиной не менее 50 *м* или охранные стрелки.

На перегонах, имеющих затяжные спуски, а также на станциях, ограничивающих такие перегоны, при необходимости укладываются улавливающие тупики по специальным проектам.

Устройство сплетений главных и приемо-отправочных путей с образованием трехниточного или четырехниточного пути может допускаться лишь с разрешения Главпогрузтранса Министерства угольной промышленности СССР, а на угольных предприятиях, расположенных на территории Украинской ССР, с разрешения Главпогрузтранса Министерства угольной промышленности Украинской ССР.

Сплетения на прочих путях производятся с разрешения руководителя предприятия.

§ 37. Все работы, связанные с пересечением железнодорожных путей линиями электропередачи, связи, нефтепровода, водопровода и другими надземными и подземными устройствами, допускаются лишь с разрешения начальника ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

На таких пересечениях должны быть предусмотрены специальные предохранительные устройства по проектам, согласованным с начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

Путевые и сигнальные знаки

§ 38. У главных путей устанавливаются сигнальные и путевые знаки. У стрелочных переводов и в других местах соединения путей устанавливаются предельные столбики. Для указания границ железнодорожной полосы отвода, а также обозначения на поверхности земли

скрытых сооружений земляного полотна устанавливаются особые знаки.

Сигнальные знаки устанавливаются с правой стороны по направлению движения, а путевые — с правой стороны по счету километров на расстоянии не менее 2 900 *мм* от оси крайнего пути.

В выемках (кроме скальных) и на выходах из них (на длине 100 *м*) путевые знаки должны устанавливаться на расстоянии не менее 5 700 *мм* от оси крайнего пути. На электрифицированных участках сигнальные и путевые знаки могут устанавливаться на опорах контактной сети, кроме тех опор, на которых установлены светофорные головки и разъединители контактной сети.

Предельные столбики устанавливаются посередине междупутья, в том месте, где расстояние между осями сходящихся путей составляет 4 100 *мм*. На существующих станционных путях, по которым не обращается подвижной состав, построенный по габариту Т, разрешается сохранить расстояние 3 810 *мм*. На перегрузочных путях с суженным междупутьем предельные столбики устанавливаются в том месте, где ширина междупутья достигает величины 3 600 *мм*.

На кривых участках пути указанные расстояния должны быть увеличены в соответствии с таблицей габаритных уширений.

Сигнальные, путевые и особые знаки должны быть типовыми, применяемыми на дорогах МПС. Временно допускается применение ранее установленных нетиповых сигналов и знаков.

Глава III

СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ЛОКОМОТИВНОГО И ВАГОННОГО ХОЗЯЙСТВА

§ 39. Размещение и техническое оснащение локомотиво-вагонных депо, мастерских, экипировочных устройств, пунктов технического осмотра и других сооружений и устройств локомотиво-вагонного хозяйства должны обеспечивать установленные размеры перевозок, наилучшее использование локомотивов и вагонов, качественное их содержание и ремонт и высокую производи-

тельность труда работников железнодорожного транспорта.

§ 40. Объемы работ, выполняемые локомотиво-вагонными депо, устанавливаются с учетом ремонта и содержания подвижного состава по кооперации на предприятиях района, в депо и на заводах МПС, а также с учетом привлечения к этим работам соответствующих цехов обслуживаемых предприятий.

§ 41. Погрузочно-транспортные управления трестов и железнодорожные цехи разрезов должны иметь в постоянной готовности необходимые восстановительные средства для ликвидации последствий схода и столкновения подвижного состава и быстрейшего восстановления нормального движения.

Состав восстановительных поездов, количество в них восстановительных средств, а также обслуживающий персонал устанавливаются руководством ПТУ комбината.

Глава IV

СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА СТАНЦИОННОГО ХОЗЯЙСТВА

§ 42. Путевое развитие и техническое оснащение станций должны обеспечивать установленные размеры движения, выполнение в установленные сроки операций по приему и отправлению поездов, погрузке и выгрузке грузов, обработке составов и вагонов и высокую производительность труда.

При организации постоянного пассажирского движения платформы и другие устройства для обслуживания пассажиров должны удовлетворять требования ПТЭ железных дорог Союза ССР.

§ 43. Служебные здания и помещения на станциях, предназначенные для размещения работников, связанных с движением поездов и маневровой работой (дежурных по станции, станционных диспетчеров, работников СЦБ и связи и др.), должны обеспечивать удобные условия для работы.

§ 44. Станционные посты, с которых непосредственно осуществляется управление стрелками и сигналами,

должны располагаться так, чтобы была обеспечена хорошая видимость соответствующих стрелок и станционных путей.

Это требование не является обязательным для постов электрической централизации.

§ 45. Помещения станционных постов централизации и стрелочных постов должны иметь необходимые сигнальные приборы, инвентарь, инструменты и материалы по нормам, установленным ПТУ (отделом) комбината, а для Украинской ССР — Главпогрузтрансом Министерства угольной промышленности Украинской ССР. Стрелочные посты, кроме того, должны быть оборудованы наружными устройствами телефонной связи.

§ 46. Станции с большим объемом работы должны быть оборудованы диспетчерской внутристанционной связью и радиосвязью для переговоров станционных диспетчеров, а там, где их нет, — дежурных по станциям со станционными работниками, машинистами маневровых локомотивов и работниками погрузочно-разгрузочных пунктов.

§ 47. На станциях должны освещаться все пути и парки приема и отправления поездов, производства погрузочно-разгрузочной и маневровой работы, экипировки, технического обслуживания и ремонта подвижного состава, переезды, а также места встречи поездов дежурными по станциям, а при необходимости и другие пути и пункты. Освещение должно быть достаточным и соответствовать санитарным нормам, установленным для станций МПС.

Наружное освещение не должно влиять на отчетливую видимость сигнальных огней.

Глава V

СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ

Сигналы

§ 48. Сигналы служат для обеспечения безопасности движения, а также для четкой организации движения поездов и маневровой работы.

Сигнал является приказом и подлежит беспрекословному выполнению. Работники железнодорожного транспорта должны немедленно выполнять требования сигнала всеми возможными средствами.

Проезд закрытого светофора и семафора запрещается.

Погасшие огни на светофорах (кроме предупредительных на участках, не оборудованных автоматической блокировкой, заградительных и повторительных) и семафорах, неправильное или непонятное их показание, а также неправильная или непонятная подача сигналов другими сигнальными приборами требуют остановки.

В исключительных случаях, особо предусмотренных настоящими Правилами и местными инструкциями, проследование закрытого (с непонятным показанием или погасшего) светофора и семафора допускается только по специальному разрешению установленным порядком.

§ 49. В сигнализации, связанной с движением поездов, применяются следующие основные сигнальные цвета:

а) зеленый, разрешающий движение с установленной скоростью;

б) желтый, разрешающий движение и требующий уменьшения скорости;

в) красный, требующий остановки.

Запрещается установка декоративных полотнищ, плакатов и огней красного, желтого и зеленого цветов, мешающих правильному восприятию сигналов.

Сигнальные приборы должны быть типовыми, применяемыми на дорогах МПС. Временно допускается применение ранее установленных нетиповых сигнальных приборов.

§ 50. На железнодорожном транспорте предприятий угольной и сланцевой промышленности в зависимости от условий применяется трехзначная и двузначная сигнализация.

Показания трехзначной сигнализации, а также значения сигналов предупредительных, заградительных, переносных, ручных и маневровых при двузначной сигнализации должны соответствовать Инструкции по сигнализации на железных дорогах Союза ССР.

При двузначной системе сигнализации сигнальные огни имеют следующее значение.

а) Входные светофоры.

Один зеленый огонь — разрешается поезду проследовать станцию без остановки, выходной сигнал открыт. Один желтый огонь — разрешается поезду следовать на станцию с установленной скоростью и готовностью остановиться.

Один желтый огонь при лунно-белом огне — разрешается поезду следовать на станцию с особой бдительностью на свободную часть занятого пути.

Один красный огонь — «Стой!» — запрещается проезжать сигнал.

Один лунно-белый огонь при красном огне или при погасших основных огнях светофора — разрешается поезду проследовать светофор и продолжать движение до следующего сигнала (или до предельного столбика при приеме на путь без выходных сигналов) со скоростью не более 15 *км* в час с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться.

На ранее установленных входных светофорах разрешается применять один желтый мигающий огонь и не связывать между собой показания входных и выходных сигналов.

б) Светофоры выходные и проходные.

Один зеленый огонь — разрешается поезду отправиться со станции или проследовать светофор с установленной скоростью. При необходимости в условиях недостаточной видимости следующего сигнала или при расстоянии между сигналами менее пути полного служебного торможения применяется один желтый огонь, который разрешает поезду отправиться со станции или следовать с готовностью остановиться.

Один красный огонь — «Стой!» — запрещается поезду отправиться со станции или проследовать сигнал.

На коротких по протяжению перегонах может применяться автоблокировка без проходных сигналов, при этом в случаях, когда длина перегона менее тормозного пути (полного служебного торможения), показания выходного и входного сигналов, ограничивающих перегон, должны быть взаимосвязаны.

§ 51. Входные и проходные сигналы и сигналы прикрытия, отчетливо различаемые днем и ночью с приближающегося поезда на расстоянии тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном

торможении и установленной скорости, предупредительными светофорами или дисками не оборудуются.

В условиях недостаточной видимости входных и проходных сигналов и сигналов прикрытия на расстоянии тормозного пути при полном служебном торможении устанавливаются предупредительные сигналы.

При систематическом движении поездов вагонами вперед расстояние, на котором устанавливаются предупредительные сигналы, увеличивается на длину обращающихся составов. Показания предупредительных сигналов—выходных и маршрутных, а также маневровых светофоров и щитов должны быть отчетливо различаемы на расстоянии не менее 200 *м*.

В дневное время при туманах, метелях и других неблагоприятных условиях, когда не видны сигналы остановки на расстоянии тормозного пути полного служебного торможения, а предупредительные на расстоянии 200 *м*, должны применяться ночные сигналы.

§ 52. На железнодорожных линиях, не оборудованных автоблокировкой, необходимость применения оповестительных щитов перед светофорами и семафорами входными, проходными и прикрытия устанавливается Погрузочно-транспортным управлением (отделом) комбината.

§ 53. Светофоры, семафоры и предупредительные диски устанавливаются с правой стороны по направлению движения поездов или над осью ограждаемого ими пути, при этом они должны устанавливаться так, чтобы подаваемые ими сигналы нельзя было принимать с поезда за сигналы, относящиеся к смежным путям.

На линиях, оборудованных автоблокировкой, расстояние между смежными светофорами должно быть не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении и максимально реализуемой скорости. На светофорах, ограждающих блок-участки протяженностью менее тормозного пути, вместо одного зеленого огня должен применяться один желтый огонь.

§ 54. На линиях, оборудованных автоблокировкой, применяются светофоры с нормально горящими сигнальными огнями.

§ 55. При повреждениях светофоры и семафоры должны автоматически принимать запрещающее положение, а предупредительные сигналы — положение, со-

ответствующее запрещающему показанию связанных с ними основных светофоров и семафоров.

§ 56. На участках, оборудованных автоблокировкой, нормальным показанием проходных светофоров является разрешающее, а входных, маршрутных и выходных — запрещающее.

На участках, где входные, маршрутные и выходные светофоры могут переводиться на автоматическое действие для сквозного прохода поездов по станции, разрешающее показание является нормальным при переводе их на автоматическое действие.

На участках, не оборудованных автоблокировкой, нормальным показанием входных, выходных, проходных и маршрутных светофоров и семафоров является запрещающее.

Нормальное показание светофоров и семафоров прикрытия устанавливается руководством ПТУ комбинатов.

§ 57. Входные семафоры и светофоры должны быть установлены от первого входного стрелочного перевода на расстоянии не ближе 50 *м*, а на карьерных путях — 15 *м*, считая от остряка противошерстного или предельного столбика пошерстного стрелочного перевода.

Входные светофоры, ранее установленные на расстоянии менее 50 *м*, но не ближе 15 *м* от стрелочного перевода, могут не переставляться.

На электрифицированных участках входные светофоры, а также сигнальные знаки «Граница станции» должны устанавливаться перед воздушными промежутками (со стороны перегона), отделяющими контактную сеть перегонов от контактной сети станции.

§ 58. На станциях, где входные семафоры и светофоры не видны дежурному по станции, в помещениях дежурных по станциям должны устанавливаться повторители положения этих семафоров и светофоров.

§ 59. Выходные светофоры и семафоры должны устанавливаться для каждого отправочного пути впереди места, предназначенного для стоянки локомотива отправляющегося поезда.

Допускается установка групповых выходных светофоров и семафоров для группы путей, кроме тех, по которым производится безостановочный пропуск поездов.

Групповые выходные светофоры и семафоры могут дополняться маршрутными указателями, показывающи-

ми номер пути, с которого разрешается отправление поезда.

§ 60. Проходные светофоры автоматической блокировки устанавливаются на границах между блок-участками, а проходные семафоры и светофоры полуавтоматической блокировки — на границах между межпостовыми перегонами.

§ 61. Стрелки ответвлений от главного пути на перегонах при наличии устройств путевой блокировки или электрожезловой системы должны быть связаны с этими устройствами таким образом, чтобы открытие ближайшего проходного или выходного сигнала или изъятие жезла было возможно только при нормальном положении стрелки по главному пути.

§ 62. Пересечения в одном уровне и сплетения линий должны ограждаться светофорами или семафорами прикрытия, установленными по каждому пути с обеих сторон на расстоянии не более 50 *м* от предельных столбиков.

При пересечениях в одном уровне и сплетениях линий сигналы прикрытия должны иметь такую взаимозависимость, при которой открытие одного из них было бы возможно только при запрещающих показаниях враждебных сигналов.

§ 63. Схема расстановки постоянных сигналов, а также таблицы взаимозависимости стрелок, сигналов и маршрутов на станциях и постах утверждаются начальником ПТУ треста.

Места установки постоянных сигналов определяются комиссией под председательством начальника (главного инженера) ПТУ треста или начальника железнодорожного цеха разреза.

Путевая автоматическая и полуавтоматическая блокировка

§ 64. Устройства автоматической и полуавтоматической блокировки не должны допускать открытия выходного или проходного светофора или семафора до освобождения ограждаемого ими блок-участка (межпостового перегона).

§ 65. На однопутных перегонах, оборудованных автоматической или полуавтоматической блокировкой, после

открытия на станции выходного сигнала должна быть исключена возможность открытия соседней станцией выходных и проходных сигналов для отправления поездов на этот же перегон в противоположном направлении.

Такая же взаимозависимость сигналов должна быть на двухпутных перегонах, оборудованных автоматической или полуавтоматической блокировкой для двустороннего движения по каждому пути.

§ 66. При автоматической блокировке все светофоры должны автоматически закрываться при входе поезда на ограждаемые ими блок-участки, а также в случае нарушения целости рельсовых цепей этих участков.

В случае постоянного движения поездов вагонами вперед перекрытие светофора осуществляется после прохода светофора всем составом. При этом контроль целости рельсовых цепей этих участков обеспечивается при открытом светофоре до вступления первой колесной пары состава за светофор и затем исключается. Для обеспечения безопасности движения поездов в этом случае устанавливается порядок следования их до следующего проходного сигнала независимо от его показания со скоростью не свыше 15 *км* в час с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

§ 67. При автоматической и полуавтоматической блокировке на перегонах, где допускается подталкивание поездов или движение хозяйственных поездов с возвращением их или подталкивающих локомотивов с перегона на станцию отправления, должны применяться ключи-жезлы.

§ 68. На станциях, расположенных на линиях, оборудованных автоматической блокировкой, должны быть устройства:

а) не допускающие открытия входного светофора при маршруте, установленном на занятый путь, за исключением случаев, когда разрешается прием поездов на свободную часть занятого пути;

б) обеспечивающие на аппарате управления контроль занятости путей и стрелок.

Отсутствие указанных устройств для отдельных станций допускается лишь с разрешения погрузочно-транспортного управления (отдела) комбината.

Электрожезловая система

§ 69. Устройства электрожезловой системы не должны допускать изъятия из жезловых аппаратов одновременно более одного жезла, относящегося к данному перегону.

§ 70. При установке жезловых аппаратов в помещениях стрелочных постов эти устройства не должны допускать возможности изъятия жезлов из аппарата без разрешения дежурного по данной станции.

§ 71. Установка жезловых аппаратов одной серии допускается не чаще, чем через два перегона.

§ 72. Жезловые аппараты для перегонов, где допускается движение поездов с подталкивающими локомотивами, следующими до соседней станции, должны иметь развинчивающиеся жезлы.

§ 73. Для перегонов, где допускается подталкивание поездов с возвращением подталкивающего локомотива с перегона обратно на станцию отправления, жезловые аппараты дополняются приборами с ключом-жезлом.

Извлечение ключа-жезла должно быть возможно только после извлечения основного жезла.

Электрическая централизация стрелок и сигналов

§ 74. Устройства электрической централизации должны обеспечивать взаимное замыкание стрелок и сигналов, не допуская:

а) открытия сигналов, соответствующих данному маршруту, если стрелки не поставлены в надлежащее положение, а сигналы враждебных маршрутов не закрыты;

б) перевода входящей в маршрут стрелки или открытия сигнала враждебного маршрута при открытом сигнале, ограждающем установленный маршрут;

в) открытия входного светофора при маршруте, установленном на занятый путь, за исключением случаев, когда разрешается прием поездов на свободную часть занятого пути;

г) перевода стрелки под составом.

§ 75. Устройства электрической централизации должны обеспечивать:

а) контроль взреза стрелки с одновременным закрытием светофора, ограждающего данный маршрут;

б) возможность производства маневровых передвижений по показаниям маневровых светофоров. При незначительной маневровой работе маневровые светофоры не устанавливаются и указанные передвижения не маршрутизируются;

в) возможность контроля на аппарате управления занятости путей и стрелок. При передаче стрелок на местное управление автоматический контроль их положения не обязателен;

г) автоматическую проверку занятости забойных и отвальных путей подвижным составом.

§ 76. В маневровых районах при наличии прямой видимости и громкоговорящей связи допускается применение дистанционного управления с маневрового поста стрелочными приводами без осуществления зависимостей, но с обеспечением невозможности перевода стрелок под составом.

§ 77. Допускается применение дистанционного управления стрелками из кабины движущегося локомотива при условии выполнения требований, предъявляемых к электрической централизации, и исключения возможности перевода с других локомотивов этих стрелок в момент установки маршрута.

§ 78. Приводы и замыкатели централизованных стрелок должны:

а) обеспечивать при крайних положениях стрелки плотное прилегание прижатого остряка к рамному рельсу;

б) не допускать замыкания стрелки при зазоре между прижатым остряком и рамным рельсом 4 *мм* и более;

в) отводить другой остряк от рамного рельса на расстояние не менее 125 *мм*.

§ 79. Перегоны, примыкающие к станциям с электрической централизацией стрелок и сигналов, должны быть оборудованы путевой блокировкой, за исключением малодеятельных участков, для которых допускаются другие средства сигнализации и связи при движении поездов.

§ 80. Устройства диспетчерской централизации должны обеспечить:

а) управление из одного пункта стрелками и сигналами ряда станций и перегонов;

б) контроль на аппарате управления за положением и занятостью стрелок, занятостью перегонов, путей на станциях и прилегающих к ним блок-участках, а также повторение показаний входных и выходных светофоров;

в) возможность перехода при маневровой работе на местное управление стрелками на самой станции;

г) выполнение требований, предъявляемых к электрической централизации и автоматической блокировке.

Ключевая зависимость стрелок и сигналов и станционная блокировка

§ 81. Устройства ключевой зависимости должны взаимно замыкать стрелки и сигналы посредством стрелочных и сигнальных контрольных замков.

§ 82. Стрелочные контрольные замки должны:

а) допускать извлечение ключа только при запертой стрелке;

б) запирать стрелки только в положении, указанном на вынутом из замка ключе, при условии плотного прилегания остряка к рамному рельсу;

в) не допускать возможности запирания стрелки при зазоре между прижатым остряком и рамным рельсом в 4 *мм* и более.

§ 83. Запрещается применение стрелочных контрольных замков одной и той же серии в пределах одной станции, а на крупных станциях — в пределах одного стрелочного района и смежных с ним стрелочных постов других районов.

§ 84. Сигнальные контрольные замки не должны допускать извлечения ключа при открытом положении семафора.

§ 85. Станционная блокировка должна обеспечивать:

а) контроль со стороны дежурного по станции за правильностью приготовления постами маршрутов приема и отправления поездов и внутристанционных маршрутов;

б) взаимное замыкание стрелок и сигналов, управляемых из разных постов.

Автоматическая переездная сигнализация и автоматические шлагбаумы

§ 86. Автоматическая светофорная сигнализация, в том числе и при автоматических шлагбаумах, должна начинать подачу сигнала остановки в сторону автомобильной дороги, а автоматическая оповестительная сигнализация — сигнала оповещения о приближении поезда за время, необходимое для заблаговременного освобождения переезда автогужевым транспортом до подхода поезда (состава) к переезду.

Автоматические шлагбаумы должны оставаться в закрытом положении, а автоматическая светофорная сигнализация должна продолжать действовать до полного освобождения переезда поездом.

Устройства путевого заграждения

§ 87. Устройства путевого заграждения (сбрасывающие башмаки или стрелки, поворотные брусья) в заграждающем положении не должны допускать выхода подвижного состава с путей, на которых они установлены.

Эти устройства должны быть оборудованы указателями путевого заграждения.

Связь

§ 88. На всех железнодорожных участках должна быть диспетчерская, поездная межстанционная и стрелочная связь.

Кроме того, на железнодорожном транспорте предприятий могут быть и другие виды связи, обеспечивающие руководство движением поездов, маневровой работой, работой линейных подразделений и погрузочно-разгрузочных пунктов (местная телефонная, радиосвязь, прямая распорядительная, громкоговорящая и др.).

Местная телефонная связь, как правило, осуществляется через телефонные станции предприятий.

На станциях, оборудованных электрической централизацией стрелок и сигналов, наличие громкоговорящей связи обязательно.

Участки с диспетчерской централизацией, как правило, оборудуются поездной радиосвязью.

§ 89. Запрещается пользоваться поездной, диспетчерской и стрелочной связью для переговоров по вопросам, не связанным с движением поездов.

Запрещается включение в сеть стрелочной связи других телефонов, кроме стрелочных постов, переездов и дежурного по станции.

В провода поездной диспетчерской связи допускается включение только телефонов дежурных по станциям, операторов, дежурных по локомотивным депо, тяговым подстанциям и локомотивных диспетчеров.

В провода поездной межстанционной связи допускается включение только телефонов дежурных по станциям, а на участках с автоблокировкой, кроме того, телефонов перегонной связи и дежурных по переездам.

§ 90. Расстояние от нижней точки проводов воздушных линий до земли при максимальной стреле провеса должно быть не менее 2,5 *м* на перегонах, 3 *м* на станциях, 5,5 *м* на переездах (на существующих линиях до их переустройства разрешается сохранить расстояние 4,5 *м*), не менее 7,5 *м* до уровня верха головки рельсов при пересечении железнодорожных путей.

В местах работы технологического оборудования габарит линии связи определяется по местным условиям.

§ 91. Сооружения и устройства СЦБ и связи должны быть защищены от мешающего и опасного влияния тягового тока, воздушных линий электропередач и от грозовых разрядов.

§ 92. При надежном электроснабжении включение светофоров, централизованных стрелок и устройств связи производится, как правило, без резерва аккумуляторных батарей.

§ 93. Аппараты СЦБ, при помощи которых осуществляются различного рода зависимости, должны быть закрыты и запломбированы; вскрытие их допускается производить только уполномоченным на то работникам службы сигнализации и связи с обязательной об этом предварительной записью в журнале осмотра этих устройств.

За целость пломб на аппаратах СЦБ несут ответственность дежурные работники, пользующиеся этими ап-

паратами (диспетчеры, дежурные по станциям и постам, сигналисты, стрелочники).

§ 94. Временные изменения зависимостей устройства СЦБ могут допускаться с разрешения начальника ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза не более чем на 30 суток, а на больший срок — с разрешения Погрузочно-транспортного управления (отдела) комбината.

§ 95. Запрещается производить на станциях работы по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене устройств и приборов СЦБ и другие работы, вызывающие временное прекращение их действия, без ведома дежурного по станции и диспетчера и без предварительной записи об этом руководителя работ в журнале осмотра этих устройств.

В исключительных случаях при расположении устройств на значительном расстоянии от помещения дежурного по станции запись о вводе этих устройств в действие может заменяться регистрируемой в том же журнале телефонограммой, передаваемой дежурному по станции, с последующей личной отметкой в журнале руководителя работ.

Испытания действующих устройств СЦБ во всех случаях должны производиться с согласия и под наблюдением дежурного по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, — с согласия дежурного диспетчера.

§ 96. Освещение сигнальных приборов, в том числе и стрелочных указателей, должно обеспечивать отчетливую видимость показаний сигналов с поезда.

Ответственность должностных лиц за освещение сигналов, а также порядок снабжения электроэнергией устройств освещения сигнальных приборов устанавливаются начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

Видимость сигналов должна периодически, не реже одного раза в месяц, проверяться с пути или локомотива. Перечень должностных лиц, осуществляющих проверки, устанавливается начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

§ 97. Работники, пользующиеся устройствами СЦБ и связи, должны быть обучены порядку пользования ими, и знания их должны быть проверены. Ответственным

за обучение является каждый начальник в отношении своих подчиненных.

Работники службы сигнализации и связи обязаны обучать и систематически проверять работников других служб, пользующихся устройствами СЦБ и связи, в знании этих устройств и умении обращаться с ними.

Глава VI

СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА И ЭНЕРГЕТИЧЕСКОГО ХОЗЯЙСТВА

§ 98. Сооружения и устройства энергетического хозяйства должны быть построены и содержаться в полном соответствии с действующими техническими условиями, правилами и нормами.

§ 99. Устройства электроснабжения должны обеспечивать бесперебойное движение поездов с установленными весовыми нормами и скоростями при требуемых размерах движения в любых атмосферных условиях.

Сечение проводов контактной сети при размерах движения, принимаемых на расчетный период и при наиболее неблагоприятных сочетаниях нагрузок, должно обеспечивать на всех участках сети напряжения на токоприемнике любого электровоза не менее $^2/_3$ номинального (условного) напряжения для постоянного тока и $^3/_4$ номинального напряжения для переменного тока.

§ 100. Подземные металлические сооружения (трубопроводы, кабель и пр.), находящиеся в районе линий, электрифицированных на постоянном токе, должны быть защищены от действия блуждающих токов в соответствии с действующими Правилами защиты металлических сооружений от коррозии блуждающими токами.

Устройства тяговых подстанций и сети защищаются соответствующими аппаратами от тока короткого замыкания, обратных зажиганий, перенапряжения и перегрузок сверх установленных норм.

Тяговые подстанции линий, электрифицированных на постоянном токе, должны иметь защиту от проникновения в контактную сеть токов, нарушающих нормальное действие устройств СЦБ и связи.

§ 101. Высота подвески центрального контактного провода должна быть: на станционных путях — не ниже 6 250 *мм* над головкой рельса, на перегонах и соединительных путях — не ниже 5 750 *мм*.

Высота подвески контактного провода должна быть не более 6 500 *мм*.

Высота бокового контактного провода над уровнем верха головки рельса должна находиться в пределах 4 400—5 300 *мм*, а расстояние его от оси пути — в пределах 2 700—3 200 *мм*.

Для переустраиваемых путей, на которых работают электровозы выпуска до 1958 г., эти размеры устанавливаются в зависимости от конструкций электровозов.

В случаях применения на погрузке горной массы экскаваторов с ковшом емкостью 8 $м^3$ и более допускается увеличение расстояния от оси до бокового контактного провода до 3 700 *мм*.

§ 102. *Устройства контактной сети должны обеспечивать* возможность перехода с центрального контактного провода на боковой и обратно без остановки поезда при установленной скорости движения.

§ 103. Расстояние от оси крайнего пути до внутреннего края опор контактной сети на перегонах и станциях должно соответствовать требованиям габарита приближения строений для соответствующих путей.

В выемках опоры должны устанавливаться за кюветами. При невозможности отвода кювета допускается пропуск его через фундаменты опор специальной конструкции. В особо сильно снегозаносимых выемках расстояние от оси крайнего пути до внутреннего края опоры должно быть не менее 5 700 *мм*.

На существующих электрифицированных линиях, а также в особо трудных условиях на вновь электрифицируемых линиях расстояние от оси пути до внутреннего края опор допускается не менее: 2 450 *мм* — на станциях и 2 750 *мм* — на перегонах.

Все указанные размеры даны для прямых участков пути. На кривых участках эти расстояния должны увеличиваться в соответствии с габаритным уширением, установленным для опор контактной сети.

Взаимное расположение опор контактной сети и постоянных сигналов, а также сигнальных знаков должно обеспечивать хорошую видимость сигналов и знаков.

§ 104. Все металлические конструкции (мосты, путепроводы, светофоры, гидроколонки и т. п.), расположенные от частей контактной сети, находящихся под напряжением, на расстоянии менее 5 *м*, металлические опоры контактной сети и детали крепления изоляторов контактной сети на железобетонных опорах, а также на железобетонных и неметаллических искусственных сооружениях, приводы секционных разъединителей, нерабочие анкерные ветви и грузы компенсаторов, установленные на деревянных опорах, должны быть заземлены.

Заземлению подлежат также все расположенные в зоне влияния контактной сети переменного тока металлические сооружения, на которых могут возникать опасные напряжения.

На путепроводах и пешеходных мостах, расположенных над электрифицированными путями, должны быть установлены по обеим сторонам сплошные предохранительные щиты высотой 2 *м* и шириной не менее 1 *м* по обе стороны контактного провода, а также сплошной настил в местах прохода людей для ограждения частей контактной сети, находящихся под напряжением.

На всех пересечениях электрифицированных путей с автомобильными дорогами и в пунктах, где производятся погрузочно-разгрузочные работы, должны быть установлены предупредительные светящиеся или освещенные надписи: «Берегись контактного провода».

§ 105. Наименьшее расстояние от токоприемника электровоза или от находящихся под напряжением элементов контактной сети до заземленных частей поддерживающих конструкций, зданий и инженерных сооружений (мостов, путепроводов, бункеров и др.) должно быть не менее:

при номинальном напряжении 3 *кв*		200 *мм*
» » »	от 3 до 10 »	250 »
» » »	свыше 10 »	350 »

§ 106. Контактная сеть должна разделяться на отдельные участки (секции) при помощи воздушных промежутков (изолирующих сопряжений), нейтральных вставок и секционных изоляторов. Приводы секционных

разъединителей должны быть заперты на замки, имеющие специальные ключи.

Устройство и расположение нейтральных вставок должны обеспечивать возможность безостановочного проследования их поездами при скорости прохода сигнального знака, ограждающего нейтральную вставку, не более 15 *км/ч*.

Схема питания и секционирования контактной сети должна обеспечивать бесперебойное питание всех участков в условиях нормальной эксплуатации и при аварийных режимах работы в случае отключения отдельных участков контактной сети.

Обязательно должны быть секционированы:

а) пути, на которых производятся погрузочно-разгрузочные работы;

б) пути, на которых производится осмотр крышевого оборудования подвижного состава;

в) пути экипировки локомотивов;

г) пути локомотиво-вагонного депо.

§ 107. Распределительные посты могут быть как стационарные, так и передвижные.

Стационарные и передвижные распределительные посты, имеющие более четырех питающих линий, должны иметь два ввода от тяговой подстанции.

Присоединение питающих линий к контактной сети должно производиться через мачтовый выключатель.

§ 108. Схема питания и секционирования контактной сети, а также все изменения в схеме питания и секционирования контактной сети должны утверждаться руководителем предприятия.

Выкопировка из схемы должна быть включена в техническо-распорядительный акт.

Переключение секционных разъединителей, за исключением разъединителей контактной сети передвижных путей, электродепо и экипировочных устройств, производится по приказу энергодиспетчера. Порядок переключения разъединителей и хранения ключей от запертых приводов разъединителей, обеспечивающий бесперебойность энергоснабжения и безопасность производства работ, устанавливается начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

Переключения секционных разъединителей по схеме питания и секционирования должны производиться в соответствии с инструкцией по технике безопасности и производству работ на контактной сети.

§ 109. Лица, несущие ответственность за содержание и эксплуатацию тяговых сетей (начальник службы и мастера контактной сети), обязаны обеспечить полную их исправность и бесперебойное движение поездов. Они несут также ответственность за соблюдение подчиненными им работниками правил безопасности при производстве работ на контактной сети, для чего систематически проверяют выполнение правил безопасности и инструктируют исполнителей работы.

§ 110. Эксплуатация и ремонт тяговых подстанций должны вестись в соответствии с действующими Правилами технической эксплуатации электроустановок промышленных предприятий, Правилами техники безопасности при эксплуатации электротехнических установок промышленных предприятий и Правилами безопасности при эксплуатации тяговых подстанций электрифицированных железных дорог.

§ 111. На открытых разработках угля дополнительно руководствоваться следующими положениями:

а) на передвижных путях при погрузке горной массы в подвижной состав многочерпаковым портальным экскаватором расстояние между подвижным составом и проводом (в свету) должно быть не менее 800 *мм*.

Уменьшение этого расстояния может допускаться в отдельных случаях при условии осуществления мер, обеспечивающих соблюдение техники безопасности для поездных бригад и другого персонала;

б) в схеме секционирования контактной сети должно быть предусмотрено раздельное питание постоянной и передвижной контактной сети, при этом контактные сети на передвижных путях отвалов, вскрышных и добычных уступов должны питаться отдельными линиями.

Одной линией разрешается производить питание не более двух отвальных или двух вскрышных и добычных уступов;

в) на передвижных путях с боковой подвеской контактных проводов при передвижении путей путепередвигателями непрерывного действия должны применяться опоры, скрепленные с рельсами.

В тех случаях, когда передвижные пути переносятся звеньями, допускается применение боковых опор, не связанных с рельсами.

Глава VII

ОСМОТР СООРУЖЕНИЙ И УСТРОЙСТВ И ИХ РЕМОНТ

§ 112. Сооружения, устройства, служебно-технические здания и железнодорожный подвижной состав должны ежегодно подвергаться весеннему и осеннему осмотрам комиссиями под председательством начальника комбината или его заместителя, а также должны систематически тщательно осматриваться порядком и в сроки, установленные соответствующими положениями и инструкциями.

Осмотр сооружений, устройств и служебно-технических зданий возлагается на работников, непосредственно их обслуживающих, и начальников станций, депо и участков, в ведении которых находятся эти сооружения и устройства.

Стрелочные переводы должны осматриваться не реже:

а) одного раза в месяц начальником станции совместно с дорожным мастером, а при наличии на стрелках устройств СЦБ — и электромехаником;

б) одного раза в квартал комиссией в составе начальника ПТУ треста (железнодорожного цеха разреза) или главного инженера, начальников служб и ревизора по безопасности движения поездов.

Результаты осмотра и необходимые мероприятия по устранению обнаруженных неисправностей заносятся в специальный журнал осмотра, в котором отмечается также время устранения неисправностей и выполнения намеченных мероприятий.

§ 113. Руководители ПТУ трестов, железнодорожных цехов разрезов и служб должны систематически проверять в подразделениях состояние хозяйства и дисциплины работников и принимать необходимые меры, гарантирующие безопасность движения и содержание всех элементов хозяйства в исправности.

§ 114. Ремонт сооружений и устройств должен производиться при обеспечении безопасности движения и бесперебойном обслуживании работы угольных предприятий.

При производстве больших по объему работ в графике движения поездов должны предусматриваться «окна», как правило, в светлое время суток и учитываться ограничения скорости, вызываемые этими работами.

Работы по ремонту пути, устройств СЦБ и связи, контактной сети и других сооружений и устройств, для выполнения которых «окна» в графике движения поездов не предусмотрены, должны производиться, как правило, без закрытия перегонов и в периоды наименее интенсивного движения. Если выполнение этих работ вызывает перерывы в движении, то точный срок их начала и окончания устанавливается начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза совместно с руководителем работ.

Руководитель работ на время производства их обязан установить постоянную связь (телефонную или радио) с дежурным по станции, руководящим движением поездов.

§ 115. Запрещается:

а) приступать к работам до ограждения сигналами мест производства работ, опасных для следования подвижного состава;

б) снимать сигналы, ограждающие места работ, до полного окончания работ, а также проверки состояния пути, контактной сети и соблюдения габарита.

§ 116. Места производства работ, опасные для следования поездов и маневровых составов, должны ограждаться сигналами с обеих сторон на однопутных, двухпутных и многопутных участках дорог независимо от того, ожидается поезд или нет.

Ограждение мест препятствий для движения и мест производства работ на станциях производится порядком, установленным § 47, 48, 49 Инструкции по сигнализации на железных дорогах Союза ССР.

На тупиковых путях по согласованию с дежурным по станции при отсутствии локомотива в тупике ограждение места производства работ со стороны тупика может не производиться.

Места производства работ, требующие остановки поездов и маневровых составов, ограждаются следующим образом.

На расстоянии 50 *м* от границ ограждаемого участка с обеих сторон устанавливаются переносные красные сигналы; на расстоянии тормозного пути полного служебного торможения, предусмотренного приказом начальника ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза, устанавливаются переносные сигналы уменьшения скорости.

В условиях плохой видимости (выемки, кривые, строения, лес, туман, снегопад и т. п.) сигналы уменьшения скорости должны дополняться петардами и охраняться сигналистами с ручным красным сигналом, стоящими на расстоянии 20 *м* от первой петарды в сторону места работ.

Петарды в количестве трех штук укладываются на пути на расстоянии 20 *м* от сигнала уменьшения скорости в сторону ограждаемого места — две на правом рельсе по ходу поезда и одна на левом, посередине между первыми двумя.

Расстояния между петардами должны быть по 20 *м*.

Переносные красные сигналы должны находиться под наблюдением руководителя работ или специально выделенных для этой цели работников.

Места производства работ, требующие следования поездов с уменьшенной скоростью, ограждаются с обеих сторон на расстоянии 50 *м* от границ опасного места переносными сигнальными знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места», а на расстоянии от 300 до 400 *м* от этих сигнальных знаков (в зависимости от местных условий и реализуемой скорости движения) — переносными сигналами уменьшения скорости.

§117. На станционных путях запрещается производить работы, требующие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, без согласия дежурного по станции и без предварительной записи руководителем работ в Журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети.

Ввод устройств в действие по окончании работ производится распоряжением дежурного по станции на основании записи руководителя работ в Журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и

контактной сети или регистрируемой в том же журнале телефонограммы, переданной дежурному по станции, с последующей личной отметкой руководителя работ.

§ 118. Закрытие перегона для производства работ на однопутном участке, а на двухпутном или многопутном участке одного или нескольких путей может производиться с разрешения начальника ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза. Если такое закрытие не вызывает изменения установленных размеров движения и времени прибытия и отправления поездов на соседние станции, то оно может быть разрешено дежурным диспетчером.

Закрытие перегонов, соединяющих предприятия и станцию примыкания МПС, согласовывается с начальником станции примыкания.

Закрытие и открытие перегонов или путей производятся приказом диспетчера перед началом работ и по окончании их. Запрещается приступать к работам до получения руководителем работ приказа диспетчера (в форме письменного уведомления или телефонограммы) о состоявшемся закрытии перегона или путей, а также до ограждения сигналами места работ.

§ 119. Открытие перегона или путей производится только после письменного уведомления или телефонограммы начальника службы пути или уполномоченного им работника по квалификации не ниже дорожного мастера об окончании путевых работ или работ на искусственных сооружениях и отсутствии препятствий для бесперебойного и безопасного движения поездов независимо от того, какая организация выполняла эти работы.

При производстве работ, связанных с устройствами энергоснабжения или СЦБ и связи и не вызывающих нарушения целости пути и искусственных сооружений, открытие перегонов или путей производится по получении уведомления соответственно от начальника службы контактной сети или службы сигнализации и связи или по их уполномочию от мастера контактной сети или старшего электромеханика СЦБ и связи.

РАЗДЕЛ III

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ И ЕГО СОДЕРЖАНИЕ

Глава I

ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

§ 120. Подвижной состав должен содержаться в исправном состоянии, обеспечивающем его бесперебойную работу и безопасность движения.

Предупреждение появления каких-либо неисправностей и обеспечение длительных сроков службы подвижного состава должно быть главным в работе лиц, ответственных за его содержание.

Требования к техническому состоянию подвижного состава, а также порядок его содержания и ремонта устанавливаются соответствующими инструкциями и правилами ремонта:

для локомотивов промышленного типа, думпкаров и вагонов магистрального типа, обращающихся только на подъездных путях предприятий без выхода на железнодорожные пути общего пользования, — инструкциями и правилами ремонта, утвержденными Министерством угольной промышленности СССР;

для локомотивов магистрального типа и вагонов, имеющих выход на железнодорожные пути общего пользования, — инструкциями и правилами ремонта, утвержденными Министерством путей сообщения.

§ 121. Типы и основные характеристики подвижного состава утверждаются порядком, установленным правительством.

§ 122. Подвижной состав должен удовлетворять требования габарита подвижного состава, установленного Государственным стандартом.

§ 123. Электровозы и тепловозы должны быть оборудованы скоростемерами.

Впредь до оборудования всех локомотивов скоростемерами допускается эксплуатация локомотивов, не оборудованных этими приборами.

Электровозы должны быть, как правило, оборудованы специальной блокировкой, исключающей возможность входа людей в высоковольтную камеру при поднятых (включенных) токосъемниках.

Для действующих предприятий сроки оборудования электровозов блокировочным устройством согласовываются с местными органами Госгортехнадзора.

§ 124. Запрещается вносить изменения в конструкции локомотивов, ходовых частей, тормозных и сцепных приборов вагонов без разрешения Министерства угольной промышленности СССР.

Конструкционные изменения кузова и других частей вагонов, обращающихся в пределах предприятия, допускаются с разрешения Погрузочно-транспортного управления (отдела) комбината при условии соблюдения габаритов подвижного состава и безопасности движения.

§ 125. Каждая единица подвижного состава должна иметь следующие отличительные надписи: государственный герб (кроме вагонов), знак Министерства угольной промышленности СССР, наименование угольного треста, номер, табличку завода-изготовителя с указанием места и даты постройки, дату и место производства установленных видов ремонта, вес тары (кроме локомотивов). Кроме того, должны быть нанесены следующие надписи: на локомотивах и моторвагонном подвижном составе — конструкционная скорость, серия, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов и котла.

На тендерах должны быть обозначены серия и номер, наименование угольного треста, емкость бака для воды в кубометрах и вместимость топлива в тоннах.

На вагонах указана грузоподъемность, а на думпкарах объем кузова.

Порядок нумерации вагонов парка предприятий устанавливается Погрузочно-транспортным управлением (отделом) комбината.

§ 126. На каждую единицу подвижного состава должен вестись технический паспорт, содержащий важнейшие технические и эксплуатационные характеристики.

Глава II

КОЛЕСНЫЕ ПАРЫ

§ 127. Каждая колесная пара должна удовлетворять требованиям соответствующей инструкции по освидетельствованию, ремонту и формированию колесных пар, утвержденной Министерством путей сообщения, и иметь на оси четко поставленные знаки о времени и месте формирования и полного освидетельствования, а также клейма о приемке при формировании. Знаки и клейма ставятся в местах, предусмотренных правилами маркировки.

Колесные пары в установленном порядке должны подвергаться осмотру под подвижным составом, обыкновенному и полному освидетельствованию, а при подкатке регистрироваться в соответствующих журналах или паспортах.

Колесные пары вагонов, постоянно обращающихся в пределах железнодорожных путей предприятий (без выхода на железнодорожные пути общего пользования), должны удовлетворять требованиям Правил заводского, деповского, профилактического и текущего ремонта вагонов колеи 1 524 *мм*, утвержденных Министерством угольной промышленности СССР.

§ 128. Расстояние между внутренними гранями колес должно быть 1 440 *мм*. Отклонения допускаются в сторону увеличения или уменьшения не более 3 *мм*.

Запрещается выпускать в эксплуатацию и допускать к следованию в поездах и маневровых составах подвижной состав с поперечной трещиной в любой части оси колесной пары, а также при следующих износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава:

а) прокат по кругу катания у локомотива — более 7 *мм*, у моторвагонного подвижного состава и пассажирских вагонов — более 8 *мм*, у тендеров и грузовых вагонов — более 9 *мм*;

б) толщина гребня — более 33 *мм* или менее 25 *мм* у локомотивов при измерении на расстоянии 20 *мм* от вершины гребня, а у моторвагонного подвижного состава, тендеров и вагонов при измерении на расстоянии 18 *мм* от вершины гребня;

в) вертикальный подрез гребня высотой более 18 *мм*, измеряемый специальным шаблоном, изготовленным по

чертежу МПС, или остроконечный накат гребня бандажа;

г) ползун (выбоина) на поверхности катания у локомотивов и моторвагонного подвижного состава с роликовыми буксовыми подшипниками — более 0,7 *мм*, с подшипниками скольжения — более 1 *мм*, а у тендеров и вагонов с роликовыми буксовыми подшипниками — более 1 *мм*, с подшипниками скольжения — более 2 *мм*.

Глава III

ТОРМОЗНЫЕ И УДАРНО-ТЯГОВЫЕ УСТРОЙСТВА

§ 129. Все локомотивы и моторвагонный подвижной состав, пассажирские вагоны, а также думпкары, работающие на карьерном транспорте, должны быть оборудованы автоматическими тормозами.

Остальные вагоны должны быть оборудованы автоматическими тормозами или пролетными трубками в соотношении, устанавливаемом начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

§ 130. Автоматические тормоза подвижного состава должны удовлетворять установленным нормам содержания отдельных элементов и обеспечивать силу тормозного нажатия, гарантирующую остановку поезда при экстренном торможении на расстоянии не более тормозного пути.

Автоматические тормоза грузового типа должны допускать применение порожнего и груженого режимов торможения. Грузовые вагоны с тормозными площадками должны иметь на площадках краны для экстренного торможения.

Локомотивы должны быть оборудованы также и ручными тормозами.

§ 131. Все части рычажной тормозной передачи, разъединение или излом которых может вызывать выход их из габарита или падение на путь, должны иметь предохранительные устройства.

§ 132. Подвижной состав должен быть оборудован автоматической сцепкой.

Временно допускается эксплуатация пассажирских вагонов на винтовом сцеплении.

§ 133. Разница по высоте между продольными осями автосцепок в поезде допускается не более 100 *мм*.

Высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов должна быть: у локомотивов, пассажирских и грузовых порожних вагонов — не более 1 080 *мм;* у локомотивов, а также у пассажирских вагонов с людьми — не менее 980 *мм,* а у грузовых груженых вагонов — не менее 950 *мм.*

Размеры высоты оси автосцепки у подвижного состава, выпускаемого из ремонта, обеспечивающие соблюдение указанных норм в эксплуатации (при наибольших износах и нагрузках), должны соответствовать установленным МПС.

Запрещается выпускать из ремонта подвижной состав с нарушением этих размеров.

§ 134. Ответственным за техническое состояние ударно-тяговых устройств в составе поезда является осмотрщик вагонов станции формирования, а где их нет — кондуктор-составитель, подготовивший поезд к отправлению.

Глава IV

СОДЕРЖАНИЕ, ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

§ 135. Запрещается выпускать в эксплуатацию и допускать к следованию в поездах подвижной состав, имеющий неисправности, угрожающие безопасности движения, а также ставить в поезда грузовые вагоны, состояние которых не обеспечивает сохранность перевозимых грузов.

Не допускается включать в поезда пассажирские вагоны, имеющие неисправности отопления, вентиляции и другие неисправности, нарушающие нормальные условия перевозки пассажиров.

§ 136. Подвижной состав должен подвергаться периодическим ремонтам в сроки, установленные Главпогрузтрансом МУП СССР.

Ответственность за качество выполненного осмотра и ремонта и безопасность движения подвижного состава несут работники, непосредственно осуществляющие осмотр и ремонт, мастера и начальники соответствующих заводов, цехов, депо, мастерских или пунктов технического осмотра.

Содержание локомотивов

§ 137. Техническое состояние локомотивов и моторвагонного подвижного состава должно систематически проверяться путем осмотра их локомотивными бригадами, бригадами пунктов технического осмотра и комплексными бригадами профилактического осмотра, а также периодически контролироваться начальствующим составом депо, ПТУ треста и железнодорожного цеха разреза.

При осмотрах проверяется:

а) состояние и износ узлов и деталей и соответствие их установленным размерам, обеспечивающим безопасность движения;

б) исправность действия тормозных и ударно-тяговых устройств, контрольных, измерительных и сигнальных приборов, средств радиосвязи.

§ 138. Запрещается выпускать под поезда и на маневровую работу локомотивы, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:

а) неисправный звуковой сигнал;

б) неисправный паровоздушный насос или компрессор, неисправный автоматический или ручной тормоз локомотива или тендера;

в) неисправный манометр;

г) отсутствие предохранительных устройств рычажной передачи тормоза;

д) неисправные ударные и сцепные устройства, требующие замены их деталей;

е) неисправные песочницы;

ж) неисправные приборы электрического освещения;

з) неисправные средства пожаротушения.

Запрещается, кроме того, выпускать под поезда:

А. Паровозы, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:

а) неисправный питательный прибор;

б) неисправный предохранительный клапан котла;

в) отсутствие или неисправность водомерных стекол или водопробных кранников;

г) течь контрольной пробки;

д) неисправные искроуловительные или искрогасительные приборы;

е) неисправный смазочный аппарат;

ж) выплавленный или изломанный буксовый, центровой и поршневой подшипники;

з) излом хомута рессоры, трещины в подвесках, трещины или излом хотя бы одного коренного листа;

и) трещины или изгибы в деталях парораспределительного механизма паровоза;

к) излом золотниковых и поршневых колец;

л) ослабление или сдвиг бандажей паровозных и тендерных колесных пар.

Б. Электровозы и моторвагонный электроподвижной состав, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:

а) неисправный пантограф;

б) неисправная защитная аппаратура от токов короткого замыкания, перенапряжений и перегрузок;

в) неисправный (хотя бы один) тяговый двигатель;

г) неисправный мотор-вентилятор;

д) неисправный генератор цепи управления;

е) неисправная аккумуляторная батарея.

В. Тепловозы, имеющие хотя бы одну из следующих неисправностей:

а) не дающий нормального давления насос масляной, водяной и топливной систем;

б) неработающий цилиндр двигателя;

в) коренной или шатунный подшипник коленчатого вала двигателя с подплавленной или выкрошившейся баббитовой заливкой;

г) неисправный тяговый электродвигатель;

д) неисправная аккумуляторная батарея;

е) неисправный вентилятор охлаждения тяговых электродвигателей;

ж) неисправная гидромеханическая передача.

§ 139. Установленные на локомотивах и моторвагонном подвижном составе манометры и предохранительные клапаны должны быть запломбированы, а контрольные пробки на котлах паровозов заклеймены. На электровозах и тепловозах должны быть запломбированы также аппараты и приборы, регистрирующие расход энергии и топлива.

Устройства электрической защиты на электровозах, тепловозах и моторвагонном подвижном составе, манометры, предохранительные клапаны, воздушные резервуары на локомотивах и моторвагонном подвижном со-

ставе и паровые котлы на локомотивах должны подвергаться освидетельствованию в установленные сроки.

§ 140. Состав локомотивных бригад и порядок обслуживания ими локомотивов устанавливаются начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза в зависимости от типа локомотивов и местных условий работы и согласовываются с инспектором Совета профсоюза.

При электрической и тепловозной тяге одной локомотивной бригадой может обслуживаться несколько локомотивов, управляемых из одной кабины.

При наличии на локомотивах устройств автоматической остановки на случай внезапной потери машинистом способности к ведению поезда обслуживание локомотива может производиться одним машинистом.

Мотовозы при работе на путях предприятия обслуживаются одним машинистом.

§ 141. Запрещается оставлять локомотив в рабочем состоянии на деповских путях без наблюдения лица, знакомого с уходом за ним и умеющего его остановить.

При движении локомотива по деповским и экипировочным путям на нем должен находиться работник, имеющий свидетельство на право управления локомотивом.

§ 142. Чистка топок и продувка котлов паровозов могут производиться лишь в специально установленных и оборудованных для этого местах.

Содержание вагонов

§ 143. Техническое состояние вагонов систематически проверяется осмотрщиками вагонов и периодически контролируется начальствующим составом депо, ПТУ треста и железнодорожного цеха разреза. При отсутствии осмотрщиков вагонов техническое состояние вагонов проверяется локомотивными бригадами.

Осмотр и ремонт вагонов производятся на заводах, в вагонных депо, на путях станций и пунктах массовой погрузки и выгрузки.

При осмотре проверяется:

а) износ и состояние узлов и деталей и соответствие их установленным размерам, обеспечивающим безопасность движения;

б) исправность действия тормозных и ударно-тяговых устройств.

После каждой выгрузки на вагоноопрокидывателе полувагоны должны осматриваться осмотрщиком вагонов.

Запрещается подача пассажирских вагонов под посадку людей без предъявления к техническому осмотру и записи в специальном журнале о признании их годными.

§ 144. Работники пунктов технического осмотра должны своевременно производить осмотр подвижного состава, заправку букс и мелкий ремонт вагонов и обеспечить нормальную и безопасную их эксплуатацию.

§ 145. Запрещается ставить в поезда вагоны, у которых имеется хотя бы один из следующих дефектов:

а) неисправность колесной пары, требующая ее замены;

б) трещина в поясе тележки или на боковине литой тележки, излом надрессорной балки или поперечной связи, обрыв колоночного или буксового болта;

в) излом или изогнутость буксовой лапы;

г) излом рессорной державки;

д) излом хомута или листа рессоры, трещина в коренном листе рессоры;

е) неисправность автосцепки, поглощающего аппарата или тягового хомута автосцепного устройства, крюка упряжи, винтовой стяжки и аппаратов упряжи, требующая их замены;

ж) излом или трещина (выходящая с горизонтальной на вертикальную полку) хребтовой, боковой, шкворневой балки или буферного бруса;

з) неисправности обшивки или пола, а также запорного механизма люка у полувагона, угрожающие сохранности перевозимых грузов;

и) излом подбрюшного бруса цистерны;

к) сдвиг котла цистерны;

л) течь котла цистерны;

м) перекос кузова более 75 *мм* у крытых грузовых вагонов;

н) неисправность буксы, требующая ее замены, расплавленный или изломанный буксовый подшипник;

о) неисправность поручней или подножек;

п) суммарный зазор между скользунами с обеих

сторон тележки более 20 *мм* или менее 2 *мм* у грузовых вагонов.

Кроме того, запрещается эксплуатировать думпкары хотя бы с одной из следующих неисправностей:

а) неисправность опрокидывающих цилиндров (трещины, ослабление крепления, утечка воздуха);

б) неисправность рычажного механизма опрокидывания и открытия продольного борта;

в) неисправность кранов управления;

г) утечка воздуха в опрокидывающей пневматической магистрали более 0,5 *ат* в минуту;

д) неисправность днища;

е) прогиб рамы кузова у думпкаров с поднимающимися бортами, когда между днищем и бортом образуется зазор более 70 *мм*.

§ 146. На открытых разработках угля дополнительно руководствоваться следующими положениями:

1. Все локомотивы, предназначенные для работы с думпкарными поездами, как правило, должны быть оборудованы насосами или компрессорными установками.

В случае необеспеченности опрокидывания думпкаров воздухом от насоса или компрессора локомотива разрешается временно установка компрессоров на местах выгрузки породы.

2. Все локомотиво-составы, находящиеся в обращении, должны подвергаться один раз в сутки техническому осмотру в установленных пунктах, при этом особое внимание должно обращаться на исправность ходовых частей, разгрузочных цилиндров, механизмов запора, предназначенных для закрепления кузова думпкара, своевременную смазку трущихся частей и правильную работу тормозов.

3. При работе по «системе многих единиц» переход работников локомотивной бригады с одного электровоза на другой и на моторные вагоны во время движения поезда запрещается.

4. До перевода всего парка думпкаров на скородействующие автоматические тормоза допускаются к эксплуатации автоматические тормоза грузового типа.

Автоматические тормоза грузового типа должны допускать применение порожнего и груженого режимов торможения.

РАЗДЕЛ IV

ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ

Глава I

ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

§ 147. Организация движения поездов и маневровой работы должна обеспечить выполнение технологического процесса работы предприятия в увязке с единым технологическим процессом работы железнодорожного транспорта предприятия и железной дороги Министерства путей сообщения.

Организация движения осуществляется по графикам, обеспечивающим:

а) своевременную перевозку грузов для выполнения технологического процесса предприятия;

б) безопасность движения;

в) наивыгоднейшее использование подвижного состава МПС и предприятия;

г) согласованность работы станций с работой прилегающих участков предприятия и дороги МПС,

д) равномерность в работе станций и участков и наилучшее использование их пропускной способности.

§ 148. В зависимости от условий работы железнодорожного транспорта и особенностей технологии обслуживаемого производства могут применяться различные типы графиков, в том числе графики движения поездов, графики подачи вагонов на грузовой фронт и их уборки, графики оборота локомотиво-составов, комплексные графики технологического процесса работы железнодорожного транспорта предприятия и станции примыкания МПС и др.

Выписки из графиков или расписаний движения поездов объявляются всем работникам предприятия, связанным с организацией перевозок.

§ 149. Назначение и отмена поездов производятся руководителем смены порядком, установленным начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

Каждому поезду присваивается номер, установленный графиком движения.

При технологических перевозках, осуществляемых специальными вертушками по замкнутому циклу, нумерация поездов может производиться по номеру локомотива.

Поездам, не предусмотренным графиком движения, номера присваиваются при их назначении.

Поезда по характеру перевозок делятся на:

а) пассажирские;

б) грузовые (в том числе сборные);

в) хозяйственные;

г) одиночные локомотивы.

§ 150. Движение поездов производится по московскому поясному времени в 24-часовом исчислении, а на внутрикарьерных путях может производиться по местному времени. В служебных помещениях и парках крупных станций должны быть установлены часы.

Показание времени на часах должно быть одинаково на всех станциях.

Дежурный диспетчер, приняв дежурство, обязан произвести проверку показаний часов, находящихся в помещениях дежурных по станциям, путевых постов и дежурных по локомотивным депо, по показанию точного времени часов, находящихся в помещении диспетчера.

Глава II

РАЗДЕЛЬНЫЕ ПУНКТЫ

§ 151. Движение поездов производится с разграничением их раздельными пунктами, а в исключительных случаях с разграничением временем.

Раздельными пунктами являются станции, разъезды, обгонные пункты, карьерные и путевые посты, а при автоблокировке — и проходные светофоры.

§ 152. Границами станции являются:

а) на однопутных линиях — входные светофоры или семафоры;

б) на двухпутных линиях по каждому в отдельности главному пути с одной стороны — входной светофор или семафор, а с другой стороны — сигнальный знак «Граница станции», установленный на расстоянии не

менее 50 *м*, а в разрезах — на расстоянии не менее 15 *м* за последним выходным стрелочным переводом.

§ 153. Каждый раздельный пункт, а также вспомогательный пост должен иметь наименование или номер. Наименование должно быть помещено на служебном здании.

§ 154. Железнодорожные пути делятся на:

а) главные на перегонах;

б) межстанционные соединительные;

в) станционные пути (в том числе главные пути на станциях);

г) карьерные (постоянные и передвижные);

д) погрузочно-выгрузочные.

Все пути в пределах станционной территории (за исключением переданных в ведение других служб и организаций) находятся в распоряжении начальника станции.

§ 155. На станциях каждый путь, стрелочный перевод, станционный пост централизации и стрелочный пост, а на перегонах каждый главный путь должен иметь номер.

Запрещается устанавливать одинаковые номера путям, стрелочным переводам и постам в пределах одной станции. На станциях, имеющих отдельные парки, не допускается устанавливать одинаковые номера путям в пределах одного парка.

Порядок нумерации стрелок и путей устанавливается аналогичный принятому на дорогах МПС.

На каждой станции должен быть масштабный план этой станции, в который необходимо своевременно вносить все изменения.

Глава III

ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОЙ РАБОТЫ СТАНЦИИ

Общие требования

§ 156. Порядок использования технических средств станции устанавливается техническо-распорядительным актом, которым регламентируется безопасный и беспрепятственный прием, отправление и проследование поездов по станции, а также безопасность производства маневровой работы.

Порядок, установленный технически-распорядительным актом, является обязательным для работников всех служб.

§ 157. Технически-распорядительный акт станции составляется начальником станции в соответствии с настоящими Правилами и Инструкцией по составлению технически-распорядительных актов станций, проверяется ревизором по безопасности движения, согласовывается начальниками служб и утверждается начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

К технически-распорядительному акту прилагаются масштабная схема станции и в зависимости от местных условий необходимые инструкции.

Форма технически-распорядительного акта и инструкция по его составлению устанавливаются Главпогрузтрансом Министерства угольной промышленности СССР.

§ 158. Выписки из технически-распорядительного акта, составленные по установленной форме и заверенные начальником станции, должны находиться в помещениях дежурного по станции, станционного диспетчера, дежурных по паркам и сортировочным горкам, постов централизации, стрелочных постов, дежурного по локомотивному депо и осмотрщиков вагонов.

Эксплуатация стрелочных переводов

§ 159. Стрелки, расположенные на главных и приемо-отправочных путях, а также охранные должны находиться в нормальном положении.

Кроме них в нормальном положении должны находиться отдельные стрелки, расположенные и на прочих станционных путях (ведущие на пути, выделенные для стоянки восстановительных и пожарных поездов, вагонов с разрядными грузами и цистерн со сжиженными газами, а также другие наиболее ответственные стрелки), перечень которых определяет начальник станции.

Нормальным положением стрелок является:

а) входных на главных путях станций однопутных линий — направление с каждого конца станции на разные пути;

б) входных на главных путях станций двухпутных линий — направление по соответствующим главным путям;

в) всех остальных на главных путях перегонов и станций, за исключением стрелок, ведущих в предохранительные и улавливающие тупики, — направление по соответствующим главным путям;

г) ведущих в предохранительные и улавливающие тупики, — направление в эти тупики.

Для остальных стрелок нормальное положение устанавливается начальником станции.

На станциях с электрической централизацией установка стрелок в нормальное положение необязательна.

Нормальное положение стрелок должно быть указано в технически-распорядительном акте станции и выписках из него, а также на станинах стрелок или кожухах приводов стрелок электрической централизации.

Стрелки в другое положение могут переводиться:

а) при приготовлении маршрутов для приема и отправления поездов;

б) при маневровой работе;

в) при занятии путей подвижным составом;

г) при очистке, проверке и ремонте стрелок.

§ 160. Стрелочный перевод, уложенный на перегоне, приписывается к одной из соседних станций или же у места ответвления устраивается пост.

Порядок содержания в чистоте и исправности освещения, осмотра и охраны таких стрелочных переводов, а также порядок хранения ключей от стрелок устанавливается начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

§ 161. Каждый пост управления стрелками и сигналами должен находиться в ведении только одного работника, являющегося ответственным за перевод обслуживаемых им стрелок и сигналов и за безопасность движения: станционный пост централизации — дежурного сигналиста или дежурного по станции, стрелочный пост — дежурного постового или старшего стрелочника или дежурного по станции, пост централизации механизированной горки — дежурного оператора или дежурного по горке.

Разрешается на отдельных станциях производить обслуживание двух стрелочных постов одним дежурным постовым стрелочником, а отдельных стрелок и постов — непосредственно дежурным по станции.

Порядок обслуживания стрелок определяется технически-распорядительным актом.

§ 162. Старшие стрелочники могут назначаться для непосредственного обслуживания стрелочного поста или для обслуживания поста с совмещением контроля за работой постовых стрелочников других постов одного стрелочного района.

На посты централизации могут назначаться, кроме дежурных по станции, и дежурные сигналисты.

§ 163. Перед приемом и отправлением поезда должны запираться стрелки, непосредственно входящие в маршрут приема и отправления, а также охранные.

Ключи от запертых стрелок, не оборудованных ключевой зависимостью, должны храниться у дежурного по станции или у старшего стрелочника (где они имеются) в маршрутно-контрольной доске на стрелочном посту, а оборудованных—в исполнительном аппарате или централизаторе на стрелочном посту или в распорядительном аппарате дежурного по станции. Порядок хранения ключей от других ответственных стрелок (ведущих на пути, выделенные для стоянки вагонов с разрядными грузами, восстановительных и пожарных поездов, стрелок съездов между главными путями, улавливающих тупиков и т. п.) и перечень этих стрелок по каждой станции устанавливаются начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

§ 164. Перевод и замыкание централизованных стрелок при приготовлении маршрута для приема и отправления поездов производятся дежурным по станции или по его указанию дежурным сигналистом или дежурным по посту.

Перевод и запирание нецентрализованных стрелок при приготовлении маршрута для приема и отправления поездов производятся дежурным постовым стрелочником или старшим стрелочником (при непосредственном обслуживании им поста) только по указанию дежурного по станции или лично дежурным по станции при обслуживании им стрелок.

Перевод стрелок при приготовлении маршрута для приема и отправления поездов другими лицами запрещается.

Перевод стрелок при маневровых передвижениях

производится сигналистами или стрелочниками по распоряжению лица, руководящего маневрами.

При маневровых передвижениях на станциях с электрической централизацией в случае передачи стрелок с центрального на местное управление, а также при производстве маневров на нецентрализованных стрелках, не обслуживаемых стрелочниками, допускается перевод стрелок работниками составительских или локомотивных бригад, кондукторами, дежурными по путям (паркам), дежурным по станции и начальником станции.

Перечень станций с указанием номеров таких стрелок, а также работников, которым разрешается их перевод при производстве маневров, устанавливается начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

Перед переводом централизованной стрелки обслуживающий ее работник должен убедиться в том, что стрелочный перевод не занят подвижным составом.

§ 165. Распоряжение дежурного по станции или старшего стрелочника о переводе стрелок или установке маршрута должно быть повторено сигналистом или стрелочником для удостоверения в том, что это распоряжение понято правильно. Немедленно по выполнении распоряжения сигналист или стрелочник обязан доложить об этом лицу, давшему распоряжение.

На станциях, имеющих аппараты управления, позволяющие дежурному по станции контролировать положение стрелок в заданном маршруте, он убеждается в правильности выполнения распоряжения по показаниям приборов управления.

§ 166. При необходимости ремонта стрелочного перевода, если работа связана с ограждением перевода сигналами остановки или уменьшения скорости, дежурный сигналист или постовой стрелочник может допустить к производству ремонта работников службы пути или сигнализации и связи только по разрешению дежурного по станции.

По окончании ремонта дежурный постовой стрелочник обязан убедиться в том, что состояние стрелочного перевода обеспечивает безопасное движение, и доложить об этом дежурному по станции.

§ 167. Стрелочные переводы на станционных путях, а также стрелочные переводы примыкания путей, пе-

реданных в ведение других служб и организаций, находятся в распоряжении начальника станции.

Стрелочные переводы на путях служб (локомотивной, вагонной, пути и т. д.) и организаций находятся в распоряжении начальников соответствующих служб и организаций.

Начальники станций и соответствующих подразделений обязаны обеспечивать содержание стрелочных переводов, находящихся в их распоряжении, в чистоте и исправности, а также обеспечивать чистоту, исправность действия и хорошее освещение стрелочных указателей.

§ 168. Обслуживание стрелочных переводов и уход за ними осуществляются стрелочниками.

Стрелочник обязан обеспечить исправное состояние стрелочных переводов на своем посту, незамедлительный пропуск подвижного состава и безопасность его следования.

Порядок обслуживания и ухода за стрелочными переводами, не обслуживаемыми стрелочниками, и централизованными стрелками устанавливается начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

Разрешается возлагать на стрелочников малодеятельных стрелочных постов и на дежурных на малодеятельных станциях, кроме их основной работы, и выполнение обязанностей работников других профессий (дежурных по близко расположенным переездам, а также других работников). Перечень таких станций и стрелочных постов, а также порядок работы стрелочников, обеспечивающий безопасность движения, устанавливаются начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

Производство маневров

§ 169. Маневровая работа производится по установленному технологическому процессу работы станции и по плану, обеспечивающему:

а) своевременную подачу подвижного состава под грузовые операции и уборку его после окончания грузовых операций;

б) удовлетворение потребности предприятия в технологических перевозках и бесперебойное обслуживание цехов, складов и других подразделений предприятия.

в) своевременное формирование и отправление поездов;

г) бесперебойный прием поездов на станцию;

д) наименьшую затрату времени на переработку вагонов;

е) наилучшее использование маневровых средств и технических устройств;

ж) безопасность движения, личную безопасность людей и сохранность подвижного состава.

§ 170. Маневры на станционных путях должны производиться по распоряжению только одного работника — дежурного по станции, станционного диспетчера, дежурного по сортировочной горке, парку или дежурного по путям (старшего составителя), а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, — дежурного диспетчера. Распределение обязанностей между работниками по руководству маневрами устанавливается технически-распорядительным актом.

§ 171. Запрещается машинисту локомотива, производящему маневры, приводить в движение локомотив без получения сигнала руководителя маневров.

Перед выездом на стрелки, кроме сигнала руководителя маневров, машинист должен получить также сигнал сигналиста или дежурного постового стрелочника о готовности стрелок для маневрового передвижения.

Перед выездом на стрелки централизованных маршрутов руководитель маневров и машинист должны убедиться в наличии разрешающего показания маневрового светофора. При наличии громкоговорящей связи и отсутствии маневровых сигналов допускается руководство маневровыми передвижениями по громкоговорящей связи.

На станциях с электрической централизацией стрелок в случаях передачи стрелок с центрального на местное управление выезд на стрелки разрешается по сигналу руководителя маневров. При движении по стрелкам, не обслуживаемым стрелочниками, машинист локомотива руководствуется сигналами составительской бригады или кондуктора.

§ 172. При необходимости работы нескольких маневровых локомотивов в одном пункте (станции) стан-

ционные и примыкающие к ним соединительные и погрузочно-выгрузочные пути разделяются на маневровые районы по числу работающих локомотивов.

В отдельных случаях в одном маневровом районе допускается работа нескольких маневровых локомотивов, при этом условия безопасности работы устанавливаются местной инструкцией.

Передвижение маневрового локомотива (с вагонами или без них) из одного маневрового района в другой может быть допущено только с разрешения дежурного по станции или диспетчера (где нет дежурных) и должно быть согласовано с составителем маневрового района, в который производится передвижение.

§ 173. Для передачи заданий на маневровую работу, оповещения об изменении плана работы, предупреждения грузовых пунктов о подаче и уборке вагонов, извещения о приеме и отправлении поездов, прекращении производства маневровой работы, разрешения проезда запрещающих маневровых сигналов при маневровой работе и т. д. на станциях должны широко использоваться имеющиеся устройства внутристанционной радиосвязи, а также оповестительной громкоговорящей связи.

Радиоустановки на маневровых локомотивах, у станционного диспетчера, дежурного по станции и дежурного по горке должны быть включены на непрерывное действие; самовольное их выключение не допускается. Порядок использования этих средств связи при маневровой работе устанавливается в технико-распорядительном акте станции.

§ 174. Задание стрелочнику или сигналисту установить стрелку на тот или иной путь при маневрах может подаваться звуками различной продолжительности (свистками локомотивов и свистками руководителей маневров) или другими средствами в зависимости от технического оснащения станции порядком, установленным в технико-распорядительном акте станции.

На сортировочных горках и вытяжных путях, оборудованных оповестительной громкоговорящей связью, задание на приготовление маневрового маршрута может передаваться по этой связи.

§ 175. Запрещается производить маневры со скоростью более:

а) 40 *км/ч* — при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, по свободным путям;

б) 25 *км/ч* — при движении вагонами вперед по свободным путям;

в) 15 *км/ч* — при движении с вагонами, занятыми людьми, а также с негабаритными грузами 3-й и 4-й степени;

г) 3 *км/ч* — при подходе локомотива (одиночного или с вагонами) к вагонам и при передвижении подвижного состава по вагонным весам (рычажным).

Скорости движения при маневровых передвижениях по откаточным, забойным и отвальным путям устанавливаются начальником железнодорожного цеха разреза в зависимости от местных условий.

Маневровые передвижения на путях погрузки и выгрузки, на ремонтных путях локомотиво-вагонных депо должны производиться под наблюдением и по личным указаниям ответственного работника соответствующей службы.

§ 176. Для производства маневров на грузовых точках, пунктах, складах и погрузочно-выгрузочных площадках с разрешения начальника станции возможно использование лебедок и других технических средств, обеспечивающих полную безопасность движения, личную безопасность всех работников, связанных с маневровой и грузовой работой, сохранность подвижного состава, технических устройств и сооружений. Погрузочно-выгрузочные пути, на которых применяются вагоноопрокидыватели, толкатели, маневровые тележки и другие аналогичные механизмы, должны ограждаться устройствами въездной и выездной сигнализации (светофорной и звуковой).

§ 177. Производство маневров на главных путях или с пересечением их, а также с выездом за входные стрелки допускается с разрешения дежурного по станции при закрытых соответствующих входных сигналах, ограждающих вход на пути и стрелки, на которых производятся маневры.

Запрещается выход маневрового состава за границу станции на перегон на однопутных и по неправильному пути на двухпутных участках без согласия дежурного поездного диспетчера и дежурного по соседней

станции и без установленного разрешения, выдаваемого машинисту. Выход маневрового состава за границу станции по правильному пути на двухпутных участках допускается с согласия дежурного поездного диспетчера по устному разрешению дежурного по станции.

На станциях однопутных линий, оборудованных автоматической блокировкой, где имеются специальные маневровые светофоры, связанные с путевыми светофорами, выход маневрового состава за границу станции может производиться при разрешающем показании маневрового светофора.

§ 178. На станциях, расположенных на уклонах круче 0,0025, а также имеющих спуск от стрелок в сторону перегона при отсутствии вытяжек, разрешается производить маневры только путем осаживания с постановкой локомотива со стороны спуска. При невозможности постановки локомотива со стороны спуска автотормоза вагонов должны быть включены и опробованы. Порядок производства маневров, обеспечивающий безопасность движения на этих станциях, указывается в технически-распорядительном акте.

§ 179. При производстве маневров в районе расположения стрелок, не обслуживаемых стрелочниками, разрешается перевод этих стрелок работникам составительских и локомотивных бригад.

Перечень таких районов и стрелок, не обслуживаемых стрелочниками, а также работников, которым разрешается перевод стрелок при производстве маневров, устанавливается начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

§ 180. Перед выездом маневрового локомотива в районы, где имеются стрелки, не обслуживаемые стрелочниками, а также при возвращении из таких районов на станцию составитель поездов должен согласовать с дежурным по станции действия маневрового локомотива.

Порядок согласования устанавливается технически-распорядительным актом станции.

§ 181. Составитель поездов перед заездом на путь района, не обслуживаемого стрелочниками, обязан:

а) проверить положение путей и стрелок в районе и убедиться в отсутствии препятствий для движения;

б) осмотреть стоящие в районе вагоны, убрать из-под вагонов тормозные башмаки и вагонные подкладки и предупредить находящихся на путях работников о предстоящих маневрах.

§ 182. Запрещается производить маневры толчками:

а) с вагонами, занятыми людьми, кроме вагонов с проводниками (командами), сопровождающими грузы:

б) с вагонами с грузами отдельных категорий, требующими особой осторожности (по перечню, установленному МПС);

в) с платформами, загруженными негабаритными грузами 3-й и 4-й степени, и грузами с боковой негабаритностью 2-й степени;

г) с локомотивами в недействующем состоянии, составами рефрижераторных поездов, кранами на железнодорожном ходу;

д) с вагонами и специальным подвижным составом, имеющими трафарет «С горки не спускать», а также с думпкарами.

Районы, где разрешается производство маневров толчками, устанавливаются местной инструкцией.

§ 183. Поезда и подвижной состав на станционных путях должны устанавливаться в границах, обозначенных предельными столбиками.

Стоящие на станции вагоны, с которыми не производятся маневры, должны быть сцеплены и надежно закреплены от угона ручными тормозами, тормозными башмаками или вагонными подкладками. В необходимых случаях должны закрепляться от угона и составы поездов (без локомотива).

Составы или группы вагонов, состоящие полностью или частично из вагонов с роликовыми буксовыми подшипниками, должны закрепляться от угона порядком установленным Погрузочно-транспортным управлением (отделом) комбината.

При постановке вагонов или составов на пути с уклоном круче 0,0025, а оборудованных роликовыми подшипниками независимо от профиля закрепление их должно производиться до отцепки локомотива.

Необходимость и порядок закрепления вагонов и составов в зависимости от местных условий указываются в технико-распорядительном акте станции.

У вагонов, стоящих на станции и не занятых под

грузовыми операциями или не находящихся под очисткой, дезинфекцией и в ремонте, двери должны быть закрыты.

В случае ухода вагонов на перегон или межстанционный соединительный путь работники станции обязаны немедленно использовать все средства для остановки ушедших вагонов. Дежурный по станции обязан немедленно сообщить об уходе вагонов дежурному диспетчеру, дежурным по переездам, постам и станциям, требуя задержки встречных поездов и принятия мер к остановке ушедших вагонов.

§ 184. Вагоны с грузами отдельных категорий, требующими особой осторожности (по перечню, установленному МПС) при производстве маневров, должны иметь прикрытие от паровоза, работающего на твердом топливе, не менее четырех осей.

Вагоны с разрядными грузами и цистерны со сжиженными газами при стоянке на станции вне поездов, за исключением находящихся под накоплением на путях сортировочных парков, должны устанавливаться на особых путях. Такие вагоны должны быть сцеплены, надежно закреплены тормозными башмаками или вагонными подкладками и ограждены переносными сигналами остановки.

Стрелки, ведущие на путь стоянки таких вагонов, устанавливаются в положение, исключающее возможность заезда на этот путь.

При нахождении вагонов с разрядными грузами и цистерн со сжиженными газами под накоплением на путях сортировочных парков должны соблюдаться особые меры предосторожности, установленные местными инструкциями.

§ 185. Движением локомотива, производящего маневры, должен руководить только один работник — руководитель маневров (составитель поездов), ответственный за правильное их выполнение.

Маневровая работа производится составительской бригадой или одним составителем. Численный состав составительских и локомотивных бригад, занятых на маневрах, устанавливается начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза в зависимости от условий работы и согласовывается с инспектором Совета профсоюза.

Порядок производства маневровой работы одним составителем и привлечения в необходимых случаях стрелочников или сигналистов для подачи сигналов утверждается Погрузочно-транспортным управлением (отделом) комбината.

§ 186. Составитель поездов обязан:

а) обеспечивать правильную расстановку и согласованность действий всех работников, участвующих в производстве маневров, на основе ознакомления их с планом и способами выполнения предстоящей маневровой работы;

б) точно и своевременно выполнять задания на маневровую работу;

в) организовать маневровую работу так, чтобы были обеспечены безопасность движения, личная безопасность работников и сохранность подвижного состава.

Маневры с вагонами, занятыми людьми или опасными грузами, производить с особой осторожностью.

Маневровыми передвижениями локомотива, не обслуживаемого составительской бригадой, руководит работник, имеющий право распоряжаться производством маневров в данном районе, или по его указанию сигналист (стрелочник).

§ 187. Перед началом производства маневровой работы составитель поездов обязан:

а) убедиться, что все работники, участвующие в маневрах, в том числе и локомотивная бригада, в полном составе находятся на своих местах;

б) ознакомить всех работников, участвующих в маневрах, в том числе локомотивную бригаду, с планом предстоящих маневров и порядком его выполнения;

в) проверить, сцеплены ли между собой вагоны, которые предстоит передвигать, и нет ли препятствий для их передвижения (тормозных башмаков или вагонных подкладок под колесами и др.);

г) убедиться, что имеющиеся в маневровом районе тормозные башмаки подготовлены.

§ 188. При производстве маневров составитель поездов обязан:

а) следить за своевременной подготовкой стрелок для маневровых передвижений, своевременной и правильной подачей сигналов сигналистами, стрелочниками и машинистом локомотива;

б) находиться в таком месте, откуда ему обеспечивается лучшая видимость маневрирующего состава, а машинисту или его помощнику видны сигналы, подаваемые составителем;

в) при производстве маневров с большим составом на кривых участках пути или в условиях плохой видимости (туман, метель, снегопад и т. д.) привлекать сигналистов и стрелочников для передачи сигналов;

г) убедиться в правильности погрузки и крепления грузов на открытом подвижном составе;

д) при передвижении маневрового состава в местах погрузки и выгрузки навалочных грузов (дров, лесных материалов, кирпича, каменного угля, торфа и т. д.) убедиться в отсутствии препятствий для движения;

е) маневры с вагонами, погрузка или выгрузка которых не закончена, производить только после согласования с работниками, распоряжающимися погрузочно-разгрузочными операциями.

При маневрах в местах работы путевых бригад с пересечением переездов, около пассажирских платформ, на путях грузовых складов, грузовых пунктов, складов топлива, производственных цехов предприятия, вагонных и локомотивных депо, мастерских и т. п. составительские и локомотивные бригады должны проявлять особую бдительность, своевременно подавать звуковые сигналы при приближении к находящимся около пути или на платформах людям, а также предупреждать о движении состава людей, работающих на погрузке, выгрузке, ремонте пути и т. п.

В этих случаях при движении вагонами вперед один из работников, производящих маневры, должен находиться впереди передвигаемых вагонов или на первой по движению тормозной площадке (специальной ступеньке) вагона.

§ 189. Локомотивная бригада при производстве маневров обязана:

а) подавать оповестительные сигналы во всех установленных местах, а также при нахождении людей на путях или вблизи них;

б) точно и своевременно выполнять задания на маневровую работу;

в) внимательно следить за подаваемыми сигналами, точно и своевременно их выполнять;

г) внимательно следить за людьми, находящимися на путях, положением стрелок и расположением подвижного состава, принимать немедленные меры к остановке состава в случае опасности для людей, автомашин, при обнаружении неисправностей, угрожающих безопасности движения;

д) обеспечивать безопасность производства маневров и сохранность подвижного состава;

е) обеспечивать личную безопасность локомотивосоставительской бригады.

Управление локомотивом при маневрах осуществляется машинистом. Передача управления локомотивом помощнику машиниста разрешается только в тех случаях, когда машинист сам непосредственно руководит работой помощника и несет полную ответственность за его действия.

Машинисту запрещается передавать управление локомотивом помощнику в особо неблагоприятных условиях профиля и видимости.

§ 190. Локомотивные бригады должны быть закреплены за определенными маневровыми локомотивами.

Локомотивные и составительские бригады должны знать порядок маневровой работы на станции, указанной в технически-распорядительном акте или местной инструкции. Порядок работы и закрепление составительских бригад определяются местными инструкциями.

§ 191. Стрелочники и сигналисты при производстве маневров обязаны:

а) внимательно следить за передвижениями маневрового состава, подаваемыми сигналами и своевременно выполнять требования этих сигналов;

б) четко и своевременно передавать машинисту и составителю необходимые сигналы.

в) перед подачей сигналов о начале передвижения маневрового состава проверять правильность положения стрелок в маневровом маршруте.

Формирование поездов

§ 192. Пассажирские поезда, предназначенные для перевозки рабочих, формируются в соответствии с требованиями ПТЭ железных дорог Союза ССР для пригородных поездов.

Грузовые поезда, отправляемые на дороги МПС без переработки на станции примыкания, должны быть сформированы в соответствии с ПТЭ железных дорог Союза ССР.

Грузовые поезда, предназначенные для перевозки горной массы в разрезах или угля на обогатительные фабрики в постоянных вертушках, а также сборные поезда, назначаемые для развоза или сбора вагонов с нескольких станций, формируются в полном соответствии с настоящими Правилами по схеме, утвержденной начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

Хозяйственные поезда, предназначенные для производства ремонтных работ на перегоне, составляются порядком, установленным начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

§ 193. Весовые нормы для поездов устанавливаются начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза с учетом использования силы тяги локомотивов, пропускной способности, путевого развития и технологических требований на погрузочно-выгрузочных пунктах.

Отправление тяжеловесных поездов допускается по разрешению диспетчера порядком, установленным начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

§ 194. Длина поезда не должна превышать полезной длины приемо-отправочных путей на участке его обращения.

Начальнику ПТУ треста и железнодорожного цеха разреза предоставляется право устанавливать длину составов и свыше полезной длины указанных станционных путей с одновременным установлением точного порядка приема и пропуска таких длинносоставных поездов.

§ 195. Ответственным за правильное сцепление вагонов является сцепщик вагонов или составитель, производивший сцепление.

За правильность сцепления локомотива с первым вагоном поезда ответственным является машинист локомотива. Отцепка локомотива от состава поезда и прицепка к составу (в том числе разъединение и соединение тормозных рукавов и закрытие концевых кранов) должны производиться работниками локомотив-

ной бригады, за исключением тех случаев, когда обслуживание локомотива производится одним машинистом.

§ 196. Запрещается ставить в поезда:

а) вагоны технически неисправные, угрожающие безопасности движения;

б) вагоны, загруженные сверх их грузоподъемности и допускаемого перегруза, а для вагонов собственного парка сверх допускаемых норм перегруза, установленных Погрузочно-транспортным управлением (отделом) комбината;

в) вагоны, имевшие сход с рельсов или бывшие в поезде, потерпевшем крушение или аварию, впредь до осмотра их и признания годными для движения;

г) вагоны, не имеющие трафарета о производстве установленных видов ремонта, за исключением вагонов, следующих с заводов по особым документам (как груз на своих осях);

д) думпкары с неисправным механизмом опрокидывания, если имеется угроза самоопрокидывания;

е) платформы и полувагоны с грузами, погруженными с нарушением технических условий погрузки и крепления грузов на открытом подвижном составе;

ж) хопперы с открытыми люками;

з) платформы с незакрытыми бортами, полувагоны с открытыми люками или люками, закрытыми на одну закладку запорного механизма, а также думпкары с открытыми бортами;

и) платформы и полувагоны, загруженные негабаритными грузами, если о следовании таких вагонов не будет дано особых указаний.

§ 197. В поездах, сдаваемых на дороги МПС и не требующих переработки на станции примыкания, порядок расположения вагонов, занятых людьми, а также вагонов с грузами отдельных категорий, требующими особой осторожности, и перечень таких грузов устанавливается в соответствии с нормами, действующими на железных дорогах МПС.

§ 198. В поездах, обращающихся между раздельными пунктами предприятия, вагоны, загруженные грузами отдельных категорий, требующими особой осторожности, и порожние цистерны из-под сжиженных газов

должны иметь прикрытие от ведущего локомотива не менее четырех осей.

В грузовые поезда, обращающиеся между раздельными пунктами предприятия, запрещается постановка вагонов, занятых людьми, кроме одиночных вагонов с проводниками (командами), сопровождающими грузы.

Одиночные вагоны с проводниками (командами), сопровождающими грузы, должны иметь соответствующее прикрытие только при наличии в вагонах приборов печного отопления. В качестве прикрытия таких вагонов при включении их в поезда и при производстве маневров должны ставиться вагоны с неопасными и нелегкогорючими грузами или порожние.

§ 199. Перечень разрядных, опасных и легкогорючих грузов, а также опасных грузов, требующих прикрытия при включении в поезда и при производстве маневров, и порядок размещения вагонов с этими грузами при совместной их перевозке в поездах — аналогичны действующим на дорогах МПС.

§ 200. Порядок размещения в поездах, следующих на дороги МПС без переработки на станции примыкания, вагонов с негабаритными грузами и специального подвижного состава устанавливается особыми инструкциями МПС, а при их перевозке в пределах предприятия — местной технической инструкцией.

§ 201. Порядок постановки вагонов с тормозными площадками и вагонов с пролетными трубками, а также постановки нетормозных вагонов за хвостовым автотормозным вагоном в поездах, отправляемых на дороги МПС без переработки на станции примыкания, определяется Правилами технической эксплуатации железных дорог Союза ССР.

В вертушках для перевозки горной массы или угля в хвосте поезда должен быть автотормозной вагон с открытой площадкой для ручного тормоза, обращенной в сторону, обратную движению, и в случае их движения без сопровождения главным кондуктором и в сборных поездах последним должен быть автотормозной вагон.

Порядок постановки вагонов с тормозными площадками и место работников составительской бригады в сборных поездах утверждаются Погрузочно-транспортным управлением (отделом) комбината.

Порядок включения тормозов в поездах

§ 202. Порядок включения автотормозов и обеспечения ручными тормозами поездов, отправляемых на дороги МПС без переработки на станции примыкания, определяется соответствующими нормами МПС.

§ 203. В поездах, обращающихся в пределах предприятия, обеспечение тормозными средствами должно соответствовать весу поезда, скорости движения и руководящему спуску на каждом участке и реализуемым величинам тормозных нажатий.

§ 204. Потребность в тормозных средствах определяется начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза из расчета обеспечения при установленных скоростях движения тормозного пути экстренного торможения не более 400 *м*, а на участках со спусками свыше 0,030 устанавливается Погрузочно-транспортным управлением (отделом) комбината из расчета обеспечения пути полного служебного торможения не более 800 *м*.

Установленные скорости движения должны обеспечивать ведение поезда машинистом на спусках плавно с применением служебного торможения.

В пассажирских поездах в автотормозную сеть должны включаться все вагоны с автотормозами пассажирского типа, а в грузовых поездах все вагоны с автотормозами грузового типа.

Включение автотормозов грузового типа (системы Матросова), не имеющих скородействующего режима торможения, в думпкарных поездах (вертушках) со скородействующими автотормозами не допускается.

Во всех поездах автотормоза всех локомотивов и тендеров должны включаться в автотормозную сеть.

Формирование поездов на смешанном автоматическом и ручном торможении запрещается.

При уклонах свыше 0,020 и недостатке тормозных вагонов разрешается принимать в расчет ручные тормоза локомотива и тендера.

§ 205. Для удержания на месте после остановки на перегоне в случае порчи автотормозов грузовые поезда должны быть обеспечены ручными тормозами из расчета 0,4 тормозной оси на каждые 100 *т* веса состава (без локомотива и тендера). На участках с руководя-

щими спусками круче 0,006 указанная норма увеличивается на 0,1 тормозной оси (на 100 *т* веса состава) на каждую последующую 0,001 спуска.

На участках с руководящими спусками круче 0,020 норма, установленная для спусков 0,020, увеличивается на 0,15 тормозной оси (на 100 *т* веса состава) на каждую последующую после 0,001 спуска.

Единое наименьшее количество ручных тормозов на каждые 100 *т* веса состава поездов, обращающихся в пределах путей предприятия, устанавливается начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

Недостающее до требуемого на участке (сверх единого наименьшего) количество ручных тормозов в поезде должно заменяться ручными тормозными башмаками из расчета один башмак за три тормозные оси при установке его под груженый вагон и за одну ось при установке его под порожний вагон.

Для этой цели ручные тормозные башмаки в количестве, устанавливаемом начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза, должны находиться на каждом поездном локомотиве.

§ 206. Опробование автотормозов в поездах производится:

полное:

а) на станциях формирования перед отправлением;

б) после смены локомотива;

в) на станциях, предшествующих перегонам с затяжными спусками, где поезд останавливается по техническим надобностям;

г) при смене локомотивных бригад, обслуживающих замкнутые вертушки (думпкарные и т. п.);

сокращенное:

а) после прицепки поездного локомотива к составу, если предварительно на станции было произведено полное опробование автотормозов от компрессорной установки;

б) после передачи управления машинисту второго локомотива в случаях порчи тормозов на перегоне у первого локомотива;

в) после перемены кабины управления локомотива поезда и после смены локомотивных бригад, когда локомотив от состава не отцепляется (за исключением вертушек);

г) после всякого разъединения рукавов в составе;

д) после стоянки поезда более 20 *мин;*

е) в случаях падения давления в главном резервуаре ниже 5,5 *ат*;

ж) после прицепки второго локомотива для следования его в голове поезда на один или несколько перегонов, а также после отцепки этого локомотива.

Перечень раздельных пунктов, на которых производится полное или сокращенное опробование автотормозов в поездах, и порядок производства этих операций устанавливаются начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

§ 207. После полного опробования в поезде автотормозов осмотрщик-автоматчик, осмотрщик вагонов или выгрузчик-автоматчик, а на станциях, где эти должности не предусмотрены, составитель вручает машинисту локомотива справку установленной формы об исправном действии тормозов, имеющемся в составе тормозном нажатии, количестве ручных тормозов и весе поезда.

В карьерах выдача справок на опробование автотормозов в локомотиво-составах может производиться один раз в сутки при техосмотре.

В пунктах, где нет осмотрщиков-автоматчиков или осмотрщиков вагонов порядок опробования тормозов устанавливается начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

При изменении состава поезда осмотрщик-автоматчик или осмотрщик вагонов, а на станциях, где эти должности не предусмотрены, составитель или дежурный по станции делает отметку о сокращенном опробовании автотормозов и происшедшем изменении состава в имеющейся у машиниста справке о тормозах.

В других случаях при сокращенном опробовании автотормозов отметка в справке не делается. Но в этих случаях, если при сокращенном опробовании не срабатывает тормоз хвостового вагона, работник, на которого возложено опробование автотормозов (осмотрщик-автоматчик, осмотрщик вагонов, составитель или помощник машиниста), обязан не допустить отправления поезда.

Снаряжение и обслуживание поездов

§ 208. Поезда с разрядными грузами снабжаются противопожарными средствами и противогазами по нормам, установленным Погрузочно-транспортным управлением (отделом) комбината.

Все локомотивы должны быть снабжены средствами пожаротушения и в необходимых случаях по указанию начальника ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза подъемными средствами.

В необходимых случаях, определяемых начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза, локомотивы поездов, не обслуживаемых главными кондукторами или кондукторами-составителями, должны снабжаться переносными поездными телефонами.

§ 209. Поезда при движении по перегонам по правильному и неправильному путям должны иметь поездные сигналы, установленные Инструкцией по сигнализации на железных дорогах Союза ССР для передаточных и вывозных поездов (§ 88 и 93), а при движении вагонами вперед — для грузовых поездов на участках, не оборудованных автоблокировкой (§ 90 и 94), независимо от типа блокировки на участках их обращения.

Пассажирский поезд обозначается сигналами в соответствии с Инструкцией по сигнализации на железных дорогах Союза ССР.

На замкнутых перевозках разрешается при движении локомотиво-составов вагонами вперед в ночной период при горящем прозрачно-белом огне прожектора на головном вагоне не менять сигнальные огни хвоста и головы поезда, если они не оборудованы устройствами для переключения показания сигнальных огней с локомотива.

§ 210. Пассажирские поезда обслуживаются локомотивной бригадой и главным кондуктором.

Грузовые поезда, как правило, обслуживаются только локомотивной бригадой за исключением:

а) сборных поездов, которые обслуживаются также составительской бригадой, сопровождающей поезд, или станционными составительскими бригадами;

б) грузовых поездов, которые обслуживаются машинистом локомотива без помощника.

Такие поезда должны сопровождаться главным кондуктором. В отдельных случаях, при организации движения грузовых поездов вагонами вперед, а также на перегонах, имеющих переезды с горизонтально-поворотными шлагбаумами, нормально перекрывающими железнодорожный путь, необслуживаемые стрелки, и в других местных условиях, ухудшающих безопасность, грузовые поезда должны сопровождаться главным кондуктором, если не разработаны специальные меры по обеспечению безопасности их движения.

Перечень перегонов, на которых грузовые поезда не должны обслуживаться главным кондуктором, а также инструкции по организации движения на этих перегонах утверждаются Погрузочно-транспортным управлением (отделом) комбината.

Постановка локомотивов в поезда

§ 211. Действующие локомотивы ставятся как в голове, так и в хвосте поезда, как правило, передним, а при необходимости и задним ходом в зависимости от условий производства работ; в хозяйственных поездах разрешается постановка локомотива в середине состава.

В поездах, которые следуют с двумя или тремя действующими локомотивами по всему тяговому плечу, в голове поезда ставится локомотив, имеющий более мощные компрессоры (паровоздушные насосы) и кран машиниста, соответствующий типу автотормозов состава. При одинаковых кранах машиниста и мощности компрессоров (паровоздушных насосов) впереди ставится локомотив с бегунковой тележкой.

Место постановки действующих локомотивов в поездах определяется местными инструкциями.

Поезда, состоящие из четырехосных и шестиосных полувагонов, разрешается подталкивать двумя локомотивами.

§ 212. На участках, где поезда, как правило, следуют в сопровождении главного кондуктора, к одиночно следующим локомотивам допускается прицепка вагонов в количестве не более 40 осей. Порядок обеспечения безопасности движения при этом устанавливается начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

Глава IV

ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ

Общие требования

§ 213. На перегонах (межстанционных, межпостовых и блок-участках) допускается нахождение только одного поезда.

§ 214. Движение пассажирских поездов по железнодорожным путям угольных предприятий, как правило, не разрешается.

При необходимости перевозки рабочих пассажирское движение может разрешаться только по постоянным путям, оборудованным сигнализацией и связью для движения поездов, руководством Министерства угольной промышленности Украинской ССР, Управления угольной промышленности Казахской ССР и комбинатов, а на разрезах по согласованию с местными органами Госгортехнадзора СССР.

Во время следования пассажирского поезда, а также посадки и высадки рабочих движение по смежным путям думпкарных поездов запрещается.

§ 215. Движением поездов на участке должен руководить только один работник — диспетчер, отвечающий за выполнение графика движения поездов на обслуживаемом им участке.

Приказы диспетчера подлежат безоговорочному выполнению работниками, непосредственно связанными с движением поездов на данном участке.

Запрещается давать оперативные распоряжения по движению поездов на участке помимо дежурного диспетчера.

§ 216. Каждая станция и путевой пост в части руководства движением и каждый поезд могут находиться одновременно в распоряжении только одного работника: станция — дежурного по станции (диспетчера), а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, — дежурного диспетчера; пост — дежурного по посту; поезд — главного кондуктора (составителя). Одиночно следующие локомотивы, а также поезда, не сопровождаемые кондукторской (составительской) бригадой, находятся в распоряжении машиниста локомотива.

На крупных станциях может быть несколько дежурных по станциям, постам или паркам, каждый из кото-

рых единолично распоряжается движением в пределах своего района работы. Разграничение районов управления на таких станциях и круг обязанностей, связанных с движением поездов и маневровых составов, каждого дежурного по станции, посту или парку указываются в технически-распорядительном акте станции.

На станциях составитель (главный кондуктор), сопровождающий поезд или маневровый состав, и машинист одиночно следующего локомотива подчиняются распоряжениям дежурного по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, — дежурного диспетчера.

§ 217. Дежурный по станции несет ответственность за обеспечение безопасности движения поездов и производства маневровой работы, за выполнение графика движения поездов и сменного плана работы, а также личную безопасность работников смены.

Дежурный по станции обязан обеспечить наличие и готовность свободных путей для своевременного приема поездов.

За всякую не вызванную необходимостью задержку подвижного состава у закрытого входного сигнала дежурный по станции несет строгую ответственность.

Занятие предохранительных и улавливающих тупиков подвижным составом запрещается.

§ 218. Начальник станции, а на разрезах начальник службы движения, несет ответственность за обеспечение безопасности движения поездов и производства маневровой работы, а также личную безопасность работников станции.

Начальник станции обязан контролировать работу дежурных по станции, сигналистов и стрелочников по приему и отправлению поездов и производству маневров, проверяя правильность даваемых распоряжений и выполнение их сигналистами и стрелочниками.

Начальник станции должен так организовать работу дежурных по станции, чтобы при безусловном обеспечении безопасности движения не допускались задержки поездов.

§ 219. Помещение дежурного по станции должно быть изолировано. Правом входа в помещение дежурного по станции пользуются только начальник станции, лица, непосредственно работающие совместно с дежурным по

станции, и работники, контролирующие работу дежурного по станции и исправность действия аппаратов.

§ 220. Главный кондуктор или заменяющий его работник обязан:

а) убедиться в том, что состав правильно сформирован и сцеплен, имеет установленные сигналы, снабжен поездным инвентарем и что сохранность груза в поезде обеспечена;

б) убедиться в правильности разрешения на занятие перегона и передать его машинисту ведущего локомотива (если установлен порядок выдачи таких разрешений через главного кондуктора);

в) следить за состоянием подвижного состава и подаваемыми с пути и поезда сигналами, принимать меры к безопасному следованию;

г) обращать особое внимание на правильность и прочность крепления грузов на открытом подвижном составе.

§ 221. При организации движения грузовых поездов без сопровождения главным кондуктором или кондуктором-составителем, их обязанности возлагаются:

а) по контролю за правильностью формирования состава на станциях примыкания МПС—на приемщиков вагонов, а на станциях промышленности — на дежурных по станциям и составительскую бригаду;

б) по контролю за состоянием вагонов в пути следования и за действием автотормозов при их сокращенной пробе, а также ограждение поезда в необходимых случаях при вынужденной остановке его на перегоне — на локомотивную бригаду;

в) по проверке установки прибывшего поезда в границах пути приема — на постового стрелочника и дежурного по станции;

г) по производству маневровой работы по отцепке и прицепке вагонов — на станционную составительскую бригаду;

д) на угольных разрезах ответственность за соблюдение габарита и правильную погрузку горной массы и угля в подвижной состав возлагается на машиниста экскаватора и за выгрузку из думпкаров — на выгрузчика породы. Порядок подъезда локомотиво-состава к забойному или отвальному экскаватору устанавливается в местной инструкции.

Порядок обслуживания грузовых поездов, следующих

без сопровождения главного кондуктора, а также навешивания и снятия хвостовых поездных сигналов, утверждается Погрузочно-транспортным управлением (отделом) комбината.

Прием поездов

§ 222. Прием поездов на станцию должен производиться на свободные пути при открытом входном сигнале.

Прием поездов на свободную часть занятого пути разрешается только в следующих случаях:

а) при объединении составов двух поездов;

б) при подаче вагонов для производства погрузочно-разгрузочных работ на занятом пути;

в) при других случаях, вызываемых технологическими условиями работы на погрузочно-выгрузочных пунктах.

Порядок приема поездов на свободную часть занятого пути устанавливается в технически-распорядительном акте станции.

§ 223. Запрещается дежурному по станции открывать входной сигнал, не убедившись в том, что путь приема свободен, что маршрут для приема поезда готов, стрелки заперты и маневры на стрелках маршрута приема прекращены.

Входной сигнал открывается дежурным по станции лично или по его распоряжению в каждом отдельном случае сигналистом или стрелочником.

Входной сигнал должен закрываться после прохода его всем составом прибывающего поезда, а на станциях, имеющих рельсовые цепи, сигнал должен закрываться после прохода его первой колесной парой. На участках с постоянным движением вагонами вперед сигнал должен закрываться после прохода его всем составом. При этом контроль целости рельсовых цепей этих участков обеспечивается при открытом светофоре до вступления первой колесной пары состава за светофор и затем исключается.

§ 224. Не допускается прием поезда при запрещающем показании или погасших основных огнях входного сигнала. Прием поезда на станцию при запрещающем показании или негорящих основных огнях входного

сигнала производится по пригласительному сигналу или специальному разрешению («Билет-проводник» с наименованием станции).

При приеме по пригласительному сигналу поезд может следовать без остановки у входного светофора.

Скорость следования поезда на станцию при приеме по пригласительному сигналу, с проводником или по специальному разрешению дежурного по станции должна быть не более 20 *км/ч* с готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

§ 225. Дежурный по станции перед приемом поезда обязан дать точное распоряжение сигналистам или стрелочникам о подготовке маршрута приема с указанием пути, на который этот поезд принимается, убедиться в том, что его распоряжение понято правильно, и обеспечить:

а) прекращение маневров с выходом на путь и маршрут приема;

б) проверку свободности пути приема;

в) установку стрелок в надлежащее положение, а при необходимости и их замыкание;

г) проверку правильности установки стрелок при заданном маршруте приема поезда.

Во время приема поезда дежурному по станции запрещается вести какие бы то ни было посторонние разговоры, не связанные непосредственно с приемом и отправлением поездов.

Порядок действий дежурных по станциям, сигналистов и стрелочников, а также дежурных диспетчеров на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, по приготовлению маршрутов для приема поездов устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР, а также местными инструкциями.

В технически-распорядительном акте станций должен быть предусмотрен порядок приема и отправления пассажирских поездов, обеспечивающий их полную безопасность и личную безопасность пассажиров.

Для приема должны быть выделены постоянные пути и установлены места прохода пассажиров по станционным путям.

Маневры с выходом на маршрут приема должны пре-

кращаться с момента дачи разрешения соседней станции на отправление пассажирского поезда при времени хода поезда по перегону менее 20 *мин.*

§ 226. Одновременный прием грузовых и пассажирских поездов запрещается на однопутных линиях и на двухпутных линиях при пересечении продолжения маршрутов приема.

Одновременный прием грузовых поездов противоположных направлений на однопутных линиях запрещается, если подход к станции хотя бы с одной стороны имеет на протяжении тормозного пути спуск круче 0,006 и станция не оборудована сигналами автоблокировки, электрической централизацией или сигнализацией для безостановочного следования поездов или не имеет со стороны, противоположной спуску, изолированных маршрутов для приема поездов.

На станциях, имеющих подходы с затяжными спусками, до выхода поезда с соседней станции должны прекращаться маневры с выходом на путь приема и освобождаться пути приема; при отсутствии улавливающих тупиков запрещается давать согласие на прием груженых поездов при следовании их с перегона вагонами вперед.

Порядок приема поездов на станциях, имеющих подходы с затяжными спусками, устанавливается начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

§ 227. Прибывающий на станцию поезд должен остановиться между выходным сигналом и предельным столбиком пути приема, а там, где нет выходного сигнала, — между предельными столбиками.

В случае если хвост поезда останется за предельным столбиком, кондуктор (составитель) и стрелочник обязаны подать машинисту сигнал о продвижении вперед.

Если поезд невозможно установить в границах пути приема, то кондуктор (составитель), а при его отсутствии стрелочник обязан немедленно доложить об этом дежурному по станции. До получения указаний от дежурного по станции составительская бригада и стрелочник должны немедленно оградить поезд и следить за движением подвижного состава по соседним путям, принимая меры к недопущению столкновения.

§ 228. Дежурный по станции встречает каждый прибывающий поезд, следя за его состоянием, наличием на нем сигнальных приборов и правильным их показанием.

На станциях, где пути приема поездов удалены от помещения дежурного по станции, поезда, кроме пассажирских, могут встречаться старшим стрелочником, сигналистом или дежурным по путям.

В прибытии поезда на станцию в полном составе дежурный по станции убеждается по докладу сигналиста или стрелочника входного поста, главного кондуктора прибывшего поезда или лично.

На станциях с диспетчерской централизацией, где нет дежурных по станции, а в исключительных случаях и на станциях, расположенных на участках с автоматической блокировкой, где дежурный по станции по местным условиям не может встречать поезда и нет других работников (сигналистов, стрелочников, дежурных по паркам), прибытие поездов контролируется по показаниям приборов управления. Перечень таких станций и условия, обеспечивающие безопасность движения при приеме поездов, устанавливаются начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

После остановки поезда, если в нем обнаружены какие-либо неисправности, составитель (главный кондуктор), а при его отсутствии помощник машиниста обязан немедленно доложить об этом дежурному по станции.

§ 229. Время фактического прибытия или проследования каждого поезда и его номер дежурный по станции обязан отметить в настольном журнале движения поездов и немедленно сообщить дежурному по соседней станции, отправившей поезд, и дежурному диспетчеру.

Отправление поездов

§ 230. Дежурному по станции запрещается отправлять поезда на однопутных и по неправильному пути на двухпутных участках без разрешения дежурного по станции, на которую отправляется поезд. На однопутных участках, оборудованных автоблокировкой, поезда отправляются по указанию диспетчера без предварительного разрешения дежурного по соседней станции после освобождения первого блок-участка.

На двухпутных участках отправление поездов производится распоряжением дежурного по станции, с которой поезда отправляются по правильному пути, по получении уведомления о прибытии ранее отправленного

поезда, а при автоблокировке — после освобождения первого блок-участка. Предварительного согласия дежурного по станции, на которую отправляется поезд, не требуется.

На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, а также на участках, где применяется движение поездов по приказам диспетчера, отправление поездов производится только по распоряжению дежурного диспетчера.

При движении поездов при посредстве одного жезла или одного локомотива поезда отправляются по распоряжению дежурного по станции, на которой находится жезл или локомотив.

§ 231. Дежурный по станции перед отправлением поезда обязан убедиться в том, что перегон до соседнего раздельного пункта свободен, дать точное распоряжение сигналистам или стрелочникам о подготовке маршрута отправления, убедиться в том, что его распоряжение понято правильно, и обеспечить:

а) прекращение маневров с выходом на путь и маршрут отправления поездов;

б) установку стрелок в надлежащее положение, а при необходимости и их замыкание;

в) проверку правильности установки стрелок при заданном маршруте отправления поезда.

Порядок действий дежурных по станциям, сигналистов, стрелочников, а также дежурных диспетчеров на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, по приготовлению маршрутов отправления поездов устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР и местными инструкциями.

§ 232. Запрещается отправлять поезд без разрешения дежурного по станции.

Разрешением поезду занять перегон служит разрешающее показание выходного сигнала, жезл или письменное разрешение установленной формы.

§ 233. Запрещается дежурному по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, дежурному диспетчеру открывать выходной сигнал или давать другое разрешение на право занятия перегона, не убедившись в том, что маршрут для отправления поезда готов, стрелки заперты и маневры на стрелках

маршрута отправления прекращены, технический и коммерческий осмотры состава закончены, проверено наличие хвостовых сигналов.

Выходной сигнал открывается дежурным по станции лично или в каждом отдельном случае по его распоряжению сигналистом или стрелочником, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, дежурным диспетчером.

Выходной сигнал закрывается после прохода его всем составом отправившегося поезда.

На станциях, имеющих электрическую изоляцию путей и стрелок, выходной сигнал автоматически закрывается после прохода его первой колесной парой, а на участках с *постоянным движением вагонами вперед — после* прохода сигнала всем составом отправившегося поезда.

§ 234. Разрешение на занятие перегона там, где нет выходных сигналов, вручается машинисту локомотива дежурным по станции лично или через одного из работников локомотивной бригады этого поезда или дежурного по путям (парку), оператора, стрелочника или главного кондуктора (составителя).

Машинист обязан убедиться в правильности полученного разрешения.

На отдельных станциях, перечень которых устанавливается начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза, допускается выдача дежурным по станции разрешения на занятие перегона параллельно с выполнением операций по приготовлению маршрута отправления. Порядок, обеспечивающий безопасность движения в этих случаях, устанавливается в технико-распорядительном акте станции.

§ 235. При отправлении поезда со станции запрещается машинисту локомотива при наличии разрешения на занятие перегона приводить в движение поезд без сигнала отправления, подаваемого главным кондуктором (составителем) в случаях, когда он сопровождает поезд, а при отправлении поезда или одиночно следующего локомотива с путей, не имеющих выходных сигналов, без сигнала отправления, подаваемого дежурным по станции или по его указанию дежурным по путям (парку), сигналистом или стрелочником. С путей, имеющих выходные сигналы, разрешением машинисту одиночно

следующего локомотива на отправление со станции является открытое положение выходного сигнала.

§ 236. При остановке на перегоне машинисту локомотива запрещается приводить в движение поезд без сигнала главного кондуктора (составителя), если он сопровождает поезд в случаях:

а) когда остановка была произведена по сигналу работника, обслуживающего поезд, или стоп-краном;

б) если при остановке предусмотрено ограждение поезда;

в) при остановке поезда для выгрузки и погрузки грузов.

§ 237. Одновременное отправление и прием поезда, следующего в том же направлении, может производиться на раздельном пункте, если маршруты их следования изолированы и со стороны приема поезда подход на протяжении тормозного пути (полного служебного торможения) не круче 0,006.

Одновременное отправление и прием поезда, следующего в том же направлении, запрещается, если подход к станции со стороны приема поезда имеет на протяжении тормозного пути спуск круче 0,006 и станция не оборудована сигналами автоблокировки, электрической централизацией или сигнализацией безостановочного следования поездов или не имеет со стороны, противоположной спуску, изолированных маршрутов приема.

При отправлении поездов локомотивом вперед на перегон с обрывным профилем до их прибытия на соседнюю станцию на станции отправления (не имеющей улавливающего тупика) должен сохраняться свободным маршрут для приема хвостовой части состава в случае ее обрыва.

Отправление груженых составов вагонами вперед на перегоны с затяжными спусками при отсутствии улавливающих тупиков запрещается.

Порядок отправления поездов на перегоны с затяжными спусками и обрывным профилем устанавливается начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

§ 238. Дежурный по станции провожает каждый отправляемый или следующий безостановочно по станции поезд, следя за исправным его состоянием, наличием на

нем сигнальных приборов и правильным показанием сигналов.

В отправлении поезда в полном составе дежурный по станции убеждается по докладу сигналиста, стрелочника или лично.

На станциях, где пути отправления поездов удалены или где по местным условиям дежурный по станции не может провожать поезда, последние должны провожаться сигналистом, стрелочником или дежурным по путям.

На станциях с диспетчерской централизацией, где нет дежурных по станции, а в исключительных случаях и на станциях, имеющих электрическую изоляцию путей и стрелок, где дежурный по станции по местным условиям не может провожать поезда и нет других работников (сигналистов, стрелочников, дежурных по путям), отправление поездов контролируется по показаниям приборов управления.

Запрещается работнику, провожающему поезд, уходить, не убедившись в том, что поезд проследовал в полном порядке.

При проследовании поезда без установленных хвостовых сигналов или с погасшими сигналами работник, провожающий поезд, обязан принять меры к его остановке.

§ 239. Ответственность за правильность формирования поезда несут работники станции.

Работники станции перед отправлением поезда должны в точном соответствии с технологическим процессом работы станции, техническо-распорядительным актом, графиком движения и планом формирования поездов проверить правильность формирования и сцепления вагонов в составе, правильность и прочность крепления грузов на открытом подвижном составе, убедиться, что сохранность грузов полностью обеспечена, поезд имеет установленные сигналы и снабжен необходимым поездным инвентарем. Порядок проверки поезда, ответственность соответствующих работников станции в зависимости от местных условий устанавливаются начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

§ 240. Время фактического отправления или проследования каждого поезда дежурный по станции обязан отметить в настольном журнале движения поездов и

немедленно сообщить дежурному по станции, на которую отправлен поезд, и дежурному диспетчеру, указывая при этом номер поезда, а при необходимости одновременно передавая и другие данные, характеризующие состав поезда.

Средства сигнализации и связи при движении поездов

§ 241. Движение поездов производится при следующих средствах сигнализации и связи:

а) автоматической блокировке;

б) полуавтоматической блокировке;

в) электрожезловой системе;

г) телефоне.

В зависимости от размеров движения на отдельных участках допускается движение поездов:

а) по приказам дежурного диспетчера, передаваемым непосредственно главному кондуктору или составителю, а при отсутствии их — машинисту, отправляющемуся с поездом;

б) при посредстве одного жезла;

в) при посредстве одного локомотива.

Движение маневровых составов по межстанционным соединительным путям, не оборудованным средствами сигнализации и связи для движения поездов, может осуществляться маневровым порядком по распоряжению дежурного по станции отправления при наличии устного согласия дежурного по станции, принимающей маневровый состав. Прием маневрового состава на станцию производится с проводником, встречающим маневровый состав у сигнального знака «Граница станции».

Перечень участков и порядок организации движения поездов и маневровых составов при имеющихся средствах сигнализации и связи устанавливаются Погрузочно-транспортным управлением (отделом) комбината.

§ 242. При автоматической блокировке:

а) разрешением на занятие поездом блок-участка служит разрешающее показание выходного или проходного светофора;

б) как исключение, на проходных светофорах (кроме расположенных перед входными светофорами), находящихся на затяжных подъемах, допускается установка условно-разрешительного сигнала — дополни-

тельной головки с синим огнем или щита с отражательным знаком в виде буквы Т.

Наличие этого сигнала служит разрешением на проследование красного огня светофора без остановки грузовому поезду такого веса, при котором в случае остановки на данном подъеме не обеспечивается взятие поезда с места. При этом машинист, ведя поезд, может проследовать красный огонь светофора при скорости не свыше 20 *км/ч* с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения;

в) после остановки поезда перед проходным светофором с красным огнем, а также с непонятным показанием или погасшим, если машинист видит или знает, что впереди лежащий блок-участок занят поездом, ему запрещается продолжать движение до тех пор, пока блок-участок не освободится. Если машинист не знает о нахождении на впереди лежащем блок-участке поезда, он должен после остановки отпустить автотормоза и, если за это время на светофоре не появится разрешающий огонь, вести поезд до следующего светофора со скоростью не более 20 *км/ч*, а при движении вагонами вперед — 10 *км/ч* с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

В случае когда следующий проходной светофор будет в таком же положении, движение поезда после остановки продолжается в том же порядке.

§ 243. При полуавтоматической блокировке:

а) разрешением на занятие поездом перегона служит разрешающее показание выходного или проходного светофора или семафора;

б) на однопутных участках для открытия выходного светофора или семафора необходимо предварительно получить по блок-аппарату от дежурного по соседней станции, на которую отправляется поезд, блокировочный сигнал согласия или переключить блок-систему на соответствующее направление движения.

§ 244. При электрожезловой системе:

а) разрешением на занятие поездом перегона служит жезл данного перегона, вручаемый машинисту;

б) все переговоры по телефону по вопросам движения поездов, а также извлечение и вложение жезлов,

выдача и получение их могут производиться только дежурным по станции.

При установке жезловых аппаратов в помещениях стрелочных постов извлечение и вложение жезлов, выдача и получение их могут производиться старшим стрелочником по разрешению дежурного по станции;

в) дежурный по станции имеет право передавать без пропуска через жезловой аппарат жезл, полученный на путях с прибывшего поезда, на отправляемый на тот же перегон поезд; в этом случае необходимо предварительно получить согласие дежурного по соседней станции, на которую отправляется поезд.

На перегонах, где жезловые аппараты имеют ключи-жезлы, а также при отправлении пассажирских поездов передавать жезл без пропуска через жезловой аппарат запрещается.

Запрещается:

а) испрашивать разрешение на извлечение жезла ранее готовности поезда к отправлению, за исключением случаев безостановочного пропуска поездов или стоянки их по расписанию не более 3 *мин*;

б) хранить действующие жезлы не вложенными в аппарат;

в) провозить жезл на соседний перегон.

§ 245. При телефонных средствах связи при движении поездов разрешением на занятие поездом перегона служит:

а) на однопутных участках, а также двухпутных при отправлении по неправильному пути — путевая телефонограмма, вручаемая машинисту локомотива. До выдачи путевой телефонограммы дежурный по станции должен получить согласие дежурного по соседней станции на отправление поезда;

б) на двухпутных участках при отправлении по правильному пути — путевая записка, вручаемая машинисту локомотива. Выдача путевой записки производится после получения извещения о прибытии на соседнюю станцию ранее отправленного по этому пути поезда.

§ 246. При перерыве действия всех установленных средств сигнализации и связи движение поездов производится на однопутных участках при посредстве письменных извещений, а на двухпутных (по правиль-

ному пути) — с разграничением временем, положенным на проследование поездом перегона между станциями.

Движение поездов при посредстве письменных извещений устанавливается станциями преимущественного направления, которым является:

а) на однопутных перегонах—нечетное направление;

б) на двухпутных перегонах, когда один путь закрыт и по другому пути установлено двустороннее движение, — то направление, которое для оставшегося действующим пути было правильным при двухпутном движении.

Порядок движения поездов

§ 247. Скорость движения по перегонам определяется исходя из состояния, плана и профиля пути, конструктивных возможностей локомотивов, весов обращающихся поездов, обеспечения их тормозными средствами и других условий обеспечения безопасности движения (условия видимости, наличие пересечений дорог и др.).

Скорость при движении поездов вагонами вперед не должна превышать 25 *км/ч*.

Скорость движения при приеме поездов на тупиковые станционные пути, а также на свободную часть занятого пути не должна превышать 15 *км/ч* в начале пути приема.

Скорость движения поездов на перегонах, по станционным путям и стрелочным переводам, а также скорость при проследовании сигналов устанавливается приказом начальника ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

§ 248. Движение грузовых поездов вагонами вперед без сопровождения главным кондуктором может разрешаться при устройстве на головном вагоне прожекторного освещения и автоматического звукового сигнала (сирены или колокола), включаемых с локомотива.

Порядок обеспечения безопасности при движении грузовых поездов вагонами вперед без сопровождения главным кондуктором утверждается Погрузочно-транспортным управлением (отделом) комбината.

§ 249. В случаях когда при следовании поезда необходимо обеспечить особую бдительность локомотивных бригад и главных кондукторов и преду-

предить их о производстве работ, на поезда выдаются письменные предупреждения.

Предупреждения выдаются:

а) при неисправности пути, устройств контактной сети, искусственных и других сооружений, а также при производстве ремонтных и строительных работ, требующих уменьшения скорости или остановки в пути;

б) при вводе в действие новых, перемещении или упразднении существующих постоянных сигналов, а также при неисправности этих сигналов, когда невозможно привести их в закрытое положение;

в) при отправлении поезда с вагонами или грузами, выходящими за пределы габарита подвижного состава, с указанием порядка следования такого поезда;

г) при работе на двухпутном перегоне снегоочистителей, балластера, путеукладчика, подъемного крана, щебнеочистительной машины и других машин, а также при производстве погрузочно-разгрузочных работ;

д) при постановке в поезд подвижного состава, который не может следовать со скоростью, установленной для данного участка;

е) при работе съемных подвижных единиц в условиях плохой видимости, а также при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов;

ж) во всех других случаях, когда требуется уменьшение скорости или остановка поезда в пути, изменение порядка набора воды, а также когда необходимо предупредить локомотивные бригады и главных кондукторов (составителей) об особых условиях следования поезда.

Выдача предупреждений на поезда производится, как правило, на станции порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР.

§ 250. На двухпутных перегонах каждый главный путь, как правило, служит для движения поездов в одном определенном направлении.

Отправление поездов вслед с разграничением временем запрещается.

Организация движения на участках трехниточного или четырехниточного пути, образованного при устройстве сплетений железнодорожных путей нормальной колеи, а также путей нормальной и узкой колеи,

устанавливается начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза.

Движение поездов по неправильному пути производится по приказу диспетчера.

Порядок вождения поездов машинистами локомотивов

§ 251. Машинист локомотива обязан:

а) хорошо знать конструкцию локомотива, профиль своего участка, расположение на нем постоянных сигналов и сигнальных знаков и их значение; расписание движения поездов и соответствующие местные технические инструкции;

б) при приемке локомотива убедиться в его исправности, обратив особое внимание на действие тормозов и песочниц;

в) обеспечить безопасное следование поездов с точным соблюдением графика движения.

§ 252. После прицепки локомотива к составу машинист обязан:

а) убедиться в правильности сцепления локомотива с первым вагоном состава и соединения воздушных рукавов, а также в открытии концевых кранов между ними;

б) проверить давление в тормозной магистрали и убедиться в том, что падение давления составляет не более 0,2 *ат* в течение 1 *мин,* и опробовать автотормоза;

в) получить справку об обеспеченности поезда (состава) тормозами и убедиться в соответствии их установленным нормам, а где не предусмотрен специальный работник по проверке автотормозов, машинист обязан лично убедиться в обеспеченности поезда тормозами;

г) машинист локомотива, обслуживающего поезд без сопровождения главным кондуктором, перед отправлением должен получить натурный лист поезда и ознакомиться по нему с расположением вагонов в составе (за исключением замкнутых вертушек).

§ 253. При ведении поезда машинист и его помощник обязаны:

а) следить за свободностью пути, сигналами и сигнальными указателями и знаками, выполнять их требования и повторять друг другу показания сигналов;

б) следить за состоянием поезда и подаваемыми с него сигналами, а на электрифицированных участках, кроме того, и за состоянием контактной сети;

в) наблюдать за показанием контрольных приборов, обеспечивающих бесперебойную и безопасную работу локомотивов;

г) обеспечивать наиболее полное использование локомотивов при экономном расходовании электроэнергии, топлива и смазки;

д) при входе на станцию и проходе по станционным путям подавать установленные сигналы, следить по стрелочным указателям за правильностью маршрута, за свободностью пути и сигналами, подаваемыми работниками станций, а также за движением поездов и маневровых локомотивов на соседних путях, принимая немедленно меры к остановке при опасности столкновения.

При необходимости остановки на станции машинист должен остановить поезд, не проезжая предельного столбика и сигналов;

е) следить за своевременным сходом с пути работающих и находящихся на нем людей, подавать сигналы и принимать меры к остановке, если люди не сходят с пути.

§ 254. При ведении поезда машинист должен:

а) иметь тормозные устройства всегда готовыми к действию, проверять их в пути следования, не допускать падения давления в главном резервуаре и магистрали ниже установленных норм;

б) при запрещающих показаниях постоянных сигналов, показаниях сигналов уменьшения скорости и других сигналов, требующих сокращения скорости, применяя служебное торможение, останавливать поезд, не проезжая сигнала остановки, а сигнал уменьшения скорости проследовать со скоростью не более установленной для данного сигнала;

в) при внезапной подаче сигнала остановки или внезапном возникновении препятствия применить все имеющиеся в его распоряжении средства экстренного торможения и обеспечить остановку поезда на расстоянии не более тормозного пути для данного места;

г) при сильных туманах, ливнях и метелях, ограни-

чивающих видимость сигналов, вести поезд с особой бдительностью и в необходимых случаях снижать скорость с тем, чтобы была полностью обеспечена безопасность движения.

§ 255. В пути следования машинисту запрещается:

а) превышать установленные скорости;

б) отвлекаться от управления локомотивом, его обслуживания и наблюдения за сигналами и путем.

§ 256. При следовании двойной тягой или с подталкивающим локомотивом движением поезда управляет машинист ведущего локомотива. Машинисты второго и подталкивающего локомотивов обязаны подчиняться всем сигналам машиниста ведущего локомотива и повторять их.

Ответственность за безопасное и своевременное ведение поезда возлагается в полной мере на машинистов как ведущего, так и второго и подталкивающего локомотивов.

Порядок работы подталкивающих локомотивов определяется инструкциями, утвержденными начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза для каждого пункта подталкивания.

§ 257. Запрещается проезд на локомотиве лиц, не входящих в состав локомотивной бригады, за исключением работников, предусмотренных приказом начальника ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза, но не более 5 человек, включая локомотивную бригаду.

Порядок действий при вынужденной остановке поезда на перегоне

§ 258. При вынужденной остановке поезда на перегоне машинист обязан:

а) привести в действие автотормоза и при необходимости подать сигнал для приведения в действие работниками локомотивной бригады, главным кондуктором (составителем) имеющихся в составе ручных тормозов, а при недостатке их, кроме того, обеспечить укладку теми же работниками необходимого количества тормозных башмаков под колеса вагонов;

б) остановить поезд по возможности на площадке и прямом участке пути, если не требуется экстренной остановки;

в) выяснить возможность дальнейшего следования;

г) совместно со всеми работниками, обслуживающими поезд, принять меры к устранению возникшего препятствия для движения, а в необходимых случаях обеспечить ограждение поезда и смежного пути;

д) при наличии поездной радиосвязи немедленно объявить по радио об остановке машинистам поездных локомотивов, следующих по перегону, и дежурным по станциям, ограничивающим перегон, которые должны немедленно доложить об этом дежурному диспетчеру.

При отсутствии поездной радиосвязи, если причина, вызвавшая остановку поезда не может быть устранена в течение 10 *мин* немедленно доложить об этом дежурному диспетчеру или дежурному по станции (через работника локомотивной бригады, главного кондуктора, составителя или проводника вагона) по поездному переносному телефону или с ближайшего пункта, имеющего телефонную связь.

§ 259. При вынужденной остановке поезда главный кондуктор (составитель), а при его отсутствии помощник машиниста должен:

а) по сигналу машиниста локомотива привести в действие ручные тормоза, а в необходимых случаях по требованию машиниста уложить под колеса вагонов тормозные башмаки;

б) совместно с локомотивной бригадой и другими работниками, обслуживающими поезд, принять меры к устранению возникших для движения препятствий;

в) в необходимых случаях оградить поезд и смежный путь.

§ 260. Ограждение поезда, остановившегося на перегоне, производится в случаях:

а) затребования восстановительного или пожарного поезда, а также вспомогательного локомотива немедленно после вызова;

б) если вслед за поездом назначено отправление пассажирского поезда или если остановившийся поезд был отправлен при перерыве действия всех установленных средств сигнализации и связи — немедленно после остановки поезда;

в) пассажирский поезд ограждается немедленно.

Ограждение производится кондуктором (составителем), находящимся в хвосте поезда, а при движении

поезда без сопровождения кондукторской бригадой, помощником машиниста локомотива, на расстоянии пути полного служебного торможения, установленного приказом.

При затребовании восстановительного или пожарного поезда, а также вспомогательного локомотива ограждение на расстоянии тормозного пути производится со стороны прибытия ожидаемой помощи или с хвоста и головы, если неизвестно откуда прибудет помощь.

Во всех случаях немедленно должно быть ограждено место препятствия для движения поездов на смежном пути двухпутного или многопутного перегона и в первую очередь со стороны ожидаемого поезда. Порядок ограждения устанавливается настоящими Правилами и Инструкцией по сигнализации на железных дорогах СССР.

§ 261. На участках, оборудованных автоматической блокировкой, при остановке поезда на перегоне кондуктор (составитель), находящийся в хвосте, обязан сойти с тормозной площадки, проверить видимость хвостовых сигналов, внимательно наблюдать за перегоном и в случае появления вслед идущего поезда принять меры к его остановке. При отсутствии кондуктора (составителя) все перечисленные обязанности возлагаются на помощника машиниста.

Ночью, а при плохой видимости сигналов (туман, метель и другие неблагоприятные условия) и днем, а также при остановке в выемках и кривых, если в это время показался вслед идущий поезд, главный кондуктор, а при его отсутствии помощник машиниста, должен, кроме того, установить и зажечь факел-свечу.

§ 262. Если поезд остановился на подъеме и в хвосте нет подталкивающего локомотива, машинист в случае необходимости может осадить поезд на более легкий профиль того же перегона.

Скорость осаживания должна быть не более 5 *км/ч*.

Осаживание поезда не допускается:

а) во время тумана, метели и других неблагоприятных условий, когда сигналы трудно различимы;

б) на перегонах, оборудованных автоблокировкой;

в) если остановившийся поезд был отправлен при перерыве действия всех установленных средств сигнализации и связи.

§ 263. Если поезд не может самостоятельно следовать после остановки, то он выводится с перегона по частям поездным локомотивом или при порче поездного локомотива — вспомогательным локомотивом (полностью или по частям) порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР.

Необходимость вывода поезда с перегона по частям определяется машинистом ведущего локомотива.

Остающаяся часть поезда должна быть закреплена от самопроизвольного движения.

Для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду разрешается использовать локомотив сзади идущего поезда.

§ 264. Если затребован восстановительный или пожарный поезд, а также вспомогательный локомотив, то остановившийся поезд не может начать движение, пока не прибудет затребованная помощь или не будет дано соответствующее разрешение на движение.

Порядок затребования, назначения и движения восстановительных или пожарных поездов и вспомогательных локомотивов устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР и уточняется в местных инструкциях.

Движение съемных подвижных единиц

§ 265. Движение съемных подвижных единиц производится без выдачи поездных документов на право занятия перегона. На перегонах, имеющих тоннели или большие мосты, а также сложные условия плана и профиля, порядок движения съемных подвижных единиц устанавливается начальником ПТУ треста или железнодорожного цеха разреза. Движение съемных подвижных единиц не должно нарушать движения поездов.

Все съемные подвижные единицы, следующие по участкам с автоблокировкой, должны иметь оси с электрической изоляцией.

Количество людей, сопровождающих съемные единицы, должно быть достаточным для немедленной уборки этих единиц и грузов с пути при приближении поезда.

ТЕРМИНЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ПРАВИЛАХ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПРЕДПРИЯТИЙ УГОЛЬНОЙ И СЛАНЦЕВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Блок-участок. Перегон на железнодорожных линиях, оборудованных автоблокировкой, ограниченный проходными светофорами или проходным светофором и станцией.

Боковой путь. Путь, при входе на который подвижной состав отклоняется по стрелочному переводу.

Внутренние пути. Пути на территории фабрик, шахт, разрезов, складских баз и других предприятий и организаций.

Вспомогательный пост. Пост на перегоне, не имеющий путевого развития и предназначенный только для обслуживания пункта примыкания ветви (для поездов, следующих по всему перегону, раздельным пунктом не является).

Габарит подвижного состава. Предельное поперечное (перпендикулярное оси пути) очертание, в котором, не выходя наружу, должен помещаться как груженый, так и порожний подвижной состав, установленный на прямом горизонтальном пути.

Габарит приближения строений. Предельное поперечное (перпендикулярное оси пути) очертание, внутрь которого не должны заходить никакие части сооружений и устройств.

Исключение могут составлять лишь устройства, предназначенные для непосредственного взаимодействия их с подвижным составом (вагонные замедлители в рабочем состоянии, контактные провода с деталями крепления, хоботы гидравлических колонок при наборе воды и др.).

Главные пути. Пути перегонов, а также пути станций, являющиеся непосредственным продолжением путей прилегающих перегонов и, как правило, не имеющие отклонения на стрелочных переводах.

Дежурный по станции. Сменный помощник начальника станции, единолично распоряжающийся приемом,

отправлением и пропуском поездов, а также всеми другими передвижениями подвижного состава по главным и приемо-отправочным путям станции (а где нет станционного диспетчера, — по остальным путям).

Единый технологический процесс (ЕТП). Система, которой устанавливается рациональная организация работы путей промышленных предприятий и примыкающих к ним железнодорожных станций МПС, увязывающая в единое целое технологию обработки составов и вагонов на путях промышленных предприятий и станциях МПС и согласовывающая ритм производственного процесса промышленных предприятий с ритмом перевозочного процесса железных дорог.

Единый технологический процесс основывается на социалистическом содружестве коллективов работников промышленного и железнодорожного транспорта, предусматривает взаимную помощь в работе и совместное использование технических средств (локомотивов, вагонов, путей, погрузочно-разгрузочных механизмов и др.).

В целях сокращения простоя вагонов на путях промышленных предприятий и станциях, единый технологический процесс в ряде случаев устанавливает единую норму простоя вагонов на путях промышленных предприятий и станциях МПС.

Карьерный пост. Раздельный пункт, имеющий путевое развитие для обслуживания пунктов погрузки-выгрузки или производства маневровой работы.

В некоторых случаях такие посты организуются для регулирования движения поездов в местах сплетения и пересечения железнодорожных путей.

Каждый карьерный пост приписывается к одной из станций предприятия.

Локомотивы. Электровозы, тепловозы, паровозы и мотовозы.

Локомотивная бригада. Группа работников, назначаемая для обслуживания поездных или маневровых локомотивов, а также моторвагонных поездов. Работниками локомотивной бригады являются машинист и помощник машиниста, а на паровозах — кочегар.

Маневровый порядок движения. Система организации движения по межстанционным соединительным путям, при которой допускается занятие этих путей ма-

невровыми составами порядком, предусмотренным для маневров по станционным путям. Прием маневровых составов соседней станцией производится с проводником.

Маневровый состав. Группа вагонов, сцепленных между собой и с локомотивом, производящим маневры. Маневровый состав обращается в пределах одного маневрового района или одной станции, а также по межстанционным соединительным путям.

Межпостовой перегон. Перегон, ограниченный путевыми постами или путевым постом и станцией.

Межстанционный соединительный путь. Участок железнодорожной линии между смежными раздельными пунктами, не оборудованный средствами сигнализации и связи для движения поездов, по которому обращаются только маневровые составы.

Одиночные локомотивы, моторные вагоны, автодрезины и другие самодвижущиеся единицы несъемного типа, отправленные на межстанционный соединительный путь, рассматриваются как маневровый состав и движение их осуществляется маневровым порядком.

Межстанционный перегон. Перегон, ограниченный станциями, разъездами и обгонными пунктами.

Начальник ПТУ треста. Начальник Погрузочно-транспортного управления угольного треста.

В настоящих правилах во всех случаях, когда применяется термин «начальник ПТУ треста» подразумевается также начальник объединенного Погрузочно-транспортного управления.

Начальник железнодорожного цеха разреза. Руководитель железнодорожного транспорта разреза. В разрезах, где нет железнодорожных цехов, права и обязанности начальника цеха возлагаются на заместителя главного инженера разреза по транспорту.

Обгонный пункт. Раздельный пункт на двухпутных линиях, имеющих путевое развитие, допускающее обгон поездов, а в необходимых случаях и перевод поезда с одного главного пути на другой.

Охранная стрелка. Стрелка, устанавливаемая при приготовлении маршрута приема или отправления поезда в положение, исключающее возможность выхода подвижного состава на подготовленный маршрут.

Перегон. Часть железнодорожной линии, ограниченная смежными раздельными пунктами, оборудованная

средствами сигнализации и связи для движения поездов. По перегонам обращаются только поезда.

Одиночные локомотивы, моторные вагоны, автодрезины и другие самодвижущиеся единицы несъемного типа, отправленные на перегон, рассматриваются как поезд.

Переезд. Место пересечения железных дорог в одном уровне трамвайными путями, троллейбусными линиями и автомобильными дорогами.

Подвижной состав. Локомотивы, вагоны и моторвагонный подвижной состав.

Подталкивающий локомотив. Локомотив, назначаемый в помощь ведущему локомотиву на отдельных перегонах или части перегона (в хвосте поезда).

Подъездной путь. Путь, предназначенный для обслуживания промышленных районов и узлов, отдельных предприятий и организаций, связанный с общей сетью железных дорог непрерывной рельсовой колеей и принадлежащий предприятию, организации или железной дороге.

К подъездным путям относятся также пути, соединяющие промышленные предприятия или их отдельные производства, расположенные на обособленных площадках, с другими предприятиями, складами и сырьевыми базами, пристанями.

Поезд. Сцепленный состав вагонов с одним или несколькими действующими локомотивами или моторными вагонами, сформированный в соответствии с ПТЭ железных дорог Союза ССР или настоящими Правилами и имеющий установленные сигналы. Одиночные локомотивы, моторные вагоны, автомотрисы и автодрезины несъемного типа, отправляемые на перегон, рассматриваются как поезд.

Предохранительный тупик. Тупиковый путь, предназначенный для предупреждения выхода подвижного состава на маршруты следования поездов.

Путевой знак. Постоянный указатель профиля и протяженности железнодорожных линий, а также местонахождения отдельных путевых сооружений и устройств.

Путевой пост. Раздельный пункт на железнодорожных линиях, не оборудованных автоблокировкой, не

имеющий путевого развития, но обслуживаемый дежурным по посту.

Пути специального назначения. К путям специального назначения относятся предохранительные и улавливающие тупики, передвижные пути забоев, отвалов и др. по перечню предприятия.

Раздельный пункт. Пункт, разделяющий железнодорожную линию на перегоны. Раздельными пунктами являются станции, разъезды, обгонные пункты, карьерные и путевые посты, а при автоблокировке и проходные светофоры.

Разъезд. Раздельный пункт на однопутных линиях, имеющий путевое развитие, предназначенное для скрещения и обгона поездов.

Руководитель маневров. Работник, непосредственно руководящий действиями всех лиц, участвующих в маневрах, без указания которого машинист локомотива, производящего маневры, не имеет права приводить локомотив в движение.

Руководитель работ. Ответственное лицо, на которое возложено руководство ремонтными работами на эксплуатируемых железнодорожных путях, сооружениях и устройствах.

Сигнал. Условный видимый или звуковой знак, при помощи которого подается определенный приказ.

Сигнальный знак. Условный видимый знак, при помощи которого подается приказ или извещение для определенной категории работников. К сигнальным знакам относятся предельные столбики, оповестительные щиты и знаки границ станций, места встречи поездов проводниками, подачи свистка, начала и конца опасного места, установленной скорости, остановки головы поезда, начала и конца толкания, отключения и включения тока, конца контактной подвески, опускания и поднятия пантографа, закрытия сифона и поддувала, чистки топки, открытия и закрытия крыльев снегоочистителей.

Специальный подвижной состав. Несъемные подвижные единицы на железнодорожном ходу — снегоочистители, снегоуборочные и щебнеочистительные машины, балластеры, путеукладчики, путепередвигатели, подъемные краны, автодрезины и т. д.

Спуск затяжной. Спуск при следующих значениях крутизны и протяженности:

Крутизна	Протяженность
от 0,015 до 0,017	5 *км* и более
» 0,018 » 0,020	4 » » »
» 0,021 » 0,022	2 » » »
» 0,023 и круче	1 » » »

Спуск руководящий. Наибольший по крутизне (с учетом сопротивления кривых) спуск протяжением не менее тормозного пути.

Станция. Раздельный пункт, имеющий путевое развитие, позволяющее производить операции по приему, отправлению, скрещению и обгону поездов, операции по приему и выдаче грузов, а при развитых путевых устройствах — формирование поездов и технические операции с поездами.

Примечания. 1. В настоящих Правилах во всех случаях, когда необходимо сказать о раздельных пунктах, имеющих путевое развитие или обслуживаемых дежурными работниками (станции, разъезды, обгонные пункты, путевые посты), в тексте указаны общие термины «Станция» или «Дежурный по станции», за исключением мест, где по характеру требований необходимо перечислить или уточнить, о каких именно раздельных пунктах идет речь.

2. На предприятиях, где железнодорожный транспорт по условиям работы не подразделяется на станции, требования к станционному хозяйству и станции распространяются на весь железнодорожный транспорт предприятия.

Станционный пост централизации. Пост на станции, в котором сосредоточено управление группой централизованных стрелок и сигналов.

Станционные пути. Пути в границах станции — главные, приемо-отправочные, сортировочные, погрузочно-выгрузочные, вытяжные, деповские (локомотивного и вагонного хозяйства), а также прочие пути, назначение которых определяется производимыми на них операциями.

Станционная составительская бригада. Составительская бригада, не закрепленная за определенным локомотивом и обслуживающая все локомотивы, работающие в районе действия бригады.

Стрелка. Часть стрелочного перевода, состоящая из рамных рельсов, остряков и переводного механизма.

Стрелка нецентрализованная. Стрелка, остряки которой переводятся вручную при помощи переводного механизма непосредственно у стрелки.

Стрелка централизованная. Стрелка, остряки которой переводятся специальными устройствами, управляемыми из одного центрального пункта.

Стрелочный перевод. Устройство, служащее для перевода подвижного состава с одного пути на другой. Стрелочные переводы состоят из стрелок, крестовин и соединительных путей между ними.

Стрелочный пост. Один или несколько стрелочных переводов нецентрализованного управления, обслуживаемых одним стрелочником.

Стрелочный район. Группа смежных стрелочных постов, находящихся под контролем одного старшего стрелочника.

Съемные подвижные единицы. Съемные автодрезины, путевые вагончики, ремонтные вышки на электрифицированных участках, путеизмерительные, дефектоскопные и другие тележки и подвижные единицы, которые могут быть сняты с пути вручную обслуживающими их работниками.

Торможение служебное. Торможение ступенями любой величины для плавного снижения скорости или остановки поезда в заранее предусмотренном месте.

Торможение экстренное. Торможение, применяемое в случаях, требующих немедленной остановки поезда, достигаемое путем экстренной разрядки магистрали и дающее максимальную тормозную силу.

Тормозной путь. Расстояние, проходимое поездом за время от момента перевода ручки крана машиниста или крана экстренного торможения в тормозное положение до полной остановки. Тормозные пути различаются в зависимости от вида торможения (служебное, полное служебное и экстренное).

Уклон. Элемент продольного профиля железнодорожного пути, имеющий наклон к горизонтальной линии. Уклон для поезда, движущегося от низшей точки к высшей, называется подъемом, а обратно—спуском.

Улавливающий тупик. Тупиковый путь, предназначенный для остановки потерявшего управление поезда или части поезда при движении по затяжному спуску.

Фронт погрузки-выгрузки. Прирельсовая часть склада, на которую укладывается груз на время погрузки или выгрузки, подлежащая немедленному освобождению для приема вновь поступающего груза.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

Введение 3

Раздел I

ОБЩИЕ ОБЯЗАННОСТИ РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПРЕДПРИЯТИЙ УГОЛЬНОЙ И СЛАНЦЕВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ 4

Раздел II

СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА И ИХ СОДЕРЖАНИЕ

Глава I

Общие положения 9

Габарит 10

Глава II

Сооружения и устройства путевого хозяйства 12

План и профиль пути 12

Земляное полотно, верхнее строение пути и искусственные сооружения 13

Стрелочные переводы, пересечения и переезды . . 17

Путевые и сигнальные знаки 22

Глава III

Сооружения и устройства локомотивного и вагонного хозяйства 23

Глава IV

Сооружения и устройства станционного хозяйства . . . 24

Глава V

Сооружения и устройства сигнализации и связи . . . 25

Сигналы 25

Путевая автоматическая и полуавтоматическая блокировка 30

Электрожезловая система 32

Электрическая централизация стрелок и сигналов . . 32

Ключевая зависимость стрелок и сигналов и станционная блокировка 34

Автоматическая переездная сигнализация и автоматические шлагбаумы 35

Устройства путевого заграждения 35

Связь 35

Глава VI

Сооружения и устройства электроснабжения электрифицированного железнодорожного транспорта и энергетического хозяйства 38

Глава VII
Осмотр сооружений и устройств и их ремонт 43

Раздел III

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ И ЕГО СОДЕРЖАНИЕ

Глава I
Общие требования 47

Глава II
Колесные пары 49

Глава III
Тормозные и ударно-тяговые устройства 50

Глава IV
Содержание, обслуживание и ремонт подвижного состава . 51
Содержание локомотивов 52
Содержание вагонов 54

Раздел IV

ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ

Глава I
График движения поездов 57

Глава II
Раздельные пункты 58

Глава III
Организация технической работы станции 59
Общие требования 59
Эксплуатация стрелочных переводов 60
Производство маневров 64
Формирование поездов 73
Порядок включения тормозов в поездах 77
Снаряжение и обслуживание поездов 80
Постановка локомотивов в поезда 81

Глава IV
Движение поездов 82
Общие требования 82
Прием поездов 85
Отправление поездов 88
Средства сигнализации и связи при движении поездов 93
Порядок движения поездов 96
Порядок вождения поездов машинистами локомотивов 98
Порядок действий при вынужденной остановке поезда на перегоне 100
Движение съемных подвижных единиц 103

Термины, применяемые в Правилах технической эксплуатации железнодорожного транспорта предприятий угольной и сланцевой промышленности 104

gost.e-ecolog.ru