МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

gost.e-ecolog.ru

МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

УТВЕРЖДАЮ:
Министр путей сообщения
Российской Федерации
Н. Е. АКСЁНЕНКО
26 мая 2000 г. ЦРБ-756

ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

с изменениями и дополнениями,
внесенными приказами МПС России:
от 03.07.2001 г. № 16
от 27.05.2002 г. № 24

Москва 2002 г.

УДК 656.2 (083.96)

Выпущено по заказу Министерства путей сообщения Российской Федерации

Ответственный за выпуск Л.В. Рыжова

Официальное издание

ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

© Министерство путей сообщения Российской Федерации 2000 г.

РАЗДЕЛ 1

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (далее — настоящие Правила) устанавливают основные положения по технической эксплуатации железных дорог и порядок действий работников железнодорожного транспорта при их эксплуатации, основные размеры, нормы содержания важнейших сооружений, устройств и подвижного состава и требования, предъявляемые к ним, систему организации движения поездов и принципы сигнализации.

Настоящие Правила разработаны в соответствии с федеральными законами: «О федеральном железнодорожном транспорте» от 25 августа 1995 г. № 153-ФЗ[1], «Транспортный устав железных дорог Российской Федерации» от 8 января 1998 г. № 2-ФЗ[2], другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

2. Настоящие Правила обязательны для всех подразделений и работников федерального железнодорожного транспорта, а их выполнение обеспечивает слаженность всех звеньев железнодорожного транспорта, четкую и бесперебойную работу железных дорог и безопасность движения.

Настоящие Правила могут быть изменены только приказом Министра путей сообщения Российской Федерации.

---

[1] Собрание законодательства Российской Федерации, 1995, №35, ст. 3505.

[2] Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, №2, ст. 218.

3. По вопросам технической эксплуатации железных дорог Министерство путей сообщения Российской Федерации издает инструкции и указания сетевого значения, а управления и отделения железных дорог — инструкции и указания, определяющие работу предприятий, организаций и отделений железных дорог.

Все инструкции и указания, относящиеся к технической эксплуатации, проектированию и строительству железных дорог, сооружений, устройств и подвижного состава, должны соответствовать требованиям настоящих Правил.

Глава 1

ОБЩИЕ ОБЯЗАННОСТИ РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

1.1. Основными обязанностями работников железнодорожного транспорта являются удовлетворение потребностей в перевозках пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа при безусловном обеспечении безопасности движения и сохранности перевозимых грузов, багажа и грузобагажа, эффективное использование технических средств, соблюдение требований охраны окружающей природной среды.

1.2. Каждый работник, связанный с движением поездов, несет по кругу своих обязанностей ответственность за выполнение настоящих Правил и безопасность движения.

Контроль за соблюдением Правил технической эксплуатации работниками железнодорожного транспорта возлагается на руководителей соответствующих подразделений.

Нарушение настоящих Правил работниками железнодорожного транспорта влечет за собой ответст-

венность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

1.3. Каждый работник железнодорожного транспорта обязан подавать сигнал остановки поезду или маневрирующему составу и принимать другие меры к их остановке в случаях, угрожающих жизни и здоровью людей или безопасности движения. При обнаружении неисправности сооружений или устройств, создающей угрозу безопасности движения или загрязнения окружающей природной среды, работник должен немедленно принимать меры к ограждению опасного места и устранению неисправности.

1.4. Работники железнодорожного транспорта должны обеспечивать безопасность пассажиров, создавать им необходимые удобства, культурно обслуживать на вокзалах, в поездах, быть вежливыми и предупредительными в обращении со всеми лицами, пользующимися услугами железнодорожного транспорта, и одновременно требовать от них выполнения действующих на железнодорожном транспорте правил.

1.5. Работники железнодорожного транспорта должны содержать в порядке рабочее место и вверенные технические средства.

Работники, для которых установлены форма одежды и знаки различия, должны быть одеты по форме в соответствии с Положением о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 25 августа 1992 г. №621[1].

---

[1] Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1992, № 9, ст. 608;

Собрание законодательства Российской Федерации, 1996, №18, ст. 2152;

Собрание законодательства Российской Федерации, 1999, №7, ст. 916.

Каждый работник железнодорожного транспорта должен соблюдать правила и инструкции по охране труда, пожарной безопасности, санитарные правила и нормы, требования стандартов, метрологических норм и правил и иных нормативных документов, установленные для выполняемой им работы. Ответственность за выполнение этих правил и инструкций возлагается на исполнителей и руководителей соответствующих подразделений.

1.6. Не допускаются на локомотивы, в кабины управления моторвагонными поездами, специальным самоходным подвижным составом (мотовозами, дрезинами, специальными автомотрисами, железнодорожно-строительными машинами) и другими подвижными единицами, к сигналам, стрелкам, аппаратам, механизмам и другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения поездов, а также в помещения, откуда производится управление сигналами и такими устройствами, лица, не имеющие права доступа к ним.

Управлять локомотивами, моторвагонными поездами, специальным самоходным подвижным составом (мотовозами, дрезинами, специальными автомотрисами, железнодорожно-строительными машинами) и другими подвижными единицами, сигналами, аппаратами, механизмами и другими устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения поездов, а также переводить стрелки имеют право только уполномоченные на это работники во время исполнения ими служебных обязанностей.

Работники железнодорожного транспорта, проходящие в установленном порядке стажировку, могут допускаться к управлению локомотивами, моторвагонными поездами, специальным самоходным под-

вижным составом (мотовозами, дрезинами, специальными автомотрисами, железнодорожно-строительными машинами) и другими подвижными единицами, сигналами, стрелками, аппаратами, механизмами и другими устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения поездов, только под наблюдением и под личную ответственность работников, непосредственно обслуживающих эти устройства.

1.7. Лица, поступающие на железнодорожный транспорт на работу, связанную с движением поездов, должны пройти профессиональное обучение, а локомотивные бригады, поездные диспетчеры, дежурные по железнодорожным станциям (далее — дежурный по станции), бригады специального самоходного подвижного состава, кроме того, профессиональный отбор, выдержать испытания и в последующем периодически проверяться в знании:

Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (ПТЭ) от 26 мая 2000 г. № ЦРБ-756[1];

Инструкции по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации (ИСИ) от 26 мая 2000 г. № ЦРБ-757[2];

инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации (ИДП);

должностных инструкций и других документов, устанавливающих обязанности работников;

---

[1] Признаны не нуждающимися в государственной регистрации (письмо Минюста России от 18.08.2000, № 7043-ЮД).

[2] Признана не нуждающейся в государственной регистрации (письмо Минюста России от 22.06.2000, №4881-ЭР).

правил и инструкции по охране труда, санитарных правил и норм;

Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта Российской Федерации.

Все остальные работники должны знать общие обязанности работников железнодорожного транспорта, предусмотренные настоящими Правилами, правила по охране труда, санитарные правила и нормы, должностные инструкции и другие документы, устанавливающие обязанности работников.

Работники железнодорожного транспорта, на которых в порядке полной загрузки 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.

Перечень должностей и профессий, для занятия которых работники подлежат испытаниям, предусмотренным в настоящем пункте, объем знаний для каждой должности (профессии), а также порядок проведения испытаний при приеме на работу и периодических, устанавливаются МПС России.

Требования к профессиональному отбору локомотивных бригад, поездных диспетчеров, дежурных по станциям, бригад специального самоходного подвижного состава устанавливаются МПС России.

1.8. Лица, поступающие на работу, и работники железнодорожного транспорта, непосредственно связанные с движением поездов, подлежат обязательным предварительным, при поступлении на работу, и периодическим медицинским осмотрам в установленном порядке.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 25 февраля 2000 г.

№ 163[1] лица моложе 18 лет не допускаются к занятию следующих должностей и профессий, непосредственно связанных с движением поездов: машинистов локомотивов, моторвагонных поездов, мотовозов и специальных автомотрис, железнодорожно-строительных машин, кранов (крановщиков) и их помощников, водителей дрезин и их помощников, кочегаров паровозов в депо, поездных диспетчеров, станционных диспетчеров, диспетчеров маневровых железнодорожных станций, диспетчеров локомотивных дорожных, энергодиспетчеров, диспетчеров вагонного депо, диспетчеров по регулированию вагонного парка, дежурных по железнодорожным станциям, дежурных по парку, дежурных по разъезду, дежурных по переезду, дежурных станционных постов централизации, дежурных по сортировочным горкам, операторов при дежурных по станциям, операторов при маневровых диспетчерах железнодорожных станций, операторов сортировочных горок, операторов постов централизации, операторов пунктов технического обслуживания вагонов, операторов по путевым измерениям и их помощников, операторов дефектоскопных тележек, кондукторов грузовых поездов, составителей поездов и их помощников, регулировщиков скоростей движения вагонов, сигналистов, дежурных стрелочных постов, приемщиков поездов, мастеров дорожных, мастеров мостовых, мастеров тоннельных, мастеров дистанций электроснабжения, мастеров пунктов технического обслуживания вагонов, мастеров и рабочих на безотцепочном ремонте вагонов, осмотрщиков вагонов, осмотрщиков-ремонтников вагонов, бригадиров (освобожденных) по

[1] Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, № 10, ст. 1131.

текущему содержанию и ремонту пути и искусственных сооружений, обходчиков пути и искусственных сооружений, наладчиков контрольно-измерительных вагонов, монтеров пути (третьего разряда и выше), начальников (механиков-бригадиров) пассажирских поездов, поездных электромехаников, проводников вагонов, механиков рефрижераторных поездов (секций), электромехаников и электромонтеров, занятых на: ремонте и обслуживании аппаратуры и устройств связи; обслуживании и ремонте устройств сигнализации, централизации и блокировки; на ремонте и обслуживании контактной сети, тяговых и трансформаторных подстанций и высоковольтных линий под напряжением и на высоте.

1.9. Работники железнодорожного транспорта должны сохранять вверенное имущество железных дорог и перевозимые грузы.

1.10. Не допускается исполнение обязанностей работниками железнодорожного транспорта, находящимися в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения. Лица, обнаруженные в таком состоянии, немедленно отстраняются от работы и привлекаются к ответственности в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

РАЗДЕЛ 2

СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА

Глава 2

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ. ГАБАРИТ

2.1. Сооружения и устройства железных дорог должны содержаться в исправном состоянии.

Предупреждение появления неисправностей и обеспечение длительных сроков службы сооружений и устройств железных дорог должны быть главным в работе лиц, ответственных за их содержание.

Ответственными за состояние сооружений и устройств железных дорог являются работники, непосредственно их обслуживающие, и руководители предприятий, в ведении которых находятся эти сооружения и устройства.

Указанные работники в соответствии с должностными обязанностями каждый на своем участке должны знать правила эксплуатации и состояние сооружений и устройств, систематически проверять их и обеспечивать высокое качество содержания, технического обслуживания и ремонта с соблюдением метрологических правил и норм и требований стандартов для сооружений и устройств железнодорожного транспорта.

2.2. Сооружения, устройства, механизмы и оборудование должны соответствовать утвержденной проектной документации и техническим условиям. На основные сооружения, устройства, механизмы и оборудование должны быть технические паспорта, содер-

жащие важнейшие технические и эксплуатационные характеристики.

Устройства, механизмы и оборудование, в том числе поставляемые федеральному железнодорожному транспорту, подлежат в соответствии с законодательством Российской Федерации обязательной сертификации в рамках Системы сертификации на федеральном железнодорожном транспорте (ССФЖТ).

Сооружения и устройства железных дорог должны соответствовать требованиям, обеспечивающим пропуск поездов с наибольшими установленными скоростями: пассажирских — 140 км/ч, рефрижераторных — 120 км/ч, грузовых — 90 км/ч. По конкретным участкам железных дорог в соответствии с перечнем, согласованным с МПС России, устанавливаются дифференцированные скорости.

Дополнительные требования к сооружениям и устройствам на участках железных дорог, где пассажирские поезда обращаются со скоростью более 140 км/ч, устанавливаются соответствующей инструкцией МПС России.

Внесение изменений в конструкции сооружений и устройств допускается только с разрешения должностных лиц, имеющих право утверждать проектную документацию на эти сооружения и устройства.

Классификация, межремонтные сроки и нормы содержания основных сооружений и устройств устанавливаются МПС России.

Технические указания и типовые технологические процессы по техническому обслуживанию, ремонту и содержанию сооружений и устройств утверждаются соответствующими департаментами МПС России.

2.3. Вновь построенные и реконструированные линии, сооружения, устройства и здания должны приниматься в постоянную эксплуатацию приемочными ко-

миссиями в соответствии с правилами приемки в эксплуатацию законченных строительством объектов железнодорожного транспорта и метрополитенов.

Вновь построенные и реконструированные сооружения и устройства железных дорог вводятся в действие только после утверждения нормативной документации, устанавливающей порядок их работы, обеспечивающей охрану труда и безопасность движения (технически-распорядительные акты, инструкции по работе), а также проверки знания указанной документации работниками, обслуживающими эти сооружения и устройства.

2.4. Сооружения и устройства общей сети железных дорог и железнодорожных подъездных путей от станции примыкания до территории промышленных и транспортных предприятий должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений С, установленного государственным стандартом.

Сооружения и устройства железных дорог, находящиеся на территории и между территориями промышленных и транспортных предприятий, должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений Си, установленного государственным стандартом.

Габариты С и С*п* должны соблюдаться при проектировании, строительстве, реконструкции железных дорог, железнодорожных подъездных путей, сооружений и устройств на них, при электрификации и строительстве вторых путей, а также у всех эксплуатируемых сооружений и устройств, ранее приведенных к указанным габаритам.

Особенности применения габаритов С и С*п* при новом строительстве и реконструкции железных дорог, сооружений и устройств, требования к существующим сооружениям и устройствам, построенным по старым нормам и не отвечающих требованиям габари-

тов С и С*п*, порядок проверки габаритов сооружений и устройств и устранения негабаритных мест предусматриваются инструкцией по применению габаритов приближения строений.

При планировании переустройства существующих сооружений и устройств, не отвечающих требованиям габаритов С и С*п*, в первую очередь должны учитываться объекты, не обеспечивающие пропуск перспективного подвижного состава габаритов Т*пр* и Т*ц*, *а* также грузов, погруженных по зональному габариту.

Не допускается нарушать габариты сооружений и устройств железных дорог при проведении любых ремонтных, строительных и других работ.

2.5. Расстояние между осями путей на перегонах двухпутных линий на прямых участках должно быть не менее 4100 мм.

На трехпутных и четырехпутных линиях расстояние между осями второго и третьего путей на прямых участках должно быть не менее 5000 мм.

Расстояние между осями смежных путей на железнодорожных станциях (далее — станции) на прямых участках должно быть не менее 4800 мм, на второстепенных путях и путях грузовых районов — не менее 4500 мм. При расположении главных путей на станциях крайними с разрешения начальника железной дороги допускается расстояние между ними 4100 мм. Расстояние между осями путей, предназначенных для непосредственной перегрузки грузов из вагона в вагон, может быть допущено 3600 мм.

Горизонтальные расстояния на кривых участка между осями смежных путей и между осью пути габаритом приближения строений на перегонах станциях

устанавливаются инструкцией по применению габаритов приближения строений.

2.6. Погруженный на открытом подвижном составе груз (с учетом упаковки и крепления) должен размещаться в пределах установленных МПС России габаритов погрузки.

Грузы, которые не могут быть размещены на открытом подвижном составе в пределах габаритов погрузки, перевозятся в соответствии с порядком, установленным МПС России.

Для проверки правильности размещения грузов в пределах указанного габарита в местах массовой погрузки (на железнодорожных подъездных путях, в морских и речных портах, на станциях перегрузки) устанавливаются габаритные ворота.

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 1200 мм должны находиться от наружной грани головки крайнего рельса не ближе 2,0м, а при большей высоте — не ближе 2,5 м.

Глава 3

СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА

3.1. Все элементы железнодорожного пути (земляное полотно, верхнее строение и искусственные сооружения) по прочности, устойчивости и состоянию должны обеспечивать безопасное и плавное движение поездов со скоростями, установленными на данном участке.

3.2. Размещение и техническое оснащение дистанций пути, путевых машинных станций и других предприятий путевого хозяйства должны обеспечивать выполнение необходимых работ по содержанию и ремонту железнодорожного пути, сооружений и устройств для выполнения заданных размеров движения поездов с установленными скоростями.

3.3. Требования к конструкциям сооружений и устройств, порядок их содержания и эксплуатации, не перечисленные в настоящих Правилах, устанавливаются МПС России.

План и профиль пути

3.4. Железнодорожный путь в отношении радиусов кривых, сопряжения прямых и кривых, крутизны уклонов должен соответствовать утвержденному плану и профилю линии.

3.5. Станции, разъезды и обгонные пункты, как правило, должны располагаться на горизонтальной площадке; в отдельных случаях допускается расположение их на уклонах не круче 0,0015; а в трудных условиях — не круче 0,0025.

В особо трудных условиях на разъездах и обгонных пунктах всех типов, а с разрешения МПС России и на промежуточных станциях продольного или полупродольного типов, на которых не предусматривается маневров и отцепки локомотива или вагонов от состава и разъединение соединенных поездов, допускаются уклоны более 0,0025 в пределах станционной площадки. Допускаются также в особо трудных условиях с разрешения МПС России уклоны более 0,0025 при удлинении приемо-отправочных путей на существующих станциях, при условии принятия мер против са-

мопроизвольного ухода вагонов или составов (без локомотива), но не круче 0,010 в обоих случаях.

Для предотвращения самопроизвольного ухода вагонов или составов (без локомотива) за пределы полезной длины путей на станциях, разъездах и обгонных пунктах продольный профиль вновь построенных и реконструированных приемо-отправочных путей, на которых предусматривается отцепка локомотивов от вагонов и производство маневровых операций, должен проектироваться вогнутого (ямообразного) очертания с одинаковыми отметками высот по концам полезной длины путей.

В необходимых случаях для предупреждения самопроизвольного выхода вагонов на другие пути и маршруты приема, отправления поездов должно предусматриваться соответственно устройство предохранительных тупиков, охранных стрелок, сбрасывающих башмаков, сбрасывающих остряков, сбрасывающих стрелок, а также применение стационарных устройств для закрепления вагонов.

Во всех случаях расположения станций, разъездов и обгонных пунктов на уклонах должны быть обеспечены условия трогания с места поездов установленной весовой нормы и условия удержания поездов вспомогательными тормозами локомотивов.

3.6. Станции, разъезды и обгонные пункты, а также отдельные парки и вытяжные пути должны располагаться на прямых участках. В трудных условиях допускается размещение их на кривых радиусом не менее 1500 м. В особо трудных условиях допускается уменьшение радиуса кривой до 600 м, а в горных условиях — до 500 м.

3.7. План и профиль главных и станционных путей, а также железнодорожных подъездных путей, принад-

лежащих железной дороге, должны подвергаться периодической инструментальной проверке.

Организация работ по инструментальной проверке плана и профиля путей, изготовлению соответствующей технической документации, а также составлению масштабных и схематических планов станций возлагается на службы пути железных дорог с привлечением для выполнения этих работ проектных институтов, проектно-изыскательских и проектно-сметных групп и выполнением этих работ в соответствии с программой, утверждаемой начальником железной дороги.

Дистанции пути должны иметь:

чертежи и описания всех имеющихся на дистанции сооружений и устройств путевого хозяйства, а также соответствующие стандарты и нормы;

масштабные и схематические планы станций, продольные профили всех главных и станционных путей, сортировочных горок, а также железнодорожных подъездных путей, где обращаются локомотивы железной дороги.

Продольные профили сортировочных горок, подгорочных и профилированных вытяжных путей на сортировочных, участковых и грузовых станциях проверяются не реже одного раза в три года, на остальном протяжении станционных путей всех станций профиль проверяется не реже одного раза в 10 лет. Продольный профиль главных путей на станциях и перегонах проверяется в период проведения капитального и среднего ремонта путей. По результатам проверок устанавливаются конкретные сроки производства работ по выправке профилей. Участки пути, на которых производится реконструкция пути и другие работы, вызывающие изменение плана и профиля, проверяются ис-

полнителями работ после их окончания с представлением в дистанцию пути, а на станциях также и начальнику станции соответствующей документации.

При возведении на территории станции новых объектов, расширении или переносе существующих любая организация, выполняющая такие работы, передает начальнику дистанции пути и начальнику станции исполнительную документацию, определяющую привязку объекта к существующему развитию станции, в установленном порядке.

Земляное полотно, верхнее строение пути и искусственные сооружения

3.8. Ширина земляного полотна поверху на прямых участках пути должна соответствовать верхнему строению пути. На существующих линиях до их реконструкции допускается ширина земляного полотна не менее: на однопутных линиях — 5,5 м, двухпутных — 9,6 м, а в скальных и дренирующих грунтах не менее: на однопутных линиях — 5,0 м, двухпутных —9,1 м. Минимальная ширина обочины земляного полотна поверху должна быть 0,4 м с каждой стороны пути.

На кривых участках радиусом менее 2000 м земляное полотно уширяется по установленным нормам.

Участки земляного полотна, не удовлетворяющие перечисленным в настоящем пункте требованиям, приводятся в соответствие с ними в плановом порядке при выполнении усиленного капитального и усиленного среднего ремонтов пути.

Для вновь строящихся железнодорожных линий и вторых путей, а также реконструируемых линий ширина земляного полотна поверху и параметры балластной призмы должны соответствовать требованиям

строительно-технических норм, утверждаемых МПС России.

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

3.9. Номинальный размер ширины колеи между внутренними гранями головок рельсов на прямых участках пути и на кривых радиусом 350 м и более — 1520 мм. Ширина колеи на более крутых кривых должна быть:

при радиусе от 349 м до 300 м ..... 1530 мм
при радиусе от 299 м и менее ..... 1535 мм

На участках железнодорожных линий и путях, где комплексная замена рельсошпальной решетки не производилась, допускается на прямых и кривых участках пути радиусом более 650 м номинальный размер ширины колеи — 1524 мм. При этом, на более крутых кривых ширина колеи принимается:

при радиусе от 650 до 450 м ..... 1530 мм
при радиусе от 449 до 350 м ..... 1535 мм
при радиусе от 349 и менее ..... 1540 мм

Величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи, не требующие устранений, на прямых и кривых участках пути не должны превышать по сужению -4 мм, по уширению +8 мм, а на участках, где установлены скорости движения 50 км/ч и менее—по сужению -4 мм, а по уширению +10 мм.

Порядок устранения отклонений, превышающих указанные значения, устанавливается МПС России.

Ширина колеи менее 1512 и более 1548 мм не допускается.

Порядок эксплуатации бесстыкового пути на железобетонных шпалах, уложенного до 1996 г., устанавливается МПС России.

3.10. Верх головок рельсов обеих нитей пути на прямых участках должен быть в одном уровне. Разрешается на прямых участках пути содержать одну рельсовую нить на 6 мм выше другой в соответствии с нормами, установленными соответствующей инструкцией МПС России.

Возвышение наружной нити на кривых участках пути в зависимости от радиуса кривой и скоростей движения по ней устанавливается приказом начальника железной дороги в соответствии с инструкцией МПС России.

Возвышение наружной рельсовой нити не должно превышать 150 мм. В необходимых случаях на кривых участках главного пути максимальное возвышение наружной рельсовой нити может допускаться с разрешения МПС России и более 150 мм.

Величины допускаемых отклонений в уровне расположения рельсовых нитей от установленных норм на прямых и кривых участках пути устанавливаются МПС России.

3.11. Перечень особо крупных и ответственных искусственных сооружений и порядок надзора за ними, а также порядок надзора за деформирующимися или находящимися в сложных инженерно-геологических условиях участками земляного полотна устанавливаются начальником железной дороги.

Мосты и тоннели по перечню, утвержденному начальником железной дороги, ограждаются контрольно-габаритными устройствами, оборудуются оповестительной сигнализацией и заградительными светофорами.

Искусственные сооружения должны быть снабжены противопожарными средствами по установленным МПС России нормам и в необходимых случаях иметь приспособления для осмотра.

Все мосты классифицируются по грузоподъемности на основании действующих расчетных норм и соответствующих инструкций МПС России.

3.12. Для контроля за состоянием пути и сооружений на железных дорогах должны применяться путеизмерительные вагоны и тележки, вагоны-дефектоскопы, дефектоскопные автомотрисы, дефектоскопные тележки, лаборатории по дефектоскопии, мостовые, тоннельные, путевые обследовательские, габарито-обследовательские, испытательные, ремонтно-обследовательско-водолазные станции.

Периодичность проверки главных путей путеизмерительными вагонами устанавливается начальником железной дороги, но не менее двух раз в месяц по маршруту следования пассажирских поездов со скоростями более 60 км/ч.

Рельсы и стрелочные переводы

3.13. Рельсы и стрелочные переводы на главных и станционных путях по мощности и состоянию должны соответствовать условиям эксплуатации (грузонапряженности, осевым нагрузкам и скоростям движения поездов).

Нормы износа рельсов и стрелочных переводов устанавливаются в соответствующей инструкции МПС России.

3.14. Стрелочные переводы должны иметь крестовины следующих марок:

на главных и приемо-отправочных пассажирских путях — не круче 1/11, а перекрестные переводы и одиночные, являющиеся продолжением перекрестных,— не круче 1/9; стрелочные переводы, по которым пассажирские поезда проходят только по прямому пути перевода, могут иметь крестовины марки

1/9. Допускается отклонение пассажирских поездов на боковой путь по стрелочным переводам марки 1/9, если замена таких переводов на марку 1/11 вызывает переустройство стрелочных горловин, осуществить которое в данное время не представляется возможным;

на приемо-отправочных путях грузового движения — не круче 1/9, а симметричные — не круче 1/6;

на прочих путях — не круче 1/8, а симметричные — не круче 1/4,5.

Перед остряками всех противошерстных стрелочных переводов на главных путях должны быть уложены отбойные брусья.

Укладка вновь стрелочных переводов в главные пути на кривых участках не допускается. В исключительных случаях такая укладка может производиться только с разрешения МПС России.

Применение вновь перекрестных стрелочных переводов и глухих пересечений допускается только с разрешения Департамента пути и сооружений МПС России.

Централизованные стрелки в зависимости от климатических и других условий оборудуются устройствами механизированной очистки или снеготаяния.

3.15. Не допускается эксплуатировать стрелочные переводы и глухие пересечения, у которых допущена хотя бы одна из следующих неисправностей:

разъединение стрелочных остряков и подвижных сердечников крестовин с тягами;

отставание остряка от рамного рельса, подвижного сердечника крестовины от усовика на 4 мм и более, измеряемое у остряка и сердечника тупой крестовины против первой тяги, у сердечника острой крестовины — в острие сердечника при запертом положении стрелки;

выкрашивание остряка или подвижного сердечника, при котором создается опасность набегания гребня, и во всех случаях выкрашивание длиной:

на главных путях	200 мм	и более
на приемо-отправочных путях	300 мм	« »
на прочих станционных путях	400 мм	« »

понижение остряка против рамного рельса и подвижного сердечника против усовика на 2 мм и более, измеряемое в сечении, где ширина головки остряка или подвижного сердечника поверху 50 мм и более;

расстояние между рабочей гранью сердечника крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 1472 мм;

расстояние между рабочими гранями головки контррельса и усовика более 1435 мм;

излом остряка или рамного рельса;

излом крестовины (сердечника, усовика или контррельса);

разрыв контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше.

Вертикальный износ рамных рельсов, остряков, усовиков и сердечников крестовин и порядок их эксплуатации при превышении норм износа устанавливаются в соответствующей инструкции МПС России.

3.16. Рельсы на главных путях должны проверяться вагоном-дефектоскопом по графику, утвержденному начальником службы пути железной дороги.

Рельсы и стрелочные переводы на главных и приемо-отправочных путях проверяются дефектоскопными тележками по графику, утвержденному начальником дистанции пути. Порядок пропуска поездов по рельсам и элементам стрелочных переводов, имеющим опасные дефекты (остродефектные), до их замены устанавливается МПС России.

3.17. Укладка и снятие стрелочных переводов и глухих пересечений на станциях производятся по распоряжению начальника железной дороги.

Вновь уложенные и переустроенные стрелочные переводы и глухие пересечения на станциях и стрелочные переводы на перегонах принимаются в эксплуатацию комиссией, назначаемой начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — главным инженером железной дороги и, как правило, включаются в зависимость. Временно не включенные в зависимость стрелочные переводы могут быть приняты комиссией, но при этом начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — главным инженером железной дороги устанавливается порядок осмотра, закрепления остряков и проверки этих стрелок.

3.18. Контрольными стрелочными замками должны быть оборудованы нецентрализованные стрелки:

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

ведущие на пути, выделенные для стоянки вагонов с опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами);

ведущие на пути, предназначенные для стоянки восстановительных и пожарных поездов;

ведущие в предохранительные и улавливающие тупики;

ведущие на пути, выделенные для отстоя вагонов-дефектоскопов, путеизмерительных вагонов, железнодорожно-строительных машин.

Стрелки и подвижные сердечники крестовин (кроме расположенных на горочных и сортировоч-

ных путях), в том числе централизованные и имеющие контрольные замки, должны быть оборудованы типовыми приспособлениями для возможности запирания их навесными замками. Эти приспособления должны обеспечивать плотное прилегание остряка к рамному рельсу, подвижного сердечника крестовины к усовику.

3.19. Нецентрализованные стрелки должны быть оборудованы стрелочными указателями – освещаемыми расположенные на главных и приемо-отправочных путях, или неосвещаемыми, что указывается в техническо-распорядительном акте станции.

Стрелки, включенные в электрическую централизацию, и стрелки подгорочных горловин сортировочных парков указателями не оборудуются.

3.20. Ремонт и текущее содержание стрелочных переводов и глухих пересечений, установка, ремонт и содержание стрелочных указателей, сбрасывающих башмаков, сбрасывающих остряков, сбрасывающих стрелок, стационарных устройств для закрепления вагонов, поворотных брусьев, шарнирно-коленчатых замыкателей производятся дистанцией пути. Ремонт и техническое обслуживание имеющихся средств С ЦБ на этих устройствах производятся дистанцией сигнализации и связи.

Пересечения, железнодорожные переезды и примыкания железных дорог

3.21. Пересечения железнодорожных путей другими железнодорожными путями, трамвайными, троллейбусными линиями, автомобильными дорогами и городскими улицами должны осуществляться в соответствии с требованиями строительно-технических норм и соответствующей инструкции МПС России.

Открытие на действующих железнодорожных переездах трамвайного и троллейбусного движения не допускается. Открытие на действующих железнодорожных переездах автобусного движения допускается в каждом отдельном случае с разрешения начальника железной дороги.

Места пересечений железнодорожных путей автомобильными дорогами в одном уровне устанавливаются начальником железной дороги, а проезда под искусственными сооружениями — начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — заместителем начальника железной дороги.

3.22. Проезд транспортных средств и самоходных машин, а также прогон скота через железнодорожные пути в неустановленных местах не допускается. Наблюдение за выполнением этих требований возлагается на работников дистанций пути, а на станциях, кроме того, и на работников станций.

3.23. Железнодорожные переезды в зависимости от интенсивности движения железнодорожного и автомобильного транспорта делятся на четыре категории. Установление категорийности, порядок содержания и обслуживания железнодорожных переездов определяются соответствующей инструкцией МПС России.

Все железнодорожные переезды I и II категорий, а также III и IV категорий, расположенные на участках, оборудованных продольными линиями электроснабжения, или имеющие вблизи другие постоянные источники электроснабжения, должны иметь электрическое освещение, а в необходимых случаях оборудоваться прожекторными установками для осмотра проходящих поездов.

Бесперебойное электроснабжение и наружное освещение железнодорожных переездов обеспечиваются дистанциями электроснабжения.

3.24. Железнодорожные переезды подразделяются на регулируемые и нерегулируемые.

К регулируемым относятся железнодорожные переезды, оборудованные устройствами переездной сигнализации, извещающей водителей транспортных средств о подходе к переезду поезда, или обслуживаемые дежурным работником.

Железнодорожные переезды, не оборудованные устройствами переездной сигнализации и не обслуживаемые дежурным работником, относятся к нерегулируемым.

Железнодорожные переезды, обслуживаемые дежурным работником, должны иметь радиосвязь с машинистами поездных локомотивов и специального самоходного подвижного состава, прямую телефонную связь с ближайшей станцией или постом, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией,— с поездным диспетчером.

Исправное содержание и работа переездной сигнализации, автоматических шлагбаумов, телефонной связи и радиосвязи обеспечиваются дистанциями сигнализации и связи.

3.25. Железнодорожные переезды должны иметь типовой настил и подъезды, огражденные столбиками или перилами. На подходах к железнодорожным переездам должны быть предупредительные знаки: со стороны подхода поездов — сигнальный знак «С» о подаче свистка, а со стороны автомобильной дороги знаки, предусмотренные соответствующей инструкцией МПС России в соответствии с Правилами дорожного движения Российской Федерации, утвержденными по-

становлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090[1]. Перед железнодорожным переездом, не обслуживаемым дежурным работником, с неудовлетворительной видимостью со стороны подхода поездов должен устанавливаться дополнительный сигнальный знак «С». Порядок установки сигнальных знаков «С» определяется МПС России.

3.26. Движение по железнодорожному переезду крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств с грузом или без груза, тихоходных машин и автопоездов допускается в каждом отдельном случае лишь с письменного разрешения начальника дистанции пути и производится под наблюдением дорожного мастера или бригадира пути, а на электрифицированных участках при высоте перевозимого груза более 4,5 м — и представителя дистанции электроснабжения.

Движение таких транспортных средств через железнодорожный переезд, расположенный в границах станции должно быть согласовано с дежурным по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией,— с поездным диспетчером.

3.27. Дежурный по переезду должен обеспечивать безопасное движение поездов и транспортных средств на железнодорожном переезде, своевременно открывать и закрывать шлагбаум и подавать установленные сигналы, наблюдать за состоянием проходящих поездов. В случае обнаружения неисправности, угрожающей безопасности движения, он обязан принять меры

---

[1] Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации, 1993, №47, ст. 4531;

Собрание законодательства Российской Федерации, 1998, № 45, ст. 5521;

Собрание законодательства Российской Федерации, 2000, № 18, ст. 1985.

к остановке поезда, а если отсутствует сигнал, обозначающий хвост поезда,— доложить об этом дежурному по станции и машинисту локомотива, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией,— поездному диспетчеру.

3.28. Пересечения железных дорог линиями электропередачи и связи, нефтегазопродуктопроводами, водопроводами и другими наземными и подземными устройствами могут быть допущены лишь с разрешения начальника железной дороги. На таких пересечениях должны быть предусмотрены специальные предохранительные устройства или осуществлены меры, обеспечивающие безопасность и бесперебойность движения поездов. Проекты таких устройств должны быть согласованы начальником железной дороги.

3.29. Примыкание вновь строящихся линий и железнодорожных подъездных путей к главным путям на перегонах может быть допущено в исключительных случаях с разрешения Министра путей сообщения Российской Федерации.

Временная укладка и снятие стрелочных переводов на перегонах в связи со строительством вторых путей, производством работ по реконструкции и капитальному ремонту сооружений и устройств, строительством новых раздельных пунктов и т. п. осуществляются в каждом отдельном случае с разрешения начальника железной дороги.

При переводе на консервацию или при закрытии раздельного пункта решение о сохранении на перегоне примыкания железнодорожного подъездного пути принимает начальник железной дороги по согласованию с МПС России с установлением порядка обслуживания технических средств и обеспечения безопасности движения поездов.

3.30. В местах пересечения железных дорог в одном уровне, а также примыкания линий, железнодорожных подъездных и соединительных путей к главным путям на перегонах и станциях должны располагаться предохранительные тупики или охранные стрелки.

Места примыкания железнодорожных подъездных и соединительных путей к приемо-отправочным и другим станционным путям для предотвращения самопроизвольного выхода подвижного состава на станцию или перегон должны иметь предохранительные тупики, охранные стрелки, сбрасывающие башмаки, сбрасывающие остряки или сбрасывающие стрелки.

Полезная длина предохранительных тупиков должна быть не менее 50 м.

На перегонах, имеющих затяжные спуски, а также на станциях, ограничивающих такие перегоны, необходимо предусматривать улавливающие тупики по проектам, утвержденным МПС России.

Разводные мосты должны быть ограждены с обеих сторон предохранительными тупиками либо сбрасывающими башмаками или сбрасывающими стрелками.

3.31. Стрелочные переводы, укладываемые на перегонах двухпутных линий, должны быть пошерстными для поездов, следующих по правильному пути.

В исключительных случаях при трудных подходах примыкающих путей с разрешения начальника железной дороги может допускаться укладка противошерстных стрелочных переводов.

3.32. Устройство сплетений главных и приемо-отправочных путей с образованием трех- или четырехниточного пути может допускаться с разрешения МПС России.

Сплетения на прочих станционных путях устраиваются с разрешения начальника железной дороги.

Путевые и сигнальные знаки

3.33. 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 для обозначения на поверхности земли скрытых сооружений земляного полотна устанавливаются особые путевые знаки.

Сигнальные знаки устанавливаются с правой стороны по направлению движения, а путевые — с правой стороны по счету километров на расстоянии не менее 3100 мм от оси крайнего пути.

В выемках (кроме скальных) и на выходах из них путевые и сигнальные знаки устанавливаются за пределами кюветов и лотков с полевой стороны. В сильно заносимых выемках и на выходах из них (в пределах до 100 м) указанные знаки устанавливаются на расстоянии не менее 5700 мм от оси крайнего пути. Перечень таких выемок устанавливается начальником железной дороги. На электрифицированных участках сигнальные и путевые знаки могут устанавливаться на опорах контактной сети, кроме тех опор, на которых установлены светофорные головки, комплектные трансформаторные подстанции, разъединители и разрядники контактной сети.

Предельные столбики устанавливаются посередине междупутья в том месте, где расстояние между осями сходящихся путей составляет 4100 мм. На существующих станционных путях, по которым не обращается подвижной состав, построенный по габариту Т, разрешается сохранить расстояние 3810 мм. На перегрузочных путях с суженным междупутьем предель-

ные столбики устанавливаются в том месте, где ширина междупутья достигает 3600 мм.

На кривых участках пути эти расстояния должны быть увеличены в соответствии с нормами, установленными инструкцией по применению габаритов приближения строений.

Сигнальные, путевые и особые путевые знаки должны быть утвержденного МПС России типа.

Глава 4

СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ЛОКОМОТИВНОГО И ВАГОННОГО ХОЗЯЙСТВ, ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ, СПЕЦИАЛЬНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ВОДОСНАБЖЕНИЯ И КАНАЛИЗАЦИИ. ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЕ СРЕДСТВА

4.1. Размещение и техническое оснащение локомотивных депо, пунктов технического обслуживания локомотивов, мастерских, экипировочных устройств и других сооружений и устройств локомотивного хозяйства должны обеспечивать установленные размеры движения поездов, эффективное использование локомотивов, качественный ремонт и техническое обслуживание, рациональное использование материальных ресурсов и безопасные условия труда.

Размещение и техническое оснащение депо для специального подвижного состава, пунктов технического обслуживания специального подвижного состава, мастерских, экипировочных устройств и других сооружений и устройств для обслуживания специального подвижного состава должны обеспечивать качественный ремонт и техническое обслуживание специ-

ального подвижного состава, рациональное использование материальных ресурсов, безопасные условия труда, эффективное использование специального подвижного состава.

4.2. Размещение и техническое оснащение вагонных депо, дирекций по обслуживанию пассажиров, пунктов технического обслуживания грузовых и пассажирских вагонов, промывочно-пропарочных станций и других сооружений и устройств вагонного и пассажирского хозяйств должны обеспечивать установленные размеры движения поездов, качественный ремонт и техническое обслуживание, рациональное использование материальных ресурсов, безопасные условия труда.

Станции формирования и оборота пассажирских поездов, пассажирские технические станции и ремонтно-экипировочные депо должны иметь необходимую технологическую оснастку для качественной подготовки пассажирских вагонов в рейс.

4.3. Устройства водоснабжения и водообработки должны обеспечивать бесперебойное снабжение водой надлежащего качества и в необходимом количестве локомотивов, поездов, станций и предприятий железнодорожного транспорта, а также удовлетворять другие хозяйственные, противопожарные и питьевые потребности.

Канализационные сооружения должны обеспечивать очистку сточных вод железнодорожных предприятий и жилых поселков в соответствии с санитарными и природоохранными нормами.

4.4. В пунктах, установленных начальником железной дороги, должны быть в постоянной готовности:

восстановительные поезда для восстановления нормального движения и ликвидации последствий

столкновений и схода с рельсов подвижного состава, специальные автомотрисы, дрезины и автомобили для восстановления пути и устройств электроснабжения, вагоны и автомобили ремонтно-восстановительных летучек связи, аварийно-полевые команды;

пожарные поезда и пожарные команды для предупреждения и тушения пожаров.

Не разрешается занимать подвижным составом пути постоянной стоянки восстановительных и пожарных поездов, специальных автомотрис и дрезин, предназначенных для ведения восстановительных работ.

Глава 5

СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА СТАНЦИОННОГО ХОЗЯЙСТВА

5.1. Путевое развитие и техническое оснащение станций должны обеспечивать установленные размеры движения поездов, выполнение норм времени на операции по приему и отправлению поездов, погрузке, выгрузке грузов, багажа и грузобагажа, обработке составов и вагонов, эффективное использование технических средств, безопасность движения поездов и безопасные условия труда.

Здания, платформы и другие сооружения и устройства для обслуживания пассажиров должны иметь архитектурно-художественный облик, обеспечивать удобное и безопасное выполнение операций, связанных с перевозками пассажиров. Для прохода на пассажирские платформы в необходимых случаях должны быть пешеходные тоннели или мосты.

При сохранении на станциях переходов в одном уровне с железнодорожными путями эти переходы должны быть оборудованы пешеходными настилами, указателями и предупредительными надписями, а при необходимости — автоматической сигнализацией.

Пассажирские станции оборудуются автоматизированной системой резервирования мест и продажи билетов, системой билетопечатающих машин и автоматов, камерами хранения самообслуживания, автоматическими указателями отправления поездов, справочными установками.

Пассажирские остановочные пункты на перегонах должны иметь пассажирские платформы с навесами или павильонами, а в зависимости от количества обслуживаемых пассажиров — билетные кассы.

Грузовые и холодильные устройства на станциях должны обеспечивать сохранность грузов и удобное выполнение грузовых операций.

5.2. В служебных зданиях и помещениях, предназначенных для работников, связанных с движением поездов, должны быть обеспечены необходимые условия для работы.

В служебных помещениях дежурных по станциям разрешается устанавливать приборы управления и контроля, в том числе аппаратуру автоматизированного рабочего места, непосредственно относящиеся к работе дежурного по станции, а также пульты централизованного управления освещением и дистанционного управления секционными разъединителями, регистрирующую аппаратуру средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда. Размещение другого оборудования и аппаратуры допускается в исключительных случаях с разреше-

ния начальника отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — главного инженера железной дороги.

Помещения для работников, обслуживающих пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей, должны иметь удобный доступ для быстрого выполнения операций. Помещения, предназначенные для обслуживания пассажиров, не допускается занимать для других целей.

5.3. Пассажирские и грузовые платформы, расположенные на линиях со смешанным движением пассажирских и грузовых поездов, должны в прямых участках соответствовать следующим нормам по высоте и расстоянию от оси пути:

1100 мм — от уровня верха головок рельсов для высоких платформ;

200 мм — от уровня верха головок рельсов для низких платформ;

1920 мм — от оси пути для высоких платформ;

1745 мм — от оси пути для низких платформ.

В кривых участках пути эти расстояния определяются по нормам, установленным инструкцией по применению габаритов приближения строений.

В процессе эксплуатации допускаются изменения указанных в настоящем пункте норм в следующих пределах: по высоте до 20 мм в сторону увеличения и до 50 мм в сторону уменьшения; по расстоянию от оси пути до 30 мм в сторону увеличения и до 25 мм в сторону уменьшения.

Высота пассажирских и грузовых платформ более установленной нормы и расстояние от оси пути менее установленной нормы допускаются инструкцией по применению габаритов приближения строений в зависимости от назначения путей, у которых они располо-

жены, от типа обращающегося подвижного состава и скорости движения.

Строящиеся и переустраиваемые высокие платформы на станциях и перегонах должны иметь конструкцию, позволяющую производить машинизированный ремонт пути и механизированную уборку платформ, а на станциях, кроме того, двусторонний осмотр и ремонт ходовых частей вагонов и локомотивов.

При ремонте пути и платформ не допускается изменять установленные нормы расстояний от уровня верха головки рельса до верха пассажирских и грузовых платформ, а также от оси пути до края платформ.

5.4. Станционные посты, с которых непосредственно осуществляется управление стрелками и сигналами, должны располагаться так, чтобы были хорошо видны соответствующие стрелки и пути.

Исключение может быть допущено для постов электрической централизации (кроме горочных постов) в зависимости от местных условий станций.

5.5. Помещения станционных постов централизации и стрелочных постов должны иметь необходимые сигнальные приборы, инвентарь, инструменты и материалы по нормам, установленным начальником железной дороги. Стрелочные посты, кроме того, должны быть оборудованы наружными вызывными устройствами телефонной связи.

5.6. Сортировочные горки должны быть оборудованы светофорной сигнализацией, радиосвязью и устройствами двусторонней парковой связи для переговоров и передачи машинистам горочных локомотивов, составительским бригадам и другим работникам необходимых указаний.

Сортировочные горки в зависимости от объема работы оборудуются устройствами механизации и автоматизации роспуска вагонов, горочной централизацией стрелок, горочной автоматической локомотивной сигнализацией и устройствами для передачи и пересылки необходимых документов. Все стрелки, включаемые в горочную централизацию, должны быть оборудованы устройствами механизированной очистки или снеготаяния.

На станциях с автоматизированными и механизированными горками должны быть мастерские и механизированные площадки для технического обслуживания и ремонта горочного оборудования.

5.7. Все сортировочные станции, а также пассажирские, участковые и грузовые станции в зависимости от объема работы должны быть оборудованы диспетчерской внутристанционной связью, маневровой и другими видами станционной радиосвязи и устройствами двусторонней парковой связи для передачи указаний о маневровых передвижениях, а также для переговоров маневровых диспетчеров, дежурных по станциям, составителей поездов, машинистов маневровых локомотивов, работников станционных технологических центров, пунктов технического обслуживания, пунктов коммерческого осмотра, грузовых районов, контейнерных площадок, бригад специального самоходного подвижного состава по вопросам организации маневровой работы, технического обслуживания, коммерческого осмотра и ремонта вагонов в поездах.

Сортировочные, участковые и грузовые станции в зависимости от объема работы, кроме того, оборудуются автоматизированными системами управления, средствами связи с информационно-вычислительной

сетью железной дороги, устройствами для приема и транспортировки перевозочных документов и центра-лизованного ограждения осматриваемых и ремонтируемых составов, а вокзалы станций — устройствами связи для информации пассажиров.

5.8. На станциях должны освещаться сооружения для обслуживания пассажиров, пути и парки приема и отправления поездов, производства погрузочно-выгрузочной и маневровой работы, экипировки, технического обслуживания и ремонта подвижного состава, территории грузовых районов, контейнерные площадки,. сортировочные платформы, вагонные весы, смотровые вышки, габаритные ворота, устройства автоматического выявления коммерческих браков в поездах и вагонах, а также места, где работники встречают поезда, стрелочные горловины, склады, железнодорожные переезды, и при необходимости другие пути и пункты. Освещение должно соответствовать нормам, установленным МПС России, и обеспечивать безопасность движения поездов и маневровых передвижений, безопасность пассажиров при посадке в вагоны и высадке из вагонов, бесперебойную и безопасную работу обслуживающего персонала, охрану грузов, багажа и грузобагажа.

На промежуточных станциях с небольшим объемом грузовой работы должны быть устройства посекционного выключения наружного освещения погрузочно-выгрузочных и прочих станционных путей.

На пассажирских остановочных пунктах должны освещаться места посадки пассажиров в вагоны и высадки из вагонов и помещения для пассажиров.

Наружное освещение не должно влиять на отчетливую видимость сигнальных огней.

Глава 6

СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА СИГНАЛИЗАЦИИ, ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ И БЛОКИРОВКИ, ИНФОРМАТИЗАЦИИ И СВЯЗИ

Сигналы

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

Сигнал является приказом и подлежит безусловному выполнению. Работники железнодорожного транспорта должны использовать все возможные средства для выполнения требования сигнала.

Проезд закрытого светофора не допускается.

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

В исключительных, особо предусмотренных случаях проследование закрытого (с непонятным показанием или погасшего) светофора допускается в соответствии с порядком, установленным настоящими Правилами и инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

6.2. В сигнализации, связанной с движением поездов и маневровой работой, применяются следующие основные сигнальные цвета: зеленый, желтый, красный, лунно-белый, синий.

Порядок применения сигнальных цветов и скорости проследования сигнальных показаний устанавли-

ваются Инструкцией по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации и инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

Не допускается установка декоративных полотнищ, плакатов и огней красного, желтого и зеленого цветов, мешающих восприятию сигналов и искажающих сигнальные показания.

6.3. На железнодорожном транспорте применяются только сигналы, установленные Министром путей сообщения Российской Федерации.

Сигнальные приборы должны быть утвержденного МПС России типа. Цвет сигнальных стекол и линз должен соответствовать установленным стандартам.

На сети железных дорог в качестве постоянных сигнальных приборов применяются светофоры.

На участках железных дорог, где впредь до замены на светофоры сохраняются семафоры, порядок их применения устанавливается инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

6.4. Красные, желтые и зеленые сигнальные огни светофоров входных, предупредительных, проходных, заградительных и прикрытия на прямых участках пути должны быть днем и ночью отчетливо различимы из кабины управления локомотива приближающегося поезда на расстоянии не менее 1000 м.

На кривых участках пути показания этих светофоров, а также сигнальных полос на светофорах должны быть отчетливо различимы на расстоянии не менее 400 м. В сильно пересеченной местности (горы, глубокие выемки) допускается видимость показаний пере-

численных светофоров на расстоянии менее 400 м, но не менее 200 м.

Показания выходных и маршрутных светофоров главных путей должны быть отчетливо различимы на расстоянии не менее 400 м, выходных и маршрутных светофоров боковых путей, а также пригласительных сигналов и маневровых светофоров — на расстоянии не менее 200 м.

6.5. Перед всеми входными и проходными светофорами и светофорами прикрытия должны устанавливаться предупредительные светофоры. На участках, оборудованных автоблокировкой, каждый проходной светофор является предупредительным по отношению к следующему светофору.

На участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство сигнализации и связи, предупредительные светофоры перед входными светофорами могут не устанавливаться.

На линиях, оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, расстояние между смежными светофорами должно быть не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении и максимальной реализуемой скорости, но не более 120 км/ч для пассажирских поездов и 80 км/ч для грузовых поездов, и, кроме того, должно быть не менее тормозного пути при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств автоматической локомотивной сигнализации на тормозную систему поезда. При этом на участках, где видимость сигналов менее 400 м, а также на линиях, вновь оборудуемых автоблокировкой, указанное расстояние, кроме того, должно быть не менее 1000 м.

На линиях, ранее оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, отдельные светофоры могут быть оставлены по решению начальника железной дороги на расстоянии менее необходимого тормозного пути. На таком светофоре, а также на предупредительном к нему должны устанавливаться световые указатели. На станциях световые указатели применяются, когда расстояние между смежными светофорами (входным, маршрутным, выходным) главного пути менее необходимого тормозного пути.

Линии с особо интенсивным движением пригородных поездов, где требуется иметь блок-участки короче минимальной длины, установленной для трехзначной сигнализации, оборудуются автоблокировкой с четырехзначной сигнализацией.

На линиях, оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, на которых обращаются пассажирские поезда со скоростью более 120 км/ч или грузовые поезда со скоростью более 80 км/ч, движение их с установленной максимальной скоростью разрешается при зеленом огне локомотивного светофора, если обеспечивается остановка поезда перед путевым светофором с запрещающим показанием при применении служебного торможения после смены зеленого огня локомотивного светофора на желтый.

На участках с полуавтоматической блокировкой расстояние между входным, маршрутным, выходным светофорами должно быть не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении и максимальной реализуемой скорости, а при наличии путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации это расстояние, кроме того, должно быть не менее тормозного пути при экстренном торможении с учетом пути, проходимого по-

ездом за время, необходимое для воздействия устройств автоматической локомотивной сигнализации на тормозную систему поезда.

На участках, не оборудованных автоблокировкой, предупредительные светофоры устанавливаются от основных светофоров на расстоянии не менее тормозного пути, определенного для данного места при экстренном торможении и максимальной реализуемой скорости, а при наличии на участках приближения путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации — на расстоянии не менее тормозного пути при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств автоматической локомотивной сигнализации на тормозную систему поезда при максимальной реализуемой скорости.

На участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство сигнализации и связи, длина двух смежных блок-участков должна быть не менее тормозного пути, определенного для данного места при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств автоматической локомотивной сигнализации на тормозную систему при максимальной реализуемой скорости.

6.6. Светофоры устанавливаются с правой стороны по направлению движения или над осью ограждаемого ими пути. Заградительные светофоры и предупредительные к ним, устанавливаемые на перегонах перед железнодорожными переездами для поездов, следующих по неправильному пути, могут располагаться и с левой стороны по направлению движения.

Светофоры должны устанавливаться так, чтобы подаваемые ими сигналы нельзя было принимать с поезда за сигналы, относящиеся к смежным путям.

В случаях отсутствия габарита для установки светофоров с правой стороны по решению начальника железной дороги допускается располагать с левой стороны:

входные и предупредительные к ним светофоры, устанавливаемые для приема на станцию поездов, следующих по неправильному пути, а также подталкивающих локомотивов и хозяйственных поездов, возвращающихся с перегона по неправильному пути;

входные и проходные светофоры, устанавливаемые временно на период строительства вторых путей.

По решению начальника железной дороги на отдельных станциях допускается установка с левой стороны горочных светофоров, где это вызывается условиями технологии маневровой работы.

6.7. Светофоры применяются, как правило, с нормально горящими сигнальными огнями.

На линиях с автоблокировкой допускается применение нормально негорящих сигнальных огней на проходных светофорах, загорающихся при вступлении поезда на блок-участок перед ними.

6.8. При возникновении неисправности устройств управления светофоры должны автоматически принимать запрещающее показание, а предупредительные светофоры — показание, соответствующее запрещающему показанию связанных с ними основных светофоров.

6.9. На участках, оборудованных автоблокировкой, нормальным показанием проходных светофоров явля-

ется разрешающее, а входных, маршрутных и выходных — запрещающее.

На участках железных дорог, 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 является запрещающее.

Нормальное показание светофоров прикрытия устанавливается начальником железной дороги.

6.10. Входные светофоры должны быть установлены от первого входного стрелочного перевода на расстоянии не ближе 50 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 железных дорог входные светофоры, а также сигнальные знаки «Граница станции» должны устанавливаться перед воздушными промежутками (со стороны перегона), отделяющими контактную сеть перегонов от контактной сети станций.

6.11. Выходные светофоры должны устанавливаться для каждого отправочного пути впереди места, предназначенного для стоянки локомотива отправляющегося поезда.

На станциях при отправлении поездов с путей, не имеющих достаточной длины, когда голова поезда находится за выходным светофором, разрешается на об-

ратной стороне его устанавливать повторительную головку светофора. Перечень станций, на которых необходимо устанавливать повторительную головку на выходных светофорах, и порядок применения сигналов в таких случаях устанавливаются начальником железной дороги.

Допускается установка групповых выходных и маршрутных светофоров для группы путей, кроме тех, по которым производится безостановочный пропуск поездов. Групповые выходные и маршрутные светофоры должны дополняться маршрутными указателями, показывающими номер пути, с которого разрешается отправление поезда.

6.12. Проходные светофоры автоматической блокировки устанавливаются на границах между блок-участками, а проходные светофоры полуавтоматической блокировки — на границах между межпостовыми перегонами.

На участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство сигнализации и связи, на границах блок-участков устанавливаются сигнальные знаки «Граница блок-участка».

На двухпутных перегонах при движении по неправильному пути по сигналам локомотивного светофора границей блок-участка является светофор автоблокировки, установленный для движения по правильному пути.

6.13. На станциях стрелки, входящие в маршруты приема и отправления поездов, должны иметь взаимозависимость с входными, выходными и маршрутными светофорами.

6.14. 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 светофора или изъятие жезла было возможно только при нормальном положении стрелки по главному пути.

6.15. Пересечения в одном уровне и сплетения линий, а также разводные мосты должны ограждаться светофорами прикрытия, установленными с обеих сторон на расстоянии не ближе 50 м соответственно от предельных столбиков или начала моста.

При пересечении в одном уровне и сплетениях линий светофоры прикрытия должны иметь такую взаимозависимость, при которой открытие одного из них было бы возможно только при запрещающих показаниях светофоров враждебных маршрутов.

На разводных мостах открытие светофоров прикрытия должно быть возможно только при наведенном положении моста.

6.16. На станциях, расположенных на участках с автоматической или полуавтоматической блокировкой, где предусматривается безостановочный пропуск поездов по главным и приемо-отправочным путям, на входных и маршрутных светофорах должна применяться сигнализация безостановочного пропуска поездов по этим путям.

6.17. Схемы расстановки светофоров, а также таблицы взаимозависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах на станциях утверждаются начальником железной дороги.

6.18. Места установки постоянных сигналов определяются комиссией, назначаемой начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — главным инженером железной дороги.

Путевая автоматическая и полуавтоматическая блокировка

6.19. Перегоны, как правило, должны быть оборудованы путевой блокировкой, а на отдельных участках — автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, при которой движение поездов на перегоне в обоих направлениях осуществляется по сигналам локомотивных светофоров.

6.20. Устройства автоматической и полуавтоматической блокировки не должны допускать открытия выходного или проходного светофора до освобождения подвижным составом ограждаемого ими блок-участка (межстанционного или межпостового перегона), а также самопроизвольного закрытия светофора в результате перехода с основного на резервное электроснабжение или наоборот.

6.21. На однопутных перегонах, оборудованных автоматической или полуавтоматической блокировкой, после открытия на станции выходного светофора должна быть исключена возможность открытия соседней станцией выходных и проходных светофоров для отправления поездов на этот же перегон в противоположном направлении.

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

На оборудованных автоблокировкой однопутных участках с двухпутными вставками, а также на двухпутных и многопутных перегонах грузонапряженных линий, где движение по показаниям светофоров автоблокировки осуществляется в одном направлении, мо-

гут предусматриваться устройства, позволяющие в противоположном направлении (по неправильному пути) обеспечивать движение по сигналам локомотивных светофоров. Эти устройства, в зависимости от применяемых технических решений, действуют постоянно или включаются на период производства ремонтных, строительных и восстановительных работ.

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

6.23. На станциях, расположенных на участках, оборудованных путевой блокировкой, эти устройства должны иметь ключи-жезлы для хозяйственных поездов, а на станциях участков с полуавтоматической блокировкой, где применяется подталкивание поездов с возвращением подталкивающего локомотива,— ключи-жезлы и для них.

На однопутных линиях, оборудованных автоматической блокировкой, а также на двухпутных перегонах с двусторонней автоблокировкой по каждому пути, на станциях, где производится маневровая работа с выходом маневрирующего состава за границу станции, устройства автоматической блокировки при необходимости дополняются связанными с ними маневровыми светофорами.

6.24. На станциях, расположенных на линиях, оборудованных автоматической и полуавтоматической блокировкой, должны быть устройства:

не допускающие открытия входного светофора при маршруте, установленном на занятый путь;

обеспечивающие на аппарате управления контроль занятости путей и стрелок.

При полуавтоматической блокировке на станциях могут быть устройства, позволяющие:

выключение контроля свободности стрелочных изолированных участков в маршруте отправления из-за их неисправности;

повторное открытие закрывшегося выходного светофора, если поезд фактически его не проследовал;

обеспечивать автоматический контроль прибытия поезда в полном составе.

6.25. Автоматическая блокировка должна дополняться автоматической локомотивной сигнализацией и устройствами диспетчерского контроля, а полуавтоматическая блокировка — автоматической локомотивной сигнализацией.

6.26. Устройства диспетчерского контроля за движением поездов на участках, оборудованных автоблокировкой, должны обеспечивать контроль установленного направления движения (на однопутных перегонах), занятости блок-участков, главных и приемо-отправочных путей на промежуточных станциях, показаний входных и выходных светофоров.

Вновь внедряемые системы диспетчерского контроля, кроме перечисленных в настоящем пункте требований, должны обеспечивать контроль технического состояния устройств СЦБ.

Электрическая централизация стрелок и светофоров

6.27. Устройства электрической централизации должны обеспечивать:

взаимное замыкание стрелок и светофоров;

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

контроль положения стрелок и занятости путей и стрелочных секций на аппарате управления;

возможность маршрутного или раздельного управления стрелками и светофорами, производство маневровых передвижений по показаниям маневровых светофоров, при необходимости передачу стрелок на местное управление.

6.28. Устройства электрической централизации не должны допускать:

открытия входного светофора при маршруте, установленном на занятый путь;

перевода стрелки под подвижным составом;

открытия светофоров, соответствующих данному маршруту, если стрелки не поставлены в надлежащее положение;

перевода входящей в маршрут стрелки или открытия светофора враждебного маршрута при открытом светофоре, ограждающем установленный маршрут.

6.29. Приводы и замыкатели централизованных стрелок должны:

обеспечивать при крайних положениях стрелок плотное прилегание прижатого остряка к рамному рельсу и подвижного сердечника крестовины к усовику;

не допускать замыкания остряков стрелки или подвижного Сердечника крестовины при зазоре между прижатым остряком и рамным рельсом или подвижным сердечником и усовиком 4 мм и более;

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

Диспетчерская централизация

6.30. Устройства диспетчерской централизации должны обеспечивать:

управление из одного пункта стрелками и светофорами ряда станций и перегонов;

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, маршрутных и выходных светофоров;

возможность передачи станций на резервное управление стрелками и светофорами по приему, отправлению поездов и производству маневров или передачи стрелок на местное управление для производства маневров;

автоматическую запись графика исполненного движения поездов;

выполнение требований, предъявляемых к электрической централизации, автоматической блокировке, автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, и полуавтоматической блокировке с автоматическим контролем прибытия поезда в полном составе.

Новые системы диспетчерской централизации должны обеспечивать возможность изменения направления движения поездным диспетчером при ложной занятости блок-участков и контроль исправности работы переездной сигнализации.

Устройства телеуправления стрелками и светофорами прилегающих станций должны обеспечивать выполнение требований, предъявляемых к устройствам диспетчерской централизации.

Автоматическая локомотивная сигнализация и устройства безопасности

6.31. При автоматической локомотивной сигнализации локомотивные светофоры должны давать показания, соответствующие показаниям путевых светофоров, к которым приближается поезд.

При движении только по показаниям локомотивных светофоров эти светофоры должны давать показания в зависимости от занятости или свободности впереди лежащих блок-участков.

Локомотивные светофоры устанавливаются в кабине управления локомотива, моторвагонного поезда, специального самоходного подвижного состава и дают сигнальные показания непосредственно машинисту и его помощнику или водителю дрезины и его помощнику.

Автоматическая локомотивная сигнализация на локомотивах, моторвагонных поездах и специальном самоходном подвижном составе должна дополняться устройствами безопасности, обеспечивающими контроль: установленных скоростей движения, самопроизвольного ухода поезда и периодической проверки бдительности машиниста. В случаях потери машинистом способности управления локомотивом, моторвагонным поездом, специальным самоходным подвижным составом, а дрезины — водителем дрезины указанные устройства должны обеспечивать автоматическую остановку поезда перед путевым светофором с запрещающим показанием.

На станциях, расположенных на участках, оборудованных автоблокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, главные пути, пути приема и отправления пассажирских поездов, а также

приемо-отправочные пути для безостановочного пропуска поездов должны быть оборудованы путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации.

Отсутствие путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации для отдельных станций допускается только с разрешения МПС России.

При полуавтоматической блокировке путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации оборудуются участки приближения и главные пути станций.

Ключевая зависимость стрелок и сигналов

6.32. Устройства ключевой зависимости должны обеспечивать взаимное замыкание стрелок и сигналов посредством контрольных замков.

6.33. Стрелочные контрольные замки должны: допускать извлечение ключа только при запертой стрелке;

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

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

Не допускается 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.

Станционная блокировка

6.34. Станционная блокировка должна обеспечивать:

контроль со стороны дежурного по станции за правильностью приготовления постами маршрутов прие-

ма и отправления поездов и внутристанционных маршрутов;

взаимное замыкание стрелок и сигналов, управляемых из разных постов.

Устройства механизации и автоматизации сортировочных горок

6.35. Устройства механизации и автоматизации сортировочных горок должны обеспечивать непрерывное, бесперебойное и безопасное расформирование составов с расчетной (проектной) скоростью роспуска, при этом мощность тормозных средств на каждой тормозной позиции должна позволять реализацию этой скорости и обеспечивать безопасность сортировки вагонов.

На механизированных сортировочных горках стрелочные переводы, участвующие при роспуске составов в распределении отцепов по сортировочным путям, должны быть включены в горочную электрическую или горочную автоматическую централизацию.

Горочная централизация должна обеспечивать:

индивидуальное управление стрелками;

электрическое замыкание всех пошерстных стрелок, по которым осуществляется роспуск состава, а также охранных, исключающих выход подвижного состава в зону роспуска;

контроль положения стрелок и занятости стрелочных секций на пульте управления.

Горочная централизация не должна допускать перевода стрелки под подвижным составом.

Горочная автоматическая централизация стрелок, кроме того, должна обеспечивать:

автоматическое управление стрелками распределительной зоны сортировочной горки в процессе скаты-

вания отцепов в программном или маршрутном режимах работы;

автоматический возврат стрелки в контролируемое положение до вступления отцепа на изолированную стрелочную секцию в случае возникновения в момент перевода препятствия между остряком и рамным рельсом;

возможность перехода в процессе роспуска на индивидуальное управление стрелками.

Устройства автоматизированных сортировочных горок, кроме выполнения требований, предъявляемых к механизированным горкам с горочной автоматической централизацией, должны обеспечивать:

управление и контроль надвигом и роспуском составов;

автоматическое регулирование скорости скатывания отцепов;

контроль результатов роспуска составов;

обмен информацией с информационно-планирующей системой сортировочной станции.

Автоматическая переездная сигнализация и автоматические шлагбаумы

6.36. Автоматическая переездная сигнализация должна начинать подачу сигнала остановки в сторону автомобильной дороги, а автоматические шлагбаумы принимать закрытое положение за время, необходимое для заблаговременного освобождения железнодорожного переезда транспортными средствами до подхода поезда к железнодорожному переезду.

Автоматическая переездная сигнализация должна продолжать действовать, а автоматические шлагбаумы должны оставаться в закрытом положении до полного освобождения железнодорожного переезда поездом.

Автоматические системы оповещения о приближении поезда

6.37. Перегоны с автоблокировкой и станции с электрической централизацией стрелок должны оборудоваться автоматической системой оповещения работников, выполняющих работы на путях, о приближении поезда в соответствии с планами, утверждаемыми МПС России.

Средства автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда

6.38. Средства автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда должны обеспечивать:

передачу дежурному по впереди лежащей станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, — поездному диспетчеру информации о наличии и расположении в поезде неисправного подвижного состава и виде неисправности;

передачу информации машинисту локомотива посредством светящихся полос указателя наличия неисправных вагонов в поездах или сообщения речевого информатора о наличии в поезде неисправного подвижного состава;

регистрацию передаваемой дежурному по впереди лежащей станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией,— поездному диспетчеру, информации о наличии и расположении в поезде неисправного подвижного состава и виде неисправности.

Порядок применения, размещения, технического обслуживания и эксплуатации указанных средств контроля устанавливается МПС России.

Устройства автоматического выявления коммерческих браков в поездах и вагонах

6.39. Устройства автоматического выявления коммерческих браков в поездах и вагонах (автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов или отдельные ее элементы — электронные габаритные ворота, электронные вагонные весы, система телевизионного видеоконтроля) должны обеспечивать:

передачу информации с напольных устройств на терминал оператора пункта коммерческого осмотра о наличии и расположении в поезде вагонов с неисправностями (нарушением габарита погрузки, технических условий размещения и крепления грузов на открытом подвижном составе, перегрузом вагонов и др.);

фиксирование передаваемой информации в терминальном оборудовании оператора с выдачей для использования и хранения на бумажных и иных носителях (дискетах, видеокассетах);

оформление соответствующей документации.

Порядок применения, размещения, эксплуатации и технического обслуживания указанных устройств устанавливается МПС России.

Устройства для предупреждения самопроизвольного выхода подвижного состава на маршруты следования поездов

6.40. Устройства: предохранительные тупики, охранные стрелки, сбрасывающие башмаки, сбрасывающие остряки или сбрасывающие стрелки должны соответствовать требованиям настоящих Правил по включению их в централизацию (для предохранительных тупиков — стрелка, ведущая в тупик), иметь кон-

троль заграждающего положения и исключать самопроизвольный выход подвижного состава на другие пути и маршруты приема, следования и отправления поездов.

При необходимости места установки устройств сбрасывания (сбрасывающих башмаков, сбрасывающих остряков или сбрасывающих стрелок) оборудуются указателями в соответствии с Инструкцией по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации.

Связь

6.41. На всех участках железных дорог должна быть поездная диспетчерская, поездная межстанционная, постанционная, линейно-путевая, стрелочная связь.

На участках, оборудованных автоблокировкой, диспетчерской централизацией, и на всех электрифицированных участках должна быть энергодиспетчерская и перегонная связь.

Участки с кабельными линиями связи должны иметь служебную связь электромехаников СЦБ и связи.

Кроме того, на железных дорогах должны быть магистральная, дорожная, дорожная распорядительная, билетно-диспетчерская, вагонно-диспетчерская, маневровая диспетчерская, информационно-вычислительная, местная и другие виды телефонной и телеграфной связи для руководства движением поездов, продажей билетов и работой линейных подразделений.

6.42. Все участки железных дорог должны быть оборудованы поездной радиосвязью.

Поездная радиосвязь должна обеспечивать надежную двустороннюю связь машинистов поездных локомотивов, моторвагонных поездов, специального самоходного подвижного состава: с поездным диспетчером в пределах всего диспетчерского участка; с дежурными по станциям, ограничивающим перегон; с машинистами встречных и вслед идущих локомотивов, моторвагонных поездов, специального самоходного подвижного состава, находящихся на одном перегоне; с дежурными по переездам и депо; с руководителями ремонтных работ и сигналистами; со стрелками военизированной (ведомственной) охраны в поездах и на объектах; с помощником машиниста при выходе его из кабины; с начальником (механикомбригадиром) пассажирского поезда, с осмотрщикамиремонтниками вагонов.

При увеличении протяженности перегонов свыше 15 км вследствие закрытия станций или отмены дежурств дежурными по станциям, впредь до введения новых систем поездной радиосвязи, разрешается обеспечивать радиосвязь машинистов поездных локомотивов, моторвагонных поездов и специального самоходного подвижного состава при следовании по перегону с дежурным по ближайшей станции при условии устойчивой радиосвязи с поездным диспетчером. Порядок взаимодействия при этом машинистов, поездного диспетчера и дежурных по станциям, обеспечивающий безопасность движения поездов, и перечень таких перегонов устанавливаются начальником железной дороги.

Новые системы поездной радиосвязи, внедряемые на участках железных дорог с интенсивным движени-

ем поездов и диспетчерской централизацией, должны обеспечивать надежную двустороннюю связь перечисленных в настоящем пункте работников, вне зависимости от протяженности перегонов.

Технические нормативы и правила пользования поездной радиосвязью устанавливаются МПС России, а порядок, обеспечивающий безопасность движения при неисправности поездной радиосвязи предусматривается в инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

6.43. На станциях в зависимости от технологической потребности должны применяться станционная радиосвязь, устройства двусторонней парковой связи и связь для информации пассажиров.

Станционная радиосвязь должна обеспечивать двустороннюю связь в сетях: маневровой и горочной радиосвязи, радиосвязи станционных технологических центров, пунктов технического обслуживания вагонов и локомотивов, радиосвязи пунктов коммерческого осмотра вагонов, грузовых районов, контейнерных площадок, бригад по обслуживанию и ремонту технических средств (СЦБ, информатизации и связи, пути, контактной сети и др.), подразделений военизированной (ведомственной) охраны.

Не допускается применение одинаковых радиочастот для разных маневровых районов в пределах одной станции. Для каждого маневрового района станции и обслуживающих его локомотивов выделяется отдельная радиочастота.

Устройства двусторонней парковой связи должны обеспечивать хорошую слышимость в пределах парка. Эти устройства должны иметь направленное

действие для уменьшения шума за территорией железной дороги.

Устройства двусторонней парковой связи, применяемые для передачи указаний о поездной и маневровой работе, а также для информации пассажиров, должны быть постоянно включены, обеспечивать непрерывное действие каналов связи, иметь контроль включенного состояния.

6.44. Устройства поездной и станционной радиосвязи на станциях (в соответствии с перечнем, устанавливаемым начальником железной дороги) и диспетчерских участках должны оборудоваться системой документированной регистрации переговоров.

Порядок пользования системой документированной регистрации переговоров устанавливается МПС России.

6.45. Для управления ремонтными работами на перегонах и станциях грузонапряженных линий должна применяться ремонтно-оперативная радиосвязь, предназначенная для обеспечения надежной двусторонней связи внутри ремонтных подразделений с руководителем работ, руководителя работ с машинистами локомотивов, машинистами специального самоходного подвижного состава и дежурным аппаратом соответствующей службы.

Перечень участков, оборудуемых этой связью, утверждается начальником железной дороги.

6.46. Не допускается пользоваться поездной диспетчерской и стрелочной связью для переговоров по вопросам, не связанным с движением поездов.

Не допускается включение в сеть стрелочной связи других телефонов, кроме исполнительных постов централизации, стрелочных постов и дежурного по станции.

В поездную диспетчерскую связь допускается включение только телефонов дежурных по станциям, маневровых диспетчеров, операторов, дежурных по локомотивным депо, подменным пунктам, энергодиспетчеров и локомотивных диспетчеров, диспетчеров дистанций сигнализации и связи. На участках с диспетчерской централизацией в поездную диспетчерскую связь допускается по решению начальника отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — главного инженера железной дороги включение телефонов дежурных по переездам.

На станциях, где нет в штате дежурных работников службы перевозок или они имеются в штате, но не предусмотрено круглосуточное дежурство, разрешается включение в поездную диспетчерскую связь телефонов (переговорных устройств), устанавливаемых в квартирах начальников станций, электромехаников и электромонтеров СЦБ.

Включение телефонов (переговорных устройств), устанавливаемых в квартирах, в этих случаях производит поездной диспетчер только на время переговоров.

Допускается временно включать в провода поездной диспетчерской связи на перегонах переносные телефоны водителей дрезин (при вынужденной остановке), начальников восстановительных и пожарных поездов, электромехаников СЦБ и руководителей восстановительных, путевых работ и работ по устройствам электроснабжения.

В поездную межстанционную связь допускается включение только телефонов дежурных по станциям, а на участках с автоблокировкой, кроме того, телефонов перегонной связи и дежурных по переездам.

Информационно-вычислительная система железнодорожного транспорта

6.47. Информационно-вычислительная система должна обеспечивать возможность:

ввода, передачи, обработки и хранения данных;

выдачи результатов расчетов потребителям в установленные сроки;

решения задач планирования, оперативного управления, учета, статистики во всех подотраслях железнодорожного транспорта.

Технические и программные средства должны постоянно содержаться в работоспособном и активном состоянии, обеспечивать требуемую надежность и достоверность.

Подключение терминального и другого оборудования к информационно-вычислительной системе железнодорожного транспорта должно осуществляться в соответствии с документами, утвержденными Департаментом информатизации и связи МПС России.

Линии связи и СЦБ

6.48. Кабельные линии связи и СЦБ на перегонах должны прокладываться, как правило, в полосе отвода железных дорог вне пределов земляного полотна. В отдельных случаях допускается прокладка кабельных линий в земляном полотне с соблюдением действующих правил. Линии связи на основе волоконно-оптических кабелей могут быть выполнены методом подвески на опорах контактной сети или линий автоблокировки.

Кабельные линии связи, выполненные методом подвески, при максимальной стреле провеса должны находиться на высоте не менее:

5,0 м—от земли в ненаселенной местности;

6,0 м—от земли в населенной местности;

4,5 м—от поверхности пассажирских платформ;

7,0 м—от полотна автомобильных дорог на железнодорожных переездах.

Воздушные линии связи и СЦБ при максимальной стреле провеса должны находиться на высоте не менее:

2,5 м—от земли в ненаселенной местности;

3,0 м—от земли в населенной местности;

5,5 м—от полотна пересекаемых автомобильных дорог;

7,5 м—от верха головки рельса пересекаемых не электрифицированных железнодорожных путей.

Пересечения электрифицированных железнодорожных путей выполняются только кабелем.

6.49. При повреждении линий связи и СЦБ их восстановление должно производиться в следующей очередности:

каналы и тракты, обеспечивающие действие поездной диспетчерской связи;

каналы путевой блокировки, энергодиспетчерской связи, электрожезловой системы, поездной межстанционной связи и телеуправления устройствами электроснабжения;

каналы магистральной связи;

остальные каналы связи и СЦБ.

В случае повреждения одновременно двух и более действующих на участке линий связи и СЦБ приоритетность восстановления определяется мощностью линий и должна быть следующей:

волоконно-оптические линии связи;

линии связи на основе металлических кабелей;

воздушные линии связи и СЦБ.

6.50. Сооружения и устройства СЦБ и связи должны быть защищены от мешающего и опасного влияния тягового тока, линий электропередачи и грозовых разрядов.

Техническое обслуживание устройств СЦБ и связи

6.51. Аппараты СЦБ, при помощи которых осуществляются различного рода зависимости, а также аппараты поездной и станционной радиосвязи должны быть закрыты и запломбированы; вскрытие их допускается производить только уполномоченным на то работником дистанции сигнализации и связи с обязательной предварительной записью в журнале осмотра этих устройств. За целость пломб на аппаратах СЦБ и радиосвязи несут ответственность дежурные работники, пользующиеся этими аппаратами (дежурные по станциям, операторы поста централизации, дежурные стрелочного поста, машинисты локомотивов и др.).

6.52. Дистанции сигнализации и связи должны иметь чертежи и описания имеющихся на дистанции устройств СЦБ и связи и других обслуживаемых ими устройств, соответствующие стандарты и нормы. В эти документы должны своевременно вноситься все изменения.

Типовые решения по устройствам СЦБ, а также связи и вычислительной техники утверждаются руководителями департаментов сигнализации, централизации и блокировки и информатизации и связи МПС России. Использование нетиповых технических решений в устройствах СЦБ, связи и вычислительной техники не допускается.

6.53. Временные изменения зависимостей устройств СЦБ могут допускаться только на основании решения начальника отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — главного инженера железной доро-

ги не более чем на пять суток, а на больший срок — на основании решения начальника железной дороги.

6.54. Плановые работы по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене устройств и приборов СЦБ и другие плановые работы, вызывающие нарушение установленных зависимостей или временное прекращение их действия, должны производиться с назначением ответственных руководителей за обеспечение безопасности движения и производство работ в соответствии с графиками, утвержденными начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — главным инженером железной дороги, предусматривающими минимальные сроки их выполнения. В любых случаях такие работы на станциях должны производится с согласия дежурного по станции и с предварительным оформлением руководителем этих работ в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети. На участках с диспетчерской централизацией аналогичные работы должны производиться только с согласия поездного диспетчера.

При расположении устройств на значительном расстоянии от помещения дежурного по станции запись о вводе этих устройств в действие, а также запись о временном выключении этих устройств для производства непредвиденных работ по устранению неисправностей может заменяться регистрируемой в том же журнале телефонограммой, передаваемой дежурному по станции с последующей личной подписью руководителя работ в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети.

Замена и отключение отдельных устройств и приборов СЦБ, когда установленные зависимости не нарушаются, могут производиться с согласия дежурного по станции (на участках с диспетчерской централизацией — поездного диспетчера) без записи в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети. Перечень работ по замене и отключению таких устройств и приборов устанавливается МПС России.

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

6.55. Освещение сигнальных приборов должно обеспечивать отчетливую видимость показаний сигналов.

Обеспечение своевременного и бесперебойного освещения возлагается:

светофоров и маршрутных указателей — на начальников дистанций сигнализации и связи;

стрелочных указателей, указателей устройств сбрасывания, путевого заграждения и гидравлических колонок на станциях — на начальников станций;

сигнальных приборов на путях локомотивного, вагонного, путевого и других хозяйств — на начальников соответствующих подразделений.

Электроснабжение устройств освещения сигнальных приборов на станционных путях обеспечивается дистанциями электроснабжения.

6.56. Работники дистанции сигнализации и связи обязаны обеспечивать постоянную нормальную видимость сигнальных показаний светофоров и маршрутных указателей.

Видимость показаний светофоров должна проверяться с пути электромехаником после каждой замены светофорных ламп.

Видимость сигналов по главным путям перегонов и станций должна проверяться с локомотива старшим электромехаником не реже одного раза в месяц и начальником дистанции сигнализации и связи — не реже одного раза в квартал.

Начальники дистанций сигнализации и связи и локомотивных депо или их заместители не реже одного раза в квартал должны проверять с локомотива работу автоматической локомотивной сигнализации, радиосвязи и устройств безопасности.

Действие автоматической локомотивной сигнализации и поездной радиосвязи периодически проверяется вагоном-лабораторией с документированной регистрацией результатов по графику, утверждаемому начальниками служб сигнализации, централизации и блокировки, информатизации и связи и локомотивного хозяйства.

Результаты проверки рассматриваются совместно службами сигнализации, централизации и блокировки, информатизации и связи и локомотивного хозяйства.

6.57. Устройства пути, СЦБ, электроснабжения, подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав должны обеспечивать постоянную надежную работу электрических рельсовых цепей.

Порядок технического обслуживания и нормы содержания устройств пути, СЦБ, электроснабжения, подвижного состава и специального самоходного подвижного состава, обеспечивающие бесперебойную работу электрических рельсовых цепей, устанавливаются МПС России.

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

Начальник дистанции сигнализации и связи обеспечивает обучение работников других служб, пользующихся устройствами СЦБ и связи.

Ответственным за обучение и периодическую проверку знаний этих устройств является каждый начальник в отношении своих подчиненных.

Глава 7

СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

7.1. Устройства электроснабжения должны обеспечивать надежное электроснабжение:

электроподвижного состава для движения поездов с установленными весовыми нормами, скоростями и интервалами между ними при требуемых размерах движения;

устройств СЦБ, связи и вычислительной техники как потребителей электрической энергии I категории. С разрешения МПС России до завершения переустройства допускается электроснабжение этих устройств по II категории;

всех остальных потребителей железнодорожного транспорта в соответствии с установленной МПС России категорией.

При наличии аккумуляторного резерва источника электроснабжения автоматической и полуавтоматической блокировки он должен быть в постоянной готовности и обеспечивать бесперебойную работу устройств СЦБ и переездной сигнализации в течение не

менее 8 ч при условии, что питание не отключалось в предыдущие 36 ч.

Время перехода с основной системы электроснабжения автоматической и полуавтоматической блокировки на резервную или наоборот не должно превышать 1,3 с.

Для обеспечения надежного электроснабжения должны проводиться периодический контроль состояния сооружений и устройств электроснабжения, измерение их параметров вагонами-лабораториями, приборами диагностики и осуществляться плановые ремонтные работы.

7.2. Уровень напряжения на токоприемнике электроподвижного состава должен быть не менее 21 кВ при переменном токе, 2,7 кВ при постоянном токе и не более 29 кВ при переменном токе и 4 кВ при постоянном токе.

На отдельных участках железных дорог с разрешения МПС России допускается уровень напряжения не менее 19 кВ при переменном токе и 2,4 кВ при постоянном токе.

Номинальное напряжение переменного тока на устройствах СЦБ должно быть 110, 220 или 380 В. Отклонения от указанных величин номинального напряжения допускаются в сторону уменьшения не более 10 %, а в сторону увеличения — не более 5 %.

7.3. Устройства электроснабжения должны защищаться от токов короткого замыкания, перенапряжений и перегрузок сверх установленных норм.

Металлические подземные сооружения (трубопроводы, кабели и т.п.), а также металлические и железобетонные мосты, путепроводы, опоры контактной сети, светофоры, гидроколонки и т.п., находящиеся в районе линий, электрифицированных на по-

стоянном токе, должны быть защищены от электрической коррозии.

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

7.4. Высота подвески контактного провода над уровнем верха головки рельса должна быть на перегонах и станциях не ниже 5750 мм, а на переездах не ниже 6000 мм.

В исключительных случаях на существующих линиях это расстояние в пределах искусственных сооружений, расположенных на путях станций, на которых не предусматривается стоянка подвижного состава, а также на перегонах с разрешения МПС России может быть уменьшено до 5675 мм при электрификации линии на переменном токе и до 5550 мм — на постоянном токе.

Высота подвески контактного провода не должна превышать 6800 мм.

7.5. В пределах искусственных сооружений расстояние от токонесущих элементов токоприемника и частей контактной сети, находящихся под напряжением, до заземленных частей сооружений и подвижного состава должно быть не менее 200 мм на линиях, электрифицированных на постоянном токе, и не менее 350 мм — на переменном токе.

В особых случаях на существующих искусственных сооружениях с разрешения МПС России может допускаться уменьшение указанных расстояний.

7.6. Расстояние от оси крайнего пути до внутреннего края опор контактной сети на перегонах и станциях должно быть не менее 3100 мм.

Опоры в выемках должны устанавливаться вне пределов кюветов.

В особо сильно снегозаносимых выемках (кроме скальных) и на выходах из них (на длине 100 м) расстояние от оси крайнего пути до внутреннего края опор контактной сети должно быть не менее 5700 мм. Перечень таких мест определяется начальником железной дороги.

На существующих линиях до их реконструкции, а также в особо трудных условиях на вновь электрифицируемых линиях расстояние от оси пути до внутреннего края опор контактной сети допускается не менее: 2450 мм — на станциях и 2750 мм — на перегонах.

Все указанные размеры установлены 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, воздушных линий и светофоров, а также сигнальных знаков должно обеспечивать хорошую видимость сигналов и знаков.

7.7. Все металлические сооружения (мосты, путепроводы, опоры), на которых крепятся элементы контактной сети, детали крепления контактной сети на железобетонных опорах, железобетонных и неметаллических искусственных сооружениях, а также отдельно стоящие металлические конструкции (гидроколонки, светофоры, элементы мостов и путепроводов и др.), расположенные на расстоянии менее 5 м от частей контактной сети, находящихся под напряжением, должны быть заземлены или оборудованы устройствами защитного отключения при попадании на сооружения и конструкции высокого напряжения.

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

На путепроводах и пешеходных мостах, расположенных над электрифицированными путями, должны быть установлены предохранительные щиты и сплошной настил в местах прохода людей для ограждения частей контактной сети, находящихся под напряжением.

7.8. Контактная сеть, линии автоблокировки и продольного электроснабжения напряжением свыше 1000 В должны разделяться на отдельные участки (секции) при помощи воздушных промежутков (изолирующих сопряжений), нейтральных вставок, секционных и врезных изоляторов, разъединителей.

Опоры контактной сети или щиты, установленные на границах воздушных промежутков, должны иметь отличительную окраску. Между этими опорами или щитами запрещается остановка электроподвижного состава с поднятым токоприемником.

7.9. Схема питания и секционирования контактной сети, линий автоблокировки и продольного электроснабжения должна быть утверждена начальником железной дороги. Выкопировки из этой схемы включаются в технически-распорядительный акт станции.

7.10. Переключение разъединителей контактной сети электродепо и экипировочных устройств, а также путей, где осматривается крышевое оборудование электроподвижного состава, производится работниками локомотивного депо. Переключение остальных разъединителей производится только по приказу энергодиспетчера. При этом переключение разъединителей и выключателей может производиться по приказу

энергодиспетчера и работниками других служб, прошедших обучение.

Приводы разъединителей с ручным управлением должны быть заперты на замки.

Порядок переключения разъединителей контактной сети, а также выключателей и разъединителей линий автоблокировки и продольного электроснабжения, хранения ключей от запертых приводов разъединителей, обеспечивающий бесперебойность электроснабжения и безопасность производства работ, устанавливается начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — заместителем начальника железной дороги.

7.11. Расстояние от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 В до поверхности земли при максимальной стреле провеса должно быть не менее:

на перегонах	6,0 м
в том числе в труднодоступных местах	5,0 м
на пересечениях с автомобильными дорогами, станциях и в населенных пунктах	7,0 м

При пересечениях железнодорожных путей расстояние от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 В до уровня верха головки рельса неэлектрифицированных путей должно быть не менее 7,5 м. На электрифицированных линиях это расстояние до проводов контактной сети должно устанавливаться в зависимости от уровня напряжения пересекаемых линий в соответствии с правилами устройства электроустановок и по техническим условиям железной дороги.

Глава 8

ОСМОТР СООРУЖЕНИЙ И УСТРОЙСТВ И ИХ РЕМОНТ

Осмотр сооружений и устройств

8.1. Осмотр сооружений, устройств и служебно-технических зданий производится работниками, непосредственно их обслуживающими, а также начальниками станций, депо, дистанций или участков, в ведении которых находятся эти сооружения и устройства, в соответствии с порядком и в сроки, установленные соответствующими положениями и инструкциями.

Стрелочные переводы на главных и приемо-отправочных путях, кроме того, не реже одного раза в месяц должен осматривать начальник станции совместно с дорожным мастером и электромехаником СЦБ.

Результаты осмотра и мероприятия, необходимые для устранения обнаруженных неисправностей, заносятся в специальный журнал, в котором отмечаются также сроки устранения неисправностей и выполнения намеченных мероприятий.

8.2. Начальники железных дорог, служб, отделений железных дорог и руководители предприятий, должны систематически проверять в подведомственных подразделениях состояние хозяйства, соблюдение трудовой дисциплины и принимать необходимые меры, гарантирующие содержание всех сооружений и устройств в исправном состоянии, выполнение технологии работы, обеспечение безопасности движения и охраны труда.

Порядок проведения таких проверок с осмотром при этом сооружений, устройств, служебно-

технических зданий и их периодичность устанавливаются начальником железной дороги. Непосредственно начальником железной дороги осмотр должен проводиться не реже двух раз в год, а начальником отделения железной дороги — не реже одного раза в квартал. При отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги осмотр должен проводиться первым заместителем начальника, главным инженером железной дороги по графику, утвержденному начальником железной дороги.

Ремонт сооружений и устройств

8.3. Ремонт сооружений и устройств должен производиться при обеспечении безопасности движения и охраны труда, как правило, без нарушения графика движения поездов.

Для производства больших по объему ремонтных и строительных работ в графике движения поездов должны предусматриваться окна и учитываться ограничения скорости, вызываемые этими работами.

Для выполнения работ по текущему содержанию пути, искусственных сооружений, контактной сети и устройств СЦБ должны предоставляться предусматриваемые в графике движения поездов технологические окна продолжительностью 1,5—2 ч, а при производстве этих работ комплексами машин, специализированными бригадами и механизированными колоннами — продолжительностью 3—4 ч, в соответствии с порядком, установленным начальником железной дороги.

Работы по ремонту пути, контактной сети и устройств СЦБ и связи и других сооружений и устройств, выполняемые в период времени, не предусмотренный в графике движения поездов, должны производиться, как правило, без закрытия перегона.

Если выполнение этих работ вызывает необходимость перерыва в движении, точный срок их начала и окончания устанавливается начальником отделения железной дороги совместно с руководителем работ и согласовывается с начальником службы перевозок, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — устанавливается главным инженером железной дороги.

На время производства работ, вызывающих перерыв движения, а также для производства которых в графике движения предусмотрены окна, руководитель работ обязан установить постоянную связь (телефонную или по радио) с поездным диспетчером.

На участках, где окна в графике движения поездов предусматриваются в темное время суток, руководитель работ обязан обеспечить освещение места производства работ.

8.4. Для технического обслуживания и ремонта устройств механизации и автоматизации сортировочных горок, путей и других сооружений и устройств на горках должны предоставляться технологические окна продолжительностью 0,7—1,5 ч в соответствии с порядком, предусмотренным начальником железной дороги.

8.5. Всякое препятствие для движения (место, требующее остановки) на перегоне и станции, а также место производства работ, опасное для движения, требующее остановки или уменьшения скорости, должно быть ограждено сигналами с обеих сторон независимо от того, ожидается поезд (маневровый состав) или нет.

Запрещается:

приступать к работам до ограждения сигналами препятствия или места производства работ, опасного для движения;

снимать сигналы, ограждающие препятствие или место производства работ, до устранения препятствия, полного окончания работ, проверки состояния пути, контактной сети и соблюдения габарита.

Порядок ограждения препятствий и мест производства работ устанавливается Инструкцией по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации.

8.6. Для установки и охраны переносных сигналов, ограждающих место производства работ на пути, руководитель работ выделяет сигналистов из числа работников бригады, сдавших соответствующие испытания. Сигналисты должны иметь головные уборы, отличные от общепринятых для других работников железнодорожного транспорта и должны быть одеты в сигнальные жилеты.

При производстве работ на пути развернутым фронтом, а также на кривых участках малого радиуса, в выемках и других местах с плохой видимостью сигналов и на участках с интенсивным движением поездов руководитель работ обязан установить связь (телефонную или по радио) с работниками, находящимися у сигналов, ограждающих место работ. Сигналисты и руководители работ должны иметь носимые радиостанции. Порядок обеспечения связью мест производства работ устанавливается начальником железной дороги.

8.7. 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 Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, такие работы должны выполняться в

указанном порядке, но только с согласия поездного диспетчера. При производстве таких работ на контактной сети со снятием напряжения, но без нарушения целости пути и искусственных сооружений, а также при выполнении работ по устранению внезапно возникших неисправностей запись о начале и окончании работ может заменяться регистрируемой в этом же журнале телефонограммой, передаваемой руководителем работ дежурному по станции (на участках с диспетчерской централизацией — поездному диспетчеру).

Ввод устройств в действие по окончании работ производится дежурным по станции на основании записи руководителя работ в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети или регистрируемой в том же журнале телефонограммы, переданной дежурному по станции с последующей личной подписью руководителя работ.

8.8. Закрытие перегона для производства работ на однопутном участке, а на двухпутном или многопутном участке одного или нескольких путей производится с разрешения начальника отделения железной дороги и по согласованию с начальником службы перевозок, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — главного инженера железной дороги, если оно не вызывает изменения установленных размеров движения с соседними железными дорогами. Если такое закрытие вызывает изменение установленных размеров движения поездов на соседние железные дороги, оно может быть разрешено начальником железной дороги по согласованию с Департаментом управления перевозками МПС России.

Закрытие перегона или путей, вызывающее необходимость пропуска поездов в обход по другим участ-

кам данной железной дороги или по другим железным дорогам, допускается лишь в исключительных случаях с разрешения МПС России.

8.9. О предстоящем закрытии перегона на однопутном участке, а на двухпутном и многопутном одного или нескольких путей начальник отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — главный инженер железной дороги не позже чем за сутки уведомляет соответствующих руководителей работ.

Закрытие и открытие перегона или путей производятся в соответствии с приказом поездного диспетчера перед началом и по окончании работ.

Запрещается приступать к работам до получения руководителем работ приказа поездного диспетчера (в форме письменного уведомления, телефонограммы или телеграммы) о состоявшемся закрытии перегона или путей и до ограждения сигналами места работ.

8.10. Открытие перегона или путей производится только после письменного уведомления, телефонограммы или телеграммы начальника дистанции пути или уполномоченного им работника по должности 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.

Восстановление действия существующих устройств СЦБ и связи или электроснабжения производится по получении уведомления соответственно от старшего электромеханика СЦБ и связи или энергодиспетчера.

РАЗДЕЛ 3

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ И СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Глава 9

ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

9.1. Подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав должны своевременно проходить планово-предупредительные виды ремонта, техническое обслуживание и содержаться в эксплуатации в исправном состоянии, обеспечивающем их бесперебойную работу, безопасность движения и выполнение требований по охране труда.

Предупреждение появления неисправностей и обеспечение установленных сроков службы подвижного состава и специального подвижного состава должно быть главным в работе лиц, ответственных за их техническое обслуживание и ремонт. Пассажирские вагоны на тележках ЦМВ могут следовать в поездах со скоростью не более 120 км/ч.

Дополнительные требования к подвижному составу, который обращается в пассажирских поездах со скоростью более 140 км/ч, устанавливаются соответствующей инструкцией МПС России.

9.2. Типы и основные характеристики вновь строящегося подвижного состава утверждаются в порядке, установленном МПС России.

Техническое задание на вновь строящийся подвижной состав утверждается поставщиком по согласованию с МПС России, а чертежи узлов и деталей и технические условия — по согласованию с соответствующими департаментами МПС России.

Подвижной состав и специальный подвижной состав подлежат в соответствии с законодательством Российской Федерации обязательной сертификации в рамках Системы сертификации на федеральном железнодорожном транспорте (ССФЖТ).

9.3. Все элементы вагонов по прочности, устойчивости и техническому состоянию должны обеспечивать безопасное и плавное движение поездов с наибольшими скоростями, установленными МПС России.

Вновь строящиеся вагоны должны обеспечивать безопасное и плавное движение с наибольшими конструкционными скоростями перспективных локомотивов, предназначенных для обслуживания соответствующих категорий поездов.

Вагоны, не имеющие переходных площадок, должны иметь специальные подножки и поручни.

9.4. Вносить изменения в конструкции основных узлов принятого в эксплуатацию подвижного состава и специального самоходного подвижного состава допускается только с разрешения соответствующих департаментов МПС России.

9.5. Подвижной состав должен удовлетворять требованиям габарита подвижного состава, установленного государственным стандартом.

9.6. Вновь построенный, а также прошедший капитальный ремонт подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав до сдачи в эксплуатацию на железную дорогу должны быть испытаны и приняты от завода-поставщика в порядке, установленном МПС России.

9.7. Каждая единица подвижного состава и специального самоходного подвижного состава должна иметь следующие отличительные четкие знаки и надписи: технический знак Российских железных дорог,

инициалы железной дороги (кроме вагонов), номер (для пассажирских вагонов содержит код железной дороги приписки), табличку завода-изготовителя с указанием даты и места постройки, дату и место производства установленных видов ремонта, вес тары (кроме локомотивов и специального самоходного подвижного состава). Кроме того, должны быть нанесены следующие надписи: на локомотивах, моторвагонном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе — конструкционная скорость, серия, наименование депо или другого предприятия приписки, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов и котла; на пассажирских вагонах, моторвагонном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе, на котором предусматривается доставка работников к месту производства работ и обратно,— число мест; на грузовых вагонах — грузоподъемность. На тендерах паровозов должны быть обозначены серия, номер и инициалы железной дороги приписки.

Другие знаки и надписи на подвижном составе и специальном подвижном составе наносятся в порядке, установленном МПС России.

9.8. На каждый локомотив, вагон, единицу моторвагонного и специального подвижного состава должен вестись технический паспорт (формуляр), содержащий важнейшие технические и эксплуатационные характеристики.

9.9. Локомотивы и моторвагонный подвижной состав, а также специальный самоходный подвижной состав должны быть оборудованы радиостанциями, скоростемерами с регистрацией показаний, установленных МПС России, автоматической локомотивной сигнализацией, а также оборудоваться и другими уст-

ройствами безопасности в соответствии с перечнем и порядком, установленными МПС России.

Пассажирские локомотивы должны быть оборудованы устройствами управления электропневматическим торможением, а локомотивы для грузовых поездов должны оборудоваться устройством контроля плотности тормозной магистрали.

Поездные локомотивы при обслуживании одним машинистом должны быть дополнительно оборудованы утвержденными МПС России следующими средствами и устройствами безопасности:

системой автоматического управления торможением поезда или комплексным локомотивным устройством безопасности, а также системой контроля бодрствования машиниста;

зеркалами заднего вида;

системой пожаротушения — тепловозы;

блокировкой тормоза.

Моторвагонные поезда оборудуются системой автоведения с обеспечением контроля скорости движения и речевой информации при подъездах к проходным светофорам, переездам и станциям, связью «пассажир-машинист», сигнализацией контроля закрытая дверей, автоматической пожарной сигнализацией.

Маневровые локомотивы должны быть оборудованы устройствами дистанционной отцепки их от вагонов, а обслуживаемые одним машинистом, кроме того, вторым пультом управления, зеркалами заднего вида и устройствами, обеспечивающими автоматическую остановку на случай внезапной потери машинистом способности к ведению локомотива.

9.10. Технические требования к специальному подвижному составу и съемным подвижным единицам, а также порядок их технического обслужи-

вания, ремонта и эксплуатации устанавливаются МПС России.

9.11. Локомотивы и вагоны, не принадлежащие организациям федерального железнодорожного транспорта и выходящие на пути общей сети железных дорог, должны соответствовать требованиям настоящих Правил. Порядок обращения такого подвижного состава на путях общей сети железных дорог устанавливается МПС России, а порядок выхода локомотивов на станцию примыкания — начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — заместителем начальника железной дороги.

Глава 10

КОЛЕСНЫЕ ПАРЫ

10.1. Каждая колесная пара должна удовлетворять требованиям, установленным соответствующей инструкцией по осмотру, освидетельствованию, ремонту и формированию колесных пар подвижного состава, утверждаемой МПС России, и иметь на оси четко поставленные знаки о времени и месте формирования и полного освидетельствования колесной пары, а также клейма о приемке ее 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 освидетельствованиям, а при подкатке регистрироваться в соответствующих журналах или паспортах.

10.2. Расстояние между внутренними гранями колес у ненагруженной колесной пары должно быть 1440 мм. У локомотивов и вагонов, а также специального самоходного подвижного состава, обращающихся в поездах со скоростью свыше 120км/ч до 140 км/ч, отклонения допускаются в сторону увеличения не более 3 мм и в сторону уменьшения не более 1 мм, при скоростях до 120км/ч отклонения допускаются в сторону увеличения и уменьшения не более 3 мм.

10.3. Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижной состав и специальный подвижной состав с трещиной в любой части оси колесной пары или трещиной в ободе, диске и ступице колеса, при наличии остроконечного наката на гребне колесной пары, а также при следующих износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава:

а) при скоростях движения свыше 120 км/ч до 140км/ч:

прокат по кругу катания у локомотивов, моторвагонного подвижного состава, пассажирских вагонов более 5 мм;

толщина гребня более 33 мм или менее 28 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у подвижного состава с высотой гребня 28 мм — при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня;

б) при скоростях движения до 120 км/ч:

прокат по кругу катания у локомотивов, а также у моторвагонного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах дальнего сообщения — более 7 мм, у моторвагонного и специального самоходного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах

местного и пригородного сообщений — более 8 мм, у вагонов рефрижераторного парка и грузовых вагонов— более 9 мм;

толщина гребня более 33 мм или менее 25 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у подвижного состава с высотой гребня 28 мм — при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня;

в) вертикальный подрез гребня высотой более 18мм, измеряемый специальным шаблоном;

г) ползун (выбоина) на поверхности катания у локомотивов, моторвагонного и специального подвижного состава, а также у тендеров паровозов и вагонов с роликовыми буксовыми подшипниками более 1 мм, а у тендеров более 2 мм.

При обнаружении в пути следования у вагона, кроме моторного вагона моторвагонного подвижного состава или тендера с роликовыми буксовыми подшипниками, ползуна (выбоины) глубиной более 1 мм, но не более 2 мм разрешается довести такой вагон (тендер) без отцепки от поезда (пассажирский со скоростью не свыше 100 км/ч, грузовой — не свыше 70км/ч) до ближайшего пункта технического обслуживания, имеющего средства для замены колесных пар.

При величине ползуна у вагонов, кроме моторного вагона моторвагонного подвижного состава, от 2 до 6 мм, у локомотива и моторного вагона моторвагонного подвижного состава, а также специального самоходного подвижного состава от 1 до 2 мм допускается следование поезда до ближайшей станции со скоростью 15 км/ч, а при величине ползуна соответственно свыше 6 до 12 мм и свыше 2 до 4 мм — со скоростью 10 км/ч, где колесная пара должна быть заменена. При ползуне свыше 12 мм у вагона и тендера, свыше 4 мм

у локомотива и моторного вагона моторвагонного подвижного состава разрешается следование со скоростью 10 км/ч при условии вывешивания или исключения возможности вращения колесной пары. Локомотив при этом должен быть отцеплен от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа электродвигателей) поврежденной колесной пары отключены.

При включении грузовых вагонов в пассажирские поезда нормы содержания колесных пар должны удовлетворять нормам, установленным для пассажирских поездов.

Глава 11

ТОРМОЗНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И АВТОСЦЕПНОЕ УСТРОЙСТВО

11.1. Подвижной состав и специальный подвижной состав должны быть оборудованы автоматическими тормозами, а пассажирские вагоны и локомотивы, кроме того, электропневматическими тормозами.

Автоматические и электропневматические тормоза подвижного состава и специального подвижного состава должны содержаться по установленным МПС России нормам и обладать управляемостью и надежностью действия в различных условиях эксплуатации, обеспечивать плавность торможения, а автоматические тормоза также остановку поезда при разъединении или разрыве воздухопроводной магистрали и при открытии стоп-крана (крана экстренного торможения).

Автоматические и электропневматические тормоза подвижного состава и специального подвижного со-

става должны обеспечивать тормозное нажатие, гарантирующее остановку поезда при экстренном торможении на расстоянии не более тормозного пути, определенного по расчетным данным, утвержденным МПС России.

11.2. Автоматические тормоза должны обеспечивать возможность применения различных режимов торможения в зависимости от загрузки вагонов, длины состава и профиля пути.

Стоп-краны в пассажирских вагонах и моторвагонном подвижном составе устанавливаются в тамбурах, внутри вагонов и пломбируются.

В специальном самоходном подвижном составе при необходимости устанавливаются стоп-краны или другие устройства для экстренного торможения.

11.3. Локомотивы, пассажирские вагоны, моторвагонный и специальный самоходный подвижной состав оборудуются ручными тормозами. Часть грузовых вагонов по нормам МПС России должна иметь переходную площадку со стоп-краном и ручным тормозом.

Допускается эксплуатация почтовых и багажных вагонов, построенных до 1 января 1970 г., без ручных тормозов.

Ручные тормоза подвижного состава и специального самоходного подвижного состава должны содержаться по установленным нормам и обеспечивать установленное МПС России расчетное тормозное нажатие.

11.4. Все части рычажной тормозной передачи, разъединение или излом которых может вызвать выход из габарита или падение на путь, должны иметь предохранительные устройства.

11.5. Подвижной состав и специальный подвижной состав должны быть оборудованы автосцепкой.

Высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов должна быть:

у локомотивов, пассажирских и грузовых порожних вагонов не более ..... 1080 мм

у локомотивов и пассажирских вагонов с людьми не менее ..... 980 мм

у грузовых вагонов (груженых) не менее ..... 950 мм

у специального подвижного состава:

в порожнем состоянии не более ..... 1080 мм

в груженом — не менее ..... 980 мм

Для подвижного состава и специального подвижного состава, выпускаемого из ремонта, высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов устанавливается МПС России и должна обеспечивать соблюдение указанных норм в эксплуатации (при наибольших износах и нагрузках).

Разница по высоте между продольными осями автосцепок допускается не более:

в грузовом поезде ..... 100 мм

между локомотивом и первым груженым вагоном грузового поезда ..... 110 мм

в пассажирском поезде, следующем:

со скоростью до 120 км/ч ..... 70 мм

со скоростью 121—140 км/ч ..... 50 мм

между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда ..... 100 мм

между локомотивом и подвижными единицами специального подвижного состава ..... 100 мм.

Автосцепка пассажирских вагонов должна иметь ограничители вертикальных перемещений.

Автосцепка специального подвижного состава, работающего по технологии совместно в сцепе, должна иметь ограничитель вертикальных перемещений.

11.6. Ответственным за техническое состояние автосцепных устройств и правильное сцепление вагонов в составе поезда является осмотрщик вагонов, выполнявший техническое обслуживание состава поезда перед отправлением.

При прицепке вагонов к поезду на станциях, где нет осмотрщиков вагонов, а также при маневровой работе ответственным за правильное сцепление вагонов является руководитель маневров.

За правильное сцепление локомотива или специального самоходного подвижного состава, используемого в качестве локомотива, соответственно с первым вагоном поезда или другим специальным подвижным составом ответственным является машинист локомотива или специального самоходного подвижного состава, используемого в качестве локомотива. Отцепка поездного локомотива от состава и прицепка к составу (в том числе разъединение, соединение и подвешивание тормозных рукавов, открытие и закрытие концевых кранов) должны производиться работниками локомотивной бригады.

Отцепка поездного локомотива от пассажирского состава, оборудованного электрическим отоплением, производится работником локомотивной бригады, а при обслуживании локомотива одним машинистом осмотрщиком вагонов только после разъединения поездным электромехаником высоковольтных междувагонных электрических соединителей. Разъединение электрических цепей отопления производится при опущенном токоприемнике.

Выполнение операций по прицепке поездного локомотива к составу и отцепке его от состава грузового и пассажирского поезда при обслуживании локомотива одним машинистом возлагается на осмотрщика вагонов, а на станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов, и на перегонах — в пассажирском поезде — на начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда, в грузовом — на машиниста локомотива.

Глава 12

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

12.1. Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав, имеющий неисправности, угрожающие безопасности движения, а также ставить в поезда грузовые вагоны, состояние которых не обеспечивает сохранность перевозимых грузов. Не допускается выдача под поезда, обслуживаемые одним машинистом, локомотивов, выработавших установленный срок службы.

Не допускается включать в поезда пассажирские вагоны, имеющие неисправности электропневматического тормоза, отопления, электрооборудования, вентиляции и другие неисправности, нарушающие нормальные условия перевозки пассажиров, а также пассажирские вагоны с радиокупе (штабные) с неисправной радиосвязью начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда с машинистом локомотива.

Вагоны, включаемые в пассажирские поезда с электроотоплением, должны быть оборудованы системой автоматического управления электроотоплением, а электровозы — устройством отбора мощности для высоковольтного отопления.

Требования к техническому состоянию подвижного состава, а также порядок его технического обслуживания и ремонта устанавливаются МПС России.

12.2. Система технического обслуживания и ремонта подвижного состава, нормы межремонтных пробегов и порядок постановки его в ремонт устанавливаются МПС России.

Технические указания и типовые технологические процессы по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава утверждаются соответствующими департаментами МПС России.

12.3. Ответственными за качество выполненного технического обслуживания и ремонта и безопасность движения подвижного состава и специального подвижного состава являются работники, непосредственно осуществляющие его техническое обслуживание и ремонт, мастера и руководители соответствующих заводов, депо, в том числе депо для специального подвижного состава, путевых машинных станций, дистанций, мастерских и пунктов технического обслуживания.

Техническое обслуживание и ремонт локомотивов, моторвагонного и специального самоходного подвижного состава

12.4. Техническое состояние локомотивов, моторвагонного и специального самоходного подвижного состава должно систематически проверяться при техническом обслуживании локомотивными бригадами

или бригадами специального самоходного подвижного состава, комплексными и специализированными бригадами на пунктах технического обслуживания и в основных депо, путевых машинных станциях и депо для специального подвижного состава, оснащенных современными диагностическими средствами, а также периодически контролироваться руководством депо, отделения железной дороги, службы локомотивного хозяйства или службы, которой принадлежит специальный самоходный подвижной состав, и ревизорским аппаратом.

При техническом обслуживании проверяется:

состояние и износ оборудования, узлов и деталей и их соответствие установленным размерам;

исправность действия устройств безопасности и устройств радиосвязи, тормозного оборудования и автосцепного устройства, контрольных, измерительных и сигнальных приборов, электрических цепей.

Не допускается выпускать локомотивы, моторвагонный и специальный самоходный подвижной состав в эксплуатацию, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:

неисправность прибора для подачи звукового сигнала;

неисправность пневматического, электропневматического, электрического, ручного тормозов или компрессора;

неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя, неисправность привода передвижения;

неисправность вентилятора холодильника дизеля, тягового электродвигателя или выпрямительной установки;

неисправность автоматической локомотивной сигнализации или устройств безопасности;

неисправность скоростемера и регистрирующего устройства;

неисправность устройств поездной и маневровой радиосвязи, а на моторвагонном подвижном составе — неисправность связи «пассажир-машинист»;

неисправность автосцепных устройств, в том числе обрыв цепочки расцепного рычага или его деформации;

неисправность системы подачи песка;

неисправность прожектора, буферного фонаря, освещения, контрольного или измерительного прибора;

трещина в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессоры, излом рессорного листа;

трещина в корпусе буксы;

неисправность буксового или моторно-осевого подшипника;

отсутствие или неисправность предусмотренного конструкцией предохранительного устройства от падения деталей на путь;

трещина или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи;

неисправность кожуха зубчатой передачи, вызывающая вытекание смазки;

неисправность защитной блокировки высоковольтной камеры;

неисправность токоприемника;

неисправность средств пожаротушения;

неисправность устройств защиты от токов короткого замыкания, перегрузки и перенапряжения, аварийной остановки дизеля;

появление стука, постороннего шума в дизеле;

неисправность питательного прибора, предохранительного клапана, водоуказательного прибора, течь контрольной пробки огневой коробки котла паровоза;

отсутствие защитных кожухов электрооборудования;

неисправность гидродемпферов, аккумуляторной батареи.

12.5. Локомотивы и моторвагонный подвижной состав, а также специальный самоходный подвижной состав при круглогодичной эксплуатации, два раза в год (весной и осенью) должны комиссионно осматриваться в соответствии с порядком, установленным МПС России.

12.6. Локомотивные, а также установленные на моторвагонном и специальном самоходном подвижном составе, устройства безопасности и поездной радиосвязи должны периодически осматриваться на контрольном пункте с проверкой действия и регулировкой этих устройств.

Такие контрольные пункты должны быть в основных депо, в депо для специального подвижного состава, а при необходимости — в пунктах технического обслуживания и оборота локомотивов и специального самоходного подвижного состава.

12.7. Установленные на локомотивах и моторвагонном подвижном составе, а также на специальном самоходном подвижном составе, манометры и предохранительные клапаны должны быть запломбированы, а контрольные пробки на котлах паровозов иметь клейма. На электровозах и тепловозах должны быть запломбированы также аппараты и приборы, регистрирующие расход электроэнергии и топлива.

Устройства электрической защиты, средства пожаротушения, пожарная сигнализация и автоматика на электровозах, тепловозах и моторвагонном подвижном составе, манометры, предохранительные клапаны, воздушные резервуары на локомотивах, моторвагонном и специальном самоходном подвижном составе и паровые котлы на локомотивах должны подвергаться

испытанию и освидетельствованию в установленные сроки.

12.8. Состав локомотивных бригад и порядок обслуживания ими локомотивов и моторвагонных поездов, в том числе конкретный порядок при обслуживании локомотивов одним машинистом, устанавливаются начальником железной дороги в зависимости от типа локомотивов и моторвагонных поездов, а также от местных условий на основе систем обслуживания, утвержденных МПС России. Состав бригады специального самоходного подвижного состава устанавливается в зависимости от его типа и назначения при условии выделения работников для управления данным специальным самоходным подвижным составом и обслуживания в транспортном режиме.

При электрической и тепловозной тяге одной локомотивной бригадой могут обслуживаться несколько локомотивов или постоянно соединенных секций, управляемых из одной кабины.

Допускается поэтапное введение обслуживания локомотивов одним машинистом по мере обеспечения и оборудования их устройствами безопасности в соответствии с пунктом 9.9 и другими требованиями, установленными настоящими Правилами.

Разрешается обслуживание одним машинистом локомотивов, занятых на вывозной, передаточной, диспетчерской и хозяйственной работе, в подталкивании, при маневровой работе, в грузовом движении на малодеятельных участках, не имеющих затяжных спусков и подъемов, а также поездных локомотивов в пассажирском движении на локомотивной тяге.

12.9. Не допускается оставлять на деповских путях и путях предприятий в рабочем состоянии локомотивы, моторвагонный и специальный самоходный

подвижной состав без наблюдения работника, знающего правила их обслуживания и умеющего их остановить, а на остальных станционных путях — без машиниста или его помощника.

12.10. На каждом паровозе, работающем на твердом топливе, должны быть исправные искроуловительные или искрогасительные приборы.

Техническое обслуживание и ремонт вагонов

12.11. Техническое обслуживание и ремонт вагонов производятся в пунктах технического обслуживания грузовых и пассажирских вагонов, дирекциях по обслуживанию пассажиров, вагонных депо и на заводах.

При техническом обслуживании проверяется:

состояние и износ узлов и деталей и их соответствие установленным размерам;

исправность действия тормозного оборудования, буферного и автосцепного устройств, привода генератора и крепления подвагонного оборудования. При этом обращать особое внимание на исправность цепочек расцепного рычага, автосцепки, а также отпуска автотормозов;

состояние и исправность ходовых частей (тележек). Суммарный зазор между скользунами с обеих сторон тележки у всех типов четырехосных грузовых вагонов, включая хоппер-дозаторы типа ЦНИИ-ДВ3, должен быть не более 20 мм и не менее 4 мм, кроме хопперов для перевозки угля, горячего агломерата, апатитов и хоппер-дозаторов ЦНИИ-2, ЦНИИ-3, думпкаров ВС-50, у которых зазор должен быть не более 12 мм и не менее 6 мм, а у думпкаров ВС-80, ВС-82, ВС-85 — не более 20мм и не менее 12 мм.

Зазоры между скользунами соединительной и шкворневой балок с обеих сторон одного конца восьмиосной цистерны в сумме должны быть от 4 до 15мм;

исправность кузовов и котлов цистерн, гарантирующая сохранность перевозимых грузов;

исправность переходных площадок, специальных подножек и поручней;

наличие и исправность устройств, предохраняющих от падения на путь деталей и оборудования подвижного состава.

Не допускается подача под погрузку грузов и посадку людей неисправных вагонов и без предъявления их к техническому обслуживанию. О признании их годными должна быть произведена запись в специальном журнале.

Порожние вагоны, подаваемые под погрузку на станции, где нет пунктов технического обслуживания, а также груженые вагоны, которые намечено использовать на таких станциях под сдвоенные операции, должны быть осмотрены, а в необходимых случаях и отремонтированы на ближайшем пункте технического обслуживания, расположенном перед станцией погрузки.

Порядок предъявления вагонов к техническому обслуживанию и уведомления об их годности устанавливается начальником железной дороги.

12.12. На станциях формирования и расформирования, в пути следования — на станциях, предусмотренных графиком движения поездов, каждый вагон поезда должен пройти техническое обслуживание, а при выявлении неисправности — отремонтирован. На этих станциях организуется безотцепочный ремонт вагонов.

На станциях, где нет пунктов технического обслуживания, каждый вагон перед постановкой в поезд должен быть осмотрен и подготовлен для следования до ближайшей станции, имеющей пункт технического обслуживания.

Порядок предъявления поездов к техническому обслуживанию и уведомления об их готовности, а также порядок осмотра и ремонта вагонов перед постановкой в поезд на станциях, где нет пунктов технического обслуживания, устанавливаются начальником железной дороги.

12.13. Работники пунктов технического обслуживания грузовых и пассажирских вагонов должны своевременно и в соответствии с технологическим процессом и графиком движения поездов производить техническое обслуживание и ремонт вагонов.

Ответственными за безопасность движения и проследование вагонов в исправном состоянии в составе поезда в пределах гарантийного участка являются работники указанных пунктов.

Гарантийные участки для грузовых поездов устанавливаются: в пределах одной дороги — начальником железной дороги; в пределах двух и более дорог — МПС России в соответствии с согласованными железными дорогами нормативами, определяемыми исходя из протяженности участков обращения локомотивов, необходимости проведения полного опробования автотормозов, качественного технического обслуживания и коммерческого осмотра вагонов.

Работники станций формирования составов пассажирских поездов и станций оборота составов несут ответственность за безопасное проследование пассажирских вагонов в составе поезда от пункта формирования до конечного пункта расформирования (назначения) поезда.

РАЗДЕЛ 4
ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ
Глава 13
ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

13.1. Основой организации движения поездов является график движения, который объединяет деятельность всех подразделений и выражает заданный объем эксплуатационной работы железных дорог. График движения поездов — непреложный закон для работников железнодорожного транспорта, выполнение которого является одним из важнейших качественных показателей работы железных дорог. График движения поездов утверждается Министром путей сообщения Российской Федерации или его первым заместителем.

Соблюдение графика движения поездов и предупреждение его нарушений должно быть главным для всех работников, связанных с организацией движения поездов.

Движение поездов по графику обеспечивается соблюдением действующих нормативов, правильной организацией и выполнением технологического процесса работы станций, депо, тяговых подстанций, пунктов технического обслуживания и других подразделений железных дорог, связанных с движением поездов.

Нарушение графика движения поездов не допускается. В исключительных случаях, когда из-за отказа технических средств или явлений стихийного бедствия происходит нарушение графика движения поездов, работники всех служб обязаны принимать оперативные меры для ввода в график опаздывающих

пассажирских и грузовых поездов и обеспечивать их безопасное проследование.

13.2. График движения поездов должен обеспечивать:

удовлетворение потребностей в перевозках пассажиров и грузов;

безопасность движения поездов;

эффективное использование пропускной и провозной способности участков и перерабатывающей способности станций;

рациональное использование подвижного состава;

соблюдение установленной продолжительности непрерывной работы локомотивных бригад;

возможность производства работ по текущему содержанию и ремонту пути, сооружений, устройств СЦБ, связи и электроснабжения.

13.3. Назначение и отмена поездов производятся:

а) пассажирских дальнего, местного и пригородного сообщений, почтово-багажных и грузопассажирских, следующих в пределах двух и более железных дорог — заместителем Министра путей сообщения Российской Федерации, а в пределах одной железной дороги, — начальником железной дороги.

Начальник отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — заместитель начальника железной дороги вправе назначать и отменять дополнительные пригородные поезда, обращающиеся в пределах отделения железной дороги. Отмена пригородных поездов постоянного обращения, курсирующих в пределах отделения железной дороги или железной дороги, производится с разрешения начальника железной дороги;

б) воинских, людских, ускоренных грузовых и грузовых поездов, следующих в пределах двух и более дорог,— в соответствии с порядком, установленным

МПС России, а в пределах одной железной дороги — начальником железной дороги;

в) восстановительных и пожарных поездов, снегоочистителей, локомотивов без вагонов, специального самоходного подвижного состава, хозяйственных и других поездов, не предусмотренных графиком движения,— поездным диспетчером.

Назначение каждого поезда, не предусмотренного графиком движения, объявляется поездным диспетчером с указанием порядка следования поезда.

13.4. Каждому поезду присваивается номер, установленный графиком движения. Поездам одного направления присваиваются четные номера, а поездам обратного направления — нечетные.

Кроме номера, каждому грузовому поезду на станции его формирования присваивается индекс, который не изменяется до станции расформирования.

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

13.5. Поезда делятся на:

А. Внеочередные — восстановительные, пожарные, снегоочистители, локомотивы без вагонов, специальный самоходный подвижной состав, назначаемые для восстановления нормального движения и для тушения пожара.

Б. Очередные — в порядке приоритетности:

1) пассажирские скоростные;

2) пассажирские скорые;

3) пассажирские всех остальных наименований;

4) почтово-багажные, воинские, грузо-пассажирские, людские и ускоренные грузовые поезда;

5) грузовые (сквозные, участковые, сборные, вывозные, передаточные), хозяйственные поезда и локомотивы без вагонов.

В. Поезда, назначаемые по особым требованиям, очередность которых устанавливается при назначении.

13.6. Движение поездов производится по московскому поясному времени в 24-часовом исчислении.

Показание времени на часах должно быть одинаковым на всей сети железных дорог.

В служебных помещениях, в парках путей станций, на пассажирских платформах и в помещениях для пассажиров должны быть установлены часы. Установка, ремонт и содержание настенных и наружных электрических часов, находящихся в местах работы лиц, связанных с движением поездов и обслуживанием пассажиров, возлагаются на работников службы сигнализации и связи.

Глава 14

РАЗДЕЛЬНЫЕ ПУНКТЫ

14.1. Движение поездов производится с разграничением их раздельными пунктами.

Раздельными пунктами являются станции, разъезды, обгонные пункты и путевые посты, проходные светофоры автоблокировки, а также границы блок-участков при автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи.

14.2. Границами станции являются:

на однопутных участках — входные светофоры;

на двухпутных участках по каждому в отдельности главному пути с одной стороны — входной светофор, а с другой — сигнальный знак «Граница станции», установленный на расстоянии не менее 50 м за последним выходным стрелочным переводом.

На двухпутных участках, оборудованных двусторонней автоблокировкой, а также, где установлены входные светофоры для приема поездов по неправильному пути, границей станции по каждому в отдельности главному пути являются входные светофоры.

14.3. Каждый раздельный пункт, вспомогательный пост и пассажирский остановочный пункт должен иметь наименование или номер. Наименование должно быть помещено на пассажирском здании (здании поста) с фасада, с обеих сторон подхода поездов, а при необходимости также на концах пассажирских платформ.

На пассажирских остановочных пунктах, расположенных на участках с интенсивным движением пригородных поездов, наименование пункта, кроме того, должно указываться в нескольких местах вдоль пассажирской платформы.

14.4. Железнодорожные пути делятся на главные на перегонах, станционные (в том числе главные на станциях) и специального назначения.

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

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

Не допускается 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 путей и стрелочных переводов устанавливается МПС России.

Глава 15

ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОЙ РАБОТЫ СТАНЦИИ

Общие требования

15.1. Порядок использования технических средств станции устанавливается техническо-распорядительным актом, которым регламентируется безопасный и беспрепятственный прием, отправление и проследование поездов по станции, безопасность внутристанционной маневровой работы и соблюдение требований охраны труда.

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

15.2. Техническо-распорядительный акт станции разрабатывается начальником станции на основе и в полном соответствии с настоящими Правилами, Инструкцией по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации, инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации и инструкцией по составлению техническо-распорядительных актов железнодорожных станций.

Техническо-распорядительный акт станции проверяется ревизором движения и утверждается:

для станций сортировочных и пассажирских, а также грузовых и участковых в соответствии с перечнем, устанавливаемым начальником железной дороги,— начальником службы перевозок железной дороги и, кроме того, для указанных станций согласовывается руководителями локомотивных и вагонных депо, дистанций пути, сигнализации и связи, электроснабжения

и дирекций по обслуживанию пассажиров для пассажирских станций;

для остальных станций — начальником отдела перевозок отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги— заместителем начальника службы перевозок железной дороги.

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

Выписки из технически-распорядительного акта, а для дежурного по станции копии, заверенные начальником станции, должны находиться в помещениях дежурного по станции, маневрового диспетчера, дежурных по паркам и сортировочным горкам, исполнительных постов централизации, стрелочных постов, дежурного по локомотивному депо и осмотрщиков вагонов. Выписки должны содержать данные, необходимые для соответствующих работников.

Инструкция по составлению технически-распорядительных актов железнодорожных станций и формы указанных актов разрабатываются и утверждаются МПС России.

Эксплуатация стрелочных переводов

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

Нормальным положением для стрелок является: входных на главных путях станций однопутных линий— направление с каждого конца станции на разные пути;

входных на главных путях станции двухпутных линий — направление по соответствующим главным путям;

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

ведущих в предохранительные и улавливающие тупики — направление в эти тупики.

На станциях малодеятельных линий, где обслуживание двух стрелочных постов осуществляется одним дежурным стрелочного поста, а также где не предусмотрены в штате работники службы перевозок, нормальное положение входных стрелок на главных путях однопутных линий устанавливается начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — главным инженером железной дороги.

Нормальное положение стрелок указывается знаком плюс в таблицах взаимозависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах. Для станций с нецентрализованными стрелками нормальное их положение, кроме того, указывается в техническо-распорядительном акте станции и выписках из него. В необходимых случаях начальником станции устанавливается нормальное положение нецентрализованных стрелок, не включенных в зависимость с сигналами и маршрутами, ведущих на станционные пути, выделенные для стоянки восстановительных и пожарных поездов, вагонов с опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами) и т.п.

Установленное нормальное положение обозначается на станинах стрелок и на кожухах приводов стрелок электрической централизации.

Стрелки в другое положение могут переводиться при:

приготовлении маршрутов для приема и отправления поездов;

маневровой работе;

занятии путей подвижным составом;

необходимости ограждения мест препятствий и производства работ на станционных путях;

очистке, проверке и ремонте стрелок.

На станциях с электрической централизацией установка стрелок в нормальное положение необязательна, за исключением стрелок, ведущих в предохранительные, улавливающие тупики, сбрасывающих стрелок, которые должны устанавливаться в нормальное положение устройствами автоматического возврата, а при их отсутствии — дежурным по станции.

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

Порядок технического обслуживания, освещения, охраны этих стрелочных переводов, а также порядок хранения ключей от стрелок устанавливается начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги— главным инженером железной дороги.

15.5. Каждый пост управления стрелками и сигналами должен находиться в ведении только одного работника, являющегося ответственным за перевод управляемых им стрелок и сигналов и за безопасность движения: станционный пост централизации — в ведении дежурного по станции, исполнительный — дежурного станционного поста централизации, оператора поста централизации, стрелочный пост — дежурного стрелочного поста,

пост централизации механизированной и автоматизированной сортировочной горки — дежурного по сортировочной горке или оператора сортировочной горки.

Разрешается на станциях обслуживание двух стрелочных постов одним дежурным стрелочного поста, а отдельных стрелок и постов — непосредственно дежурным по станции. Перечень таких станций устанавливается начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — главным инженером железной дороги.

На станциях, расположенных на участках с диспетчерской централизацией, ответственным за перевод стрелок и управление сигналами является поездной диспетчер.

15.6. Для контроля за работой дежурных стрелочного поста на станциях в зависимости от путевого развития, характера и объема маневровой работы назначаются старшие дежурные стрелочного поста. На станциях, перечень которых устанавливается начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — заместителем начальника железной дороги, старшие дежурные стрелочного поста могут назначаться непосредственно для обслуживания поста или одновременно для обслуживания поста и контроля за работой других дежурных стрелочных постов, расположенных в стрелочном районе. На центральные посты диспетчерской централизации и станционные посты централизации на станциях, кроме поездных диспетчеров или дежурных по станции, могут назначаться операторы поста централизации.

15.7. Перед приемом и отправлением поезда должны запираться стрелки, непосредственно вхо-

дящие в маршрут приема и отправления, а также охранные.

Перевод централизованных стрелок при приготовлении маршрута для приема и отправления поездов производится дежурным по станции или по его указанию оператором поста централизации. Перевод и запирание нецентрализованных стрелок при приготовлении маршрута для приема или отправления поездов производятся дежурным стрелочного поста, старшим дежурным стрелочного поста или дежурным по станции при обслуживании им стрелок.

15.8. Ключи от запертых в маршрутах приема и отправления поездов нецентрализованных стрелок, не оборудованных ключевой зависимостью, должны храниться у дежурного по станции или у старшего дежурного стрелочного поста, а оборудованных — в исполнительном аппарате на стрелочном посту или в распорядительном аппарате дежурного по станции.

Ключи от запертых стрелок, не оборудованных ключевой зависимостью, на перегонах, а также на приемо-отправочных путях промежуточных станций при занятии этих путей составами (без локомотивов) или отдельными вагонами должны храниться у дежурного по станции. Порядок хранения ключей от других наиболее ответственных стрелок (ведущих на пути, выделенные для стоянки вагонов с опасными грузами I класса (взрывчатыми материалами), восстановительных и пожарных поездов, стрелок съездов между главными путями, улавливающих тупиков и т.п.) и перечень этих стрелок устанавливаются в технически-распорядительном акте станции.

15.9. Перевод стрелок при маневровых передвижениях производится сигналистами или дежурными

стрелочного поста по распоряжению лица, руководящего маневрами.

При маневровых передвижениях на станциях с электрической централизацией перевод стрелок осуществляется дежурным по станции или оператором поста централизации. В случае передачи стрелок с центрального на местное управление, а также при производстве маневров на нецентрализованных стрелках, не обслуживаемых дежурными стрелочного поста, допускается перевод стрелок работниками составительских или локомотивных бригад, кондукторами, дежурными по паркам, дежурными по станциям, начальником станции, приемосдатчиками груза и багажа, работниками локомотивного, вагонного депо и другими. Перечень станций с указанием номеров таких стрелок, а также работников, которым разрешается их перевод при производстве маневров, и порядок перевода стрелок устанавливаются начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — заместителем начальника железной дороги.

Перед переводом централизованной стрелки обслуживающий ее работник должен в соответствии с порядком, установленным инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации, убедиться в том, что стрелочный перевод не занят подвижным составом.

15.10. При необходимости выполнения работ по ремонту на стрелочном переводе сигналист или дежурный стрелочного поста (старший дежурный стрелочного поста) может допустить к производству ремонта работников дистанции пути или дистанции сигнализации и связи только по разрешению дежурного по станции.

По окончании ремонта сигналист, дежурный стрелочного поста (старший дежурный стрелочного поста) обязаны убедиться в том, что состояние стрелочного перевода обеспечивает безопасное движение, и доложить об этом дежурному по станции.

15.11. Стрелочные переводы на станционных путях, в том числе стрелочные переводы примыкающих путей, переданных в ведение других служб и организаций, находятся в распоряжении начальника станции.

Стрелочные переводы на путях других служб и организаций находятся в распоряжении начальников соответствующих подразделений железных дорог и организаций.

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

15.12. Контроль технического состояния, чистка, смазывание, закрепление и замена отдельных болтов осуществляются:

нецентрализованных стрелочных переводов — обслуживающими их дежурными стрелочного поста;

централизованных стрелочных переводов — работниками дистанции пути.

Порядок контроля технического состояния, чистки, смазывания, закрепления и замены отдельных болтов централизованных, а также нецентрализованных стрелочных переводов, не находящихся в ведении дежурных стрелочного поста, устанавливается начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — главным инженером железной дороги.

Производство маневров

15.13. Маневры на станционных путях должны производиться по указанию только одного работника — дежурного по станции, маневрового диспетчера, дежурного по сортировочной горке или парку, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией,— поездного диспетчера. Распределение обязанностей по распоряжению маневрами указывается в технически-распорядительном акте станции.

15.14. Основным средством передачи указаний при маневровой работе должна быть радиосвязь, а в необходимых случаях — устройства двусторонней парковой связи.

Подача сигналов при маневровой работе разрешается ручными сигнальными приборами.

15.15. Машинист локомотива, специального самоходного подвижного состава, производящий маневры, не вправе приводить в движение локомотив или специальный самоходный подвижной состав без получения указания руководителя маневров лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи или сигнала, подаваемого ручными сигнальными приборами. Кроме указания или сигнала руководителя маневров, перед выездом на стрелки централизованных маневровых маршрутов машинист должен убедиться в наличии разрешающего показания маневрового светофора, а на нецентрализованные стрелки — получить от дежурного стрелочного поста сигнал или сообщение (лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи) о готовности стрелок для маневровых передвижений. При отсутствии маневровых светофоров перед выездом на централизованные стрелки ма-

шинистом должно быть получено сообщение о готовности стрелок для маневровых передвижений от дежурного по станции (лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи или переданное через руководителя маневров).

На станциях с электрической централизацией стрелок и сигналов в случаях передачи стрелок с центрального на местное управление выезд на стрелки разрешается по указанию или сигналу работника, на которого возложен перевод этих стрелок.

Основные положения по использованию устройств радиосвязи и двусторонней парковой связи при маневровой работе предусматриваются инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

15.16. Маневры производятся со скоростью не более:

60 км/ч — при следовании по свободным путям одиночных локомотивов и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади с включенными и опробованными автотормозами;

40 км/ч — при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, а также при следовании одиночного специального самоходного подвижного состава по свободным путям;

25 км/ч — при движении вагонами вперед по свободным путям, а также восстановительных и пожарных поездов;

15 км/ч — при движении с вагонами, занятыми людьми, а также с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й и 6-й степеней;

5 км/ч — при маневрах толчками, при подходе отцепа вагонов к другому отцепу в подгорочном парке;

3 км/ч — при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам.

Скорость передвижения подвижного состава по вагонным весам в зависимости от конструкции весов устанавливается в технико-распорядительном акте станции.

Скорость роспуска вагонов на сортировочных горках при различных сигналах горочных светофоров, а также условия, обеспечивающие безопасность движения и сохранность подвижного состава, устанавливаются начальником железной дороги в зависимости от технического оснащения горок и местных условий.

Маневры толчками и роспуск с сортировочных горок вагонов с грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте и Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам от 27 декабря 1994 г. № ЦМ-309[1], рефрижераторных вагонов и секций должны производиться с особой осторожностью в соответствии с порядком, установленным инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

15.17. Маневры на главных путях или с пересечением их, а также с выходом за входные стрелки могут допускаться в каждом случае только с разрешения дежурного по станции при закрытых соответствующих входных светофорах, ограждающих вход на пути и стрелки, на которых производятся маневры.

Не допускаются маневры с выходом состава за границу станции на перегон на однопутных и по неправильному пути на двухпутных участках без согласия поездного диспетчера и дежурного по соседней

[1] Признаны не нуждающимися в государственной регистрации (письмо Минюста России от 06.04.95 № 07-01-218-95)

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

На станциях, где на мачте входного светофора в сторону оси станции имеется специальный маневровый светофор, выход маневрирующего состава за границу станции производится по его сигналу.

15.18. Маневры на станционных путях, расположенных на уклонах, где создается опасность ухода подвижного состава на перегон и маршруты следования поездов, производятся с постановкой локомотива со стороны спуска с включением и опробованием автотормозов вагонов. При невозможности постановки локомотива со стороны спуска маневры на таких путях должны производиться путем осаживания, а автотормоза вагонов должны быть включены и опробованы. Порядок производства маневров, обеспечивающий безопасность движения на станциях, имеющих такие пути, устанавливается инструкцией по движению поездов и маневровой работе и указывается в технически-распорядительном акте станции.

15.19. На станциях, имеющих горочные устройства для сортировки вагонов, маневры должны производиться в соответствии с инструкциями, утвержденными начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — главным инженером железной дороги.

Не допускается производить маневры толчками и распускать с горки:

вагоны, занятые людьми, кроме вагонов с проводниками (командами), сопровождающими грузы;

вагоны с грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте и Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам;

платформы и полувагоны, загруженные грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й, 6-й степеней и грузами с верхней негабаритностью 3-й степени, груженые транспортеры;

локомотивы в недействующем состоянии, моторвагонный подвижной состав, составы рефрижераторных поездов, пассажирские вагоны, краны на железнодорожном ходу;

вагоны и специальный подвижной состав, имеющие трафарет «С горки не спускать».

Указанный подвижной состав может быть пропущен через сортировочную горку только с маневровым локомотивом.

15.20. Не допускается пропускать через сортировочные горки:

груженые и порожние транспортеры, имеющие 12 и более осей, груженые транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120 т при наличии в сцепе одной или двух промежуточных платформ, а также подвижной состав, имеющий трафарет «Через горку не пропускать».

15.21. Подвижной состав на станционных путях должен устанавливаться в границах, обозначенных предельными столбиками.

Стоящие на станционных путях без локомотива составы поездов, вагоны и специальный подвижной состав должны быть надежно закреплены от ухода тормозными башмаками, стационарными устройствами для закрепления вагонов, ручными тормозами или другими установленными МПС России средствами закрепления.

Порядок закрепления вагонов и составов устанавливается инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации и указывается в техническо-распорядительном акте станции с учетом местных условий.

У вагонов, стоящих на станции и не занятых под грузовыми операциями и не находящихся под очисткой, дезинфекцией и в ремонте, двери должны быть закрыты.

15.22. Вагоны с грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте и Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, при производстве маневров должны иметь соответствующее прикрытие от паровоза, работающего на твердом топливе, из вагонов с неопасными грузами или порожних вагонов.

Вагоны с опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами) 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 от ухода 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 опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами) и цистерн со сжиженными газами под накоплением на путях сортировочных парков должны соблюдаться особые меры предосторожности, установленные правилами перевозок грузов на железнодорожном транспорте,

Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам и инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

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

Руководитель маневров обязан:

точно и своевременно выполнять задания на маневровую работу;

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

формировать поезда в точном соответствии с требованиями настоящих Правил, соответствующих инструкций и других актов МПС России;

организовать маневровую работу так, чтобы были обеспечены безопасность движения, личная безопасность работников, занятых на маневрах, сохранность подвижного состава и груза. Маневры с вагонами, занятыми людьми, негабаритными и опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами) производить с особой осторожностью.

На станциях в зависимости от путевого развития, характера и объема маневровой работу пути разделяются на маневровые районы.

На промежуточных станциях маневровая работа может производиться под руководством главного кондуктора или работника, который выполняет его обязанности.

Маневровыми передвижениями локомотива, не обслуживаемого составительской бригадой или главным

кондуктором, руководит работник, имеющий право распоряжаться производством маневром в данном районе, или по его указанию сигналист (дежурный стрелочного поста).

Маневровые передвижения специального самоходного подвижного состава по станционным путям производятся в соответствии с инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

15.24. Локомотивная бригада при производстве маневров обязана:

точно и своевременно выполнять задания на маневровую работу;

внимательно следить за подаваемыми сигналами, точно и своевременно выполнять сигналы и указания о передвижениях;

внимательно следить за людьми, находящимися на путях, положением стрелок и расположением подвижного состава;

обеспечивать безопасность производства маневров и сохранность подвижного состава.

15.25. Локомотивные бригады, работающие со сборными поездами, а также выделенные для производства маневровой работы, кондуктора и составительские бригады должны знать порядок маневровой работы на станции, указанный в технико-распорядительном акте. Порядок ознакомления локомотивных и составительских бригад и кондукторов с условиями маневровой работы, указанными в технико-распорядительном акте станций, устанавливается начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — первым заместителем начальника железной дороги.

Формирование поездов

15.26. Поезда должны формироваться в полном соответствии с настоящими Правилами, графиком движения и планом формирования поездов. Нормы веса и длины грузовых поездов по направлениям и по каждому участку устанавливаются в графике движения и плане формирования поездов и должны соответствовать типу локомотива, профилю пути на участках обращения поездов и полезной длине приемо-отправочных путей на станциях этих участков, а на электрифицированных линиях — условиям электроснабжения.

Порядок формирования и пропуска длинносоставных, тяжеловесных, соединенных, а также повышенного веса и длины грузовых поездов устанавливается начальником железной дороги в соответствии с инструкцией МПС России.

Нормы веса и длины дальних и местных пассажирских поездов и порядок размещения вагонов в них указываются в книжках расписания движения поездов.

Порядок прицепки к пассажирским поездам вагонов сверх нормы и следования длинносоставных пассажирских поездов устанавливается МПС России.

При постановке в поезд подвижного состава, а также специального подвижного состава вес и длина его определяются в соответствии с таблицами нормативов графика движения поездов, утверждаемых МПС России. Эти таблицы помещаются и в книжках расписания движения поездов.

15.27. Не допускается ставить в поезда:

вагоны неисправные, угрожающие безопасности движения и состояние которых не обеспечивает сохранности перевозимых грузов;

вагоны, загруженные сверх их грузоподъемности;

платформы и полувагоны, загруженные с нарушением технических условий погрузки и крепления грузов на открытом подвижном составе;

вагоны, имеющие просевшие рессоры, вызывающие перекос кузова или удары рамы и кузова вагона о ходовые части, а также вагоны с неисправностью кровли, создающей опасность отрыва ее листов;

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

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

платформы, транспортеры и полувагоны с негабаритными грузами, если о следовании таких вагонов не будет дано особых указаний;

платформы с незакрытыми бортами, за исключением случаев, предусмотренных специальными инструкциями МПС России, вагоны с незакрепленными бункерами, цистерны, хопперы, зерновозы, цементовозы и подобный подвижной состав с открытыми крышками загрузочно-выгрузочных верхних и нижних устройств;

полувагоны с открытыми дверями и люками или люками, закрытыми на одну закидку запорного механизма;

порожние крытые вагоны с открытыми и не запертыми на дверную закидку дверями, вагоны для перевозки нефтебитума с не очищенными от битума колесными парами по кругу катания.

15.28. Допускается прицеплять к пассажирским поездам дальнего и местного сообщений нецельнометаллические вагоны служебно-технического назначения.

Во всех пассажирских поездах в первом и последнем вагонах крайние торцовые двери должны быть заперты, а переходные площадки закреплены в поднятом положении.

15.29. Не допускается ставить в пассажирские и почтово-багажные поезда:

вагоны с истекшими сроками периодического ремонта или с истекшими сроками единой технической ревизии;

грузовые вагоны, в том числе с опасными грузами.

15.30. Размещение вагонов в почтово-багажных поездах производится в порядке, установленном для пассажирских поездов, а в грузо-пассажирских — в порядке, установленном для грузовых поездов.

15.31. Не допускается ставить в грузо-пассажирские поезда вагоны с опасными грузами, а также порожние цистерны из-под сжиженных газов. В исключительных случаях на малодеятельных участках, где никакие другие поезда, кроме грузо-пассажирских не обращаются, может допускаться постановка в них вагонов с опасными грузами (за исключением вагонов с опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами)) с разрешения и в соответствии с порядком, установленным начальником железной дороги.

15.32. Формирование грузовых поездов производится без подборки вагонов по количеству осей и весу.

При формировании тяжеловесных и длинносоставных поездов порожние вагоны должны ставиться в последнюю треть поезда.

В сборных поездах вагоны подбираются группами по станциям назначения, а сборно-раздаточные вагоны ставятся одной группой.

Вагоны с опасными грузами ставятся в грузовые поезда в соответствии с условиями перевозок, уста-

новленными правилами перевозок грузов на железнодорожном транспорте и Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам.

Моторвагонный подвижной состав при следовании в ремонт или из ремонта ставится в хвост грузового поезда одной группой.

15.33. Пассажирские и грузовые вагоны, занятые людьми, кроме служебных и с проводниками (командами), сопровождающими грузы, ставятся в грузовые поезда одной группой и должны иметь прикрытие от локомотива, открытого подвижного состава с рельсами, балками, бревнами и другими подобными грузами, которые могут сдвинуться при резких толчках и остановках, и с хвоста поезда не менее одного вагона.

Порядок перевозки людей в грузовых поездах устанавливается МПС России.

15.34. Не допускается ставить в людские поезда вагоны с опасными грузами, а также порожние цистерны из-под сжиженных газов.

Порядок постановки вагонов с опасными грузами в воинские людские поезда устанавливается Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам и специальными положениями МПС России.

15.35. При постановке в грузовые поезда вагоны, занятые людьми, а также вагоны с грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов[1] на железнодорожном транспорте и Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, должны иметь соответствующее прикрытие из вагонов с неопасными грузами или порожних вагонов. Расположение в грузовых поездах указанных вагонов, производится в соответствии с порядком, установленным инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации, исходя из требований

правил перевозок грузов на железнодорожном транспорте, Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам и других нормативных актов МПС России.

15.36. Порядок размещения и следования в поездах вагонов с негабаритными грузами и специального подвижного состава устанавливается соответствующими инструкциями МПС России.

15.37. В хозяйственных поездах, следующих с работой на перегоне, для проезда кондукторов и руководителей работ должны ставиться вагоны с переходными площадками в соответствии с порядком, установленным начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — главным инженером железной дороги.

Порядок включения тормозов в поезда

15.38. В зависимости от технического оснащения подвижного состава, специального подвижного состава тормозными средствами МПС России устанавливает:

единое наименьшее тормозное нажатие на каждые 100 т веса для грузовых и пассажирских поездов и наибольший руководящий спуск, на котором допускается движение поездов с установленными максимальными скоростями;

зависимости между скоростью движения, величиной уклона, тормозным нажатием и тормозным путем;

расчетные нормы нажатия тормозных колодок на оси подвижного состава и специального подвижного состава, нормы обеспечения поездов ручными тормозами и другие данные, необходимые для производства тормозных расчетов.

Указанные нормы и данные помещаются в книжках расписания движения поездов и соответствующих инструкциях МПС России.

15.39. Установленные в графике скорости движения поездов по участкам согласовываются МПС России и объявляются приказом начальника железной дороги.

15.40. В пассажирских поездах в автотормозную сеть должны включаться все вагоны с автотормозами пассажирского типа, а в грузовых и хозяйственных поездах — все вагоны и специальный подвижной состав с автотормозами грузового типа.

Пассажирские и почтово-багажные поезда должны эксплуатироваться на электропневматическом торможении. При включении в пассажирские и почтово-багажные поезда вагонов габарита РИЦ разрешается следование этих поездов на пневматическом торможении в соответствии с порядком, установленным МПС России.

Во всех поездах автотормоза всех локомотивов и тендеров паровозов (кроме тендеров, следующих в нерабочем состоянии, не имеющих порожнего режима торможения), а также специального самоходного подвижного состава, должны включаться в автотормозную сеть.

Порядок совместного включения вагонов с автотормозами пассажирского и грузового типа в автотормозную сеть во всех поездах, а также порядок включения воздухораспределителей вагонов, локомотивов и специального подвижного состава на соответствующий режим торможения устанавливаются МПС России.

В грузовые и хозяйственные поезда может ставиться подвижной состав, а также специальный подвижной состав с пролетной магистралью, но не более 8 осей в одной группе, а в хвосте поезда перед последними двумя вагонами — не более 4 осей. Последние два вагона должны иметь исправно действующие включенные автотормоза.

15.41. Опробование автотормозов в поездах производится:

Полное с проверкой состояния тормозной магистрали и действия тормозов у всех вагонов:

на станциях формирования перед отправлением поезда;

после смены локомотива;

на станциях, разделяющих смежные гарантийные участки следования грузовых поездов, при техническом обслуживании состава без смены локомотива;

перед выдачей моторвагонного поезда из депо или после отстоя его без бригады на станции;

на станциях, предшествующих перегонам с затяжными спусками, где остановка поезда предусмотрена графиком движения; перед затяжными спусками 0,018 и круче полное опробование производится с десятиминутной выдержкой в заторможенном состоянии. Перечень таких станций устанавливается начальником железной дороги.

Полное опробование электропневматических тормозов производится на станциях формирования и оборота пассажирских поездов от стационарных устройств или поездного локомотива.

Сокращенное с проверкой состояния тормозной магистрали по действию тормозов у двух хвостовых вагонов, а в моторвагонных поездах по действию тормоза хвостового вагона:

после прицепки поездного локомотива к составу, если предварительно на станции было произведено полное опробование автотормозов от стационарного устройства или локомотива;

после перемены кабины управления моторвагонного поезда и после смены локомотивных бригад, когда локомотив от поезда не отцепляется;

после всякого разъединения рукавов в составе поезда, перекрытия концевого крана в составе, после соединения рукавов вследствие прицепки подвижного состава (в последнем случае с проверкой действия тормоза на каждом прицепленном вагоне);

в пассажирских поездах после стоянки поезда более 20 мин, при падении давления в главных резервуарах ниже 5,5 кгс/см^2, при смене кабины управления или после передачи управления машинисту второго локомотива на перегоне после остановки поезда в связи с невозможностью дальнейшего управления движением поезда из головной кабины;

в грузовых поездах, если при стоянке поезда произошло самопроизвольное срабатывание автотормозов или изменение плотности более чем на 20% от указанной в справке формы ВУ-45;

в грузовых поездах после стоянки поезда более 30минут, где имеются осмотрщики вагонов или работники, обученные выполнению операций по опробованию автотормозов, и на которых эта обязанность возложена.

Сокращенное опробование электропневматических тормозов производится в пунктах смены локомотива, локомотивных бригад, после прицепки вагонов с проверкой действия тормоза на каждом прицепленном вагоне, а также после прицепки поездного локомотива к составу, если предварительно на станции было произведено полное опробование электропневматических тормозов от стационарного устройства или локомотива.

После производства полного или сокращенного опробования тормозов, кроме того, в пути следования должна производиться проверка действия тормозов в порядке, установленном соответствующей инструкцией МПС России.

При обслуживании локомотивов пассажирских поездов одним машинистом на станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов, и на перегонах, к сокращенному опробованию тормозов привлекаются начальник (механик-бригадир) пассажирского поезда и проводники (головного, хвостового) вагонов по указанию машиниста, передаваемому по радиосвязи.

Порядок включения в автотормозную сеть вагонов в поездах повышенного веса и длины и соединенных, специального подвижного состава в составах грузовых и хозяйственных поездов, а также опробования автотормозов в таких поездах устанавливаются соответствующими инструкциями МПС России.

15.42. После полного опробования тормозов в поезде, а также после сокращенного, если предварительно на станции было произведено полное опробование тормозов от стационарного устройства или локомотива, осмотрщик вагонов вручает машинисту ведущего локомотива справку установленной МПС России формы об обеспеченности поезда тормозами и исправном их действии. В справке на поезд указывается и номер хвостового вагона.

О каждом полном опробовании автотормозов в моторвагонных поездах делается запись в специальной книге.

При каждом сокращенном опробовании автотормозов осмотрщик вагонов, а где эта должность не предусмотрена, дежурный по станции, главный кондуктор или составитель поездов делает отметку о сокращенном опробовании автотормозов (включая отметку о происшедшем изменении состава) в имеющейся у машиниста справке о тормозах.

В случае, если при сокращенном опробовании автотормозов не сработают тормоза двух хвостовых вагонов, работник, на которого возложено опробование

автотормозов, обязан принять меры к тому, чтобы не допустить отправление поезда.

На станциях, где не предусмотрены должности осмотрщиков вагонов, к проверке действия автотормозов в пассажирских поездах привлекаются проводники вагонов, а в грузовых — работники, обученные выполнению операций по опробованию автотормозов (перечень должностей устанавливается начальником железной дороги).

15.43. Для проверки (с расшифровкой скоростемерных лент) режимов управления тормозами в поездах должны применяться тормозоиспытательные вагоны. Порядок указанной проверки устанавливается: для грузовых и местных пассажирских поездов — начальником железной дороги, пассажирских поездов дальнего сообщения — МПС России.

Снаряжение и обслуживание поездов

15.44. Пассажирские, почтово-багажные, грузопассажирские, воинские и людские поезда снабжаются противопожарными средствами, средствами для оказания первой медицинской помощи.

Составы пассажирских поездов оборудуются радиостанциями для связи с машинистом поезда.

Нормы обеспечения поездов перечисленными средствами утверждаются МПС России.

15.45. Локомотивы должны быть снабжены двумя носимыми радиостанциями, средствами пожаротушения и подъемки подвижного состава на путь, необходимыми сигнальными приборами, инструментами и другим инвентарем по нормам, утвержденным МПС России.

В случае оборудования локомотива двухдиапазонной или трехдиапазонной радиостанцией доста-

точно иметь на локомотиве одну носимую радиостанцию.

Локомотивы и моторвагонные поезда, кроме того, должны быть снабжены четырьмя тормозными башмаками на случай необходимости закрепления состава на перегоне.

На участках с уклоном круче 0,012 порядок закрепления состава грузового и грузо-пассажирского поезда на перегоне в случае порчи автотормозов устанавливается начальником железной дороги.

Специальный самоходный подвижной состав должен быть снабжен приборами, устройствами и инвентарем в соответствии с перечнем и нормами, установленными МПС России.

15.46. Поезд обслуживается локомотивной бригадой или бригадой для управления специальным самоходным подвижным составом в транспортном режиме. Пассажирский поезд, кроме того, обслуживается проводниками вагонов и другими работниками в соответствии с указаниями МПС России. Специальный самоходный подвижной состав, кроме того, обслуживается бригадой, назначаемой для управления и обслуживания этого подвижного состава в рабочем режиме в соответствии с инструкцией по его эксплуатации.

На поезда, с которыми производится маневровая работа на промежуточных станциях, для руководства этой работой по указанию начальника отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — главного инженера железной дороги может назначаться главный кондуктор (составитель поездов) или кондукторская (составительская) бригада. Руководство передвижением хозяйственных поездов на перегоне осуществляет-

ся руководителем работ или лицом, им уполномоченным. Обязанности этих работников определяются инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

Для отдыха локомотивных бригад и кондукторов в пунктах оборота должны быть специальные помещения.

Постановка локомотивов в поезда

15.47. Действующие электровозы и тепловозы ставятся в голове поезда и управляются машинистом из передней кабины. Тепловозы, имеющие одну кабину управления, и паровозы ставятся в голове поезда для движения передним ходом.

В поездах, которые следуют с двумя или тремя действующими локомотивами по всему участку обращения, в голове поезда ставится локомотив, имеющий более мощные компрессоры (паровоздушные насосы). Порядок постановки действующих локомотивов в поезда повышенного веса и длины, а также прицепка к поездам действующих локомотивов, которые следуют на часть участка, и условия их обращения, обеспечивающие безопасность движения, устанавливаются начальником железной дороги.

Для маневровых передвижений локомотивов с двумя и более кабинами управления или работающих по системе многих единиц, начальник железной дороги в зависимости от местных условий устанавливает порядок управления локомотивом, обеспечивающий безопасность движения и людей.

Локомотивы, занятые на поездной работе, и специальный самоходный подвижной состав должны эксплуатироваться в пределах участков обращения.

В исключительных случаях пропуск локомотивов и специального самоходного подвижного состава на незакрепленные участки осуществляется с разрешения МПС России.

15.48. Движение задним ходом локомотивов и специального самоходного подвижного состава, имеющих одну кабину управления, допускается только:

в поездах пригородных, хозяйственных, восстановительных, пожарных, передаточных и вывозных;

при следовании по железнодорожным подъездным и соединительным путям;

при производстве маневров;

при следовании вторым локомотивом при двойной тяге;

при отправлении поезда со станций, где нет устройств для поворота локомотивов;

при возвращении с поездом обратно на станцию отправления после подталкивания;

при подталкивании поездов из одного пункта в оба направления, а также при подталкивании поездов в пределах станций;

при выводе поезда с перегона вспомогательным локомотивом;

при следовании без вагонов.

15.49. Локомотивы и специальный самоходный подвижной состав, отправляемые в недействующем состоянии, должны быть подготовлены к постановке в поезда и включаться в них в соответствии с инструкциями МПС России.

Недействующие локомотивы могут ставиться вслед за ведущим локомотивом при следовании по двум и более железным дорогам в количестве, определенном МПС России, а в пределах одной железной дороги — начальником железной дороги.

Глава 16

ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ

Общие требования

16.1. Движением поездов на участке должен руководить только один работник — поездной диспетчер, отвечающий за выполнение графика движения поездов по обслуживаемому им участку.

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

Не допускается давать оперативные указания о движении поездов на участке помимо поездного диспетчера.

При обслуживании локомотивов пассажирских поездов одним машинистом поездной диспетчер при нахождении такого поезда на обслуживаемом им участке обязан обеспечить контроль за его следованием и информировать об этом дежурных по станциям данного участка.

16.2. Каждая станция и путевой пост в части руководства движением поездов и каждый поезд должны находиться одновременно в распоряжении только одного работника: станция или путевой пост — дежурного по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, — поездного диспетчера, поезд — машиниста ведущего локомотива (моторвагонного поезда), специального самоходного подвижного состава.

На станциях в зависимости от путевого развития может быть несколько дежурных по станции или паркам, каждый из которых единолично распоряжается

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

На станциях машинист ведущего локомотива (моторвагонного поезда), специального самоходного подвижного состава и все остальные работники, обслуживающие поезд, подчиняются указаниям дежурного по станции, а на станциях участков, оборудованных диспетчерской централизацией,— поездного диспетчера.

Разрешается начальнику железной дороги на малодеятельных участках при отмене дежурств дежурными по станциям возлагать руководство движением поездов на этих станциях на дежурного по соседней станции, если станция оборудована устройствами телеуправления стрелками и сигналами прилегающих станций, или на поездного диспетчера на участках, имеющих устройства диспетчерского контроля, с установлением порядка, обеспечивающего безопасность движения поездов, в том числе обслуживаемых одним машинистом.

16.3. Каждый пассажирский, почтово-багажный, грузо-пассажирский и людской поезд должен приниматься, как правило, на определенный путь, а грузовые поезда — на определенные группы путей.

Поезда, не имеющие остановки на станции, должны пропускаться, как правило, по главным путям.

Порядок использования путей для приема и отправления поездов должен быть указан в технически-распорядительном акте станции.

16.4. Дежурный по станции обязан обеспечить наличие свободных путей для своевременного приема поездов и не допускать задержки поезда у закрытого входного сигнала без всякой не вызванной на то необходимости.

Не допускается занимать приемо-отправочные пути отдельными вагонами или группами вагонов, отцепленными от проходящих поездов и предназначенными для подачи под погрузку, выгрузку, ремонт и другие операции.

На промежуточных станциях временное занятие приемо-отправочных путей отдельными вагонами или группами вагонов может быть допущено только по разрешению поездного диспетчера.

Не допускается занимать улавливающие тупики любым подвижным составом, а предохранительные тупики — пассажирскими и грузовыми вагонами, занятыми людьми, грузовыми вагонами с опасными грузами.

Перед приемом, отправлением пассажирского поезда, обслуживаемого одним машинистом, дежурный по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией — поездной диспетчер, обязан информировать машиниста о готовности маршрута и открытии сигналов. Перечень станций, где дежурный по станции, исходя из местных условий и размеров движения поездов, не может своевременно передать такое сообщение машинисту, и порядок обеспечения при этом безопасности движения поездов устанавливаются начальником железной дороги.

16.5. Начальник станции обязан контролировать работу дежурных по станции, дежурных станционного поста централизации, операторов поста централизации, сигналистов и дежурных стрелочного поста по выполнению операций, связанных с приемом и от-

правлением поездов и производством маневров, особенно в условиях нарушения нормальной работы устройств СЦБ. Начальник станции должен так организовать работу дежурных по станции, чтобы при безусловном обеспечении безопасности движения не допускались задержки поездов.

Помещение дежурного по станции должно быть изолировано. Правом входа в помещение дежурного по станции пользуются только начальник станции, лица, непосредственно работающие или выполняющие свои должностные обязанности совместно с дежурным по станции, и работники, контролирующие действия дежурного по станции и исправность приборов управления.

На станциях, где не предусмотрены в штате работники службы перевозок, операции по приему и отправлению поездов, производству маневров, техническому обслуживанию стрелочных переводов, обслуживанию пассажиров, приему и выдаче грузов выполняются работниками других служб в порядке, установленном начальником железной дороги.

Прием поездов

16.6. Прием поездов на станцию должен производиться на свободные пути, предназначенные для этого технически-распорядительным актом станции, и только при открытом входном сигнале, а пассажирских поездов, кроме того, на пути, оборудованные путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации. Порядок, обеспечивающий безопасность движения пассажирских поездов при приеме на пути, не оборудованные этими устройствами, устанавливается начальником железной дороги.

На отдельных станциях при длине пути, достаточной для установки двух моторвагонных поездов, разрешается разделять путь маршрутным светофором на два участка, на которые могут приниматься эти поезда.

При занятии моторвагонным поездом участка пути за маршрутным светофором, разделяющим путь приема, второй моторвагонный поезд принимается на свободный участок до этого светофора по специальному сигналу на входном (маршрутном) светофоре. Показания входного (маршрутного) светофора должны быть зависимы от показаний маршрутного светофора, разделяющего путь приема.

Одновременный прием двух моторвагонных поездов с противоположных направлений на такой путь не допускается.

Перечень станций, на которых допускается прием моторвагонных поездов на отдельные участки пути, и порядок, обеспечивающий безопасность пассажиров и безопасность движения поездов, устанавливаются начальником железной дороги.

Установленный для этих станций порядок приема моторвагонных поездов разрешается также использовать при приеме на станцию одиночных локомотивов, мотовозов и дрезин.

Для приема на станцию подталкивающих локомотивов и локомотивов, следующих в расположенное на станции депо, или локомотивов, следующих из депо под составы поездов, могут устанавливаться определенные участки путей. Станции и порядок приема, обеспечивающий безопасность движения, определяются начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — заместителем начальника железной дороги.

В необходимых случаях допускается прием восстановительных и пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов без вагонов, снегоочистителей, специального самоходного подвижного состава, а также хозяйственных поездов (при производстве работ с закрытием перегона) на свободные участки станционных путей. Порядок приема этих поездов, обеспечивающий безопасность движения, устанавливается инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

16.7. Дежурный по станции не вправе открывать входной светофор, не убедившись в том, что маршрут для приема поездов готов, стрелки заперты, путь приема свободен и маневры на стрелках маршрута приема прекращены.

Входной светофор должен открываться дежурным по станции лично или по его указанию оператором поста централизации. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, входной светофор открывается поездным диспетчером.

Входной светофор должен закрываться автоматически после прохода его первой колесной парой прибывающего поезда, а на станциях, не имеющих электрических рельсовых цепей,— дежурным по станции, оператором поста централизации или дежурным стрелочного поста после прохода светофора всем составом прибывающего поезда.

16.8. Не допускается прием поезда на станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного светофора. Прием поезда на станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного светофора может быть осуществлен по пригласительному сигналу, по специальному разреше-

нию дежурного по станции только в исключительных случаях и в соответствии с порядком, предусмотренным инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

Скорость следования поезда при приеме на станцию по пригласительному сигналу или по специальному разрешению дежурного по станции должна быть не более 20 км/ч, при этом машинист обязан вести поезд с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

16.9. Дежурный по станции, а на участках с диспетчерской централизацией поездной диспетчер перед приемом поезда обязан:

убедиться в свободности пути приема поезда;

прекратить маневры с выходом на путь и маршрут приема поезда;

приготовить маршрут приема поезда;

открыть входной светофор.

Порядок действий дежурных по станциям и поездных диспетчеров по выполнению операций, связанных с приемом поезда, устанавливается инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

16.10. Одновременный прием на станцию поездов противоположных направлений не допускается, если подход к станции хотя бы с одной стороны расположен на затяжном спуске и при этом маршрут приема поезда со стороны, противоположной этому спуску, не изолирован от маршрута приема другого поезда (предохранительным тупиком или взаимным расположением путей).

На промежуточных станциях двухпутных и многопутных линий одновременный прием поездов противоположных направлений, кроме того, не допускается,

когда продолжение маршрута приема поезда, следующего со стороны, имеющей на протяжении тормозного пути спуск круче 0,006, пересекает маршрут приема пассажирского, почтово-багажного, грузо-пассажирского или людского поезда.

На станциях, где не допускается одновременный прием поездов, в случае их одновременного подхода первым принимается поезд, для которого условия остановки у закрытого входного сигнала или трогания с места менее благоприятны.

16.11. Прибывающий на станцию поезд должен быть остановлен 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, сигналист или дежурный стрелочного поста обязан немедленно доложить об этом дежурному по станции, который принимает меры к установке поезда в границах полезной длины пути приема.

На станциях с электрической централизацией стрелок контроль за установкой поезда в границах полезной длины пути приема осуществляет дежурный по станции, а на участках с диспетчерской централизацией — поездной диспетчер по показаниям контрольных приборов.

Если поезд установить в границах полезной длины пути приема невозможно, дежурный по станции обязан принять меры, обеспечивающие безопасность при передвижениях подвижного состава по смежным путям.

16.12. Дежурный по станции встречает каждый прибывающий поезд, следя за его состоянием, наличием и правильным показанием поездных сигналов.

На станциях, где пути приема поездов удалены или где по местным условиям дежурный по станции не может встречать поезда, их должны встречать сигналисты или дежурные стрелочного поста.

В прибытии поезда на станцию в полном составе дежурный по станции убеждается по докладу сигналиста, дежурного стрелочного поста или лично, а на станциях с централизацией стрелок (на участках, не оборудованных автоматической блокировкой) — и по докладу других работников, назначенных начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — первым заместителем начальника железной дороги.

После прибытия на станцию пассажирского, почтово-багажного, людского или грузо-пассажирского поезда дежурный по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией,— поездной диспетчер принимает необходимые меры, направленные на обеспечение безопасности этих поездов, предусмотренные в техническо-распорядительном акте станции.

На участках с диспетчерской централизацией, где нет дежурных по станции, а на станциях, расположенных на участках с автоматической блокировкой, где дежурный по станции по местным условиям не может встречать поезда и нет других работников (сигналистов, дежурных стрелочного поста), прибытие поездов контролируется по показаниям приборов управления, кроме того, прибытие на станцию поезда в полном составе должно контролироваться машинистом поездного локомотива по показаниям приборов, характеризующих целостность тормозной магистрали.

Перечень станций, где дежурные по станции могут не встречать поезда, и условия обеспечения безопас-

ности движения при приеме поездов устанавливаются начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — первым заместителем начальника железной дороги.

16.13. Время фактического прибытия или проследования каждого поезда и его номер дежурный по станции обязан отметить в журнале движения поездов и немедленно сообщить дежурному по соседней станции, отправившей поезд, и поездному диспетчеру, и, кроме того, обеспечить передачу соответствующей информации в автоматизированную систему управления.

На участках с интенсивным движением порядок передачи сведений о прибытии и отправлении поездов устанавливается инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

Отправление поездов

16.14. Дежурный по станции не вправе отправлять поезда на однопутных и по неправильному пути на двухпутных участках без согласия дежурного по станции, на которую отправляется поезд.

На однопутных участках, оборудованных автоблокировкой, поезда отправляются по указанию поездного диспетчера без предварительного согласия дежурного по соседней станции после освобождения первого блок-участка.

На двухпутных участках отправление поездов производится по указанию дежурного по станции, с которой поезда отправляются по правильному пути, после получения уведомления о прибытии ранее отправленного поезда, а при автоблокировке — после освобожде-

ния первого блок-участка. Предварительного согласия дежурного по станции, на которую отправляется поезд, не требуется.

На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, отправление поездов производится только по указанию поездного диспетчера.

Отправление со станции специального самоходного подвижного состава, не оборудованного в соответствии с пунктом 9.9 настоящих Правил устройствами безопасности, разрешается по указанию поездного диспетчера на свободный от поездов межстанционный перегон.

Порядок отправления хозяйственных поездов и специального самоходного подвижного состава со станций, ограничивающих перегон, следования их по перегону к месту производства работ, обеспечивающий безопасность движения, устанавливается инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

16.15. Дежурный по станции, а на участках с диспетчерской централизацией поездной диспетчер, перед отправлением поезда обязан:

убедиться в свободности перегона, а при автоматической блокировке — первого блок-участка;

прекратить маневры с выходом на маршрут отправления поезда;

приготовить маршрут отправления;

открыть выходной светофор или вручить машинисту другое разрешение на занятие перегона.

Порядок действий дежурных по станциям и поездных диспетчеров по выполнению операций, связанных с отправлением поезда, устанавливается инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

16.16. Не допускается отправление поезда на перегон без разрешения дежурного по станции.

Разрешением на занятие перегона для машиниста отправляющегося поезда является разрешающее показание выходного светофора, а при его неисправности или при отправлении поезда с путей, где не имеется выходных светофоров,— письменное разрешение установленной формы, приказ дежурного по станции, переданный по радиосвязи, или жезл.

Машинист пассажирского и почтово-багажного поезда не вправе отправляться со станции ранее времени, установленного расписанием, а также проследовать безостановочно станцию, где по расписанию предусмотрена остановка для посадки и высадки пассажиров.

На раздельных пунктах, где остановка пассажирского или почтово-багажного поезда предусмотрена для выполнения технологических операций (скрещение, обгон) и не предназначена для посадки, высадки пассажиров и погрузки, выгрузки багажа и почты, она по указанию поездного диспетчера, передаваемому машинисту и дежурному по станции, может быть сокращена или отменена.

В служебных расписаниях движения поездов такие остановки отмечаются особым знаком, а в афишах и расписаниях, издаваемых для пассажиров, эти остановки не показываются.

16.17. Дежурный по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, поездной диспетчер не вправе открывать выходной светофор или давать другое разрешение на занятие перегона, не убедившись в том, что маршрут для отправления поезда готов, стрелки заперты, маневры на стрелках маршрута отправления прекращены, техническое

обслуживание и коммерческий осмотр состава закончены. При отправлении поездов со станций их формирования, станций, где к составу поезда производилась прицепка и отцепка вагонов, или станций, где предусмотрена замена сигнальных дисков, обозначающих хвост поезда, дежурный по станции перед открытием выходного светофора или выдачей машинисту локомотива, специального самоходного подвижного состава разрешения на занятие перегона должен также убедиться в наличии поездного сигнала на последнем вагоне в соответствии с порядком, установленным технико-распорядительным актом станции.

Выходной светофор должен открываться дежурным по станции лично или по его указанию оператором поста централизации. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, выходной светофор открывается поездным диспетчером.

При нарушении графика движения поездов дежурный по станции перед открытием выходного светофора поезду, следующему за пассажирским, почтово-багажным, людским или грузо-пассажирским, уведомляет машиниста о следовании за пассажирским поездом.

Выходной светофор должен закрываться автоматически после прохода его первой колесной парой отправляющегося поезда, а на станциях, не имеющих электрических рельсовых цепей,— дежурным по станции, оператором поста централизации или дежурным стрелочного поста после прохода светофора всем составом отправившегося поезда.

16.18. При отправлении поезда со станционных путей при запрещающем показании выходного светофора, а также с путей, не имеющих выходных светофоров, машинист ведущего локомотива, специального самоходного подвижного состава при наличии раз-

решения на занятие перегона не вправе приводить в движение поезд без указания дежурного по станции, переданного по радиосвязи, или сигнала отправления, поданного дежурным по станции либо по его указанию дежурным по парку, оператором поста централизации, дежурным стрелочного поста, сигналистом или главным кондуктором (составителем поездов). Порядок подачи сигнала отправления устанавливается начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — заместителем начальника железной дороги.

Перед приведением поезда в движение машинист ведущего локомотива, специального самоходного подвижного состава и его помощник должны проверить, не подаются ли с поезда или работниками станции сигналы остановки.

Проводники вагонов пассажирского поезда при наличии препятствия к безопасному следованию поезда должны немедленно принять меры к его остановке.

В случае остановки на перегоне пассажирского поезда (кроме моторвагонного) из-за применения стоп-крана или вследствие самопроизвольного торможения проводники должны осмотреть обслуживаемые ими вагоны и при необходимости немедленно подать сигнал остановки в сторону локомотива. При остановке моторвагонного поезда на перегоне помощник машиниста обязан выяснить причину и доложить машинисту. В остальных поездах при такой остановке помощник машиниста должен осмотреть поезд, выяснить, в полном ли он составе по номеру последнего вагона, и проверить наличие поездного сигнала на этом вагоне.

Движение пассажирского поезда возобновляется после снятия сигналов остановки всеми проводниками вагонов, а остальных поездов — по докладу помощника машиниста.

Порядок приведения поезда в движение на перегоне в других случаях остановки, не предусмотренной графиком движения (для посадки или высадки людей, погрузки или выгрузки грузов), устанавливается инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

При обслуживании локомотивов пассажирских поездов одним машинистом перед приведением поезда в движение на станции или перегоне машинист должен по радиосвязи получить от начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда сообщение о готовности поезда к отправлению.

16.19. Разрешение на занятие перегона там, где нет выходных сигналов, а также в случаях отправления поезда при запрещающем показании выходного сигнала вручается машинисту ведущего локомотива, специального самоходного подвижного состава дежурным по станции лично или через одного из работников локомотивной бригады этого поезда, дежурного по парку, оператора, дежурного стрелочного поста, сигналиста или главного кондуктора (составителя поездов).

Машинист обязан убедиться в правильности полученного разрешения на занятие перегона.

Порядок вручения машинистам локомотивов разрешений на занятие перегона, обеспечивающий безопасность движения, указывается в технико-распорядительном акте станции.

16.20. Одновременное отправление и прием на станцию поезда, следующего в том же направлении,

не допускается, если подход к станции со стороны принимаемого поезда расположен на затяжном спуске и при этом маршрут принимаемого поезда не изолирован от маршрута отправляемого (предохранительным тупиком или взаимным расположением приемо-отправочных путей).

16.21. Дежурный по станции провожает каждый отправляемый или следующий безостановочно по станции поезд, следя за его состоянием, наличием и правильным показанием поездных сигналов.

Об отправлении поезда в полном составе дежурный по станции убеждается по докладу сигналиста, дежурного стрелочного поста или лично.

На станциях, где пути отправления поездов удалены или где по местным условиям дежурный по станции не может провожать поезда, их должны провожать сигналисты или дежурные стрелочного поста.

На участках с диспетчерской централизацией, где нет дежурных по станции, 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, дежурных стрелочного поста), отправление поездов контролируется по показаниям приборов управления.

Перечень станций, где дежурные по станции могут не провожать поезда, и условия обеспечения безопасности движения при отправлении поездов устанавливаются начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — первым заместителем начальника железной дороги.

Работник, провожающий поезд, обязан убедиться, что поезд проследовал в полном порядке.

В случае обнаружения в поезде неисправности, угрожающей безопасности движения, а также при проследовании поезда без установленных поездных сигналов, работник, провожающий поезд, обязан принять меры к его остановке.

16.22. Ответственными за правильность формирования поезда являются 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 поезда, правильность и прочность крепления грузов на открытом подвижном составе, убедиться, что сохранность грузов полностью обеспечена, поезд имеет установленные сигналы и снабжен необходимым поездным инвентарем.

Техническое обслуживание поездных сигнальных приборов, обозначающих хвост грузовых и грузо-пассажирских поездов, навешивание сигнальных приборов на эти поезда и снятие их возлагаются на работников пунктов технического обслуживания вагонов.

Порядок проверки поезда и ответственность соответствующих работников станции в зависимости от местных условий устанавливаются начальником железной дороги.

16.23. На все грузовые и грузо-пассажирские поезда на станциях формирования перед отправлением поезда машинисту ведущего локомотива выдаются натурный лист установленной МПС России формы и перевозочные документы в запечатанном виде. Не допускается отправлять поезда, в составе которых имеются вагоны без перевозочных документов.

На пассажирские (кроме моторвагонных поездов) и почтово-багажные поезда натурный лист поезда машинисту ведущего локомотива и начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда выдается на станциях формирования и на станциях оборота.

На поезда, в которых имеется главный кондуктор (составитель поездов), натурный лист и перевозочные документы выдаются ему. В этом случае главный кондуктор (составитель поездов) обязан ознакомить машиниста по натурному листу с составом отправляемого поезда.

При прицепках и отцепках вагонов в пути следования в натурный лист поезда работниками станции должны вноситься соответствующие изменения.

16.24. Время фактического отправления или проследования каждого поезда, его номер, а при необходимости и другие данные, характеризующие состав поезда, дежурный по станции обязан отметить в журнале движения поездов и немедленно сообщить дежурному по соседней станции, на которую отправлен поезд, и поездному диспетчеру. Кроме того, дежурный по станции должен обеспечить передачу необходимых данных о поезде в автоматизированную систему управления.

Средства сигнализации и связи при движении поездов

16.25. Основными средствами сигнализации и связи при движении поездов являются автоматическая и полуавтоматическая путевые блокировки.

При организации двустороннего движения на двухпутных и многопутных перегонах, оборудованных автоблокировкой в одном направлении, движение поездов в противоположном направлении (по не-

правильному пути) может осуществляться по сигналам локомотивных светофоров.

На отдельных участках может применяться как самостоятельное средство сигнализации и связи автоматическая локомотивная сигнализация.

На малодеятельных участках и железнодорожных подъездных путях в качестве средств связи при движении поездов допускается применять электрожезловую систему и телефон.

В исключительных условиях по указанию МПС России допускается отправлять поезда с разграничением временем.

На каждом пути межстанционного перегона одновременно может действовать одно средство сигнализации и связи.

Порядок организации движения поездов при автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, при следовании по сигналам локомотивных светофоров, при электрожезловой системе и телефонных средствах связи, а также порядок отправления поездов с разграничением временем устанавливаются инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

16.26. На отдельных малодеятельных участках и железнодорожных подъездных путях движение поездов допускается:

по приказам поездного диспетчера, передаваемым непосредственно машинисту ведущего локомотива по поездной радиосвязи;

при посредстве одного жезла;

при посредстве одного локомотива.

Перечень участков и железнодорожных подъездных путей и порядок организации движения поездов

при этих средствах связи устанавливаются начальником железной дороги.

16.27. При автоматической блокировке:

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

б) как исключение, на проходных светофорах (кроме находящихся перед входными светофорами), расположенных на затяжных подъемах, допускается в каждом отдельном случае с разрешения начальника железной дороги установка условно-разрешающего сигнала— щита с отражательным знаком в виде буквы Т.

Наличие этого сигнала служит разрешением грузовому поезду на проследование красного огня светофора без остановки.

При этом машинист должен вести поезд так, чтобы проследовать светофор с красным огнем со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановить его, 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 разрешающего огня, вести поезд до следующего светофора со скоростью не более 20 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.

В случае когда после проследования в установленном порядке проходного светофора с запрещающим показанием на локомотивном светофоре появится разрешающее показание, машинист может следовать, руководствуясь показаниями локомотивного светофора, но со скоростью не более 40 км/ч до следующего светофора.

При наличии разрешающего огня на локомотивном светофоре проходные светофоры с погасшим огнем разрешается проследовать безостановочно, руководствуясь показанием локомотивного светофора.

16.28. При полуавтоматической блокировке: разрешением на занятие поездом перегона служит разрешающее показание выходного или проходного светофора;

на однопутных участках для открытия выходного светофора 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.

16.29. При автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи:

разрешением на занятие первого блок-участка служит разрешающее показание выходного светофора;

разрешением на занятие следующего блок-участка служит разрешающее показание локомотивного светофора.

При перерыве действия всех средств сигнализации и связи движение поездов производится на однопутных участках при посредстве письменных извещении, а на двухпутных — с разграничением временем, по-

ложенным на проследование поездом перегона между станциями.

Порядок организации движения поездов при перерыве действия всех средств сигнализации и связи устанавливается инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

Порядок движения поездов

16.30. Максимальные допускаемые на сети железных дорог скорости движения пассажирских и грузовых поездов в зависимости от конструкции пути и типов подвижного состава устанавливаются МПС России.

Скорости движения поездов по перегонам и станциям устанавливаются начальником железной дороги и предусматриваются в графике движения поездов. При этом скорость движения на боковые пути по стрелочным переводам с крестовиной марки 1/11 и круче должна быть не более 40 км/ч, по стрелочным переводам марки 1/9 пассажирских поездов — не более 25км/ч, по переводам из рельсов типа Р65 с крестовиной марки 1/11 —не более 50 км/ч, по симметричным стрелочным переводам с крестовиной марки 1/11—не более 70 км/ч, по переводам с крестовиной марки 1/18— не более 80 км/ч, с крестовиной марки 1/22 — не более 120 км/ч.

Скорость проследования светофора с одним желтым (немигающим) огнем не должна превышать 60 км/ч для пассажирских и грузовых поездов.

Светофор с одним желтым (немигающим) огнем, расположенный на участке, оборудованном автоблокировкой, на расстоянии менее требуемого тормозного

пути от следующего светофора, а на участке, не оборудованном автоблокировкой, расположенный от основного сигнала на расстоянии менее тормозного пути при полном служебном торможении, разрешается проследовать со скоростью, не более установленной начальником железной дороги.

Скорость движения поезда вагонами вперед допускается не более 25 км/ч; для хозяйственных поездов при наличии радиосвязи на локомотиве и специальном самоходном подвижном составе в зависимости от конструкции специального самоходного подвижного состава, восстановительных и пожарных поездов — не более 40 км/ч. Скорость следования снегоочистителей устанавливается МПС России.

При приеме на тупиковые станционные пути скорость движения поезда в начале пути приема должна быть не более 25 км/ч.

Скорость движения моторвагонного поезда при приеме на свободный участок пути, когда следующий участок этого пути занят другим моторвагонным поездом, допускается не более 20 км/ч.

Скорость движения по месту, требующему уменьшения скорости, должна соответствовать указанной в предупреждении или приказе начальника железной дороги, а при отсутствии этих указаний — не более 25км/ч.

16.31. В случаях, когда при следовании поездов необходимо обеспечить особую бдительность локомотивных бригад и предупредить их о производстве работ, на поезда выдаются письменные предупреждения.

Предупреждения выдаются:

при неисправности пути, устройств контактной сети, переездной сигнализации, искусственных и других сооружений, а также при производстве ремонтных и

строительных работ, требующих уменьшения скорости или остановки в пути;

при вводе в действие новых видов средств сигнализации и связи, а также при включении новых, перемещении или упразднении существующих светофоров и при их неисправности, когда светофор невозможно привести в закрытое положение;

при неисправности путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации;

при отправлении поезда с грузами, выходящими за пределы габарита погрузки, когда при следовании этого поезда необходимо снижать скорость или соблюдать особые условия;

при работе на двухпутном перегоне снегоочистителя, балластера, путеукладчика, подъемного крана, щебнеочистительной и других машин;

при постановке в поезд подвижного состава, который не может следовать со скоростью, установленной для данного участка;

при работе съемных подвижных единиц, а также при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов;

во всех других случаях, когда требуется уменьшение скорости или остановка поезда в пути, а также когда необходимо предупредить локомотивные бригады об особых условиях следования поезда.

Выдача предупреждений на поезда производится в соответствии с порядком, установленным инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

16.32. На двухпутных перегонах каждый главный путь, как правило, служит для движения поездов в одном определенном направлении.

На многопутных линиях порядок движения по каждому главному пути в пределах двух и более же-

лезных дорог устанавливается МПС России, а в пределах одной железной дороги — начальником железной дороги.

Порядок организации движения поездов на участках трех- или четырехниточного пути (при сплетении путей) устанавливается начальником железной дороги.

16.33. Для регулирования движения поездов по приказу поездного диспетчера может применяться отправление поездов по неправильному пути.

Отправление пассажирских поездов по неправильному пути допускается лишь как исключение в каждом отдельном случае по приказу дежурного по отделению железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги — старшего дорожного диспетчера службы перевозок железной дороги.

Меры обеспечения безопасности движения при следовании поездов по неправильному пути устанавливаются инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

16.34. При необходимости может применяться соединение поездов и следование их соединенными с действующими локомотивами в голове каждого из этих поездов.

Организация движения таких поездов устанавливается начальником железной дороги в соответствии с инструкцией МПС России.

16.35. Следование поездов вагонами вперед допускается:

при движении на железнодорожные подъездные пути и обратно;

при движении хозяйственных, восстановительных и пожарных поездов.

В голове такого поезда ставится вагон с переходной площадкой, обращенной в сторону направления движения, на которой должен находиться работник, обязанный следить за свободностью пути и при угрозе безопасности движения или жизни людей принимать меры к остановке поезда.

Порядок вождения поездов машинистами локомотивов, моторвагонных поездов и специального самоходного подвижного состава

16.36. Машинист обязан:

хорошо знать конструкцию локомотива (моторвагонного поезда), специального самоходного подвижного состава, профиль обслуживаемого участка, расположение на нем постоянных сигналов, сигнальных указателей и знаков и их назначение, а также места расположения железнодорожных переездов на обслуживаемом участке, иметь расписание движения поездов;

при приемке локомотива (моторвагонного поезда), специального самоходного подвижного состава убедиться в его исправности, обратив особое внимание на действие тормозов, песочниц и радиосвязи, приборов для подачи звукового сигнала, а по записи в журнале технического состояния локомотива убедиться в исправном действии автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности; проверить наличие сигнальных принадлежностей, противопожарных средств;

обеспечить безопасное следование поезда с точным соблюдением графика движения.

16.37. После прицепки локомотива к составу поезда, а специального самоходного подвижного состава к составу хозяйственного поезда, машинист обязан:

убедиться в правильности сцепления локомотива, специального самоходного подвижного состава с первым вагоном состава и соединения воздушных рукавов, а также в открытии концевых кранов между ними;

зарядить тормозную магистраль сжатым воздухом, убедиться в том, что падение давления не превышает установленных МПС России норм, и опробовать автотормоза;

получить справку об обеспечении поезда тормозами, сверить указанный в ней номер хвостового вагона с натурным листом и убедиться в соответствии тормозного нажатия в поезде установленным нормам;

ознакомиться по натурному листу с составом грузового и грузо-пассажирского поезда — наличием вагонов, занятых людьми, грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте и Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, а также открытого подвижного состава;

ознакомиться по натурному листу с составом пассажирского и почтово-багажного поезда — наличием вагонов, занятых багажом и грузобагажом.

Если локомотив оснащен радиостанцией с индивидуальным вызовом, установить присвоенный номер поезда на пульте управления радиостанцией.

После прицепки локомотива к составу пассажирского поезда с электроотоплением вагонов машинист обязан опустить токоприемники для подключения электромехаником высоковольтных междувагонных электрических соединителей.

На участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, машинист ведущего локомотива, моторвагонного поезда, специального само-

ходного подвижного состава обязан перед отправлением со станции включить эти устройства, а на участках, оборудованных радиосвязью, убедиться, что радиостанция включена и путем вызова проверить радиосвязь с начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и соответственно с руководителем работ в хозяйственном поезде.

16.38. При ведении поезда машинист и его помощник обязаны:

следить за свободностью пути, сигналами, сигнальными указателями и знаками, выполнять их требования и повторять друг другу все сигналы, подаваемые светофорами, сигналы остановки и уменьшения скорости, подаваемые с пути и поезда;

следить за состоянием и целостью поезда, а на электрифицированных участках, кроме того, и за состоянием контактной сети;

наблюдать за показаниями приборов, контролирующих бесперебойность и безопасность работы локомотива, специального самоходного подвижного состава;

обеспечивать рациональное использование мощности локомотива при экономном расходовании электроэнергии и топлива;

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 маневровыми передвижениями на смежных путях, немедленно принимая меры к остановке при угрозе безопасности движения.

После остановки поезда на станции, если в нем обнаружены какие-либо неисправности, машинист обязан немедленно доложить об этом дежурному по стан-

ции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией,— поездному диспетчеру.

При необходимости остановки на станции машинист обязан остановить поезд, не проезжая выходного светофора (при его отсутствии — предельного столбика) пути приема. При этом локомотив грузового поезда должен быть остановлен у выходного сигнала (при его отсутствии — у предельного столбика). Не доезжая до них, машинист может остановить поезд только, если убедится через дежурного по станции по поездной радиосвязи, что весь состав установлен в границах полезной длины пути приема.

В случае обнаружения в пути следования неисправности светофоров автоблокировки, повреждения пути, контактной сети и других сооружений и устройств, неисправности в поездах, следующих по смежным путям, машинист обязан сообщить об этом дежурному по ближайшей станции или поездному диспетчеру. При наличии поездной радиосвязи сообщение об этих неисправностях машинист должен передать по радиосвязи дежурному по ближайшей станции или поездному диспетчеру, а при необходимости и машинисту поезда, следующего по смежному пути.

При следовании в условиях ограничения видимости (туман, ливень, метель и др.) сигналов, сигнальных указателей и знаков машинисту разрешается для обеспечения безопасности движения снижать установленную скорость движения поезда.

16.39. При ведении поезда машинист должен:

иметь тормозные устройства всегда готовыми к действию, проверять их в пути следования, не допускать падения давления в главном резервуаре и в магистрали ниже норм, установленных МПС России;

при запрещающих показаниях постоянных сигналов, показаниях сигналов уменьшения скорости и других сигналов, требующих снижения скорости, применяя служебное торможение, останавливать поезд, не проезжая сигнала остановки, а сигнал уменьшения скорости проследовать со скоростью, не более установленной для данного сигнала;

проследовать сигнальный знак, ограждающий нейтральную вставку (во избежание остановки на ней локомотива), со скоростью не менее 20 км/ч;

при внезапной подаче сигнала остановки или внезапном возникновении препятствия немедленно применить средства экстренного торможения для остановки поезда.

16.40. В пути следования машинист не вправе:

превышать скорости, установленные настоящими Правилами, приказом начальника железной дороги, а также выданными предупреждениями и указаниями сигналов;

отвлекаться от управления локомотивом, моторвагонным поездом, специальным самоходным подвижным составом, его обслуживания и наблюдения за сигналами и состоянием пути;

отключать исправно действующие устройства безопасности или вмешиваться в их работу;

отправляться на перегон при отказе на локомотиве, специальном самоходном подвижном составе тягового оборудования обеспечивающего ведение поезда и невозможности устранения причины отказа.

16.41. Движением поезда управляет машинист ведущего локомотива. Машинисты других, в том числе подталкивающего, локомотивов обязаны подчиняться всем указаниям и сигналам машиниста ведущего локомотива и повторять их.

Порядок работы подталкивающих локомотивов устанавливаются инструкциями, утвержденными начальником железной дороги.

16.42. Не допускается проезд в рабочей кабине локомотива лиц, не входящих в состав локомотивной бригады, за исключением кондукторов (составительской бригады), а также должностных лиц, имеющих разрешение, выдаваемое в соответствие с порядком, установленным МПС России, но не более двух человек одновременно.

Порядок действий работников при вынужденной остановке поезда на перегоне

16.43. При вынужденной остановке поезда на перегоне машинист обязан:

остановить поезд по возможности на площадке и прямом участке пути, если не требуется экстренной остановки;

привести в действие автотормоза поезда и вспомогательный тормоз локомотива, на специальном самоходном подвижном составе автотормоза, а при наличии приборов управления и вспомогательный тормоз;

немедленно объявить по радиосвязи об остановке машинистам локомотивов и моторвагонных поездов, следующих по перегону, и дежурным по станциям, ограничивающим перегон, которые должны немедленно доложить об этом поездному диспетчеру. Кроме того, машинист пассажирского поезда обязан сообщить о причине остановки начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда по радиосвязи, а машинист специального самоходного подвижного состава — руководителю работ в хозяйственном поезде;

если остановка не связана с задержкой поезда у светофора с запрещающим показанием, выяснить ее причины и возможность дальнейшего следования;

если движение поезда не может быть возобновлено в течение 20 и более минут, и нет возможности удержать поезд на месте на автотормозах, привести в действие ручной тормоз локомотива, специального самоходного подвижного состава и подать сигнал для приведения в действие имеющихся в составе ручных тормозов (проводниками пассажирских вагонов, кондукторами, руководителем работ в хозяйственном поезде). В поездах, где таких работников нет, помощник машиниста должен уложить под колеса вагонов имеющиеся на локомотиве тормозные башмаки, а при недостатке их, кроме того, привести в действие ручные тормоза вагонов в количестве и в соответствии с порядком, установленным начальником железной дороги;

дополнительно сообщить по поездной радиосвязи дежурному по станции или поездному диспетчеру о причинах остановки и необходимых мерах по ликвидации возникших препятствий для движения. При неисправности поездной радиосвязи сообщение дежурному по станции или поездному диспетчеру передать с ближайшего пункта, имеющего телефонную связь (через помощника машиниста, кондуктора, проводника пассажирского вагона, руководителя работ в хозяйственном поезде);

совместно со всеми работниками, обслуживающими поезд, принять меры к устранению возникшего препятствия для движения, а в необходимых случаях обеспечить ограждение поезда и смежного пути.

При обслуживании локомотивов пассажирских поездов одним машинистом выполнение операций по закреплению и ограждению поезда производится начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и проводниками вагонов по указанию машиниста, передаваемому по радиосвязи.

16.44. Ограждение поезда, остановившегося на перегоне, производится:

пассажирского — при затребовании восстановительного или пожарного поезда, а также вспомогательного локомотива — немедленно после вызова;

если поезд был отправлен при перерыве действия всех средств сигнализации и связи,— немедленно после остановки поезда.

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 Инструкцией по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации, а порядок действия работников — инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

16.45. На участках, оборудованных автоблокировкой, при остановке на перегоне пассажирского поезда проводник последнего пассажирского вагона обязан проверить видимость поездных сигналов, внимательно наблюдать за перегоном и в случае появления вслед идущего поезда принять меры к его остановке.

16.46. Если поезд остановился на подъеме и в хвосте нет подталкивающего локомотива, машинист при необходимости может осадить поезд на более легкий профиль того же перегона.

В этом случае впереди осаживаемого поезда должен находиться работник локомотивной бригады, главный кондуктор или руководитель работ в хозяйственном поезде. Скорость осаживания поезда должна быть не более 5 км/ч.

Осаживание не допускается:

пассажирских поездов во всех случаях;

на перегонах, оборудованных автоблокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией;

во время тумана, метели и при других неблагоприятных условиях, когда сигналы трудно различимы;

если остановившейся поезд был отправлен при перерыве действия всех средств сигнализации и связи.

При остановке на подъеме поезда, вес которого превышает норму по условиям трогания с места на данном подъеме и осаживание которого не допускается, машинист должен немедленно затребовать вспомогательный локомотив.

Перечень таких мест и весовых норм устанавливается начальником железной дороги.

16.47. Поезд может быть возвращен с перегона обратно на станцию отправления только по распоряжению дежурного по этой станции в соответствии с порядком, установленным инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

16.48. Если поезд не может самостоятельно следовать после остановки, он выводится с перегона вспомогательным локомотивом в соответствии с порядком, установленным инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации. В этой инструкции устанавливается и порядок действия локомотивных бригад при разрыве поезда.

На участках, оборудованных автоблокировкой и поездной радиосвязью, для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду может быть использован локомотив следом идущего грузового поезда и в исключительных случаях разрешается производить

подталкивание следом идущим поездом нормального веса и длины.

При вынужденной остановке на перегоне моторвагонного поезда и невозможности его дальнейшего самостоятельного движения разрешается прицеплять к нему следом идущий моторвагонный поезд для вывода сдвоенным составом на станцию.

16.49. 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, а также порядок соединения на перегоне двух моторвагонных поездов и их дальнейшего следования устанавливаются инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

Движение съемных подвижных единиц

16.50. 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 единиц устанавливается начальником железной дороги. Движение съемных единиц не должно вызывать нарушения следования поездов по расписанию.

Все съемные подвижные единицы должны иметь оси с электрической изоляцией.

Порядок движения съемных подвижных единиц устанавливается инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

РАЗДЕЛ 5.

ТЕРМИНЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ПРАВИЛАХ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Автоматическая локомотивная сигнализация как самостоятельное средство сигнализации и связи (АЛСО). Система, при которой движение поездов на перегоне осуществляется по сигналам локомотивных светофоров, а раздельными пунктами являются обозначенные границы блок-участков.

Блок-участок. Часть межстанционного перегона при автоблокировке или при автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, ограниченная проходными светофорами (границами блок-участков) или проходным светофором (границей блок-участка) и станцией.

Боковой путь. Путь, при следовании на который подвижной состав отклоняется по стрелочному переводу.

Бригада специального подвижного состава. Работники, назначаемые для управления и обслуживания специального подвижного состава.

Для управления специальным самоходным подвижным составом назначается бригада — машинист и помощник машиниста или водитель и помощник водителя дрезины (в соответствии с инструкцией по эксплуатации соответствующей машины).

Ведение поезда с особой бдительностью. Постоянное, повышенное внимание локомотивной бригады к условиям следования поезда.

Вагоны грузовые. Вагоны, предназначенные для перевозки грузов. К ним относятся крытые вагоны,

полувагоны, платформы, цистерны, специализированные вагоны для перевозки грузов: вагоны бункерного типа, термосы, рефрижераторные вагоны, включая АРВ, зерновозы, транспортеры, контейнеровозы, а также специальные вагоны грузового типа.

Вагоны пассажирские. Вагоны, предназначенные для перевозки пассажиров. К этим вагонам относятся также почтовые, багажные, вагоны-рестораны, служебно-технические (служебные, клубы, санитарные, испытательные и измерительные, лаборатории и другие специальные вагоны пассажирского типа).

Воздушный промежуток (изолирующее сопряжение). Сопряжение смежных участков контактной сети с электрической изоляцией (токораздел). Изолирующее сопряжение выполняется так, что при проходе токоприемника электроподвижного состава сопрягаемые участки электрически соединяются.

Вспомогательный пост. Пост на перегоне, не имеющий путевого развития и предназначенный только для обслуживания пункта примыкания подъездного пути (для поездов, следующих по всему перегону, раздельным пунктом не является).

Габарит погрузки. Предельное поперечное (перпендикулярное оси пути) очертание, в котором, не выходя наружу, должен размещаться груз (с учетом упаковки и крепления) на открытом подвижном составе при нахождении его на прямом горизонтальном пути.

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, поворачивающаяся часть колонки при наборе воды и др.).

Гарантийный участок. Участок в пределах одной железной дороги или смежных железных дорог, ограниченный пунктами технического обслуживания, протяженность которого определяется исходя из необходимости безопасного проследования вагонов в исправном состоянии в составе поезда.

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 железнодорожной станции. Сменный помощник начальника станции, единолично распоряжающийся приемом, отправлением и пропуском поездов, а также другими передвижениями подвижного состава по главным и приемо-отправочным путям станций (а где нет маневрового диспетчера—и по остальным путям).

Железнодорожно-строительные машины. Один из видов специального подвижного состава, имеющий один или несколько рабочих органов, выполняющих работы по строительству, всем видам ремонтов, содержанию и техническому обслуживанию сооружений и устройств железных дорог.

Железнодорожный переезд. Место пересечения железнодорожных путей в одном уровне автомобильными дорогами и трамвайными путями.

Железнодорожный подъездной путь. Железнодорожный путь, предназначенный для обслуживания отдельных предприятий, организаций и определенных грузоотправителей и грузополучателей, связанный с общей сетью железных дорог непрерывной рельсовой колеей и принадлежащий железной дороге или предприятию, организации.

Индекс грузового поезда. Специальный код, состоящий из 10 цифр, присваиваемый всем грузовым поездам на станции их формирования. Первые четыре цифры — единая сетевая разметка (ЕСР) станции формирования поезда, следующие две — порядковый номер состава, сформированного на этой станции, а последние четыре — ЕСР станции назначения поезда.

Интенсивное движение поездов. Размеры движения пассажирских и грузовых поездов (в сумме) по графику на двухпутных участках более 50 пар и однопутных — более 24 пар в сутки.

Контактная сеть. Совокупность проводов, конструкций и оборудования, обеспечивающих передачу электрической энергии от тяговых подстанций к токоприемникам электроподвижного состава.

Локомотивы. Электровозы, тепловозы, газотурбовозы, паровозы.

Локомотивная бригада. Работники, назначенные для обслуживания локомотивов, а также моторвагонных поездов.

Малодеятельные участки. Участки с размерами движения пассажирских и грузовых поездов (в сумме) по графику не более 8 пар в сутки.

Маневровый состав. Группа вагонов, сцепленных между собой и с локомотивом, производящим маневры.

Локомотив, сцепленный с одним вагоном, также рассматривается как маневровый состав.

Межпостовой перегон. Перегон, ограниченный путевыми постами или путевым постом и станцией.

Межстанционный перегон. Перегон, ограниченный станциями, разъездами и обгонными пунктами.

Моторвагонный подвижной состав. Моторные и прицепные вагоны, из которых формируются моторвагонные поезда (электропоезда, дизель-поезда и автомотрисы **(рельсовые автобусы),** предназначенные для перевозки пассажиров.

Нейтральная вставка. Участок контактной подвески между двумя воздушными промежутками (изолирующими сопряжениями), на котором нормально отсутствует напряжение. Нейтральная вставка выполняется так, что при прохождении токоприемников электроподвижного состава обеспечивается электрическая изоляция сопрягаемых участков.

Обгонный пункт. Раздельный пункт на двухпутных линиях, имеющий путевое развитие, допускающее обгон поездов и в необходимых случаях — перевод поезда с одного главного пути на другой.

Окно. Время, в течение которого прекращается движение поездов по перегону, отдельным путям перегона или станции для производства ремонтно-строительных работ.

Особо интенсивное движение поездов. Размеры движения пассажирских и грузовых поездов (в сумме) по графику на двухпутных участках более 100 пар и на однопутных — более 48 пар в сутки.

Особые путевые знаки. Границы железнодорожной полосы отвода, указатель номера стрелки, знак оси пассажирского здания, знаки на линейных путевых зданиях, реперы начала и конца круговых кривых, а также начала, середины и конца переходных кривых, скрытых сооружений земляного по-

лотна, наивысшего горизонта вод и максимальной высоты волны.

Охранная стрелка. Стрелка, устанавливаемая при приготовлении маршрута приема или отправления поезда в положение, исключающее возможность выхода подвижного состава на подготовленный маршрут.

Пассажирский остановочный пункт. Пункт на перегоне, не имеющий путевого развития, предназначенный исключительно для посадки и высадки пассажиров (раздельным пунктом не является).

Перегон. Часть железнодорожной линии, ограниченная смежными станциями, разъездами, обгонными пунктами или путевыми постами.

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).

Поезд. Сформированный и сцепленный состав вагонов с одним или несколькими действующими локомотивами или моторными вагонами, имеющий установленные сигналы. Локомотивы без вагонов, моторные вагоны и специальный самоходный подвижной состав, отправляемые на перегон, рассматриваются как поезд.

Поезд грузо-пассажирский. Формируется на малодеятельных участках из грузовых и пассажирских вагонов, предназначенных для перевозки грузов и пассажиров.

Поезд грузовой длинносоставный. Грузовой поезд, длина которого (в условных вагонах) превышает максимальную норму, установленную графиком движения на участке следования этого поезда.

Поезд грузовой повышенного веса. Грузовой поезд весом более 6 тыс. т с одним или несколькими действующими локомотивами — в голове состава, в голове и хвосте, в голове и последней трети состава.

Поезд грузовой повышенной длины. Грузовой поезд, длина которого 350 осей и более.

Поезд грузовой соединенный. Поезд, составленный из двух и более сцепленных между собой грузовых поездов с действующими локомотивами в голове каждого поезда.

Поезд грузовой тяжеловесный. Грузовой поезд, вес которого для соответствующих серий локомотивов на 100 т и более превышает установленную графиком движения весовую норму на участке следования этого поезда.

Поезд людской. Грузовой поезд, в котором находится 10 и более вагонов, занятых людьми.

Поезд пассажирский. Поезд для перевозки пассажиров, багажа и почты, сформированный из пассажирских вагонов. По видам сообщения пассажирские поезда делятся на дальние, следующие на расстояние свыше 700 км, местные — до 700 км и пригородные — до 150 км.

Поезд пассажирский длинносоставный. Пассажирский поезд, длина которого превышает установленную схемой формирования данного поезда.

Поезд пассажирский повышенной длины. Пассажирский поезд, имеющий в составе 20 и более вагонов.

Поезд пассажирский скоростной. Пассажирский поезд, обращающийся со скоростями, соответствующими скоростному движению пассажирских поездов со скоростями в интервалах, км/ч: 141—160 и 161—200.

Поезд пассажирский соединенный. Поезд, составленный из двух пассажирских поездов, сцепленных между собой, с действующими локомотивами в голове каждого поезда.

Поезд почтово-багажный. Формируется из пассажирских вагонов, предназначенных для перевозки почты, багажа и грузобагажа, а также отдельных пассажирских вагонов для перевозки пассажиров.

Поезд хозяйственный. Поезд, сформированный из действующего локомотива или специального самоходного подвижного состава, используемого в качестве локомотива, вагонов, выделенных для специальных и технических нужд железных дорог, специального самоходного и несамоходного подвижного состава, предназначенного для выполнения работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств железных дорог.

Поездные сигналы. Сигналы, применяемые для обозначения поездов, локомотивов и других подвижных единиц.

Предохранительный тупик. Тупиковый путь, предназначенный для предупреждения выхода подвижного состава на маршруты следования поездов.

Путевой знак. Постоянный указатель профиля и протяженности железнодорожных линий.

Путевой пост. Раздельный пункт на железнодорожных линиях, не имеющий путевого развития (блокпост при полуавтоматической блокировке, пост примыкания на однопутном перегоне с двухпутной вставкой, предузловой пост и т.п.).

Пути специального назначения. Предохранительные и улавливающие тупики и железнодорожные подъездные пути на перегонах и станциях.

Раздельный пункт. Пункт, разделяющий железнодорожную линию на перегоны или блок-участки.

Разъезд. Раздельный пункт на однопутных линиях, имеющий путевое развитие, предназначенное для скрещения и обгона поездов.

Рефрижераторный поезд. Поезд, сформированный из рефрижераторных вагонов.

Речевой информатор. Электронное устройство, обеспечивающее автоматическую передачу предварительно запрограммированных сообщений в каналы связи.

Руководитель маневров. Работник, непосредственно руководящий действиями всех лиц, участвующих в маневрах, без указания которого машинист локомотива, специального самоходного подвижного состава, производящий маневры, не имеет права приводить локомотив, специальный самоходный подвижной состав в движение.

Руководитель работ. Ответственное лицо, на которое возложено руководство работами на эксплуатируемых железнодорожных путях, сооружениях и устройствах.

Сертификация продукции, услуг и иных объектов (сертификация). Процедура подтверждения соответствия, посредством которой независимая от изготовителя (продавца, исполнителя) и потребителя (покупателя) организация удостоверяет в письменной форме, что продукция соответствует установленным требованиям.

Сигнал. Условный видимый или звуковой знак, при помощи которого подается определенный приказ.

Сигнальный знак. Условный видимый знак, при помощи которого подается приказ или указание определенной категории работников. К сигнальным знакам

относятся предельные столбики, знаки, указывающие границы станции, подачи свистка, отключения и включения тока и др.

Специальный подвижной состав. Несъемные подвижные единицы на железнодорожном ходу:

специальный самоходный подвижной состав — мотовозы, дрезины, специальные автомотрисы для перевозки необходимых для производства работ материалов или доставки работников предприятий МПС России к месту работы, железнодорожно-строительные машины, имеющие автономный двигатель с тяговым приводом в транспортном режиме;

специальный несамоходный подвижной состав — железнодорожно-строительные машины без тягового привода в транспортном режиме, прицепы и другой специальный подвижной состав, предназначенный для производства работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств железных дорог, включаемый в хозяйственные поезда.

Спуск затяжной. Спуск при следующих значениях крутизны и протяженности:

Крутизна	*Протяженность*
От 0,008 до 0,010	8 км и более
Более 0,010 до 0,014	6 км и более
Более 0,014 до 0,017	5 км и более
Более 0,017 до 0,020	4 км и более
Более 0,020 и круче	2 км и более

Спуск руководящий. Наибольший по крутизне спуск (с учетом сопротивления кривых) протяжением не менее тормозного пути.

Станция. Раздельный пункт, имеющий путевое развитие, позволяющее производить операции по приему, отправлению, скрещению и обгону поездов, операции по приему, выдаче грузов, багажа и грузоба-

гажа и обслуживанию пассажиров, а при развитых путевых устройствах — маневровую работу по расформированию и формированию поездов и технические операции с поездами.

Примечание. В тексте настоящих Правил во всех случаях, когда говорится о раздельных пунктах, имеющих путевое развитие или обслуживаемых дежурными работниками (станция, разъезд, обгонный пункт, путевой пост), применены общие термины «Станция» или «Дежурный по станции», за исключением мест, где по характеру требований необходимо указать точно, о каких именно раздельных пунктах идет речь.

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 хозяйств), соединительные (соединяющие отдельные парки на станции, ведущие к контейнерным пунктам, топливным складам, базам, сортировочным платформам, к пунктам очистки, промывки, дезинфекции вагонов, ремонта подвижного состава и производства других операций), а также прочие пути, назначение которых определяется производимыми на них операциями.

Стрелка. Часть стрелочного перевода, состоящая из рамных рельсов, остряков и переводного механизма. При наличии крестовин с подвижным сердечником в понятие стрелки входит и крестовина.

Стрелка нецентрализованная. Стрелка, остряки которой переводятся вручную при помощи переводного механизма непосредственно у стрелки.

Стрелка централизованная. Стрелка, остряки которой (а при наличии крестовины с подвижным сердечником и сердечник) переводятся специальными устройствами, управляемыми с 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. Крестовины могут быть с неподвижным или подвижным сердечником.

Стрелочный пост. Один или несколько стрелочных переводов нецентрализованного управления, обслуживаемых одним дежурным стрелочного поста.

Стрелочный район. Группа смежных стрелочных постов, находящихся под контролем одного старшего дежурного стрелочного поста.

Съемные подвижные единицы. Съемные дрезины, ремонтные вышки на электрифицированных участках, путевые вагончики, путеизмерительные, дефектоскопные и другие тележки и подвижные единицы, которые могут быть сняты с пути обслуживающими их работниками вручную.

Торможение служебное. Торможение ступенями любой величины для плавного снижения скорости или остановки поезда в заранее предусмотренном месте.

Торможение экстренное. Торможение, применяемое для немедленной остановки поезда путем экстренной разрядки магистрали и реализации максимальной тормозной силы.

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 разли-

чаются 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.

СОДЕРЖАНИЕ

РАЗДЕЛ 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Общие положения 3

Глава 1. Общие обязанности работников железнодорожного транспорта 4

РАЗДЕЛ 2. СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА

Глава 2. Общие положения. Габарит 11

Глава 3. Сооружения и устройства путевого хозяйства 15

- План и профиль пути 16
- Земляное полотно, верхнее строение пути и искусственные сооружения 19
- Рельсы и стрелочные переводы 22
- Пересечения, железнодорожные переезды и примыкания железных дорог 26
- Путевые и сигнальные знаки 32

Глава 4. Сооружения и устройства локомотивного и вагонного хозяйств, для обслуживания и ремонта пассажирских вагонов, специального подвижного состава, водоснабжения и канализации. Восстановительные средства 33

Глава 5. Сооружения и устройства станционного хозяйства 35

Глава 6. Сооружения и устройства сигнализации, централизации и блокировки, информатизации и связи 41

Сигналы 41
Путевая автоматическая и полуавтоматическая Блокировка 50
Электрическая централизация стрелок и светофоров 52
Диспетчерская централизация 54
Автоматическая локомотивная сигнализация и устройства безопасности 55
Ключевая зависимость стрелок и сигналов 56
Станционная блокировка 56
Устройства механизации и автоматизации сортировочных горок 57
Автоматическая переездная сигнализация и автоматические шлагбаумы 58
Автоматические системы оповещения о приближении поезда 59
Средства автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда 59
Устройства автоматического выявления коммерческих браков в поездах и вагонах 60
Устройства для предупреждения самопроизвольного выхода подвижного состава на маршруты следования поездов 60
Связь 61
Информационно-вычислительная система железнодорожного транспорта 66
Линии связи и СЦБ 66
Техническое обслуживание устройств СЦБ и связи 68

Глава 7. Сооружения и устройства электроснабжения железных дорог 72

Глава 8. Осмотр сооружений и устройств и их ремонт 78

Осмотр сооружений и устройств 78
Ремонт сооружений и устройств 79

РАЗДЕЛ 3. ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ И СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Глава 9. Общие требования 84

Глава 10. Колесные пары 88

Глава 11. Тормозное оборудование и автосцепное устройство 91

Глава 12. Техническое обслуживание и ремонт подвижного состава и специального самоходного подвижного состава 95

Техническое обслуживание и ремонт локомотивов, моторвагонного и специального самоходного подвижного состава 96
Техническое обслуживание и ремонт вагонов 101

РАЗДЕЛ 4. ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

Глава 13. График движения поездов 104

Глава 14. Раздельные пункты 107

Глава 15. Организация технической работы станции 109

Общие требования 109
Эксплуатация стрелочных переводов 110
Производство маневров 117
Формирование поездов 125
Порядок включения тормозов в поезда. 129
Снаряжение и обслуживание поездов 134
Постановка локомотивов в поезда 136

Глава 16. Движение поездов 139

Общие требование 138
Прием поездов 141
Отправление поездов 147
Средства сигнализации и связи при движении поездов 155
Порядок движения поездов 159
Порядок вождения поездов машинистами локомотивов, моторвагонных поездов и специального самоходного подвижного состава 163
Порядок действий работников при вынужденной остановке поезда на перегоне 168
Движение съемных подвижных единиц 172

РАЗДЕЛ 5. ТЕРМИНЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ПРАВИЛАХ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ 173

gost.e-ecolog.ru