# ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПРОМЫШЛЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

(широкая колея)

gost.e-ecolog.ru

МИНИСТЕРСТВО УГОЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР

СОГЛАСОВАНО
с ЦК профсоюза рабочих угольной промышленности, Госгортехнадзором СССР, Министерством внутренних дел СССР

УТВЕРЖДЕНО
Министерством угольной промышленности СССР 02.09.86

# ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПРОМЫШЛЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

## (широкая колея)

МОСКВА "НЕДРА" 1989

ББК 33.1
П68
УДК 656.2

Ответственный редактор *Н. П. Астафьев*

П68 **Правила** технической эксплуатации промышленного железнодорожного транспорта (широкая колея) / Утв. М-вом угольной пром-сти СССР 02.09.86.— М.: Недра, 1989.—91 с.

Описаны основные положения и порядок работы железнодорожного транспорта широкой колеи предприятий и организаций Министерства угольной промышленности СССР. Изложены технические условия и нормы содержания важнейших сооружений и устройств железнодорожного транспорта и подвижного состава, а также требования, предъявляемые к ним. Приведены принципы организации движения поездов, маневровых работ и сигнализации. В новой редакции Правил технической эксплуатации промышленного железнодорожного транспорта широкой колеи учтены структурные изменения в составе и в управлении угольной промышленностью.

Для работников промышленного железнодорожного транспорта угольной промышленности.

$\text{П}\frac{2501000000\text{—}060}{043(01)\text{—}89}$ 174—89

ББК 33. 1

© Издательство «Недра», 1989

# ВВЕДЕНИЕ

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

В развитие отдельных положений настоящих Правил Главное транспортное управление Министерства угольной промышленности СССР издает инструкции и другие руководящие указания, обязательные для всех предприятий и организаций отрасли. Главные территориальные управления угольной промышленности и производственные объединения могут издавать инструкции и другие материалы, регламентирующие работу подчиненных им транспортных подразделений.

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

Настоящие Правила обязательны для всех работников промышленного железнодорожного транспорта министерства, руководителей предприятий и организаций-клиентуры, работников производственных цехов и участков предприятий, связанных с работой железнодорожного транспорта, а также для проектных и конструкторских организаций, разрабатывающих проекты на реконструкцию и строительство сооружений, устройств и подвижного состава промышленного железнодорожного транспорта.

На железнодорожном транспорте предприятий и организаций Министерства угольной промышленности СССР применяют Инструкцию по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР, Инструкцию по сигнализации на железных дорогах Союза ССР, Инструкцию по эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог, Инструкцию по устройству и обслуживанию переездов и другие инструкции. Порядок применения этих инструкций устанавливается соответствующими Указаниями Министерства угольной промышленности СССР.

На железнодорожном транспорте предприятий с открытым способом добычи, кроме того, применяют Правила технической эксплуатации при разработке угольных и сланцевых месторождений открытым способом, утвержденные Минуглепромом СССР, и Единые правила безопасности при разработке месторождений полезных ископаемых открытым способом, утвержденные Госгортехнадзором СССР. Предприятия и организации, обслуживаемые промышленным железнодорожным транспортом отрасли, должны иметь устройства и сооружения по подготовке груза к перевозке в соответствии с Правилами перевозки грузов, утвержденными Министерством путей сообщения СССР (МПС).

# РАЗДЕЛ I
# ОБЯЗАННОСТИ РАБОТНИКОВ ПРОМЫШЛЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

## 1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

1.1. Основные обязанности работников железнодорожного транспорта предприятий и организаций Министерства угольной промышленности СССР — бесперебойное и своевременное обслуживание предприятий железнодорожными перевозками при обеспечении безопасности движения и техники безопасности, эффективное использование технических средств, изыскание резервов и постоянное повышение производительности труда, снижение себестоимости перевозок и сокращение оборота вагонов.

1.2. Каждый работник, связанный с движением поездов и маневровой работой, несет по кругу своих обязанностей личную ответственность за безопасность движения, а также за соблюдение правил и инструкций по технике безопасности, пожарной безопасности и производственной санитарии, установленных для выполняемой ими работы.

Контроль и ответственность за обеспечение выполнения настоящих Правил, а также других правил и инструкций работниками предприятий возлагают на руководителей соответствующих подразделений железнодорожного транспорта, производственных цехов (участков) и предприятий и организаций-клиентуры.

1.3. Каждый работник железнодорожного транспорта обязан принять меры к остановке поезда или маневрирующего состава во всех случаях, угрожающих жизни людей или безопасности движения, а при обнаружении неисправности сооружения или устройства, угрожающей безопасности движения, кроме того, немедленно принять меры к ограждению опасного места и устранению неисправности.

1.4. Работники промышленного железнодорожного транспорта при исполнении служебных обязанностей должны содержать в чистоте и порядке свое рабочее место и вверенные технические средства.

Работники, для которых установлена форма одежды и знаки различия, при исполнении служебных обязанностей должны быть одеты по форме (когда для них не установлена специальная производственная одежда).

Составители поездов (кондукторы), дежурные стрелочных постов, сигналисты, дежурные по переездам, приемосдатчики груза, осмотрщики вагонов, осмотрщики-ремонтники вагонов, монтеры пути, обходчики железнодорожных путей и искусственных сооружений, операторы дефектоскопных тележек, водители дрезин, наладчики путевых машин и механизмов, операторы по путевым измерениям, электромеханики и электромонтеры служб сигнализации и связи, электроснабжения и контактной сети, работающие на путях, должны носить сигнальные куртки или жилеты.

Передвижение работников железнодорожного транспорта и предприятий, организаций-клиентуры вдоль или с пересечением железнодорожных путей во время исполнения служебных обязанностей должно осуществляться только по установленным маршрутам.

Хождение по путям работников железнодорожного транспорта и предприятий, организаций-клиентуры, не связанное с исполнением служебных обязанностей, а также нахождение на путях посторонних лиц запрещается.

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

Инструкции по технике безопасности и производственной санитарии составляются на основе типовых инструкций, разработанных и утвержденных для работников промышленного железнодорожного транспорта отрасли применительно к местным условиям работы, и утверждаются руководством предприятия по согласованию с профсоюзным комитетом. Инструктаж проводят в полном соответствии с инструкцией по инструктажу работников железнодорожного транспорта по технике безопасности, утвержденной Минуглепромом СССР и согласованной с ЦК профсоюза рабочих угольной промышленности.

1.6. Запрещается допускать на локомотивы, в кабины управления мотор-вагонными поездами, автомотрисами, дрезинами и другими подвижными единицами, к сигналам, стрелкам, аппаратам, механизмам и другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения, а также в помещения, откуда производится управление сигналами и указанными устройствами, лиц, не имеющих права доступа к ним. Управлять локомотивами, мотор-вагонными поездами, автомотрисами, дрезинами 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 промышленного железнодорожного транспорта, проходящие в установленном порядке стажировку в качестве дублеров, могут допускаться к управлению локомотивами, мотор-вагонными поездами, автомотрисами, дрезинами и другими подвижными единицами, сигналами, стрелками, аппаратами и механизмами только под наблюдением и под личную ответственность работников, непосредственно обслуживающих эти устройства.

1.7. Лица, поступающие на работу на железнодорожный транспорт предприятий и организаций угольной промышленности на должности, связанные с движением поездов и маневровой работой, по перечню, утвержденному Минуглепромом СССР, должны выдержать испытания и в последующем периодически проверяться на знания:

Правил технической эксплуатации, Инструкции по движению поездов и маневровой работе, Инструкции по сигнализации и других нормативных документов по эксплуатации промышленного железнодорожного транспорта отрасли;

должностных инструкций;

Правил и Инструкций по технике безопасности и производственной санитарии.

Все остальные работники должны знать предусмотренные Правилами технической эксплуатации общие обязанности работников промышленного железнодорожного транспорта отрасли, правила по технике безопасно-

сти и производственной санитарии, должностные инструкции и правила пожарной безопасности.

Работники производственных цехов (участков) и предприятий и организаций-клиентуры, связанные с движением поездов и маневровой работой, должны допускаться к этой работе только после проверки знаний соответствующих правил и инструкций.

Объем знаний для каждой должности, порядок и сроки приемных и периодических испытаний устанавливаются Главным транспортным управлением Министерства угольной промышленности СССР.

Кроме того, работники железнодорожного транспорта промышленных предприятий, связанные с движением поездов и маневровой работой на путях железной дороги Министерства путей сообщения СССР, подвергаются экзаменам на знание Правил технической эксплуатации железных дорог Союза ССР, Инструкции по сигнализации на железных дорогах Союза ССР и Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР в порядке и сроки, установленные МПС.

Работникам, связанным с движением поездов, должны выдаваться удостоверения о сдаче экзаменов на знание ПТЭ, инструкций и правил по технике безопасности. При исполнении служебных обязанностей работник должен иметь при себе указанное удостоверение.

1.8. Лица, поступающие работать на промышленный железнодорожный транспорт на должности, связанные с движением поездов и маневровой работой, должны пройти медицинский осмотр для определения годности их к выполнению соответствующей работы и в дальнейшем проходить периодические медицинские осмотры в соответствии с порядком и в сроки, установленные Минуглепромом СССР и Минздравом СССР.

Медицинскому осмотру при поступлении на работу и периодическим медицинским осмотрам подвергают также работников производственных цехов и участков, связанных с движением поездов и маневровой работой. Перечень таких должностей устанавливает Главное транспортное управление Министерства угольной промышленности СССР.

1.9. Лица моложе 18 лет не допускаются к занятию следующих должностей, непосредственно связанных с движением поездов и маневровой работой: машинистов локомотивов, мотор-вагонных поездов, автомотрис, кранов на железнодорожном ходу и их помощников, водителей дрезин и их помощников, диспетчеров, дежурных по станциям, дежурных по постам, паркам, путям и горкам, операторов сортировочных горок, операторов при дежурных по станциям, кондукторов поездов, работников составительских бригад, регулировщиков скоростей движения вагонов, сигналистов, операторов поста централизации, дежурных стрелочного поста, дорожных, мостовых и тоннельных мастеров, обходчиков железнодорожных путей и искусственных сооружений, монтеров пути (второго разряда и выше), дежурных по переездам, рабочих на очистке стрелок, электромехаников и электромонтеров по обслуживанию устройств связи, централизаций и блокировки (СЦБ) и сортировочных горок, осмотрщиков-ремонтников, осмотрщиков, проводников вагонов, мастеров и рабочих на безотцепочном ремонте вагонов, операторов пунктов технического обслуживания вагонов, мастеров и электромехаников участков энергоснабжения, мастеров, электромехаников и электромонтеров контактной сети и высоко-

вольтных линий, рабочих, занятых на ремонте и техническом обслуживании контактной сети, наладчиков дефектоскопных и путеизмерительных вагонов, машинистов путевых машин и механизмов, операторов дефектоскопных тележек, операторов по путевым измерениям и их помощников, дежурных у щитов тяговых подстанций и распределительной сети.

1.10. Право самостоятельного управления локомотивом (электровозом, тепловозом, тяговым агрегатом, паровозом) и мотор-вагонным подвижным составом (электропоездом и дизель-поездом) на железнодорожном транспорте отрасли может присваиваться помощникам машинистов локомотивов, выдержавшим соответствующие испытания, имеющим квалификацию слесаря и стаж работы в качестве помощника машиниста локомотива не менее:

трех лет — для лиц, не имеющих специального технического образования;

одного года — для выпускников специальных школ и техникумов соответствующих специальностей;

шести месяцев — для инженеров соответствующих специальностей.

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

Право управления дрезиной, автомотрисой и мотовозом может быть предоставлено лицам, имеющим удостоверения водителей автомобилей (с правом работы по найму) или прошедшим специальное обучение, выдержавшим соответствующие испытания и прошедшим стажировку сроком не менее месяца.

К управлению путевыми машинами допускаются лица, прошедшие специальное обучение, сдавшие экзамены и получившие удостоверение на право управления соответствующей машиной.

Порядок проведения испытаний и выдачи свидетельства на право управления локомотивом устанавливается Главным транспортным управлением Минуглепрома СССР.

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

Работники в нетрезвом состоянии немедленно отстраняются от работы и привлекаются к строгой ответственности в соответствии с действующим законодательством.

1.12. Нарушение правил технической эксплуатации работниками промышленного железнодорожного транспорта предприятий и организаций Министерства угольной промышленности СССР, клиентурой, а также работниками производственных цехов и участков предприятий, привлекаемых к работе, связанной с движением поездов, маневровой работой, погрузкой и выгрузкой грузов или передвижением подвижного состава, в том числе специального, влечет за собой ответственность в соответствии с действующим законодательством.

1.13. Работники промышленного железнодорожного транспорта, производственных цехов (участков) предприятий отрасли, предприятий и

организаций-клиентуры должны охранять социалистическую собственность — имущество промышленного железнодорожного транспорта, железных дорог и перевозимые грузы.

## РАЗДЕЛ II
## СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА

### 2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ. ГАБАРИТ

2.1. Сооружения и устройства промышленного железнодорожного транспорта, а также сооружения и устройства производственных цехов и участков, связанные с использованием промышленного железнодорожного транспорта, должны поддерживаться в постоянной исправности, обеспечивать высокий уровень автоматизации, безопасность движения подвижного состава и людей.

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

Ответственность за состояние сооружений и устройств несут работники, непосредственно их обслуживающие, и начальники подразделений (депо, станций, участков, околотков, рабочих отделений и др.), 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.

2.2. Сооружения, устройства, механизмы и оборудование должны соответствовать утвержденной проектной документации и техническим условиям.

На все основные сооружения и устройства, механизмы и оборудование, находящиеся на балансе погрузочно-транспортного управления (ПТУ), железнодорожных цехов (ЖДЦ) в соответствующих службах должны быть исполнительная документация и технические паспорта, содержащие важнейшие технические и эксплуатационные характеристики, а на железнодорожные пути, кроме того, планы и схемы продольных профилей.

На сооружения, устройства, оборудование и механизмы предприятий и организаций-клиентуры в ПТУ, ЖДЦ должны находиться технические характеристики, содержащие данные, необходимые для разработки технологических процессов работы промышленного железнодорожного транспорта.

Изменения в конструкции сооружений и устройств могут производиться только с разрешения должностных лиц, имеющих право утверждать проектную документацию на эти сооружения и устройства. Изменения в конструкцию оборудования и механизмов могут вноситься по согласованию с организацией — разработчиком проектной (конструкторской) документации или с предприятием — изготовителем изделия.

Все произведенные изменения должны своевременно доводиться до руководства ПТУ, ЖДЦ для внесения их в соответствующую техническую документацию и инструкции.

Инструкции, правила, технические указания и типовые технологические процессы по ремонту, техническому обслуживанию и использованию сооружений и устройств промышленного железнодорожного транспорта отрасли утверждают в порядке, установленном Минуглепромом СССР.

2.3. Вновь построенные и реконструированные сооружения и устройства промышленного железнодорожного транспорта (как отдельные объекты, так и входящие в строительные комплексы) принимаются в постоянную эксплуатацию специально назначенными приемочными комиссиями, в состав которых должны включаться представители главных территориальных управлений угольной промышленности, дирекции по железнодорожному транспорту или ПТУ (ПТО) объединения, транспортных подразделений строительного комбината, машиностроительного завода, а на объектах, подконтрольных Госгортехнадзору СССР,— и представители местных органов Госгортехнадзора СССР.

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

2.4. Сооружения и устройства подъездных путей (от станции примыкания до территории предприятия) должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений С, установленного по ГОСТ 9238—83 «Габариты приближения строений и подвижного состава железных дорог колеи 1520 (1524) мм».

Сооружения и устройства железнодорожного транспорта на территории предприятий (как вне, так и внутри зданий) и между территориями предприятий должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений $С_п$, установленного по ГОСТ 9238 — 83, и требованиям специальных габаритов, установленных Минуглепромом СССР.

Новые и реконструируемые сооружения и устройства во всех случаях должны отвечать требованиям габаритов приближения строений С, $С_п$ и Инструкции по применению габаритов приближения строений и подвижного состава.

Порядок перехода к габаритам С, $С_п$ на существующих линиях, а также допускаемые отступления от этих и специальных габаритов устанавливаются Минуглепромом СССР по согласованию с Госгортехнадзором СССР и технической инспекцией профсоюза. Сооружения и устройства с нарушенным габаритом приближения строений используют в порядке, установленном местной инструкцией и обеспечивающем безопасное движение подвижного состава и безопасность людей.

При планировании переустройства существующих сооружений и устройств, не отвечающих габаритам С и $С_п$, в первую очередь должны учитываться объекты, не обеспечивающие пропуск перспективного под-

вижного состава габаритов $T_{пр}$ и $T_{п}$, а также грузов, погруженных по зональному габариту.

Запрещается нарушать габариты сооружений и устройств при проведении любых ремонтных, строительных и других работ.

На предприятиях, выпускающих негабаритную продукцию, габарит приближения строений на участках обращения вагонов с негабаритными грузами при перевозках по территории предприятия должен быть выдержан с учетом возможности пропуска негабаритных грузов.

Все негабаритные места должны быть обозначены согласно ГОСТ 12.4.026 — 76 знаком 2.9 с поясняющей надписью «Негабаритное место» и в необходимых случаях освещены.

Соответствие габаритов установленным нормам должно проверяться не реже одного раза в 10 лет комиссией, состав которой устанавливается директором по железнодорожному транспорту или начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода.

2.5. Расстояния между осями смежных путей на перегонах и станциях должны удовлетворять требованиям Строительных норм и правил (СНиП) по проектированию промышленного транспорта и железных дорог колеи 1520 (1524) мм, ГОСТ 9238 — 83 и Инструкции по применению габаритов приближения строений и подвижного состава.

В производственных цехах расстояние между осями смежных путей, определяемое проектной документацией, должно быть не менее 4100 мм.

Расстояние между осями железнодорожных путей на вновь строящихся и реконструируемых перегонах предприятий при обращении по ним вагонов-самосвалов и подвижного состава габарита Т должно быть не менее указанных в табл. 1.

Таблица 1

| Подвижной состав | Расстояние между осями путей (мм) | |
|---|---|---|
| | двухпутных линий | многопутных линий (между 2-м и 3-м, 5-м и 6-м путями и т. д.) |
| Вагоны-самосвалы: | | |
| четырехосные | 4100 | 5000 |
| шестиосные | 4600 | 5100 |
| восьмиосные | 5000 | 5300 |
| Тяговые агрегаты | 5300 | 5500 |

Расстояние между осями главных и приемо-отправочных путей в этих случаях должно быть не менее 5300 мм, а на прочих путях — не менее 5000 мм.

2.6. Погруженный на открытый подвижной состав груз (с учетом упаковки и крепления) должен размещаться в пределах габаритов погрузки, установленных МПС.

Для проверки правильности размещения грузов в пределах указанного габарита в местах массовой погрузки (на заводах железобетонных и металлических конструкций, на заводах машиностроения и т. п.) устанавливают габаритные ворота.

Грузы, которые не могут быть размещены на открытом подвижном составе в пределах габаритов погрузки, размещают и отправляют на пути общей сети железных дорог в соответствии с Инструкцией по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах СССР колеи 1520 мм, утвержденной Министерством путей сообщения СССР.

Выгруженные или подготовленные к погрузке грузы должны быть уложены и закреплены без нарушения габарита приближения строения.

Грузы (кроме балласта, выгружаемого для путевых работ) при возвышении над уровнем головки рельса до 1200 мм должны находиться от наружной грани головки крайнего рельса не ближе 2 м, а при большем возвышении — не ближе 2,5 м.

Все элементы технологического оборудования, входящие при выполнении операций с подвижным составом (погрузке, выгрузке, очистке и т. п.) в его габарит, после завершения работ должны быть выведены за пределы габарита приближения строений.

Ответственность за соблюдение указанных требований возлагается на владельцев погрузочно-выгрузочных фронтов.

2.7. Сооружения и устройства на участках, где обращаются локомотивы МПС, должны соответствовать требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог Союза ССР.

2.8. Строительство и эксплуатация железнодорожных путей на уклонах от 40 до 60‰, а также оборудование и эксплуатация подвижного состава на этих путях должны осуществляться по проекту, выполненному в соответствии с Техническими решениями по безопасному движению локомотивосоставов на железнодорожных путях с уклоном до 60‰, утвержденными Минуглепромом СССР и согласованными с Госгортехнадзором СССР. Проект должен быть утвержден директором по железнодорожному транспорту или начальником ПТУ (ПТО) объединения.

## 3. СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА

### Общие положения

3.1. Все элементы железнодорожного пути (земляное полотно, верхнее строение и искусственные сооружения) по прочности, устойчивости и состоянию должны обеспечивать безопасное движение подвижного состава с наибольшими установленными скоростями для данного участка, с учетом осевых нагрузок подвижного состава и грузонапряженности. Их эксплуатацию организуют в соответствии с Правилами текущего содержания и ремонта железнодорожных путей широкой колеи.

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

## План и продольный профиль пути

3.3. Радиусы кривых, сопряжения прямых и кривых, крутизна уклонов и сопряжения элементов продольного профиля железнодорожного пути между собой должны соответствовать утвержденному плану и профилю.

Радиусы кривых на вновь построенных и реконструированных постоянных путях, как правило, должны быть не менее 300 м.

На постоянных путях в кривых радиусом 120 м и менее должны укладываться контррельсы.

3.4. Станции, разъезды и обгонные пункты, погрузочно-разгрузочные пути и маневровые вытяжки, как правило, должны располагаться на прямой и горизонтальной площадке.

В отдельных случаях допускается расположение их на уклонах, не превышающих 1,5‰ на кривых радиусом не менее 1500 м. В трудных условиях, когда железнодорожные пути располагают на площадках существующих и реконструируемых предприятий, а также когда применение при проектировании основных норм вызывает уменьшение плотности застройки территории предприятия по сравнению с утвержденными нормами, допускается увеличение уклонов, но, как правило, не более чем 2,5‰ и уменьшение радиуса кривой до 1200 м. В особо трудных условиях допустимо уменьшение радиуса кривой до 600, а в горных условиях — до 500 м.

Расположение раздельных пунктов на уклонах и кривых с параметрами, превышающими указанные пределы, может быть допущено с разрешения Минуглепрома СССР.

При расположении станций, разъездов, обгонных пунктов и погрузочно-выгрузочных фронтов на передвижных путях величины уклонов и радиусы кривых устанавливаются проектом согласно настоящим Правилам и требованиям СНиП по проектированию промышленного транспорта.

Для предотвращения самопроизвольного ухода вагонов или составов (без локомотива) на станциях, разъездах и обгонных пунктах вновь построенные и реконструированные приемо-отправочные пути, на которых предусматриваются отцепка локомотивов от вагонов и производство маневровых операций, должны иметь, как правило, продольный профиль с противоуклонами в сторону ограничивающих стрелок и соответствовать нормативам на его проектирование.

В необходимых случаях для предупреждения самопроизвольного выхода вагонов на другие пути должно предусматриваться устройство предохранительных тупиков, охранных стрелок, сбрасывающих башмаков или стрелок.

3.5. План и продольный профиль пути необходимо подвергать периодической инструментальной проверке, но не реже одного раза в 10 лет. Периодичность проверок устанавливается Главным транспортным управлением Минуглепрома СССР.

Продольные профили сортировочных горок, полугорок, подгорочных путей, маневровых вытяжек, фронтов погрузки и выгрузки должны проверяться не реже одного раза в два года.

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

Порядок и сроки инструментального контроля положения путей, расположенных над горными подработками, и мероприятия по устранению влияния горных подработок разрабатываются главным маркшейдером объединения, согласовываются с директором по железнодорожному транспорту или начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода и утверждаются руководством объединения.

ПТУ и ЖДЦ должны иметь основные чертежи и описания всех имеющихся сооружений и устройств путевого хозяйства, а также схематические планы и продольные профили всех железнодорожных путей; в указанную документацию должны своевременно вноситься все изменения.

## Земляное полотно, верхнее строение пути и искусственные сооружения

3.6. Ширина земляного полотна поверху должна удовлетворять требованиям СНиП по проектированию промышленного транспорта и железных дорог колеи 1520 (1524) мм.

Расстояние от оси железнодорожного пути до бровки отвала определяют в зависимости от высоты отвала, рода отвальных грунтов, типа подвижного состава и т. п.

На отвалах, где применяются одноковшовые экскаваторы, и в местах разгрузки думпкаров расстояние от оси железнодорожного пути до верхней бровки должно быть при грузоподъемности думпкара до 60 т — не менее 1600 мм, а при грузоподъемности думпкара свыше 60 т — 1800 мм.

Расстояние от подошвы развала до оси ближайшего железнодорожного пути определяется в зависимости от высоты откоса и категории грунта и должно быть не менее 2,5 мм.

При отработке уступов экскаваторами с верхней погрузкой расстояние от бровки уступа до оси железнодорожного пути устанавливается проектом и должно быть не менее 2,5 м.

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

3.7. На постоянных путях ширина колеи между внутренними гранями головок рельсов, измеряемая на уровне 13 мм ниже поверхности катания колес по головке рельса, и допускаемые предельные отклонения от ее размеров должны быть равными (мм):

При использовании железобетонных шпал:

на прямых и кривых участках пути радиусом 350 м и более . . . . . $1520^{+6}_{-4}$

на кривых радиусом от 349 до 150 м . . . . . $1532^{+6}_{-4}$

При использовании деревянных шпал:

на прямых и кривых участках пути радиусом 350 м и более . . . . . $1524^{+6}_{-8}$

или

$1520^{+10}_{-4}$

на кривых радиусом:

| | |
|---|---|
| от 349 до 150 м | $1535^{+6}_{-4}$ |
| от 149 до 100 м | $1545^{+6}_{-4}$ |
| 99 м и менее | 1550 ($\pm 3$) |

На подходах к стрелочным переводам для колеи 1520—1524 мм или к другим путевым устройствам, требующим сужения колеи, укладывают рельсовое звено с деревянными шпалами для плавного отвода ширины колеи в пределах до 3 мм на 1 м пути.

На железнодорожных путях, уложенных на деревянных шпалах на прямых участках и кривых радиусом 350 м и более, ширина колеи 1524 или 1520 мм устанавливается приказом директора по железнодорожному транспорту, начальника ПТУ (ПТО) объединения, начальника строительного комбината, директора машиностроительного завода.

Ширина колеи передвижных путей должна быть на прямых и кривых участках единой (1530 мм) при допускаемых предельных отклонениях от ее размера по уширению +6 мм и по сужению —4 мм.

3.8. Верх головок рельсов обеих нитей пути на прямых участках должен быть на одном уровне. Разрешается на прямых участках пути на всем протяжении каждого из них содержать одну рельсовую нить на 5 мм выше другой.

Размер возвышения наружной нити на кривых участках пути устанавливает руководство ПТУ, железнодорожного цеха разреза (завода) в соответствии с нормами, установленными Правилами текущего содержания и ремонта железнодорожных путей широкой колеи Минуглепрома СССР.

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

3.10. Для постоянного контроля за состоянием пути и сооружений на предприятиях следует применять путеизмерительные приборы, дефектоскопные тележки и другое оборудование.

Рельсы на главных и приемо-отправочных путях должны периодически проверяться дефектоскопными тележками по графику, утвержденному руководством ПТУ, ЖДЦ разреза (завода), но не реже двух раз в год.

3.11. На открытых разработках угля должны соблюдаться следующие условия:

а) минимальные радиусы кривых на передвижных путях должны быть:

в забоях, при работе на них многоковшовых экскаваторов, в нормальных условиях — прямая, в трудных условиях — в пределах, допускаемых техническим паспортом экскаватора, но не менее 300 м;

на отвалах, при работе на них отвальных плугов, в нормальных условиях — не менее 300 м, в трудных 200 м;

при переустройстве путей, а также в забоях и на отвалах, при работе на них одноковшовых экскаваторов, в нормальных условиях — прямая, в трудных — 300 м.

В особо трудных условиях при надлежащем технико-экономическом обосновании разрешается по согласованию с директором по железнодорожному транспорту или начальником ПТУ (ПТО) объединения уменьшать радиусы кривых до 120 м на отвалах при работе на них отвальных плугов и до 100 м при переустройстве путей, а также в забоях и на отвалах при работе на них одноковшовых экскаваторов;

б) передвижные пути должны иметь балластный слой толщиной под шпалой не менее 20 см при ширине балластной призмы не менее 3,1 м;

в) на передвижных отвальных путях делают возвышение откосной (отвальной) нити, которое в зависимости от рода грунта не должно превышать размеров, указанных в табл. 2.

Таблица 2

| Расположение пути на отвале | Возвышение откосной (отвальной) нити (мм) при | |
|---|---|---|
| | слабом грунте | устойчивом грунте |
| На прямом участке, не более | 150 | 100 |
| На кривом участке: | | |
| откосная (отвальная) нить является наружной нитью кривой, не более | 150 | 100 |
| откосная (отвальная) нить является внутренней нитью кривой, не более | 40 | 40 |

На прямых и кривых участках отклонение в уровне расположения головок рельсов для передвижных путей допускается до 20 мм;

г) передвижные пути на забойных и отвальных тупиках должны располагаться на горизонтальных площадках или на уклонах не круче 2,5‰. При производстве погрузочно-выгрузочных операций без отцепки локомотивов от состава и при условии обеспечения трогания состава с места допускаются уклоны до 15‰ на путях в забоях и до 10‰ на путях отвалов разрезов (карьеров).

Пути на отвалах отходов углеобогатительных фабрик должны располагаться на горизонтальной площадке.

На передвижных путях уширение земляного полотна не предусматривается.

Число болтов в стыковых соединениях рельсов передвижных путей должно быть не менее четырех, а на кривых участках равно числу отверстий в накладках.

Погрузочные тупики в забоях и разгрузочные на отвалах должны заканчиваться предохранительными упорами с установкой на них указателей путевого заграждения, освещаемых в темное время суток.

## Стрелочные переводы

3.12. Стрелочные переводы и глухие пересечения должны соответствовать утвержденным чертежам и типу рельсов, уложенных в путь.

Запрещается вносить изменения в существующие и применять новые

конструкции стрелочных переводов без согласования с Главным транспортным управлением Минуглепрома СССР.

Стрелочные переводы должны иметь крестовины марок, удовлетворяющих требованиям СНиП по проектированию промышленного транспорта и железных дорог колеи 1520 (1524) мм. При одностороннем движении могут применяться отжимные стрелки.

3.13. Запрещается эксплуатировать стрелочные переводы, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей, угрожающих безопасности движения подвижного состава:

разъединение стрелочных остряков;

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

выкрашивание остряка, создающее опасность набегания гребня, и во всех случаях выкрашивание более 200 мм на главных, более 300 мм на приемо-отправочных и более 400 мм на прочих станционных путях;

понижение остряка относительно рамного рельса на 2 мм и более, измеряемое в сечении, где ширина головки остряка поверху составляет 50 мм и более;

вертикальный износ рамных рельсов типа Р-43 и легче составляет более 6 мм на главных, 8 мм — на приемо-отправочных и 10 мм — на прочих станционных путях, а типа Р-50 и тяжелее — более 8 мм на главных, 10 мм — на приемо-отправочных и 12 мм — на прочих станционных путях;

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

расстояние между рабочими гранями сердечника крестовины и головки контррельса менее 1474 мм при ширине колеи 1520 мм (1477 мм при ширине колеи 1524 мм);

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

излом остряка или рамного рельса;

излом крестовины (сердечника, усовика) или контррельса;

разрыв контррельсового болта;

ослабленное болтовое крепление в корне остряков.

3.14. Контрольными стрелочными замками должны быть оборудованы нецентрализованные стрелки:

расположенные на путях приема и отправления поездов, а также охранные;

ведущие на пути для стоянки вагонов с опасными грузами по перечню, установленному директором по железнодорожному транспорту или начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода;

ведущие на пути для стоянки восстановительных и пожарных поездов;

ведущие в предохранительные и улавливающие тупики;

ведущие к главным и приемо-отправочным путям.

Стрелки централизованные, а также имеющие контрольные замки должны оборудоваться приспособлением для запирания их навесными замками.

3.15. Стрелки, за исключением включенных в электрическую централизацию, должны быть оборудованы стрелочными освещаемыми или неосвещаемыми указателями.

Оборудование стрелок с ручным приводом, расположенных внутри производственных цехов, стрелочными указателями необязательно.

3.16. Ремонт и техническое обслуживание стрелочных переводов, глухих пересечений и механической части устройств для их очистки, а также установка и ремонт стрелочных указателей производятся работниками службы пути.

Ремонт и техническое обслуживание устройств сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) на стрелочных переводах, а также электрической части устройств очистки и освещения производят работники службы сигнализации и связи.

Установку, ремонт и обслуживание контрольных стрелочных замков независимо от того, в ведении какой службы находится стрелочный перевод, возлагают на работников службы сигнализации и связи.

3.17. Укладку и снятие стрелочных переводов и глухих пересечений производят порядком, установленным директором по железнодорожному транспорту или начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода.

Вновь уложенные и переустроенные стрелочные переводы и глухие пересечения вводят в эксплуатацию только после приемки их по акту комиссией, назначаемой директором по железнодорожному транспорту, начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода.

## Пересечения, переезды и примыкания железнодорожных путей

3.18. Переезды (пересечения железнодорожных путей с автомобильными дорогами в одном уровне) подразделяют на переезды общего и необщего пользования.

К переездам общего пользования относят пересечения промышленных железнодорожных путей с автомобильными дорогами общего пользования, трамвайными путями, троллейбусными линиями и городскими улицами, а к переездам необщего пользования — пересечения с автомобильными дорогами необщего пользования, находящимися на балансе промышленных предприятий, дорожных и других организаций.

Классификация, устройство, оборудование и обслуживание переездов общего и необщего пользования осуществляются в соответствии с настоящими Правилами, Правилами дорожного движения, Инструкцией по устройству и обслуживанию переездов, действующей на сети железных дорог МПС, Указаниями о порядке применения на промышленном железнодорожном транспорте Минуглепрома СССР этой Инструкции, главами СНиП по проектированию автомобильных дорог, промышленного транспорта, железных дорог 1520 (1524) мм и типовыми проектами.

Переезды общего пользования содержатся средствами предприятий и подразделений промышленного железнодорожного транспорта Минуглепрома СССР.

Переезды необщего пользования содержат и обслуживают в порядке, установленном директором по железнодорожному транспорту или начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода.

3.19. Устройство сплетений главных и приемо-отправочных путей с образованием трех- или четырехниточного пути допускается только с разрешения Главного транспортного управления Минуглепрома СССР.

Сплетения на прочих путях производят с разрешения директора по железнодорожному транспорту или начальника ПТУ (ПТО) объединения, начальника строительного комбината, директора машиностроительного завода.

3.20. Переезды общего и необщего пользования на железнодорожных путях предприятий и организаций Минуглепрома СССР в зависимости от интенсивности движения железнодорожного и автомобильного транспорта делят на четыре категории согласно Инструкции по устройству и обслуживанию переездов, действующей на сети железных дорог СССР.

Переезды, устраиваемые временно как на постоянных, так и на передвижных забойных и отвальных железнодорожных путях разрезов и предназначенные для проезда хозяйственных и служебных машин, относятся к IV категории.

3.21. На существующих промышленных железнодорожных путях не допускается открытие вновь:

переездов I, II и III категорий,

переездов IV категории, расположенных на пересечениях трех и более главных путей, а также в случаях, если пересекаемые железнодорожные пути проложены в выемках или когда на переездах не обеспечиваются удовлетворительные условия видимости, а также в других случаях, когда требуется обслуживание переезда дежурным работником [1].

Не допускается открытие на действующих переездах трамвайного и троллейбусного движения. Открытие вновь автобусного движения на неохраняемых переездах допускается с разрешения директора по железнодорожному транспорту или начальника ПТУ (ПТО) объединения, начальника строительного комбината, директора машиностроительного завода после оборудования переезда переездной сигнализацией.

Существующие переезды I, II и III категории, а также переезды IV категории в указанных выше условиях должны в плановом порядке переустраиваться в пересечения разных уровней.

3.22. Открытие вновь переездов IV категории, кроме условий, перечисленных в п. 3.21 настоящих Правил, может допускаться в случае крайней необходимости и если нет возможности изыскать решение, исключающее пересечение в одном уровне, с разрешения директора по железнодорожному транспорту или начальника ПТУ (ПТО) объединения, начальника строительного комбината, директора машиностроительного

---

[1] Переезды, обслуживаемые дежурным работником, в дальнейшем именуются охраняемыми переездами, а переезды, не обслуживаемые дежурным работником,— неохраняемыми переездами.

завода. Устройство переездов общего и необщего пользования, расположенных за пределами промплощадок предприятий и внутрикарьерных (отвальных) железнодорожных путей, должно быть согласовано с Государственной автомобильной инспекцией и дорожно-эксплуатационными организациями или другими владельцами дорог.

При решении вопроса об открытии переезда директором по железнодорожному транспорту или начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода в соответствии с категорийностью переезда и местом его расположения устанавливаются технические условия на сооружение переезда, а также порядок финансирования строительства, содержания и обслуживания переезда.

Места расположения переездов должны устанавливаться с учетом обеспечения удовлетворительной видимости подходящих поездов водителями транспортных средств и, как правило, вне пределов станций и путей с маневровой работой.

Открытие, содержание и обслуживание переезда оформляется приказом начальника ПТУ, начальника строительного комбината, директора разреза (завода).

3.23. Переезды необщего пользования, устраиваемые временно в пределах промплощадок предприятий и на внутрикарьерных (отвальных) железнодорожных путях, должны обеспечивать безопасность движения и иметь:

ширину, соответствующую ширине проезжей части дороги, но не менее 3,5 м при однополосном и 6,5 м при двухполосном движении для автосамосвалов грузоподъемностью до 10 т и для автосамосвалов грузоподъемностью 10 т и более — 4 м при однополосном и 7 м при двухполосном движении;

горизонтальную площадку или уклон до 10‰, перелом профиля устраивается на расстоянии 5 м от крайнего рельса; уклоны дорог на подходах к переезду не должны превышать 50‰;

сплошной настил и контррельсы;

угол пересечения не менее 45°;

типовые предупредительные знаки (со стороны железнодорожных путей — сигнальный знак «С» о подаче свистка на расстоянии не менее тормозного пути, со стороны автомобильной дороги — табличка с надписью «Берегись поезда» на расстоянии не менее 20 м);

габаритные ворота для электрифицированных путей на расстоянии 14 м;

ограждение подъездов к переездам столбиками или перилами.

Перед переездами с неудовлетворительными условиями видимости, когда меры по улучшению условий видимости исчерпаны, кроме того, устанавливают дополнительно дорожные знаки «Движение без остановки запрещено» на расстоянии не менее 10 м от крайнего рельса.

3.24. Закрытие (постоянное или временное) и перевод переездов в неохраняемые осуществляются по разрешению руководства объединения (комбината), а переездов общего и необщего пользования, расположенных за пределами промплощадок предприятий и внутрикарьерных (отвальных) железнодорожных путей,— по согласованию с исполкомами

местных Советов народных депутатов, Государственной автомобильной инспекцией и дорожно-эксплуатационными организациями.

Закрытие (постоянное или временное) и перевод переездов в неохраняемые производятся на основании приказа начальника ПТУ, начальника строительного комбината, директора разреза (завода) в порядке согласно настоящим Правилам, Инструкции по устройству и обслуживанию переездов, действующей на сети железных дорог МПС, и Указаниям о порядке применения на промышленном железнодорожном транспорте Минуглепрома СССР этой Инструкции.

3.25. Перечень охраняемых переездов утверждает директор по железнодорожному транспорту или начальник ПТУ (ПТО) объединения, начальник строительного комбината, директор машиностроительного завода.

Перечень переездов общего и необщего пользования, расположенных за пределами промплощадок предприятий и внутрикарьерных (отвальных) железнодорожных путей, охраняемых некруглосуточно, а также время и порядок их работы без охраны устанавливают начальник ПТУ, начальник строительного комбината, директор разреза (завода) по согласованию с Государственной автомобильной инспекцией.

3.26. Комиссионную проверку переездов общего и необщего пользования, расположенных за пределами промплощадок предприятий и внутрикарьерных (отвальных) железнодорожных путей, проводят с участием представителей Государственной автомобильной инспекции в период весеннего и осеннего комиссионных осмотров путевого хозяйства. По результатам проверки составляют акты установленной формы, намечают сроки и ответственных работников для устранения выявленных недостатков. На каждый переезд должна быть заведена карточка установленной формы.

Выявленные изменения в условиях работы переезда учитывают в соответствующей технической и распорядительной документации.

3.27. Охраняемые переезды должны быть оборудованы шлагбаумами автоматическими или неавтоматическими с электрическим или механическим приводом, запасными горизонтально-поворотными или выдвижными шлагбаумами ручного действия и иметь прямую телефонную связь с ближайшей станцией или постом (на участках, оборудованных диспетчерской централизацией,— с поездным диспетчером) или радиосвязь. Телефонная связь должна дополняться наружным звонком.

Неохраняемые переезды шлагбаумами не оборудуются.

Нормальное положение автоматических шлагбаумов открытое, а неавтоматических — закрытое. В отдельных случаях на переездах с интенсивным движением по автомобильной дороге начальником ПТУ, начальником строительного комбината, ЖДЦ разреза (завода) может быть установлено открытое нормальное положение неавтоматических шлагбаумов.

Нормальное положение неавтоматических шлагбаумов на переездах, переданных в обслуживание работникам других служб, должно устанавливаться начальником ПТУ, начальником строительного комбината, директором разреза (завода) с учетом местных условий и особенностей движения.

3.28. Оборудование переездов автоматическими устройствами должно

производиться в плановом порядке в соответствии с Инструкцией по устройству и обслуживанию переездов, действующей на сети железных дорог МПС, и Указаниями о порядке применения на промышленном железнодорожном транспорте Минуглепрома СССР этой Инструкции.

В первую очередь автоматическими устройствами должны оборудовать переезды на участках с интенсивным грузовым и пассажирским движением, интенсивным движением автотранспорта при неудовлетворительных условиях видимости. При отсутствии возможности подачи автоматического извещения о приближении поезда допускается оборудовать переезды неавтоматической светофорной сигнализацией.

Перед переездами, оборудованными автоматической светофорной сигнализацией, применяют светофоры с красными мигающими огнями и зеленым немигающим огнем, направленными в сторону автомобильной дороги.

Оборудование переездной сигнализации светофорной головкой с зеленым огнем производят в плановом порядке.

На подходах к переездам должны быть установлены предупредительные знаки в соответствии с Инструкцией по устройству и обслуживанию переездов, действующей на сети железных дорог МПС.

В пределах станции предупредительный сигнальный знак «С» не устанавливают.

3.29. На охраняемых переездах устраивают заградительную сигнализацию.

Все охраняемые переезды, расположенные на участках автоблокировки, независимо от наличия заградительных светофоров должны быть оборудованы устройствами для переключения ближайших к переездам светофоров автоблокировки на запрещающее показание при возникновении на переездах препятствий для движения поездов.

Надежность электроснабжения переездов должна соответствовать ОСТ 32.14—80 «Электроприемники предприятий железнодорожного транспорта, категорийность в отношении надежности электроснабжения». При этом для устройств автоматики с рельсовыми цепями постоянного тока должен предусматриваться аккумуляторный резерв с длительностью непрерывной работы не менее 8 ч.

Электрическое освещение должны иметь все переезды I и II категорий, а также переезды III и IV категорий, расположенные на участках, оборудованных продольными линиями электроснабжения, автоблокировкой или имеющих вблизи другие постоянные источники электроснабжения. В необходимых случаях переезды оборудуют прожекторными установками.

На электрифицированных участках с обеих сторон переезда устанавливают габаритные ворота высотой ниже контактного провода не менее чем на 0,5 м.

3.30. Дежурный по переезду должен обеспечивать безопасное движение поездов и транспортных средств на переезде, своевременно открывать и закрывать шлагбаум и подавать установленные сигналы, наблюдать за состоянием проходящих поездов. В случае обнаружения неисправности, угрожающей безопасности движения, в порядке, установленном местной инструкцией, дежурный по переезду обязан принять меры к остановке поезда.

3.31. Движение по переезду крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств с грузом и без груза, тихоходных машин и механизмов допускается в каждом отдельном случае лишь с разрешения руководства ПТУ, начальника строительного комбината, ЖДЦ разреза (завода) и производится под наблюдением дорожного мастера, а на электрифицированных участках при разнице в высоте подвески контактной сети и перевозимого груза менее 0,5 м — и в присутствии представителя службы энергоснабжения.

3.32. Проезд автомобильного транспорта и самоходных машин, а также прогон скота через пути в неустановленных местах запрещается.

Места перехода через железнодорожные пути устанавливаются начальником ПТУ, начальником строительного комбината, ЖДЦ разреза (завода).

На каждой станции, на территории каждого предприятия должна быть схема переходов через железнодорожные пути.

3.33. Примыкания железнодорожных путей к главным путям на перегонах и станциях должны иметь предохранительные тупики или охранные стрелки.

Примыкания к приемо-отправочным и прочим станционным путям при наличии спуска круче 2,5‰, создающего возможность ухода подвижного состава в сторону станции, должны иметь предохранительные тупики или устройства (охранные стрелки, сбрасывающие башмаки или стрелки). Предохранительные тупики должны иметь полезную длину не менее 50 м.

На перегонах, имеющих затяжные спуски, и на станциях, ограничивающих такие перегоны, при необходимости строят улавливающие тупики по специальным проектам.

В тех случаях, когда по местным условиям невозможна укладка улавливающих и предохранительных тупиков, предприятие совместно с соответствующей проектной организацией разрабатывает организационно-технические мероприятия, обеспечивающие безопасность движения подвижного состава.

На перегонах предприятий открытых разработок, имеющих затяжные спуски, и на станциях, ограничивающих эти перегоны, необходимость укладки улавливающих тупиков определяет проектная организация.

Разрешение на примыкание железнодорожных путей предприятий других министерств и ведомств к станционным путям, а также, в виде исключения, путей предприятий и организаций Минуглепрома СССР к главным путям на перегонах дается Минуглепромом СССР.

3.34. Пересечение железнодорожных путей линиями электропередачи и связи нефте-, газо-, водопроводами и другими наземными и подземными устройствами допускается с разрешения директора по железнодорожному транспорту или начальника ПТУ (ПТО) объединения, начальника строительного комбината, директора машиностроительного завода.

На таких пересечениях должны быть предусмотрены специальные предохранительные устройства, обеспечивающие безопасность и бесперебойность движения поездов.

## Путевые и сигнальные знаки

3.35. У главных путей устанавливают сигнальные и путевые знаки. У стрелочных переводов и в других местах соединения путей устанавливают предельные столбики. Для указания границ железнодорожной полосы отвода, а также для обозначения на поверхности земли скрытых сооружений земляного полотна устанавливают особые знаки. Сигнальные знаки устанавливают 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 (на длине 100 м) путевые знаки должны устанавливать на расстоянии не менее 5700 мм от оси крайнего пути. На электрифицированных участках сигнальные и путевые знаки могут устанавливаться на опорах контактной сети, кроме тех опор, на которых установлены светофорные головки, комплектные трансформаторные подстанции, разъединители и разрядники контактной сети.

Предельные столбики устанавливают посредине 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 предельные столбики устанавливают 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 и подвижного состава.

Сигнальные, путевые и особые знаки должны соответствовать ГОСТ 8442—65.

## 4. СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ЛОКОМОТИВНОГО И ВАГОННОГО ХОЗЯЙСТВА

4.1. Размещение и техническое оснащение депо, баз для ремонта, пунктов технического обслуживания и экипировки подвижного состава, а также других сооружений и устройств локомотивного и вагонного хозяйства должны обеспечивать выполнение установленного объема перевозок, эффективное использование подвижного состава, высокое качество ремонта и технического обслуживания с соблюдением норм простоя и периодичности их выполнения, повышение уровня механизации и автоматизации работ и соблюдение требований безопасности.

4.2. Порядок эксплуатации и ремонта сооружений и устройств локомотивного и вагонного хозяйства железнодорожного транспорта определяет директор по железнодорожному транспорту или начальник ПТУ (ПТО) объединения, начальник строительного комбината, директор машиностроительного завода.

4.3. В пунктах, установленных директором по железнодорожному транспорту или начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода, дол-

жны быть в постоянной готовности восстановительные средства, характер и количество которых определяют исходя из местных условий.

Пути стоянки восстановительных средств занимать подвижным составом запрещается.

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

Канализационные и очистные сооружения должны обеспечивать отвод и очистку сточных вод железнодорожных предприятий.

## 5. СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА СТАНЦИОННОГО ХОЗЯЙСТВА

5.1. Путевое развитие и техническое оснащение станций должны обеспечивать своевременное обслуживание предприятий, цехов и участков перевозками, выполнение в установленные сроки операций по приему и отправлению поездов и маневровой работе, погрузке и выгрузке грузов, обработке составов и вагонов при высокой производительности труда и безопасности движения поездов.

При наличии организованного пассажирского движения станции должны иметь пассажирские платформы, помещения для укрытия пассажиров от непогоды и туалеты.

5.2. Пассажирские и грузовые платформы, расположенные на линиях со смешанным движением пассажирских и грузовых поездов, должны иметь размеры в прямых: 1100 мм — от уровня головок рельсов для высоких платформ; 200 мм — от уровня головок рельсов для низких платформ; 1920 мм — от оси пути для высоких платформ; 1745 мм — от оси пути для низких платформ (в кривых участках эти расстояния определяют по нормам, установленным Инструкцией по применению габаритов приближения строений).

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

Высота пассажирских и грузовых платформ более установленной величины и расстояние от оси пути менее установленного размера допускаются Инструкцией по применению габаритов приближения строений в зависимости от назначения путей, у которых они расположены, типа обращающегося подвижного состава и скорости движения.

При ремонте пути и платформы запрещается изменять установленные расстояния от уровня верха головки рельса до верха пассажирских и грузовых платформ, а также от оси пути до края платформ.

5.3. Служебные здания и помещения на станциях, предназначенные для размещения работников, связанных с движением поездов и маневровой работой (дежурных по станциям, маневровых диспетчеров, работников СЦБ и связи и др.), а также станционные посты, с которых непосредственно производится управление стрелками и сигналами, должны быть удобными для работы и иметь хороший обзор путей и горловин станций.

В служебных помещениях дежурных по станциям разрешается устанавливать приборы управления и контроля, непосредственно относящиеся к работе дежурного по станции, а также пульты централизованного управления освещением и дистанционного управления секционными разъединителями.

Установка другого оборудования и аппаратуры допускается в исключительных случаях с разрешения директора по железнодорожному транспорту или начальника ПТУ (ПТО) объединения, начальника строительного комбината, директора машиностроительного завода.

5.4. Помещения станционных постов электрической централизации и стрелочных постов должны иметь необходимые сигнальные приборы, инвентарь, инструменты и материалы.

Нормы наличия сигналов, инвентаря, инструментов и материалов устанавливает директор по железнодорожному транспорту или начальник ПТУ (ПТО) объединения, начальник строительного комбината, директор машиностроительного завода.

Стрелочные посты должны быть оборудованы наружными вызывными устройствами телефонной связи.

5.5. Станции, в зависимости от объема работы, должны быть оборудованы диспетчерской поездной внутристанционной связью, маневровой и другими видами станционной радиосвязи и устройствами двусторонней парковой связи для передачи указаний и сигналов о маневровых передвижениях, а также для переговоров маневровых диспетчеров, дежурных по станциям, составителей поездов, машинистов маневровых локомотивов, работников пути, использующих путевые и снегоочистительные машины, и других работников по вопросам организации маневровой работы, технического обслуживания и ремонта вагонов.

Освещение территории станций, сооружений и устройств станционного хозяйства, мест производства погрузочно-разгрузочных и маневровых работ, экипировки, технического обслуживания и ремонта подвижного состава, переездов и других объектов промышленного железнодорожного транспорта должно соответствовать требованиям СНиП по проектированию искусственного освещения.

Наружное освещение не должно влиять на отчетливую видимость сигналов.

5.6. В местах организованного пешеходного движения через железнодорожные пути необходимо устраивать пешеходные дорожки, оборудованные настилами, указателями и предупредительными надписями, при необходимости — автоматической сигнализацией. В отдельных случаях могут устраиваться пешеходные мосты или тоннели.

## 6. СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА АВТОМАТИЗАЦИИ, СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ

### Общие положения

6.1. Сооружения и устройства автоматизации, сигнализации и связи являются техническими средствами, обеспечивающими соответствующую организацию работы, безопасное движение подвижного состава и без-

опасности людей на железнодорожном транспорте промышленного предприятия.

6.2. Порядок обслуживания устройств СЦБ устанавливают согласно Инструкции по техническому обслуживанию устройств СЦБ Министерства путей сообщения СССР.

6.3. Систему видимых и звуковых сигналов для передачи приказов и указаний, относящихся к движению поездов и маневровой работе, а также типы сигнальных приборов, с помощью которых эти сигналы подаются, устанавливают согласно Инструкции по сигнализации на железных дорогах Союза ССР.

6.4. При повреждении линий СЦБ и связи восстановление проводов должно производиться в следующей очередности:

поездная диспетчерская связь;

путевая блокировка, энергодиспетчерская связь, электрожезловая система, поездная межстанционная и стрелочная связь;

телеуправление устройствами электроснабжения стрелок и сигналов;

магистральная связь;

остальные провода СЦБ и связи.

## Сигналы

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

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

Проезд закрытого светофора запрещается.

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

В исключительных, особо предусмотренных случаях проследование закрытого (с непонятным показанием или погасшего) светофора допускается порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР.

6.6. На железнодорожном транспорте отрасли применяют следующие основные сигнальные цвета:

зеленый, разрешающий движение с установленной скоростью;

желтый, разрешающий движение, но требующий уменьшения скорости;

красный, требующий остановки.

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

6.7. Сигнальные приборы, применяемые в устройствах СЦБ на промышленном железнодорожном транспорте, должны быть типовыми, применяемыми на железных дорогах МПС.

6.8. На железнодорожном транспорте предприятий и организаций применяют, как правило, систему трехзначной сигнализации, при которой

каждый основной светофор главных путей является предупредительным к следующему светофору, а его сигналы, разрешающие следование поезда на ограждаемый им участок пути, одновременно указывают, открыт или закрыт следующий светофор.

В отдельных случаях допускается применение системы двухзначной сигнализации, при которой сигналы основных светофоров только запрещают или разрешают движение поездов на ограждаемый ими участок, и четырехзначной сигнализации, предусматривающей два предупредительных светофора, из которых первый по ходу поезда находится не менее чем на расстоянии тормозного пути от закрытого светофора и подает предупредительный сигнал (один желтый и один зеленый огни), указывающий, что впереди свободны два, но коротких блок-участка, а сигнал второго светофора (один желтый огонь) указывает, что свободен один блок-участок.

6.9. При необходимости систематического приема поездов на свободный участок частично занятого пути или непосредственно к технологическим участкам производства на входном (маршрутном) светофоре предусматривают специальный сигнал, сигнальные показания и порядок использования которого устанавливает директор по железнодорожному транспорту или начальник ПТУ (ПТО) объединения, начальник строительного комбината, директор машиностроительного завода.

6.10. Сигнальные показания входных, проходных, заградительных светофоров и светофоров прикрытия на прямых участках пути должны быть днем и ночью отчетливо различимы из кабины управления локомотива приближающегося поезда на расстоянии не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении и установленной скорости движения.

В необходимых случаях перед входными, проходными, заградительными светофорами и светофорами прикрытия должны устанавливаться предупредительные светофоры. Предупредительный светофор устанавливают на расстоянии тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении и установленной скорости движения.

Необходимость их установки определяется директором по железнодорожному транспорту или начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода.

На участках, оборудованных автоблокировкой, каждый проходной светофор является предупредительным по отношению к следующему светофору.

Показания предупредительных сигналов должны быть отчетливо различимы из кабины управления локомотива приближающегося поезда на расстоянии не менее 400 м. В особо трудных условиях допускается сокращение расстояния видимости предупредительного сигнала до 200 м.

Сигнальные показания выходных, маршрутных, маневровых светофоров, а также пригласительных сигналов должны быть отчетливо различимы на расстоянии не менее 200 м.

6.11. Светофоры и предупредительные диски устанавливают с правой стороны по направлению движения поездов или над осью ограждаемого ими пути. При этом они должны устанавливаться так, чтобы подаваемые

сигналы нельзя было принимать с поезда за сигналы, относящиеся к смежным путям.

В отдельных местах, где не обеспечивается габарит приближения строений или нормальная видимость сигналов, допускается установка светофоров и предупредительных дисков с левой стороны по направлению движения поезда. Места установки таких сигналов определяет комиссия под председательством директора или заместителя директора по железнодорожному транспорту, начальника или главного инженера ПТУ (ПТО) объединения, начальника транспортного подразделения строительного комбината, машиностроительного завода. О местах установки этих сигналов делается запись в техническо-распорядительном акте станции.

6.12. На линиях, оборудованных путевой блокировкой, применяются светофоры, как правило, с нормально горящими сигнальными огнями.

6.13. При повреждении светофоры должны автоматически принимать запрещающее показание, а предупредительные светофоры — показание, соответствующее запрещающему показанию связанных с ним основных светофоров.

При перегорании нити лампы разрешающего огня светофора должно предусматриваться переключение на лампу менее разрешающего показания.

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

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

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

Нормальное показание светофора прикрытия устанавливает директор по железнодорожному транспорту или начальник ПТУ (ПТО) объединения, начальник строительного комбината, директор машиностроительного завода.

6.15. Входные светофоры устанавливают, как правило, на расстоянии не менее 15 м от первого входного стрелочного перевода, считая от остряков противошерстного или предельного столбика пошерстного стрелочного перевода.

В тех случаях, когда требуемое расстояние выдержать не представляется возможным, входные светофоры допускается устанавливать в створе со стыками первого входного противошерстного или на расстоянии 3,5 м от предельного столбика пошерстного стрелочного перевода.

На электрифицированных участках входные светофоры на станциях, выходные светофоры из тупиковых путей в разрезах (карьерах) и сигнальные знаки «Граница станции» должны устанавливаться перед воздушными промежутками, отделяющими контактную сеть перегонов от контактной сети станций или карьерных постов.

При отсутствии воздушных промежутков входные светофоры устанавливаются так же, как и на неэлектрифицированных участках.

6.16. На станциях, где входные семафоры не видны дежурному по станции, в помещениях дежурных по станциям должны устанавливаться повторители показаний этих семафоров.

6.17. Выходные светофоры должны устанавливаться для каждого отправочного пути впереди места, предназначенного для стоянки локомотива отправляющего поезда (головного вагона при постоянном движении вагонами вперед).

На станциях при отправлении поездов с путей, не имеющих достаточной длины, когда голова поезда находится за выходным светофором, разрешается на обратной стороне его устанавливать повторительную головку светофора. Перечень станций, на которых необходимо устанавливать повторительную головку на выходных светофорах, очередность производства работ и порядок применения сигналов в таких случаях устанавливаются директором по железнодорожному транспорту или начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода.

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

Групповые выходные и маршрутные светофоры дополняют маршрутными указателями, показывающими номер пути, с которого разрешается отправление поезда.

В зависимости от условий работы допускается применение групповых светофоров и без маршрутных указателей.

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

6.19. При отправлении поезда на перегон, оборудованный путевой блокировкой и длина которого меньше длины поезда или тормозного пути, установленного для данного участка, или тогда, когда при остановке поезда у входного сигнала станции приема трогание с места затруднено, а осаживание невозможно, а также в тех случаях, когда границы соседних станций совпадают, открытие выходного светофора на станции отправления должно быть возможно только при открытом входном светофоре станции приема.

6.20. 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 бы возможно только при нормальном положении стрелки по главному пути.

6.21. Пересечения на перегонах в одном уровне должны ограждаться светофорами прикрытия. Эти светофоры должны иметь такую взаимозависимость, при которой открытие одного из них было бы возможно только при запрещающих показаниях враждебных сигналов.

6.22. Схемы расстановки постоянных сигналов, а также таблицы взаимозависимости стрелок, сигналов и маршрутов на станциях утверждает директор по железнодорожному транспорту или начальник ПТУ

(ПТО) объединения, начальник строительного комбината, директор машиностроительного завода.

Места установки постоянных сигналов определяет комиссия под председательством директора или заместителя директора по железнодорожному транспорту, начальника или главного инженера ПТУ (ПТО) объединения, начальника транспортного подразделения строительного комбината, машиностроительного завода.

## Путевые автоматическая и полуавтоматическая блокировки

6.23. Устройства автоматической и полуавтоматической блокировки не должны допускать открытия выходного или проходного светофора до освобождения ограждаемого ими блок-участка (межстанционного или межпостового перегона), а также самопроизвольного закрытия светофора при переходе с основного на резервное питание и обратно.

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

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

6.25. При автоматической блокировке светофоры должны автоматически закрываться при входе поезда на ограждаемые ими блок-участки, а также в случае нарушения целости рельсовых цепей этих участков. При систематическом движении поездов вагонами вперед перекрытие светофоров должно производиться после прохода светофора всем составом.

6.26. При путевой блокировке на перегонах, где допускается подталкивание поездов или движение хозяйственных поездов с возвращением их или подталкивающих локомотивов с перегона на станцию отправления, должны применяться ключи-жезлы.

Порядок приема хозяйственных поездов и подталкивающих локомотивов на станцию отправления устанавливается технически-распорядительным актом станции.

6.27. Станции, где производится маневровая работа с выходом маневрирующего состава на перегон, оборудованный автоматической блокировкой, при необходимости оборудуются маневровыми светофорами, связанными с проходными светофорами автоматической блокировки.

6.28. Станции, расположенные на линиях, оборудованных автоматической или полуавтоматической блокировкой, при отсутствии электрической централизации должны быть ограждены светофорами, автоматически закрывающимися при приеме и отправлении поездов. На этих станциях стрелки, входящие в маршруты приема и отправления поездов, должны быть приведены во взаимозависимость с выходными и входными светофорами.

6.29. Автоматическая блокировка может дополняться автоматической локомотивной сигнализацией и устройствами диспетчерского контроля.

## Электрожезловая система

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

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

6.32. Установка жезловых аппаратов одной и той же серии допускается не чаще чем через два перегона.

6.33. Жезловые аппараты для перегонов, где допускается движение поездов с подталкивающими локомотивами, следующими до соседней станции без прицепки к составу поезда, должны иметь развинчивающиеся жезлы.

6.34. Для перегонов, где допускается подталкивание поездов с возвращением подталкивающего локомотива с перегона на станцию отправления, жезловые аппараты дополняют приборами с ключом-жезлом. Извлечение ключа-жезла должно быть возможно только после извлечения основного жезла.

## Электрическая централизация стрелок и сигналов

6.35. Устройства электрической централизации всех типов должны обеспечивать взаимное замыкание стрелок и сигналов, не допуская:

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

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

открытия входного светофора при маршруте, установленном на занятый путь;

перевода стрелки под составом.

Эти устройства должны обеспечивать:

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

контроль занятости путей, стрелок и показаний светофоров на аппарате управления;

возможность производства маневровых передвижений по показаниям маневровых светофоров;

возможность открытия специального сигнала на мачте входного (маршрутного) светофора для приема поезда на свободный участок частично занятого пути или непосредственно к технологическому участку производства.

В необходимых случаях электрическая централизация должна быть

дополнена устройствами, обеспечивающими ограждение специализированных путей, на которых производятся очистка, ремонт и технический осмотр вагонов и др.

6.36. В маневровых районах станций, оборудованных устройствами электрической централизации, для местного управления стрелками могут предусматриваться маневровые колонки или посты местного управления.

6.37. Приводы централизованных стрелок должны:

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

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

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

6.38. Перегоны, примыкающие к станции с электрической централизацией стрелок и сигналов, должны быть, как правило, оборудованы путевой блокировкой.

6.39. Централизованные стрелочные переводы и стрелки, управляемые с локомотива, должны быть оборудованы водоотводами и, как правило, устройствами механизированной очистки от снега (пневмообдув, обогрев и др.).

## Устройства дистанционного управления объектами из кабины локомотива

6.40. Устройства дистанционного управления стрелками из кабины локомотива должны обеспечивать:

перевод стрелки с движущегося локомотива;

контроль положения стрелки;

контроль взреза стрелки с одновременным запрещением движения по стрелке;

отмену неиспользованного маршрута.

6.41. Устройства дистанционного управления стрелками из кабины локомотива не должны допускать:

перевода стрелки под составом;

перевода стрелки, находящейся в заданном маршруте.

Приводы стрелок, применяемые в устройствах дистанционного управления из кабины локомотива, должны удовлетворять требованиям, предъявляемым к приводам централизованных стрелок.

6.42. Устройства дистанционного управления переездной сигнализацией из кабины локомотива должны обеспечивать:

управление переездными светофорами с движущегося локомотива;

контроль состояния светофоров, ограждающих переезд.

6.43. При неисправности дистанционного управления должна быть предусмотрена возможность резервного (местного) управления объектами (с поста электрической централизации, маневровой колонки, щитка местного управления и др.).

6.44. Порядок эксплуатации устройств дистанционного управления объектами из кабины локомотива устанавливается местными инструкциями.

## Диспетчерская централизация

6.45. Устройства диспетчерской централизации должны обеспечивать:

управление из одного пункта стрелками и сигналами ряда раздельных пунктов 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 светофоров;

возможность передачи станций на резервное управление стрелками и сигналами 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 и автоматической блокировке.

## Диспетчерский контроль

6.46. Устройства диспетчерского контроля должны показывать диспетчеру место нахождения поездов на перегоне и в горловине станции, занятость главных и приемо-отправочных путей на станциях, установленное направление движения (на однопутных перегонах), а также повторять показания входных, выходных светофоров, а в необходимых случаях и других устройств.

## Автоматическая локомотивная сигнализация и автостопы

6.47. Автоматическая локомотивная сигнализация может применяться на участках, оборудованных автоматической блокировкой с интенсивным движением поездов или сложными условиями.

6.48. При автоматической локомотивной сигнализации локомотивные светофоры должны давать показания, соответствующие показаниям путевых светофоров, к которым приближается поезд. Локомотивные светофоры устанавливают в кабине управления локомотивом для дачи сигнальных показаний непосредственно машинисту и его помощнику.

6.49. Устройства автоматической локомотивной сигнализации могут дополняться автостопами. Автостопы должны обеспечивать автоматическую остановку поезда перед закрытым светофором.

## Механизация и автоматизация сортировочных горок

6.50. Сортировочные горки должны быть оборудованы электрической централизацией стрелок и сигналов, радиосвязью, а также устройствами двусторонней парковой связи для передачи указаний работников горки машинистам локомотивов и работникам сортировочного парка, находящимся на путях. Стрелки, включаемые в горочную централизацию, должны быть оборудованы устройствами механизированной очистки.

Сортировочные горки с большим объемом работ оборудуют также устройствами механизации и автоматизации роспуска вагонов и устройствами для пересылки документов.

## Автоматизированная система оперативного управления транспортом

6.51. При технико-экономической целесообразности на промышленном железнодорожном транспорте промышленного района может устраиваться автоматизированная система оперативного управления транспортом или автоматизированная система управления технологическими процессами транспорта, задачи, цели и функции которой определяются в заданиях на разработку этих систем.

## Ключевая зависимость стрелок и сигналов

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

6.53. 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 4 мм и более.

Запрещается применять стрелочные контрольные замки 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

6.54. Станционная блокировка должна обеспечивать:

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

взаимное замыкание стрелок и сигналов, управляемых из разных постов.

## Автоматическая переездная (светофорная и оповестительная) сигнализация и автоматические шлагбаумы

6.55. Автоматическая светофорная сигнализация, в том числе при автоматических шлагбаумах, должна начинать подачу сигнала остановки в сторону автомобильной дороги, а автоматическая оповестительная сигнализация — подачу сигнала оповещения о приближении поезда за время, необходимое для заблаговременного освобождения переезда транспортными средствами до подхода поезда к переезду.

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

6.56. Нормальное показание светофоров, ограждающих переезд со стороны автомобильной и железной дорог, устанавливает директор по железнодорожному транспорту или начальник ПТУ (ПТО) объединения, начальник строительного комбината, директор машиностроительного завода исходя из местных условий и в соответствии с Инструкцией по устройству и обслуживанию переездов, действующей на железных дорогах МПС.

## Устройства путевого заграждения

6.57. Устройства путевого заграждения (сбрасывающие башмаки или стрелки) в заграждающем положении не должны допускать выхода подвижного состава с путей, на которых они установлены. Эти устройства должны быть оборудованы указателями путевого заграждения.

## Въездная (выездная) и технологическая сигнализация

6.58. Въездная (выездная) и технологическая сигнализация предназначены для разрешения въезда подвижного состава в производственное помещение или выезда из него, подачи вагонов на вагоноопрокидыватели, приемные устройства, весы и т. п., а также для оповещения лиц, работающих в этом помещении или в непосредственной близости от него.

6.59. Устройства въездной (выездной) и технологической сигнализации должны обеспечивать:

управление сигнализацией уполномоченным на то работником при въезде подвижного состава в производственное помещение или выезде из него;

запрос разрешения на въезд подвижного состава в производственное помещение;

автоматическое оповещение звуковыми и световыми сигналами лиц, работающих внутри производственного помещения или в непосредственной близости от него;

оповещение пешеходов звуковыми и световыми сигналами о приближении поезда к пешеходному переходу, проходящему через железнодорожные пути и расположенному в непосредственной близости от производственного помещения;

включение разрешающего сигнального показания на въездном или выездном светофоре только при открытом положении ворот производственного помещения;

увязку с устройствами переездной сигнализации переездов, расположенных вблизи производственных помещений;

управление с маневровых колонок, маневровых постов и т. п.;

безопасность подачи вагонов к местам погрузочно-разгрузочных операций;

возможность управления процессом подачи вагонов и точной установки вагонов в требуемом месте;

подачу сигнала о начале и окончании технологических операций;

подачу сигнала об экстренной остановке состава при аварийных ситуациях;

увязку с устройствами электрической централизации при наличии их на путях, непосредственно прилегающих к технологическому объекту.

Все передвижения подвижного состава на технологических объектах, оборудованных устройствами технологической сигнализации, должны производиться только по сигналам, согласованным с руководством ПТУ, ЖДЦ разреза (завода).

Порядок управления въездной (выездной) и технологической сигнализацией разрабатывается обслуживаемым предприятием (организацией) и утверждается директором по железнодорожному транспорту или начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода.

## Связь

6.60. На железнодорожном транспорте предприятий и организаций Министерства угольной промышленности СССР применяют поездную диспетчерскую, поездную межстанционную и стрелочную связь, а на электрифицированных участках, кроме того,— энергодиспетчерскую связь.

Кроме того, могут быть использованы и другие виды связи, обеспечивающие руководство движением поездов, маневровой работой, работой подразделений и погрузочно-разгрузочных пунктов (местная телефонная, прямая распорядительная, линейно-путевая, двусторонняя парковая связь и др.), а также радиосвязь поездная, маневровая, радиосвязь составителя поездов с машинистом локомотива и др.

Энергодиспетчерская и линейно-путевая связь должна иметь на перегонах точки подключения переносных телефонов. Местная телефонная связь, как правило, осуществляется через телефонные станции предприятий. Станции, имеющие электрическую централизацию стрелок и сигналов, как правило, должны быть оборудованы устройствами двусторонней парковой связи. Участки с диспетчерской централизацией должны иметь поездную радиосвязь.

6.61. Устройства радиосвязи на железнодорожном транспорте должны обеспечивать непрерывную надежную двустороннюю связь между машинистом локомотива, машинистами машин и механизмов на железнодорожном ходу и пунктом, откуда осуществляется руководство движением поездов и маневровой работой.

Устройства двусторонней парковой связи должны обеспечивать хорошую слышимость и двусторонность действия.

Устройства радиосвязи и двусторонней парковой связи, применяемые для передачи указаний и сигналов о маневровых передвижениях, должны быть постоянно включены, обеспечивать непрерывное действие каналов связи, иметь контроль включенного состояния.

Регламент пользования радиосвязью определяется технически-распорядительным актом и местными инструкциями.

6.62. Для контроля переговоров дежурного по станции с машинистами локомотивов и других самоходных единиц на железнодорожном

ходу устройства радиосвязи и двусторонней парковой связи должны дополняться устройствами автоматической регистрации переговоров, устанавливаемыми в помещении дежурного по станции.

Технические требования к устройствам автоматической регистрации переговоров, а также порядок их содержания и эксплуатации устанавливает директор по железнодорожному транспорту или начальник ПТУ (ПТО) объединения, начальник строительного комбината, директор машиностроительного завода.

6.63. Запрещается пользование поездной диспетчерской и стрелочной связью для переговоров по вопросам, не связанным с движением поездов.

Запрещается включение в сеть стрелочной связи других телефонов, кроме телефонов дежурных по переездам.

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

Допускается временно включать в провода поездной диспетчерской связи на перегонах переносные телефоны машинистов локомотивов (при вынужденной остановке поезда на перегоне), руководителей восстановительных поездов, электромехаников СЦБ, руководителей восстановительных и путевых работ, руководителей работ по устройству электроснабжения.

В провода поездной межстанционной связи допускается включение только телефонов дежурных по станциям; телефонов, установленных у входных и проходных светофоров автоматической блокировки, для переговоров при необходимости локомотивных и поездных бригад с дежурными по станциям; телефонов, установленных на охраняемых переездах.

Запрещается устанавливать переговорные устройства станционной связи громкоговорящего оповещения в помещениях работников, не связанных с движением поездов и маневровой работой.

6.64. Устройства промышленного телевидения на железнодорожном транспорте предприятий должны в любое время суток обеспечивать достаточную видимость подвижного состава на путях, мест погрузочно-разгрузочных операций и других контролируемых объектов.

## Линии СЦБ и связи

6.65. Расстояние от нижней точки проводов воздушных низковольтных линий СЦБ и связи до земли при максимальной стреле провеса должно быть не менее 2,5 м — на перегонах, 3,0 м — на станциях, 5,5 м — на пересечениях с автомобильными дорогами (на существующих линиях до их переустройства разрешается сохранить расстояние 4,5 м).

При пересечениях железнодорожных путей расстояние от нижней точки проводов воздушных низковольтных линий до уровня верха головки рельса должно быть не менее 7,5 м.

На электрифицированных линиях это расстояние должно устанавливаться по техническим условиям в зависимости от высоты подвески проводов контактной сети.

В местах работы технологического оборудования габарит линий СЦБ и связи устанавливают, исходя из местных условий.

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

6.67. Электропитание устройств СЦБ и связи должно осуществляться в соответствии с требованиями СНиП по проектированию промышленного транспорта и железных дорог колеи 1520 (1524) мм.

## Техническое обслуживание устройств СЦБ и связи

6.68. Аппараты СЦБ, с помощью которых осуществляются различного рода зависимости, а также аппараты поездной и станционной радиосвязи должны быть закрыты и опломбированы; вскрывать их разрешается только уполномоченным на то работникам службы сигнализации и связи с обязательной записью в журнале осмотра этих устройств.

За целостность пломб на аппаратах СЦБ и радиосвязи несут ответственность работники, пользующиеся этими аппаратами (дежурные по станциям, дежурные стрелочных постов, машинисты локомотивов и др.).

6.69. Службы сигнализации и связи (цехи или участки предприятий, в ведении которых находятся устройства СЦБ и связи) должны иметь чертежи и описания находящихся в эксплуатации устройств СЦБ и связи, соответствующие стандарты и нормы. В эти документы должны своевременно вноситься все изменения.

6.70. Временные изменения зависимостей в устройствах СЦБ могут допускаться с разрешения директора по железнодорожному транспорту или начальника ПТУ (ПТО) объединения, начальника строительного комбината, директора машиностроительного завода.

6.71. Запрещается производить на станциях работы по переоборудованию, переносу, ремонту и замене устройств и приборов СЦБ и связи и другие работы, вызывающие нарушение установленных зависимостей или временное прекращение их действия, без согласия дежурного по станции и без предварительной записи об этом руководителем 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. В исключительных случаях при расположении устройств на значительном расстоянии от помещения дежурного по станции запись о вводе этих устройств в действие, а также запись о временном выключении удаленных устройств для производства непредвиденных работ по устранению неисправностей может заменяться регистрируемой в том же журнале телефонограммой, передаваемой дежурному по станции, с последующей личной подписью этой телефонограммы руководителем работ.

6.72. Освещение сигнальных приборов, в том числе и стрелочных указателей, должно обеспечивать отчетливую видимость показаний сигналов.

Ответственность должностных лиц за освещение сигналов, а также порядок снабжения электроэнергией устройств освещения сигнальных

приборов устанавливается директором по железнодорожному транспорту или начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода.

Видимость сигналов должна проверяться с периодичностью и в порядке, установленном Инструкцией по техническому обслуживанию устройств сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) Министерства путей сообщения СССР.

6.73. Устройство пути, СЦБ, электроснабжения и подвижной состав должны обеспечивать постоянную и надежную работу электрических рельсовых цепей.

Порядок технического обслуживания устройств СЦБ, пути и электроснабжения, обеспечивающих бесперебойную работу рельсовых цепей, устанавливается согласно Инструкции по техническому обслуживанию устройств СЦБ Министерства путей сообщения СССР.

6.74. Работники, использующие устройства СЦБ и связи, должны быть обучены порядку их использования, и знания их должны быть проверены. Ответственным за обучение является каждый руководитель подразделения, использующего устройство СЦБ и связи.

Работники службы сигнализации и связи обязаны обучать и при техническом обслуживании оборудования и приборов СЦБ и связи проверять работников, использующих это оборудование и приборы, в знании их устройства и в умении обращаться с ними.

6.75. Проектирование и строительство устройств и сооружений СЦБ должно осуществляться в соответствии с действующим СНиП.

## 7. СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАННОГО ПРОМЫШЛЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

7.1. Сооружения и устройства электроснабжения должны соответствовать требованиям Правил устройств электроустановок, Правил техники безопасности при эксплуатации электроустановок станций и подстанций, Правил технической эксплуатации электроустановок потребителей и Правил техники безопасности при эксплуатации электроустановок потребителей, Правил техники безопасности при эксплуатации распределительных электросетей напряжением до 35 кВ, Правил техники безопасности при эксплуатации воздушных линий электропередачи напряжением 35 кВ и выше, Правил пользования и испытания защитных средств, применяемых в электроустановках, Указаний по проектированию и устройству молниезащиты зданий и сооружений, Правил безопасности для работников железнодорожного транспорта на электрифицированных линиях, а на разработках месторождений угля открытым способом — также и Единых правил безопасности при разработке месторождений полезных ископаемых открытым способом.

7.2. Устройства электроснабжения электрифицированного железнодорожного транспорта должны обеспечивать бесперебойное движение поездов с установленными нормами массы поездов и скоростями при

требуемых размерах движения в любых атмосферных условиях и соблюдение требований безопасности.

7.3. Сечения проводов контактной сети и расположение тяговых подстанций должны обеспечивать при расчетных размерах движения и при наиболее неблагоприятных сочетаниях нагрузок на всех участках сети напряжение на токоприемнике любого электровоза в соответствии с нормами СНиП по проектированию промышленного транспорта и железных дорог колеи 1520 (1524) мм.

7.4. Устройства электроснабжения должны быть защищены от токов короткого замыкания, перенапряжений и перегрузок сверх установленных норм.

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

7.5. Высота подвески центрального контактного провода над уровнем головки рельса, наибольшая высота рабочего контактного провода в точках подвески и наименьшая высота подвески рабочего контактного провода под существующими сооружениями, а также высота подвески бокового контактного провода над уровнем головки рельса на электрифицируемых путях и расстояние от оси пути до бокового контактного провода должны соответствовать требованиям СНиП по проектированию промышленного транспорта и Единым правилам безопасности при разработке месторождений полезных ископаемых открытым способом.

Наибольшую и наименьшую высоту подвески контактного провода над специализированными путями промышленных предприятий определяет директор по железнодорожному транспорту или начальник ПТУ (ПТО) объединения в зависимости от местных условий и конструкций работающих на этих участках электровозов с учетом требований Единых правил безопасности при разработке месторождений полезных ископаемых открытым способом.

При погрузке многочерпаковыми портальными экскаваторами расстояние между подвижным составом и проводом (в свету) должно быть не менее 800 мм. Уменьшение этого размера допускается лишь в отдельных случаях при условии осуществления мер, обеспечивающих соблюдение правил техники безопасности для локомотивных и составительских бригад и другого персонала.

7.6. Контактная сеть должна допускать возможность перехода с центрального контактного провода на боковой и обратно без остановки поезда при установленной скорости движения.

В местах перехода должны устанавливаться соответствующие сигнальные знаки.

7.7. Расстояние от оси крайнего пути до внутренней грани опор контактной сети должно приниматься в соответствии с ГОСТ 9238—83

и Инструкцией по применению габаритов приближения строений и подвижного состава.

7.8. В выемках опоры должны устанавливаться за пределами кюветов. В 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 определяет руководитель железнодорожного транспорта предприятия.

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

7.9. Все металлические сооружения (мосты, путепроводы, опоры), на которых крепятся элементы контактной сети, детали креплений изоляторов 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 металлические сооружения, расположенные в зоне влияния контактной сети переменного тока, на которых могут возникнуть опасные напряжения.

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

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

7.12. Расстояния от токонесущих частей токоприемника и проводов тяговой сети, находящихся под напряжением, до заземленных частей должны приниматься согласно ГОСТ 9238—83.

7.13. Контактная сеть и линии продольного электроснабжения должны разделяться на отдельные участки (секции) с помощью изолирующих сопряжений (воздушных промежутков), нейтральных вставок, секционных и врезных изоляторов, разъединителей.

Опоры контактной сети, установленные на границах воздушных промежутков, должны иметь отличительную окраску. Между этими опорами запрещается остановка электроподвижного состава с поднятыми токоприемниками.

Схема секционирования должна проектироваться в соответствии с требованиями СНиП по проектированию промышленного транспорта.

Присоединение контактной сети передвижных путей и путей для осмотра крышевого оборудования электровозов, погрузочно-разгрузочных

и экипировочных устройств, электровозных депо и отстоя электровозов должно, как правило, выполняться через секционные разъединители с заземляющими ножами.

7.14. Изолирующие сопряжения применяют, как правило, для отделения контактных сетей путей перегонов и путей раздельных пунктов. Секционные изоляторы надлежит устанавливать на прямых и горизонтальных участках пути, а в особо трудных условиях — на уклонах, не превышающих 10‰.

Изолирующие сопряжения должны располагаться между входным сигналом и ближайшим к перегону стрелочным переводом таким образом, чтобы в случае отключения контактной сети перегона обеспечить перестановку сцепа из двух электровозов или тягового агрегата с одного пути на другой.

7.15. Питание секции контактной сети предусматривается, как правило, односторонним и лишь в отдельных случаях при надлежащем обосновании двусторонним от различных тяговых подстанций.

На открытых разработках каждую секцию контактной сети на разрезах (карьерах) и отвалах надлежит питать отдельной линией, для чего могут предусматриваться на удаленных от тяговых подстанций разрезах (карьерах) и отвалах распределительные посты.

7.16. Схема питания и секционирования контактной сети должна соответствовать проекту, и все изменения в ней должны утверждаться в порядке, установленном директором по железнодорожному транспорту или начальником ПТУ (ПТО) объединения. Выкопировка из схемы должна быть включена в техническо-распорядительный акт по каждой станции.

7.17. Переключение разъединителей контактной сети электродепо и экипировочных устройств, а также путей, где осматривается крышевое оборудование электроподвижного состава, производят работники локомотивного депо. Переключение остальных секционных разъединителей производят только по приказу энергодиспетчера.

Приводы с ручным управлением должны быть заперты на замки, имеющие специальные ключи.

Порядок переключения разъединителей контактной сети, а также выключателей и разъединителей линий продольного электроснабжения, порядок хранения ключей от запертых приводов разъединителей, обеспечивающий бесперебойность электроснабжения и безопасность производства работ, устанавливается начальником ПТУ (директором разреза).

7.18. Работа на контактной сети, находящейся под напряжением, разрешается лицам, имеющим на то право, и только со специальных вышек, смонтированных на автодрезине либо на специальной платформе, или с передвижных лестниц с изолированными площадками.

Работы под напряжением проводят по нарядам.

В каждой группе работающих на контактной сети должен быть руководитель, ответственный за безопасность работ, имеющий квалификационную группу не ниже IV.

Выполнение работ на высоте без предохранительных поясов запрещается. Все работы на высоте должны производиться в присутствии

второго работника, находящегося в непосредственной близости от места работ.

Все применяемые при производстве работ предохранительные приспособления должны периодически испытываться в установленные нормами сроки. Данные об испытаниях следует заносить в специальную книгу, а на предохранительные приспособления необходимо навешивать бирки с указанием даты последних испытаний.

Не допускаются какие-либо работы на контактной сети во время грозы, дождя, тумана и снегопада.

7.19. Порядок пропуска подвижного состава с негабаритными грузами по электрифицированным путям предприятия устанавливает директор по железнодорожному транспорту или начальник ПТУ (ПТО) объединения.

## 8. ОСМОТР СООРУЖЕНИЙ И УСТРОЙСТВ И ИХ РЕМОНТ.

### Осмотр сооружений и устройств

8.1. Сооружения, устройства и служебно-технические здания промышленного железнодорожного транспорта должны систематически осматриваться в порядке и в сроки, установленные соответствующими положениями и инструкциями.

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

8.2. Руководители промышленного железнодорожного транспорта и служб должны систематически проверять в подразделениях состояние хозяйства, соблюдение трудовой и производственной дисциплины и принимать необходимые меры, гарантирующие содержание всех сооружений и устройств в исправном состоянии, высокий уровень технологии работы и обеспечение безопасности движения и техники безопасности.

Кроме того, ежегодно весной и осенью в установленном порядке, согласно приказу директора по железнодорожному транспорту или начальника ПТУ (ПТО) объединения, начальника строительного комбината, директора машиностроительного завода, должен производиться комиссионный осмотр сооружений, устройств, подвижного состава и служебно-технических зданий.

### Ремонт сооружений и устройств

8.3. Ремонт сооружений и устройств должен производиться при обеспечении требований техники безопасности и безопасности движения поездов и при бесперебойном транспортном обслуживании шахт, разрезов, обогатительных фабрик, производственных цехов и участков предприятий.

Для производства работ, требующих продолжительных перерывов в движении поездов, должен предусматриваться период времени, как правило, в светлое время суток, а при необходимости устанавливаться и ограничение скорости движения поездов.

Для работ по текущему содержанию пути при необходимости должен предоставляться перерыв в движении поездов в светлое время суток продолжительностью не менее часа в порядке согласно Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, действующей на железных дорогах МПС.

На предприятиях открытых горных разработок, кроме предоставления плановых перерывов в движении поездов для строительных и ремонтных работ на объектах железнодорожного транспорта, должны предоставляться дни для проведения планово-предупредительных ремонтов, устанавливаемые руководством объединения.

При производстве работ, для выполнения которых предоставлены перерывы в движении поездов, руководитель работ обязан установить связь (телефонную или по радио) с поездным диспетчером, а при его отсутствии — с дежурным по станции.

Работы по ремонту пути, устройств СЦБ и связи, контактной сети и других сооружений и устройств, для выполнения которых перерывы в графике движения поездов не предусмотрены, должны производиться, как правило, без закрытия перегона в периоды наименее интенсивного движения. Если эти работы вызывают необходимость перерыва в движении поездов, то точный срок их начала и окончания устанавливает начальник ПТУ, ЖДЦ разреза (завода) совместно с руководителем работ.

8.4. Всякое препятствие для движения, требующее остановки или уменьшения скорости, должно ограждаться сигналами с обеих сторон независимо от того, ожидается поезд или нет.

Запрещается приступать к работам до ограждения сигналами мест работ, опасных для движения; снимать сигналы, ограждающие препятствия или место работ до устранения препятствия, полного окончания работ, проверки состояния пути, контактной сети и соблюдения габарита.

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

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, поставленными у сигналов, ограждающих место работ. Сигналисты и руководители работ должны иметь переносные ультракоротковолновые радиостанции. Порядок обеспечения связью мест производства работ устанавливает директор по железнодорожному транспорту или начальник ПТУ (ПТО) объединения, начальник строительного комбината, директор машиностроительного завода.

Порядок ограждения препятствий и мест производства работ устанавливается согласно Инструкции по сигнализации на железных дорогах Союза ССР и Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ.

8.5. На станционных путях запрещается производить работы, требую-

щие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, без согласия дежурного по станции и без предварительной записи руководителя работ в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети.

При производстве на контактной сети станции работ, требующих снятия напряжения и ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, но без нарушения целости пути и искусственных сооружений, запись о начале и окончании работ может заменяться регистрируемой в том же журнале телефонограммой, передаваемой руководителем работ дежурному по станции.

Ввод устройств в действие по окончании работ производит дежурный 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.

8.6. Закрытие перегона для работ на однопутном участке, а на двухпутном или многопутном участке одного или нескольких путей может производиться с разрешения начальника ПТУ, ЖДЦ разреза (завода). Если такое закрытие не вызывает изменения установленных размеров движения и времени прибытия и отправления поездов на соседние станции, то оно может быть разрешено поездным диспетчером.

Закрытие перегонов и путей, связанных с отключением питающих линий контактной сети, производят в порядке, согласованном с руководителем службы энергоснабжения.

Право на закрытие перегона, ограниченного раздельными пунктами предприятий различных ведомств, предоставляется руководителю железнодорожного транспорта предприятия, на балансе которого находятся пути перегона, при обязательном согласовании с руководителем железнодорожного транспорта примыкающего предприятия. В случае отсутствия согласованного решения вопрос о закрытии перегона решают вышестоящие организации.

На предприятиях открытых горных разработок порядок открытия и закрытия путей разрезов (карьеров) устанавливает директор по железнодорожному транспорту или начальник ПТУ (ПТО) объединения, начальник строительного комбината.

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

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

8.7. Открытие перегона или путей производят только после письменного уведомления или телефонограммы начальника службы 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.

При работах, связанных с устройствами тягового электроснабжения или СЦБ и связи, не вызывающих нарушения целости пути и искусственных сооружений, открытие перегона или путей производят по получении уведомления соответственно от начальника службы контактной сети или службы сигнализации и связи или, по их уполномочию, от мастера контактной сети или старшего электромеханика службы сигнализации и связи независимо от того, какая организация выполняла работу.

8.8. Ответственность за состояние сооружений и устройств железнодорожного транспорта предприятий и организаций Минуглепрома СССР несут работники, непосредственно осуществляющие их техническое обслуживание и использование, и руководители цехов (участков), в ведении которых находятся эти сооружения и устройства. Указанные работники в соответствии с должностными обязанностями, положениями и инструкциями должны знать состояние сооружений и устройств на своем участке, проверять их, обеспечивать высокое качество технического обслуживания и ремонта с максимальным использованием в этих целях средств автоматизации и механизации.

## 9. ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ЕГО ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ

### Общие требования

9.1. Подвижной состав, предназначенный для использования на предприятиях отрасли, должен соответствовать техническому уровню основного производства с учетом дальнейшей механизации и автоматизации производства и удовлетворять требованиям технологического процесса работы шахт, разрезов, обогатительных и брикетных фабрик и других предприятий отрасли.

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

Требования к техническому состоянию подвижного состава, а также порядок его обслуживания и ремонта устанавливаются соответствующими инструкциями и руководствами по ремонту, разработанными заводами-изготовителями подвижного состава, а также:

для локомотивов и вагонов, обращающихся только на подъездных путях предприятий без выхода на железнодорожные пути общего пользования,— инструкциями и руководствами по ремонту, утвержденными Минуглепромом СССР, а обращающихся на внутрикарьерных путях — также и Едиными правилами безопасности при разработке месторождений полезных ископаемых открытым способом;

для локомотивов магистрального типа и вагонов, выходящих на железнодорожные пути общего пользования,— инструкциями и руководствами по ремонту, утвержденными МПС.

9.2. При проектировании и изготовлении подвижного состава для предприятий должны учитываться условия его эксплуатации и ремонта.

Конструкция подвижного состава должна обеспечивать:

максимальную производительность при оптимальных технико-экономических показателях, соблюдение требований безопасности и охраны окружающей среды;

сохранность перевозимых грузов;

возможность осуществления комплексной механизации и автоматизации производства транспортных и погрузочно-разгрузочных работ;

высокий уровень надежности при минимальных ремонтных затратах.

9.3. Подвижной состав должен удовлетворять требованиям габарита подвижного состава, установленного ГОСТ 9238—83. Вновь построенный, а также прошедший капитальный ремонт подвижной состав до передачи его в эксплуатацию должен быть испытан и принят от завода-поставщика.

9.4. Все локомотивы оборудуют устройствами для подачи звуковых сигналов большой и малой громкости.

Места подачи сигналов большой и малой громкости на участках предприятия устанавливаются начальником ПТУ, железнодорожного цеха разреза (завода) в зависимости от местных условий.

9.5. С целью повышения производительности и улучшения условий труда локомотивных и составительских бригад все локомотивы, как правило, должны быть оборудованы радиостанциями для оперативной связи машиниста локомотива с поездным диспетчером, дежурным по станции (маневровым диспетчером), руководителем маневров.

9.6. Локомотивы должны быть оборудованы приборами, указывающими скорость движения.

Необходимость оборудования локомотивов приборами, регистрирующими скорость движения, автоматической локомотивной сигнализацией и автостопами устанавливается Главным транспортным управлением Минуглепрома СССР.

9.7. Изменения конструкции подвижного состава допускаются с разрешения Минуглепрома СССР при наличии согласования организации-разработчика или завода-изготовителя.

Изменения конструкции подвижного состава осуществляются по технической документации, утвержденной директором по железнодорожному транспорту или начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода, при условии соблюдения габаритов подвижного состава и безопасности движения.

9.8. Для повышения производительности и улучшения условий труда локомотивных бригад электровозы и тепловозы, обслуживаемые одним машинистом без помощника, должны оборудоваться пультами управления, конструкция и размещение которых обеспечивают хорошую видимость пути и сигналов и возможность управления локомотивом при нахождении машиниста как с правой, так и с левой стороны кабины машиниста, а также радиосвязью с поездным диспетчером и составителем поездов (руководителем маневров).

Локомотивы, используемые только на внутрицеховых перевозках, могут не оборудоваться радиосвязью при прямой видимости машинистом руководителя маневров.

Локомотивы, управляемые одним машинистом без помощника, долж-

ны быть, как правило, оборудованы устройствами для отцепки от поезда из кабины машиниста.

Обслуживание локомотива одним машинистом допускается только при наличии устройств автоматической остановки на случай внезапной потери машинистом способности к ведению поезда.

Прочие технические требования к локомотивам, управляемым одним машинистом без помощника, а также порядок эксплуатации этих локомотивов устанавливаются Минуглепромом СССР.

9.9. Каждая единица подвижного состава должна иметь следующие четкие отличительные знаки и надписи: наименование отрасли и предприятия-владельца, номер, табличку завода-изготовителя с указанием места и даты постройки, дату и место производства установленных видов ремонта, массу тары (кроме локомотива).

Кроме того, должны быть нанесены следующие знаки и надписи: на локомотивах — Герб СССР, конструкционная скорость, серия, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов и котла; на грузовых вагонах — грузоподъемность, на полувагонах, думпкарах — также объем кузова, а на хоппер-дозаторах — помимо этого и таблица разгрузки балласта с пределами переменной его дозировки; на путевых машинах и механизмах — скорость транспортирования и дата очередного освидетельствования грузоподъемных устройств. На тендерах должны быть обозначены серия и номер, наименование предприятия, вместимость бака для воды в кубических метрах и вместимость топлива в тоннах.

Порядок нумерации вагонов, принадлежащих предприятию и обращающихся на путях предприятия без выхода на пути МПС, а также порядок нанесения отличительных знаков и надписей на специальных единицах подвижного состава предприятия устанавливается директором по железнодорожному транспорту или начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода.

9.10. На каждый локомотив необходимо вести технический паспорт установленной формы, а на каждый вагон или единицу специального подвижного состава — учетную карточку, содержащую важнейшие технические и эксплуатационные характеристики, а на новые вагоны — формуляр, поставляемый заводом-изготовителем.

9.11. Принадлежащие предприятиям локомотивы и вагоны, выходящие на пути общей сети железных дорог, должны соответствовать требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог Союза ССР. Порядок обращения такого подвижного состава на путях общей сети железных дорог устанавливает МПС, а порядок выхода локомотива на станцию примыкания — начальник отделения дороги.

9.12. Принадлежащие клиентуре локомотивы и вагоны, выходящие на пути предприятий и организаций Минуглепрома СССР, должны соответствовать требованиям настоящих Правил. Порядок обращения такого подвижного состава устанавливает директор по железнодорожному транспорту или начальник ПТУ (ПТО) объединения, начальник строительного комбината, директор машиностроительного завода.

9.13. Подвижной состав, используемый в особых условиях эксплуата-

ции (работа в закрытых помещениях, взрывоопасных местах, в условиях большой запыленности и т. д.), должен быть оборудован устройствами защиты локомотивных бригад и соответствующих узлов локомотива от вредного воздействия опасной окружающей среды и грузов. Порядок и условия обеспечения безопасной работы при этом определяет директор по железнодорожному транспорту или начальник ПТУ (ПТО) объединения, начальник строительного комбината, директор машиностроительного завода.

## 10. КОЛЕСНЫЕ ПАРЫ

10.1. Каждая колесная пара подвижного состава, выходящего и не выходящего на пути МПС, должна удовлетворять соответственно требованиям:

для подвижного состава, выходящего на пути МПС,— инструкциям по освидетельствованию, ремонту и формированию колесных пар вагонов, локомотивов и электросекций, действующим в МПС;

для подвижного состава, не выходящего на пути МПС,— Инструкции по осмотру, освидетельствованию и ремонту вагонных колесных пар промышленного транспорта колеи 1524 мм Минуглепрома СССР.

Колесные пары в установленном порядке должны подвергаться осмотру под подвижным составом, обыкновенному и полному освидетельствованиям.

10.2. Расстояние между внутренними гранями колес у ненагруженной колесной пары должно составлять 1440 мм. Отклонение допускается в сторону увеличения или уменьшения не более 3 мм.

Запрещается выпускать из ремонта, эксплуатировать и допускать к следованию в поездах подвижной состав с трещиной в любой части оси колесной пары или с трещиной в ободе, диске и ступице колеса, а также при следующих износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава:

прокате по кругу катания у локомотивов и моторных думпкаров — более 7 мм, у мотор-вагонного подвижного состава и пассажирских вагонов — более 8 мм, у вагонов рефрижераторного парка и грузовых вагонов — более 9 мм;

толщине гребня более 33 или менее 25 мм, измеряемой у локомотивов и моторных думпкаров на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у подвижного состава с высотой гребня 28 мм — на расстоянии 18 мм;

вертикальном подрезе гребня высотой более 18 мм, измеряемом специальным шаблоном, изготовленным по чертежу МПС;

наличии ползуна (выбоины) на поверхности катания у локомотивов, моторных думпкаров (мотор-вагонного подвижного состава), тендеров и вагонов с роликовыми буксовыми подшипниками — более 1 мм, а у тендеров и вагонов с подшипниками скольжения — более 2 мм.

При обнаружении в поезде 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

со скоростью не свыше 70 км/ч до ближайшего пункта технического обслуживания, имеющего средства для замены колесных пар.

При величине ползуна у вагонов, кроме моторного вагона мотор-вагонного подвижного состава, от 2 до 6 мм, локомотива, моторного думпкара и моторного вагона мотор-вагонного подвижного состава от 1 до 2 мм допускается следование поезда до ближайшей станции со скоростью 15 км/ч, а при величине ползуна соответственно от 6 до 12 мм и от 2 до 4 мм — со скоростью 10 км/ч, где колесная пара должна быть заменена. При величине ползуна более указанных пределов порядок дальнейшего следования поезда устанавливает директор по железнодорожному транспорту или начальник ПТУ (ПТО) объединения, начальник строительного комбината, директор машиностроительного завода.

## 11. ТОРМОЗНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И СЦЕПНЫЕ УСТРОЙСТВА

11.1. Все локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав и пассажирские вагоны должны быть оборудованы автоматическими и ручными тормозами в соответствии с технической документацией завода-изготовителя. Оснащение вагонов парка предприятия автоматическими тормозами или пролетными трубками осуществляется в соотношении, устанавливаемом директором по железнодорожному транспорту или начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода в зависимости от местных условий.

На предприятиях открытых горных разработок автоматическими тормозами должен быть оборудован весь подвижной состав, а все вновь строящиеся электровозы и тяговые агрегаты в дополнение к автоматическим должны быть оборудованы электрическими тормозами. Необходимость оборудования локомотивов другими видами тормозов устанавливает министерство.

11.2. Автоматические тормоза подвижного состава должны обеспечивать тормозное нажатие, которое гарантирует остановку поезда расчетной нормы массы при экстренном торможении на расстоянии установленного тормозного пути при следовании поезда со скоростью, не превышающей допустимую для данного участка. Длина тормозных путей и допустимые скорости движения поездов устанавливаются для каждого предприятия директором по железнодорожному транспорту или начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода в зависимости от местных условий.

11.3. Автоматические тормоза грузового типа должны обеспечивать возможность применения различных режимов торможения в зависимости от загрузки вагонов и профиля пути.

Ручные тормоза подвижного состава должны обеспечивать расчетное тормозное нажатие. Требуемое количество ручных тормозных средств для удержания поезда на месте устанавливает начальник ПТУ, ЖДЦ разреза (завода) согласно Инструкции по эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог и Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР.

11.4. Все части рычажной тормозной передачи, разъединение или излом которых могут привести к выходу их из габарита или к падению на путь, должны иметь предохранительные устройства.

11.5. Подвижной состав должен быть оборудован автосцепкой. В необходимых случаях локомотивы оборудуют устройством дистанционной расцепки с первым вагоном.

Специальный подвижной состав и используемые для его перевозки локомотивы могут быть оборудованы специальными однотипными сцепными устройствами.

11.6. Разница по высоте между продольными осями соединяемых автосцепок в поезде допускается не более 100 мм, а между локомотивом и первым груженым вагоном — не более 110 мм. 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 груженых вагонов — не менее 950 мм.

Для специального подвижного состава высоту оси сцепки над уровнем верха головок рельсов определяют в зависимости от конструкции сцепки.

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

11.7. Ответственным за техническое состояние автосцепных устройств и правильное сцепление вагонов в составе поезда является осмотрщик вагонов или другой работник, на которого возложены обязанности по осмотру вагонов.

Ответственным за техническое состояние тормозного оборудования и сцепных устройств, а также ходовых частей специального подвижного состава, путевых и других машин и механизмов на железнодорожном ходу является руководитель подразделения, к которому приписаны указанный подвижной состав, машины и механизмы.

За правильность сцепления локомотивов с первым вагоном поезда ответственным является машинист локомотива. Отцепка поездного локомотива от состава и прицепка к нему (в том числе разъединение и соединение тормозных рукавов, открытие и закрытие концевых кранов) должны производиться работником локомотивной бригады. При управлении локомотивом одним машинистом порядок прицепки локомотива к первому вагону и отцепки определяется местной инструкцией, утверждаемой директором по железнодорожному транспорту или начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода.

## 12. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

12.1. Подвижной состав, в том числе специальный, должен регулярно подвергаться техническому обслуживанию и ремонту.

Техническое обслуживание и ремонт подвижного состава должны проводиться с использованием средств технической диагностики, механиза-

ции и автоматизации производственных процессов и соблюдением требований техники безопасности.

Систему технического обслуживания и ремонта подвижного состава, нормы межремонтных пробегов и порядок постановки в ремонт устанавливает Главное транспортное управление Минуглепрома СССР на основании данных завода-изготовителя.

12.2. Запрещается использовать подвижной состав (в том числе специальный) с неисправностями, угрожающими безопасности движения, не обеспечивающий безопасность работающих и пожарную безопасность, а также включать в поезда грузовые вагоны, состояние которых не обеспечивает сохранность перевозимого груза.

12.2.1. Запрещается эксплуатировать и допускать к следованию в поездах подвижной состав, включая специальный, у которого имеется хотя бы одна из следующих неисправностей ходовых частей:

неисправность колесной пары, требующая ее замены;

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

трещина в корпусе буксы;

неисправность буксового или моторно-осевого подшипника;

отсутствие или выход из строя от падения деталей на путь предохранительного устройства, предусмотренного конструкцией;

трещина или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи;

поломка кожуха зубчатой передачи, вызывающая вытекание смазки;

трещина в поясе и на боковине тележки, излом надрессорной балки или поперечной связи, обрыв колодочного или буксового болта;

излом или изогнутость буксовой лапы;

излом рессорной державки;

неисправность буксы, требующая ее замены, расплавление или излом буксового подшипника;

суммарный зазор между скользунами с обеих сторон тележки более 20 мм или менее 2 мм у грузовых вагонов.

12.2.2. Запрещается выпускать под поезда локомотивы и мотор-вагонный подвижной состав, у которых имеются неисправности хотя бы одного из следующих узлов:

прибора для подачи звукового сигнала;

пневматического, электропневматического, ручного тормозов или компрессора;

хотя бы одного тягового электродвигателя или его отключение;

вентилятора холодильника дизеля, тягового электродвигателя или выпрямительной установки;

автостопа, автоматической локомотивной сигнализации или устройства проверки бдительности машиниста;

скоростемера;

устройств поездной или маневровой радиосвязи;

автосцепных устройств;

системы подачи песка;

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

защитной блокировки высоковольтной камеры;

токоприемника;

средств пожаротушения;

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

дизеля при появлении в нем постороннего стука или шума;

питательного прибора, предохранительного клапана, отсутствие или поломка водоуказательного прибора или водопробных краников, течь контрольной пробки огневой коробки котла паровоза;

системы обогрева кабины локомотива;

отсутствие защитных кожухов электрооборудования и осевого редуктора.

Запрещается ставить в поезда вагоны и думпкары, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:

неисправность автосцепки, поглощающего аппарата или тягового хомута, автосцепного устройства, требующая их замены;

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

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

излом подбрюшного бруса цистерны;

сдвиг и течь котла цистерны;

перекос кузова более 75 мм у крытых грузовых вагонов;

неисправность поручней или подножек.

Запрещается эксплуатировать думпкары с неисправностями:

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

рычажного механизма опрокидывания и открытия продольного борта;

кранов управления, днища,

а также при утечке воздуха в опрокидывающей пневматической магистрали более 50 кПа (0,5 ат) в минуту;

прогибе рамы кузова у думпкаров с поднимающимися бортами, когда между днищем и бортом образуется зазор более 70 мм;

несрабатывании запорного механизма.

12.3. Ответственность за качество выполненных видов технического обслуживания и ремонтов, а также за безопасность движения подвижного состава (в том числе специального) несут работники, непосредственно осуществляющие техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, мастера и руководители соответствующих подразделений.

## Техническое обслуживание и ремонт локомотивов

12.4. Техническое состояние локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава должно систематически проверяться при техническом обслуживании локомотивными бригадами, бригадами пунктов технического обслуживания, комплексными и специализированными бригадами, а также периодически контролироваться соответствующими работниками железнодорожного транспорта предприятия.

Порядок и сроки технического обслуживания и ремонта локомотивов и распределение обязанностей при этом устанавливает директор по же-

лезнодорожному транспорту или начальник ПТУ (ПТО) объединения, начальник строительного комбината, директор машиностроительного завода.

При техническом обслуживании проверяют:

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

исправность действия тормозного оборудования и автосцепного устройства, контрольных, измерительных и сигнальных приборов, средств связи.

12.5. Установленные на локомотивах манометры и предохранительные клапаны, счетчики расхода электрической энергии и дизельного топлива должны быть опломбированы.

Устройства электрической защиты на электровозах и тепловозах, а также манометры на локомотивах должны подвергаться освидетельствованию в установленные сроки.

12.6. Локомотивы обслуживает бригада в составе машиниста и помощника машиниста или один машинист. Изменение численного состава локомотивных бригад, порядок обслуживания ими локомотивов, а также перечень участков, на которых допускается управление локомотивом одним машинистом без помощника, устанавливает директор по железнодорожному транспорту или начальник ПТУ (ПТО) объединения, начальник строительного комбината, директор машиностроительного завода в зависимости от типа локомотивов и местных условий по согласованию с техническим инспектором труда ЦК профсоюза рабочих угольной промышленности (советом профсоюзов) и профсоюзным комитетом ПТУ, ЖДЦ предприятия.

При электрической и тепловозной тяге локомотивная бригада может управлять из одной кабины несколькими сцепленными локомотивами. Мотовозы при работе на путях предприятия обслуживает один машинист.

12.7. Запрещается оставлять локомотив в рабочем состоянии на путях депо без наблюдения лица, знающего правила его обслуживания и умеющего его остановить, а на остальных станционных путях — без машиниста или его помощника.

## Техническое обслуживание и ремонт вагонов

12.8. Техническое состояние вагонов предприятия систематически проверяют осмотрщики вагонов или работники, на которых возложены обязанности по техническому обслуживанию вагонов, и периодически контролируют начальники депо, служб, руководство ПТУ, ЖДЦ разреза (завода). Порядок технического обслуживания и его объем устанавливает Главное транспортное управление Минуглепрома СССР.

Техническое обслуживание вагонов производят в пунктах технического обслуживания и депо.

Текущий и капитальный ремонт выполняют в депо, на вагоноремонтных базах и заводах.

12.9. Техническое обслуживание специального подвижного состава производят на специально выделенных путях цехов, за которыми они

закреплены, на ремонтных позициях депо или заводов. Порядок их технического обслуживания устанавливает Главное транспортное управление Минуглепрома СССР.

12.10. Техническое обслуживание вагонов-самосвалов, эксплуатируемых на предприятиях открытых горных разработок, производят в зависимости от режима их работы, и его порядок устанавливает Главное транспортное управление Минуглепрома СССР.

12.11. Работники пунктов технического обслуживания вагонов должны своевременно и качественно производить техническое обслуживание вагонов с целью обеспечения нормальной и безопасной эксплуатации.

12.12. Контроль за техническим состоянием вагонов и положением груза в пути следования осуществляет локомотивно-составительская бригада.

В случае обнаружения повреждения вагонов или неправильного положения груза, угрожающих безопасности движения, составитель поездов (кондуктор) или машинист извещает дежурного по станции или поездного диспетчера о необходимости отцепки и ремонта вагонов или их перегрузки.

12.13. Техническое обслуживание и ремонт вагонов промышленных предприятий должны производиться в соответствии с эксплуатационной и ремонтной документацией, утвержденной Минуглепромом СССР.

# РАЗДЕЛ III
# ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ

## 13. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ. ГРАФИКИ

13.1. Основой организации движения поездов и маневровой работы являются требования технологии работы предприятия, увязанные с единым технологическим процессом работы железнодорожного транспорта предприятия и станции примыкания железной дороги МПС.

Организация движения поездов должна обеспечивать:

своевременную отгрузку и перевозку угля и других грузов потребителям и на внешнюю сеть МПС;

технологические перевозки грузов для выполнения производственных процессов на предприятиях;

безопасность людей, движения поездов и маневровой работы;

эффективное использование подвижного состава и погрузочно-разгрузочных средств;

взаимодействие промышленного железнодорожного транспорта предприятия и магистрального транспорта;

ритмичность в работе станций и участков и наилучшее использование их пропускной способности;

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

13.2. В зависимости от условий работы железнодорожного транспорта

и особенностей обслуживаемого производства могут применяться различные типы графиков, в том числе: движения поездов по перегонам, подачи вагонов к пунктам погрузки и разгрузки и их уборки, контактные, оборота локомотивосоставов, суточные и комплексные технологического процесса работы подъездного пути и станции примыкания МПС и др.

13.3. Каждому поезду присваивают номер. Назначение и отмену поездов производит руководитель смены в порядке установленном директором по железнодорожному транспорту или начальником ПТУ (ПТУ) объединения начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода.

13.4. Движение поездов производится по московскому поясному времени в 24-часовом исчислении. Движение поездов, не выходящих на пути МПС, может производиться по местному времени. В служебных помещениях и парках крупных станций должны быть установлены часы. Показание времени на часах должно быть одинаково на всех станциях и постах.

Поездной диспетчер, приняв дежурство, обязан проверить показания часов, находящихся в помещениях дежурных по станциям, путевых постов и дежурных по локомотивным депо, по показанию часов точного времени, находящихся в помещении поездного диспетчера.

## 14. РАЗДЕЛЬНЫЕ ПУНКТЫ

14.1. Движение поездов производится с разграничением их раздельными пунктами.

Раздельными пунктами являются станции, разъезды, обгонные пункты, карьерные (заводские) и путевые посты, а при автоблокировке — и проходные светофоры. Железнодорожные пути предприятия, не имеющие раздельных пунктов, рассматриваются как станция, и движение на них производится маневровым порядком.

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 за последним выходным стрелочным переводом на расстоянии, определяемом начальником ПТУ, ЖДЦ.

14.3. Каждый раздельный пункт должен иметь наименование или номер.

14.4. Железнодорожные пути делят на: главные на перегонах; станционные (в том числе главные пути на станциях); 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 должны иметь номера.

Запрещается присваивать одинаковые номера путям, стрелочным

переводам и постам в пределах одной станции. На станциях, имеющих отдельные парки, не разрешается присваивать одинаковые номера путям в пределах одного парка.

## 15. ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОЙ РАБОТЫ СТАНЦИИ

### Общие требования

15.1. Порядок использования технических средств станции устанавливается техническо-распорядительным актом, которым регламентируются безопасный и беспрепятственный прием, отправление и проследование поездов по станции, а также безопасность маневровой работы на станции.

Порядок, установленный техническо-распорядительным актом, обязателен для работников всех служб промышленного железнодорожного транспорта отрасли, а также производственных цехов и участков, связанных с работой железнодорожного транспорта на данной станции.

15.2. Техническо-распорядительный акт станции составляется начальником станции в соответствии с настоящими Правилами и другими документами, регламентирующими работу отраслевого железнодорожного транспорта, и утверждается по станциям I и II класса директором по железнодорожному транспорту или начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода, по остальным станциям — начальником ПТУ, ЖДЦ разреза (завода).

К техническо-распорядительному акту прилагают необходимые инструкции и схемы.

Копии техническо-распорядительных актов или выписки из них, заверенные начальником станции, должны находиться в помещениях дежурного по станции, маневрового диспетчера, дежурного по паркам, сортировочным горкам, постов электрической централизации, стрелочных постов, дежурного по локомотивному депо и осмотрщиков вагонов, а также работников производственных цехов и участков, связанных с движением поездов и маневровой работой. Выписки должны содержать только те сведения, которые необходимы для соответствующих работников.

Форму техническо-распорядительного акта, инструкцию по его составлению, а также перечень приложений к нему устанавливает Минуглепром СССР.

### Эксплуатация стрелочных переводов

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

Нормальным положением стрелок является:

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

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

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, а сбрасывающих — на сброс.

На станциях малодеятельных линий, где обслуживание двух стрелочных постов осуществляется одним дежурным стрелочного поста, а также там, где не предусмотрен штат работников службы движения, нормальное положение входных стрелок на главных путях однопутных линий устанавливается распоряжением директора по железнодорожному транспорту или начальника ПТУ (ПТО) объединения, начальника строительного комбината, директора машиностроительного завода.

Нормальное положение стрелок должно быть указано в технико-распорядительном акте и в выписке из него, а также на станинах стрелок или кожухов приводов стрелок электрической централизации.

В необходимых случаях начальник станции устанавливает нормальное положение нецентрализованных стрелок, не включенных в связь с сигналами и маршрутами, ведущими на станционные пути, выделенные для стоянки восстановительных и пожарных поездов, вагонов с разрядными грузами и т. п.

Стрелки в другое положение могут переводить:

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.

Порядок постановки в чормальное положение стрелок, не обслуживаемых дежурными стрелочного поста, устанавливается технико-распорядительным актом станции.

15.4. Стрелочный перевод, уложенный на перегоне, приписывается к одной из соседних станций.

Порядок технического обслуживания, освещения и охраны таких стрелочных переводов, а также порядок проезда и хранения ключей от них устанавливается технико-распорядительным актом станции, к которой приписан стрелочный перевод.

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: пост электрической централизации — в ведении оператора поста электрической централизации или дежурного по станции; стрелочный пост — в ведении дежурного или старшего дежурного стрелочного поста либо дежурного по станции; пост централизации механизированной и автоматизированной сортировочной горки — в ведении дежурного оператора или дежурного по горке.

На отдельных станциях разрешается перевод стрелок непосредственно дежурным по станции.

Порядок технического обслуживания стрелок определяется технически-распорядительным актом станции.

15.6. Для контроля за работой дежурных стрелочного поста на станциях с большим путевым развитием или со значительным объемом работы назначают старших дежурных стрелочного поста. На станциях, перечень которых устанавливается начальником ПТУ, ЖДЦ разреза и руководством завода, 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.

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

Ключи от запертых стрелок, не оборудованных устройствами ключевой зависимости, должны храниться у дежурного по станции или у старшего дежурного стрелочного поста на контрольно-маршрутной доске, а оборудованных устройствами ключевой зависимости — в исполнительном аппарате на стрелочном посту или в распорядительном аппарате дежурного по станции.

Ключи от запертых на перегоне стрелок, не оборудованных ключевой зависимостью, должны храниться у дежурного по станции.

Порядок хранения ключей от других ответственных стрелок (ведущих на пути, выделенные для стоянки вагонов с разрядными грузами, восстановительных и пожарных поездов, стрелок съездов между главными путями, улавливающих тупиков, ведущих на пути вагоноопрокидывателей, устройств для восстановления сыпучести грузов, на пути ремонта и очистки вагонов и т. п.) и перечень этих стрелок по каждой станции устанавливается начальником ПТУ, ЖДЦ разреза (завода).

15.8. Перевод стрелок при маневровых передвижениях производят дежурные стрелочного поста по распоряжению лица, руководящего маневрами.

При маневровых передвижениях на станциях с электрической централизацией перевод стрелок осуществляется дежурным по станции или оператором поста электрической централизации. При передаче 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, дежурными по станциям, начальником станции, работниками локомотивного и вагонного депо и другими лицами.

Перечень номеров стрелок, а также должностей работников, которым разрешается перевод стрелок при производстве маневров, и порядок перевода стрелок устанавливается директором по железнодорожному транспорту или начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода и указывается в технически-распорядительном акте станции.

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

15.9. При необходимости ремонта стрелочного перевода дежурный стрелочного поста может допустить к производству ремонта работников служб пути или сигнализации и связи только с разрешения дежурного по станции.

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

15.10. Стрелочные переводы на станционных путях, а также стрелочные переводы примыкания путей, переданных в ведение локомотивной, вагонной, пути и других служб железнодорожного транспорта, производственных цехов и участков, а также клиентуры, находятся в распоряжении начальника станции.

Стрелочные переводы на путях локомотивной, вагонной, пути и других служб железнодорожного транспорта, производственных цехов, участков и клиентуры находятся в распоряжении руководителей соответствующих служб, цехов и клиентуры.

Начальники станций и соответствующих подразделений обязаны обеспечить техническое содержание стрелочных переводов, находящихся в их распоряжении, а также чистоту, исправность и хорошее освещение стрелочных указателей.

15.11. Контроль за техническим состоянием, чисткой, смазыванием, закреплением и заменой отдельных болтов нецентрализованных стрелочных переводов осуществляют дежурные стрелочных постов.

Порядок контроля за техническим состоянием, чисткой, смазыванием, закреплением и заменой отдельных болтов централизованных, а также нецентрализованных стрелочных переводов, не находящихся в ведении дежурных стрелочных постов, устанавливает начальник ПТУ, ЖДЦ разреза (завода).

Порядок контроля за техническим состоянием, чисткой, смазыванием, закреплением и заменой отдельных болтов стрелочных переводов, переданных в ведение производственных цехов и участков, устанавливает руководитель предприятия.

Разрешается возлагать на дежурных малодеятельных стрелочных постов, кроме их основной работы, выполнение обязанностей работников других профессий (например, на дежурных по малодеятельным, близкорасположенным переездам).

Перечень таких стрелочных постов и порядок работы дежурных стрелочных постов устанавливает начальник ПТУ, ЖДЦ разреза (завода).

## Производство маневров

15.12. Маневровую работу производят по установленному технологическому процессу работы станции, обеспечивающему: удовлетворение потребности предприятия в технологических перевозках и бесперебойное обслуживание цехов, складов и других подразделений предприятия; своевременную подачу подвижного состава под грузовые операции и уборку их после окончания грузовых операций; бесперебойный прием поездов на станцию и их расформирование; своевременное формирование поездов в соответствии с настоящими Правилами, схемой формиро-

вания и в порядке, установленном начальником ПТУ, ЖДЦ разреза (завода); наилучшее использование маневровых средств и технических устройств; безопасность движения поездов и маневровых передвижений; безопасность людей и сохранность подвижного состава.

15.13. Маневры на станционных путях должны производиться по распоряжению только одного работника — дежурного по станции, маневрового диспетчера, дежурного по сортировочной горке или парку, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией,— поездного диспетчера.

Распределение обязанностей между указанными работниками по распоряжению маневрами указывают в техническо-распорядительном акте станции.

15.14. Запрещается машинисту локомотива, производящему маневры, приводить в движение локомотив без распоряжения или сигнала руководителя маневров.

Перед выездом на нецентрализованные стрелки, а также централизованные, переданные на местное управление, кроме распоряжения или сигнала руководителя маневров, машинист должен получить сигнал или сообщение дежурного стрелочного поста или другого лица, назначенного для перевода стрелок, о готовности стрелок для маневрового передвижения. Сигнал может быть передан по радиосвязи, устройствами двусторонней парковой связи, ручными сигнальными приборами, а сообщение — лично дежурным стрелочного поста или другим лицом, назначенным для перевода стрелок. Перед выездом на стрелки централизованных маневровых маршрутов машинист должен убедиться в разрешающем показании маневрового светофора.

Порядок использования устройств радио- и двусторонней парковой связи при маневровой работе устанавливает директор по железнодорожному транспорту, начальник ПТУ (ПТО) объединения, начальник строительного комбината, директор машиностроительного завода.

15.15. Станционные и примыкающие к ним соединительные и погрузочно-выгрузочные пути в зависимости от местных условий могут разделяться на маневровые районы, за которыми закрепляются маневровые локомотивы и бригады.

Порядок работы двух и более маневровых локомотивов в одном маневровом районе регламентируется техническо-распорядительным актом.

Передвижение маневрового локомотива (с вагонами или без них) из одного маневрового района в другой допускается только с разрешения дежурного по станции (маневрового диспетчера).

15.16. Основными средствами передачи распоряжений при маневровой работе должны быть устройства радиосвязи или двусторонней парковой связи.

Сигналы при маневровой работе подаются светофорами, ручными сигнальными приборами, устройствами радиосвязи и двусторонней парковой связи.

15.17. Запрещается производить маневры со скоростью более:

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

вагонами вперед по свободным путям — 25 км/ч;

с вагонами, занятыми людьми, а также с негабаритными грузами третьей и четвертой степени — 15 км/ч;

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

Конкретные скорости движения при маневрах устанавливают в местных технических инструкциях, утверждаемых начальником ПТУ объединения, руководством разреза (карьера), завода.

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

15.18. Для передвижения вагонов у фронтов погрузки-выгрузки, для подачи вагонов и уборки их от отдельных агрегатов и установок могут использоваться специальные маневровые средства (толкатели, дистанционно управляемые локомотивы, маневровые тележки, лебедки и другие устройства), обеспечивающие безопасность движения, личную безопасность всех работников, связанных с маневровой и грузовой работой, сохранность подвижного состава, технических устройств и сооружений. Порядок использования специальных маневровых средств в зависимости от местных условий устанавливает руководитель предприятия по согласованию с директором по железнодорожному транспорту или начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода.

15.19. Маневры на главных путях или с пересечением главных путей, а также с выездом за входные стрелки могут допускаться в каждом случае только с разрешения дежурного по станции при закрытом положении входных сигналов, ограждающих вход на пути и стрелки, на которых производятся маневры.

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

15.21. Маневры на станционных путях, расположенных на уклонах, где создается опасность ухода вагонов на перегон, могут производиться только с постановкой локомотива со стороны спуска и в необходимых случаях с включением 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, обеспечивающих безопасность движения на станциях, имеющих такие пути, указывается в технически-распорядительном акте станции.

15.22. Перед заездами маневровых локомотивов, кранов и других

самоходных единиц на железнодорожном ходу в районы, где имеются стрелки, не обслуживаемые дежурными стрелочных постов, а также при возвращении из таких районов на станцию составитель поездов, а при его отсутствии локомотивная бригада должны согласовывать свои действия с дежурным по станции. Порядок согласования устанавливается технически-распорядительным актом станции.

15.23. Составитель поездов (а при маневрах без составителя — локомотивная бригада) перед заездом в район, где нет дежурных стрелочных постов, обязан согласовать план работы с составительской или локомотивной бригадой работающего в этом районе локомотива; проверить состояние путей и положение стрелок в районе и убедиться в отсутствии препятствий для движения.

15.24. Запрещается производить маневры толчками и спускать с горки:

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

вагоны с грузами, требующими особой осторожности (по перечню, установленному МПС);

платформы и полувагоны с негабаритными грузами, груженые транспортеры;

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

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

Расформирование составов на сортировочных горках и маневры в подгорочном парке производят в соответствии с инструкциями, утвержденными начальником ПТУ, ЖДЦ разреза (завода).

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

Стоящие на станции вагоны, с которыми не производят маневры, должны быть сцеплены и надежно закреплены от ухода ручными тормозами или тормозными башмаками. В необходимых случаях должны закрепляться от ухода и составы вагонов (без локомотивов).

Порядок закрепления вагонов и составов с учетом местных условий устанавливается директором по железнодорожному транспорту или начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода согласно требованиям Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР и отражается в технически-распорядительном акте станции.

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

Запрещается оставлять на железнодорожных путях путевые машины в рабочем состоянии без наблюдения машиниста или его помощника.

Запрещается оставлять путевые машины на нерабочей части забойных и отвальных железнодорожных тупиков без ограждения сбрасывающими устройствами, исключающими наезд на них подвижного состава или самопроизвольный выход их на рабочую часть пути.

15.26. Вагоны с разрядными грузами и цистерны со сжиженными

газами при стоянке на станции вне поезда, за исключением находящихся под накоплением на путях сортировочных парков, должны устанавливаться на особых путях. Такие вагоны должны быть сцеплены, надежно закреплены тормозными башмаками и ограждены переносными сигналами остановки. Стрелки, ведущие на путь стоянки указанных вагонов, устанавливают в положение, исключающее возможность заезда на этот путь.

При нахождении вагонов с опасными грузами и цистерн со сжиженными газами под накоплением на путях сортировочных парков должны соблюдаться особые меры предосторожности, устанавливаемые директором по железнодорожному транспорту, начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода согласно Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР.

15.27. Движением локомотива, производящего маневры, должен руководить только один работник — руководитель маневров.

Работники, на которых возлагаются обязанности руководителей маневров в каждом маневровом районе, утверждаются начальником ПТУ, ЖДЦ разреза (завода) и указываются в технически-распорядительном акте станции.

Маневры производит локомотивно-составительская бригада. Численный состав локомотивно-составительских бригад, занятых на маневрах, в зависимости от местных условий устанавливается начальником ПТУ, ЖДЦ разреза (завода) по согласованию с техническим инспектором труда ЦК профсоюза рабочих угольной промышленности (советом профсоюзов) и профсоюзным комитетом ПТУ, ЖДЦ разреза (завода), предприятия.

Маневры с составами поездов, прибывающих без сопровождения составителем поездов (кондуктором), могут производиться станционными составительскими бригадами.

Допускается привлекать к производству маневров работников производственных цехов (участков) в порядке, установленном директором по железнодорожному транспорту, начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода при условии их предварительного обучения и инструктирования.

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

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

15.29. Локомотивная бригада при маневрах 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;

принимать немедленные меры к остановке состава или локомотива в случае опасности для людей и при обнаружении неисправностей и препятствий, угрожающих безопасности движения;

обеспечивать безопасность составительской бригады;

обеспечивать безопасность маневров и сохранность подвижного состава.

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

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

15.30. Локомотивные бригады, как правило, должны быть закреплены за определенными маневровыми локомотивами.

Локомотивные и составительские бригады (или другие работники, ответственные за маневровую работу и непосредственно ее выполняющие) должны знать порядок маневровой работы на станции, установленный технически-распорядительным актом и местными инструкциями.

## Формирование поездов

15.31. Поезда, отправляемые на железные дороги МПС без переработки на станции примыкания, должны быть сформированы в соответствии с Правилами технической эксплуатации железных дорог Союза ССР.

Поезда, обращающиеся в пределах предприятия, формируют в соответствии с настоящими Правилами и схемой формирования, утвержденной начальником ПТУ, ЖДЦ разреза (завода).

15.32. Нормы массы и длины поездов устанавливаются директором по железнодорожному транспорту или начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода с учетом профиля пути, типа локомотива, пропускной способности, путевого развития и технологических требований обслуживаемых транспортом цехов, участков и агрегатов.

Отправление поездов массой сверх установленной нормы допускается по разрешению начальника смены (поездного диспетчера) в порядке, установленном директором по железнодорожному транспорту или начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода.

15.33. Длина поезда, как правило, не должна превышать полезной длины приемо-отправочных путей на участке его обращения.

Начальнику ПТУ, ЖДЦ разреза (завода) предоставляется право устанавливать длины составов и свыше полезной длины станционных путей с одновременным установлением порядка приема и пропуска таких длинносоставных поездов.

15.34. Порядок проверки и ответственность за правильное сцепление

вагонов в составе устанавливается директором по железнодорожному транспорту, начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода.

15.35. Запрещается ставить в поезда вагоны:

технически неисправные, угрожающие безопасности движения и сохранности перевозимых грузов; загруженные сверх их грузоподъемности и допускаемого перегруза; имевшие сход с рельсов или находившиеся в поезде (маневровом составе), потерпевшем крушение или аварию, впредь до осмотра их и признания годными для движения; не имеющие соответствующих знаков и надписей, а также трафарета о производстве установленных видов ремонта, за исключением вагонов, следующих с заводов по особым документам (как груз на своих осях); вагоны-самосвалы с неисправным механизмом наклона кузова; крытые вагоны с незакрытыми или не закрепленными на закидную накладку дверями, а также платформы и полувагоны парка МПС, загруженные с нарушением технических условий погрузки и крепления грузов на открытом подвижном составе, действующих на железных дорогах МПС; платформы с незакрытыми бортами; полувагоны и вагоны-хопперы с открытыми и закрытыми на одну закладку запорного механизма люками, а также вагоны-самосвалы с открытыми бортами, кроме случаев, когда передвижение указанных вагонов разрешается местными инструкциями;

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

цистерны с признаками течи и открытыми нижними сливными приборами.

15.36. Запрещается ставить в грузо-пассажирские поезда вагоны с разрядными грузами, сжатыми и сжиженными газами и другими опасными и зловонными грузами, а также порожние цистерны из-под сжиженных газов. Лишь в исключительных случаях на малодеятельных участках, где никакие другие поезда, кроме грузо-пассажирских, не обращаются, может допускаться постановка в них вагонов с опасными (за исключением разрядных) грузами с разрешения и порядком, установленным директором по железнодорожному транспорту или начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода.

15.37. Пассажирские и грузовые вагоны, занятые людьми, кроме служебных и с проводниками (командами), сопровождающими грузы, ставят в грузо-пассажирские поезда одной группой. Они должны иметь прикрытие не менее одного вагона с хвоста поезда, от локомотива, от открытого подвижного состава с рельсами, балками, бревнами и другими подобными грузами, которые могут сдвинуться при резких толчках и остановках. Включать вагоны для перевозок людей и составы грузовых поездов на открытых разработках угля запрещается.

15.38. Грузовые поезда формируют без подборки вагонов по числу осей и массе.

15.39. Перечень и порядок размещения вагонов с опасными, легкогорючими, негабаритными грузами и специального подвижного состава в поездах, обращающихся в пределах промышленных железнодорожных путей и передаваемых на железные дороги МПС без переработки на

станциях примыкания, устанавливает начальник ПТУ, железнодорожного цеха разреза (завода) согласно Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР.

## Порядок включения тормозов в поездах

15.40. Порядок включения автотормозов и обеспечения ручными тормозами поездов, отправляемых на железные дороги МПС без переработки на станции примыкания, определяется Инструкцией по эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог МПС.

15.41. В поездах, обращающихся в пределах промышленных железнодорожных путей, обеспечение тормозными средствами должно соответствовать массе поезда, скорости движения, руководящему уклону на каждом участке и реализуемым величинам тормозных нажатий.

Техническое оснащение таких поездов тормозными средствами устанавливается в местной инструкции по движению поездов с учетом положений Инструкции по эксплуатации тормозов подвижного состава, Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР и Правил тяговых расчетов для тепловозов, промышленных электровозов и тяговых агрегатов постоянного и переменного тока, разработанных Промтрансниипроектом Госстроя СССР.

15.42. Производят полное и сокращенное опробование автотормозов в поездах.

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

на станциях формирования перед отправлением поезда;

после смены локомотива;

на станциях, предшествующих перегонам с затяжными спусками (кроме открытых разработок), где поезд останавливается по техническим надобностям; перед затяжными спусками 18‰ и круче полное опробование производится с десятиминутной выдержкой;

на предприятиях открытых разработок — в пунктах технического обслуживания специализированных (технологических) поездов, при смене локомотивных бригад;

перед выдачей мотор-вагонного поезда из депо или после отстоя его без бригады на станции.

*Сокращенное* с проверкой состояния тормозной магистрали по действию тормоза у хвостового вагона:

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

после разъединения рукавов в составе поезда или перекрытия концевого крана в составе, а также после соединения рукавов вследствие прицепки подвижного состава;

после перемены кабины или поста управления на локомотиве;

после смены локомотивных бригад.

Перечень раздельных пунктов, на которых производят полное или сокращенное опробование автотормозов в поездах, порядок производства этих операций, а также порядок проверки автотормозов на эффек-

тивность действия в пути следования устанавливает директор по железнодорожному транспорту или начальник ПТУ (ПТО) объединения, начальник строительного комбината, директор машиностроительного завода.

15.43. После полного опробования автотормозов в поезде осмотрщик вагонов вручает машинисту локомотива справку о тормозах по форме Т4.42 (УТ-42) или вносит эти сведения в книгу о тормозах по форме справки Т4.42 (УТ-42), находящуюся на локомотиве.

При изменении состава поезда осмотрщик вагонов, а на станциях, где эта должность не предусмотрена, дежурный по станции, составитель поездов (кондуктор) делают отметку о происшедшем изменении состава и о сокращенном опробовании автотормозов в имеющейся у машиниста справке или книге о тормозах.

На станциях, где не предусмотрены должности осмотрщиков вагонов, к проверке действия автотормозов хвостового вагона привлекают работников, обученных выполнению операций по опробованию автотормозов [перечень должностей устанавливает директор по железнодорожному транспорту или начальник ПТУ (ПТО) объединения, начальник строительного комбината, директор машиностроительного завода].

В отдельных случаях, в зависимости от местных условий, Минуглепром СССР может устанавливать иной порядок оформления опробования автотормозов.

## Снаряжение и обслуживание поездов

15.44. Локомотивы должны быть снабжены средствами пожаротушения и подъема подвижного состава на путь, необходимыми сигнальными приборами, инструментами и другим инвентарем по нормам, действующим на железных дорогах МПС.

Локомотивы, кроме того, должны быть снабжены четырьмя тормозными башмаками на случай необходимости закрепления состава на перегоне при порче автотормозов.

Нормы и порядок обеспечения локомотивов другим инвентарем устанавливает начальник ПТУ, ЖДЦ разреза (завода).

15.45. Поезда с разрядными грузами снабжают противопожарными средствами и противогазами по нормам, утвержденным директором по железнодорожному транспорту, начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода.

15.46. Поезда обслуживает локомотивная бригада или локомотивная бригада и составитель поездов (кондуктор).

Порядок и перечень участков обращения поездов без сопровождения их составителем поездов (кондуктором) устанавливает директор по железнодорожному транспорту или начальник ПТУ (ПТО) объединения, начальник строительного комбината, директор машиностроительного завода по согласованию с техническим инспектором труда ЦК профсоюза рабочих угольной промышленности (советом профсоюзов), местным органом госгортехнадзора и профсоюзным комитетом ПТУ, ЖДЦ разреза (завода) предприятия.

Пассажирские поезда обслуживают локомотивная бригада и соста-

витель поездов (кондуктор). В исключительных случаях при наличии проводника в пассажирском поезде разрешается обслуживать пассажирский поезд одной локомотивной бригадой без составителя поездов (кондуктора), обязанности которого должен выполнять помощник машиниста.

15.47. Руководство передвижением хозяйственных поездов на перегоне осуществляется руководителем работ или лицом, им уполномоченным.

## Постановка локомотивов в поезда

15.48. Действующие локомотивы ставят в голове или хвосте поезда в зависимости от условий работы и организации движения; в необходимых случаях разрешается постановка локомотива в середине состава. Место постановки действующих локомотивов в поездах и их положение относительно направления движения устанавливает начальник ПТУ, ЖДЦ разреза (завода).

15.49. В поездах, которые следуют с двумя или тремя действующими локомотивами по всему участку, в голове поезда ставят локомотив, имеющий более мощные компрессоры.

Запрещается подталкивание поездов при наличии в них двухосных вагонов.

# 16. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ

## Общие требования

16.1. На каждом пути перегона одновременно может находиться только один поезд.

16.2. Движение пассажирских поездов по промышленным железнодорожным путям, как правило, не разрешается. При необходимости доставка трудящихся к месту работы железнодорожным транспортом разрешается Минуглепромом СССР.

Технические устройства, подвижной состав и организация перевозок трудящихся должны обеспечить безопасность перевозок в соответствии с документами, регламентирующими работу по перевозке пассажиров на магистральном железнодорожном транспорте.

Движение поездов с трудящимися по въездным и выездным траншеям и передвижным путям разрезов категорически запрещается.

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

16.3. Движением поездов на участке должен руководить только один работник — поездной диспетчер, отвечающий за безопасное и своевременное продвижение поездов на обслуживаемом им участке. Приказы поездного диспетчера подлежат безоговорочному выполнению работниками, непосредственно связанными с движением поездов на данном участке.

Запрещается кому бы то ни было давать оперативные распоряжения по движению поездов на участке помимо поездного диспетчера.

16.4. Каждая станция и пост в части руководства движением и каждый поезд или маневровый состав должны находиться одновременно в распоряжении только одного работника: станция — в распоряжении дежурного по станции (диспетчера), пост — дежурного по посту, а участки, оборудованные диспетчерской централизацией,— поездного диспетчера, поезд — составителя поездов (кондуктора). Одиночно следующие локомотивы, а также поезда, не сопровождаемые составителем поездов, находятся в распоряжении машиниста ведущего локомотива.

На крупных станциях может быть несколько дежурных по станциям, постам или паркам, каждый из которых единолично распоряжается движением поездов и маневровых составов в пределах своего района работы. Разграничение районов управления на таких станциях и обязанности, связанные с движением поездов, каждого дежурного по станции, посту, парку, устанавливаются технически-распорядительным актом станции.

На станциях составитель поездов (кондуктор), сопровождающий поезд, и машинист локомотива поезда, не сопровождаемого составительской бригадой, подчиняются дежурному по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией,— поездному диспетчеру.

16.5. Дежурный по станции обязан обеспечить наличие и готовность свободных путей для своевременного приема поездов. За всякую не вызванную необходимостью задержку поезда у закрытого входного сигнала дежурный по станции несет строгую ответственность.

Запрещается занимать улавливающие и предохранительные тупики подвижным составом.

16.6. Начальник станции несет ответственность за обеспечение безопасности движения поездов и маневровые работы, за своевременное и полное обслуживание перевозками предприятий, производственных цехов и участков, а также за безопасность работников станции.

Начальник станции обязан контролировать работу дежурных по станциям, сигналистов и дежурных стрелочных постов по приему и отправлению поездов, производству маневров, проверять правильность даваемых распоряжений и их выполнение сигналистами и дежурными стрелочных постов.

На предприятиях, где по условиям работы железнодорожного транспорта нет начальника станции, его обязанности возлагают на руководителей, ведающих железнодорожным транспортом предприятия.

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

16.8. Составитель поездов (кондуктор) или заменяющий его работник обязан:

перед отправлением поезда убедиться в том, что он правильно сформирован и сцеплен, сохранность груза обеспечена, имеются установленные сигналы и поездной инвентарь и есть разрешение на занятие перегона;

в пути — следить за состоянием подвижного состава и подаваемыми

с пути и поезда сигналами, принимать меры к безопасному следованию и обращать особое внимание на правильность и прочность крепления грузов на открытом подвижном составе.

На участках, где поезда обращаются без составителя поездов (кондуктора), его обязанности выполняет помощник машиниста или машинист локомотива.

## Прием поездов

16.9. Прием поездов на станцию должен производиться на свободные пути, предназначенные для этого технически-распорядительным актом станции, при открытом входном сигнале.

В необходимых случаях может допускаться прием поездов на свободный участок пути, занятого подвижным составом. Порядок приема поездов на свободный участок занятого пути, обеспечивающий безопасность движения, устанавливает директор по железнодорожному транспорту или начальник ПТУ (ПТО) объединения, начальник строительного комбината, директор машиностроительного завода.

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

Входной сигнал должен открываться дежурным по станции лично или по его распоряжению в каждом отдельном случае сигналистом или дежурным стрелочного поста. На участках с диспетчерской централизацией входной сигнал открывает поездной диспетчер.

Входной сигнал должен закрываться дежурным по станции лично, сигналистом или дежурным стрелочного поста после прохода сигнала всем составом прибывающего поезда, а на станциях, имеющих электрическую изоляцию путей и стрелок, автоматически после прохода его первой колесной парой. На участках с постоянным движением вагонами вперед, а также при движении попеременно вагонами или локомотивом вперед входной сигнал должен закрываться после прохода его всем составом.

16.11. Не допускается прием поезда на станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного сигнала.

Прием поезда на станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного сигнала может быть осуществлен по пригласительному сигналу, с проводником или по специальному разрешению дежурного по станции только в исключительных случаях в порядке и со скоростью, установленной начальником ПТУ, ЖДЦ разреза (завода) согласно Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР.

Скорость следования поезда при приеме на станцию по пригласительному сигналу, с проводником 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.

16.12. 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 сигнал.

Порядок действия дежурных по станциям и поездных диспетчеров по выполнению операций, связанных с приемом поезда, устанавливает директор по железнодорожному транспорту или начальник ПТУ (ПТО) объединения, начальник строительного комбината, директор машиностроительного завода в соответствии с Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР.

16.13. Одновременный прием грузовых поездов и поездов с трудящимися на однопутных линиях и на двухпутных линиях при пересечении продолжения маршрутов приема запрещается.

Одновременный прием грузовых поездов противоположных направлений на однопутных линиях запрещается, 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, запрещается в случаях, когда продолжение маршрута приема поезда, следующего со стороны, имеющей на протяжении тормозного пути спуск круче 6‰, пересекает маршрут приема пассажирского, грузо-пассажирского или людского поезда.

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

На станциях, где не допускается одновременный прием поездов, в случае их синхронного подхода первым принимают поезд, для которого условия остановки у закрытого входного сигнала или трогания с места менее благоприятны.

Порядок приема поездов на станциях, имеющих подходы с затяжными спусками, устанавливает директор по железнодорожному транспорту или начальник ПТУ (ПТО) объединения, начальник строительного комбината, директор машиностроительного завода.

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

В случае, если хвост поезда остается за предельным столбиком, дежурный по станции принимает меры к установке поезда в границах пути приема. Если поезд установить в границах пути приема невозможно, то дежурный по станции обязан принять меры, обеспечивающие безопасность при передвижении подвижного состава по смежным путям.

16.15. Дежурный по станции встречает каждый прибывающий поезд, следя за его исправным состоянием, наличием и правильным показанием поездных сигналов.

На станции, где пути приема поездов удалены от помещения дежур-

ного по станции или где по местным условиям дежурный по станции не может встречать поезда, их должен встречать старший дежурный стрелочного поста или дежурный по парку.

В прибытии поезда на станцию в полном составе дежурный по станции убеждается по докладу дежурного стрелочного поста, других должностных лиц, лично или по показаниям приборов.

На станциях с диспетчерской централизацией, где нет дежурных по станциям, и на станциях с электрической централизацией стрелок и сигналов, где дежурный по станции по местным условиям не может встречать поезда и нет других работников (дежурных стрелочных постов, дежурных по паркам), прибытие поездов контролируется по показаниям приборов.

Перечень станций, где дежурные по станциям могут не встречать поезда, и условия обеспечения безопасности движения при приеме поездов устанавливает начальник ПТУ или ЖДЦ разреза (завода).

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

## Отправление поездов

16.17. Дежурному по станции запрещается отправлять поезда на однопутных или по неправильному пути на двухпутных участках без разрешения дежурного по станции, на которую отправляется поезд.

На двухпутных участках отправления поездов производятся по распоряжению дежурного по станции, с которой поезда отправляют по правильному пути, по получении уведомления о прибытии ранее отправленного поезда, а при автоблокировке — после освобождения первого блок-участка. Предварительного согласия дежурного по станции, на которую отправляют поезд, не требуется.

Порядок отправления поездов по неправильному пути на двухпутных участках устанавливает начальник ПТУ или ЖДЦ разреза (завода) в соответствии с требованиями Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР.

На участках, оборудованных устройствами диспетчерской централизации, отправление поездов производят только по распоряжению поездного диспетчера.

16.18. 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 действия дежурных по станциям и поездных диспетчеров по выполнению операций, связанных с отправлением поезда, устанавливает начальник ПТУ или ЖДЦ разреза (завода) в соответствии с требова-

ниями Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР.

16.19. Запрещается отправление поезда на перегон без разрешения дежурного по станции. Разрешением поезду занять перегон служит разрешающее показание выходного сигнала, жезл или письменное разрешение установленной формы.

16.20. Запрещается дежурному по станции, а на участках с диспетчерской централизацией поездному диспетчеру открывать выходной сигнал или давать другое разрешение на право занятия 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, а на станции формирования проверено наличие установленных поездных сигналов на последнем вагоне.

Выходной сигнал должен открывать дежурный по станции лично или в каждом отдельном случае по его распоряжению дежурный стрелочного поста, а на участках с диспетчерской централизацией — поездной диспетчер.

Выходной сигнал должен закрывать дежурный по станции, сигналист или дежурный стрелочного поста после прохода сигнала всем составом отправившегося поезда. На станциях, имеющих электрическую изоляцию путей и стрелок, выходной сигнал закрывается автоматически после прохода его первой колесной парой, а на участках с постоянным движением вагонами вперед и также при движении попеременно вагонами и локомотивом вперед — после прохода сигнала всем составом отправившегося поезда.

16.21. Разрешение на занятие перегона там, где нет выходных сигналов, а также в случаях отправления поезда при запрещающем показании выходного сигнала вручает машинисту ведущего локомотива дежурный по станции лично или через одного из работников локомотивной бригады этого поезда, дежурного по парку, оператора, дежурного стрелочного поста или составителя поездов (кондуктора). Машинист обязан убедиться в правильности полученного разрешения.

Порядок вручения машинистам локомотивов разрешения на занятие перегона и подачи сигнала об отправлении поезда, обеспечивающий безопасность движения, устанавливается начальником ПТУ или ЖДЦ разреза (завода) и указывается в технически-распорядительном акте станции.

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

16.23. Возможность одновременного отправления и приема поездов

устанавливается технически-распорядительным актом станции с учетом профиля подхода, путевого развития и условий работы станции.

Одновременное отправление и прием на станции поезда, следующего в том же направлении, запрещаются, 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).

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

16.24. Дежурный по станции провожает каждый отправляемый или следующий безостановочно по станции поезд, следя за исправным его состоянием, наличием и правильным показанием поездных сигналов.

Об отправлении поезда в полном составе дежурный по станции убеждается по докладу 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 дежурные стрелочных постов или дежурный по парку.

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

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

Перечень станций, где дежурные по станции могут не провожать поезда, и условия обеспечения безопасности движения при отправлении поездов устанавливает директор по железнодорожному транспорту или начальник ПТУ (ПТО) объединения, начальник строительного комбината, директор машиностроительного завода.

В случае обнаружения в поезде неисправности, угрожающей безопасности движения, а также при проследовании поезда без хвостовых сигналов, если их установка предусмотрена, или с погашенными сигналами, работник, провожающий поезд, обязан принять меры к его остановке.

16.25. Ответственность за правильность формирования поезда несут работники станции.

Работники станции перед отправлением поезда должны в соответствии с технологическим процессом работы станции, технически-распорядительным актом, графиком движения и планом (схемой) формирования поездов проверить правильность формирования поезда и сцепления вагонов в составе, правильность погрузки и прочность крепления грузов на открытом подвижном составе, убедиться, что сохранность грузов полностью обеспечена, поезд имеет установленные сигналы и снабжен необходимым поездным инвентарем. Порядок проверки поезда, ответственность соответствующих работников за правильность формирования поезда, а также техническое обслуживание поездных сигнальных приборов, порядок навешивания и снятия их устанавливает директор по

железнодорожному транспорту или начальник ПТУ (ПТО) объединения, начальник строительного комбината, директор машиностроительного завода.

16.26. На все грузовые и грузо-пассажирские поезда, за исключением специальных технологических поездов (локомотивосоставов) на открытых разработках, на станциях формирования перед отправлением поезда машинисту ведущего локомотива, а на поездах, в которых имеется составитель поездов (кондуктор), составителю поездов (кондуктору) выдаются установленной формы натурный лист и грузовые документы в запечатанном виде.

При прицепках и отцепках вагонов в пути следования работниками станций вносятся в комплект грузовых документов соответствующие изменения.

16.27. Время фактического отправления или проследования каждого поезда и его номер дежурный по станции обязан отметить в настольном журнале движения поездов или на графике исполненного движения и немедленно сообщить дежурному по соседней станции, на которую отправлен поезд, и поездному диспетчеру, а при необходимости передать и другие данные, характеризующие состав поезда.

## Средства сигнализации и связи при движении поездов

16.28. Основными средствами сигнализации и связи при движении поездов являются автоматическая и полуавтоматическая путевые блокировки.

На малодеятельных участках в качестве средств связи при движении поездов может применяться электрожезловая система.

Допускается также применение других средств связи при движении поездов на малодеятельных участках, порядок организации движения поездов в этом случае определяет директор по железнодорожному транспорту или начальник ПТУ (ПТО) объединения, начальник строительного комбината, директор машиностроительного завода.

16.29. При автоматической блокировке:

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

после остановки поезда перед проходным светофором с красным светом, 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. Когда машинист не знает о нахождении на впереди лежащем блок-участке поезда, он должен после остановки отпустить автотормоза и, если за это время на светофоре не появится разрешающий свет, вести поезд до следующего светофора со скоростью, не превышающей 20 км/ч, а при движении вагонами вперед — 10 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться при наличии препятствия движению.

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

16.30. 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.

16.31. При электрожезловой системе:

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

все переговоры по телефону по вопросам движения поездов, а также извлечение и вложение жезлов, выдача и получение их могут производиться только дежурными по станции. При установке жезловых аппаратов в помещениях стрелочных постов извлечение и вложение жезлов, выдача и получение их могут производиться старшим дежурным стрелочного поста по разрешению дежурного по станции;

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

На станциях, где жезловые аппараты имеют ключи-жезлы, передавать жезл без пропуска через жезловый аппарат запрещается.

Запрещается: запрашивать разрешение на извлечение жезла ранее готовности поезда к отправлению, за исключением случаев безостановочного пропуска поездов или стоянок их по расписанию не более пяти минут; хранить действующие жезлы не вложенными в аппарат; провозить жезлы на соседний перегон.

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

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

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

16.33. При перерыве действия всех установленных средств сигнализации и связи движение поездов на одно- и двухпутных перегонах, когда один путь закрыт и по другому пути установлено двустороннее движение, производится при посредстве письменных извещений, а на двухпутных перегонах без нарушения движения в установленных направлениях — с разграничением времени, положенного на проследование поездом перегона между станциями.

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

на однопутных перегонах — нечетное направление;

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

## Порядок движения поездов

16.34. Скорость движения по перегонам определяют, исходя из состояния, плана и профиля пути, конструктивных возможностей подвижного состава, массы обращающихся поездов, обеспечения их тормозными средствами, условий видимости, наличия пересечения дорог, требований, предъявляемых к перемещению технологических грузов и специального подвижного состава, и других условий обеспечения безопасности движения.

Скорость движения поездов на перегонах, по станционным путям и стрелочным переводам, при проследовании сигналов, при движении вагонами вперед, при приеме на тупиковые станционные пути, на свободные участки путей, занятых подвижным составом, со специальным подвижным составом устанавливает директор по железнодорожному транспорту или начальник ПТУ (ПТО) объединения, начальник строительного комбината, директор машиностроительного завода.

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 25 км/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.

16.35. Движение поездов вагонами вперед, как правило, не разрешается.

В отдельных случаях, при невозможности обгона локомотива и постановки его в голове поезда, а также для хозяйственных, восстановительных и пожарных поездов допускается движение поездов вагонами вперед. Порядок обеспечения безопасности движения и безопасности людей в этих случаях определяется специальной Инструкцией, утвержденной генеральным директором объединения. Эту инструкцию разрабатывают ПТУ или ЖДЦ разреза (завода) в соответствии с требованиями настоящих ПТЭ и Единых правил безопасности при разработке месторождений полезных ископаемых открытым способом и согласовывает с ГАИ при наличии на этих участках переездов общего пользования.

16.36. Когда при движении поездов необходима особая бдительность локомотивных бригад, составителя поездов (кондуктора) и следует предупредить их о производстве работ на перегонах и станциях, локомотивной бригаде выдаются письменные предупреждения.

Предупреждения выдают:

при неисправности пути, устройств контактной сети, искусственных и других сооружений, а также при строительных и ремонтных работах, требующих уменьшения скорости или остановки в пути;

при вводе в действие новых, перемещении или упразднении существующих постоянных сигналов, а также при неисправности этих сигналов, когда невозможно привести их в закрытое положение;

при неисправности путевых устройств автостопа;

при отправлении поезда с грузами, выходящими за пределы габарита погрузки, с указанием порядка следования такого поезда;

при работе на двухпутном перегоне снегоочистителей, балластера, путеукладчика, подъемного крана, щебнеочистительной и других машин, а также при погрузочно-разгрузочных работах;

при постановке в поезд подвижного состава, который не может следовать со скоростью, установленной для данного участка;

при работе съемных подвижных единиц в условиях плохой видимости, а также при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов;

во всех других случаях, когда требуется уменьшение скорости либо остановка поезда в пути, а также когда необходимо предупредить локомотивные и поездные бригады об особых условиях следования поезда.

Выдачу предупреждений на поезда производят в порядке, установленном Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР.

16.37. Заявки на выдачу предупреждений дают в адрес дежурных по станциям в порядке, установленном Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР.

16.38. На двухпутных перегонах каждый главный путь, как правило, служит для движения поездов в одном определенном направлении.

Движение поездов по неправильному пути производится по приказу поездного диспетчера в порядке, установленном согласно п. 16.17 настоящих Правил.

Отправление поездов с разграничением времени допускается в исключительных случаях при перерыве действия всех установленных средств сигнализации и связи согласно п. 16.33 настоящих Правил и Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР.

## Порядок вождения поездов машинистами локомотивов

16.39. Машинист локомотива обязан:

хорошо знать конструкцию локомотива, профиль своего участка, расположение на нем постоянных сигналов, сигнальных указателей и знаков, их назначение, расписание движения поездов, технически-распорядительные акты станций и соответствующие местные инструкции;

при приеме локомотива убедиться в его исправности, обратив особое внимание на действие тормозов, песочниц и радиосвязи;

проверить наличие сигнальных принадлежностей, противопожарных приборов и устройств;

обеспечить безопасное следование поезда с точным соблюдением графика движения.

16.40. После прицепки локомотива к составу машинист обязан:

убедиться в правильности сцепления локомотива с первым вагоном

состава и соединения воздушных рукавов, а также в открытии концевых кранов между ними;

проверить давление в тормозной магистрали поезда и убедиться, что падение давления не превышает 20 кПа (0,2 ат) в течение 1 мин, и опробовать автотормоза;

после полной пробы автотормозов получить от осмотрщика вагонов или лица, назначенного для выполнения операций по опробованию автотормозов, справку или запись в книге по формуле Т4.42 (УТ-42) об обеспечении поезда тормозами с указанием номера хвостового вагона и убедиться в соответствии тормозного нажатия в поезде установленным нормам;

на участках, оборудованных радиосвязью, убедиться, что радиостанция включена, а на участках, оборудованных автостопами, включить локомотивные устройства автостопа;

ознакомиться по натурному листу с составом поезда.

16.41. При ведении поезда локомотивная бригада обязана:

следить за свободностью пути, сигналами, сигнальными указателями и знаками, выполнять их требования и повторять друг другу показания сигналов;

следить за состоянием поезда и подаваемыми с него сигналами, а на электрифицированных участках, кроме того, и за состоянием контактной сети;

наблюдать за показанием приборов, контролирующих бесперебойность работы локомотива;

обеспечивать наиболее полное использование мощности локомотива при экономном расходовании электроэнергии, топлива и смазки;

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 станции, а также за движением поездов и маневровых локомотивов на смежных путях, немедленно принимая меры к остановке при угрозе безопасности движения.

После остановки поезда на станции, если в нем обнаружены неисправности, машинист обязан немедленно доложить об этом дежурному по станции, а на участках с диспетчерской централизацией — поездному диспетчеру.

В случаях обнаружения в пути следования неисправностей сигналов 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 поездной радиосвязи сообщение об этих неисправностях машинист должен передать по радио дежурному по ближайшей станции или поездному диспетчеру, а если необходимо,— и машинисту поезда, следующего по смежному пути.

При необходимости остановки на станции машинист обязан остановить поезд, не проезжая предельного столбика или выходного сигнала пути приема. При этом локомотив поезда должен быть остановлен, как правило, у предельного столбика или выходного сигнала. Не доезжая до них, машинист может остановить поезд, только если он убежден, что весь

состав установлен в пределах полезной длины пути приема.

16.42. 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 магистрали ниже установленных норм;

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;

при внезапной подаче сигнала остановки или внезапном возникновении препятствия применить все имеющиеся в его распоряжении средства экстренного торможения для остановки поезда;

при сильных туманах, ливнях и метелях, резко ограничивающих видимость сигналов, вести поезд с особой бдительностью и в необходимых случаях снижать скорость, чтобы полностью обеспечить безопасность движения.

16.43. В пути следования машинисту запрещается:

превышать скорости, установленные настоящими Правилами, приказом директора по железнодорожному транспорту или начальника ПТУ (ПТО) объединения, начальника строительного комбината, директора машиностроительного завода, а также выданными предупреждениями и указаниями сигналов;

отвлекаться от управления локомотивом, его обслуживания и наблюдения за сигналами и состоянием пути.

16.44. При следовании поезда двойной тягой или с подталкивающим локомотивом движением поезда управляет машинист ведущего локомотива. Машинисты второго и подталкивающего локомотива обязаны подчиняться всем указаниям и сигналам машиниста ведущего локомотива и повторять их.

Порядок вождения поездов двойной тягой и работы подталкивающих локомотивов на каждом участке подталкивания устанавливается местной инструкцией, утвержденной директором по железнодорожному транспорту или начальником ПТУ (ПТО) объединения, начальником строительного комбината, директором машиностроительного завода.

16.45. Запрещается проезд на локомотиве лиц, не входящих в состав локомотивно-составительской бригады, за исключением работников, предусмотренных приказом начальника ПТУ или ЖДЦ разреза (завода) или имеющих на то письменное разрешение, но не более пяти человек одновременно, включая локомотивно-составительскую бригаду.

## Порядок действий при вынужденной остановке поезда на перегоне

16.46. 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, при необходимости и ручной тормоз локомотива и подать сигнал для приведения в действие (кондуктором, составителем поездов, руководителем работ в хозяйственном поезде, помощником машиниста) имеющихся в составе ручных тормозов, а при недостатке их, кроме того, обеспечить укладку теми же работниками необходимого количества тормозных башмаков под колеса вагонов. Порядок обеспечения поездов тормозными башмаками, а также участки, на которых при остановке поезда должны применять тормозные башмаки, устанавливает директор по железнодорожному транспорту или начальник ПТУ (ПТО) объединения, начальник строительного комбината, директор машиностроительного завода;

выяснить возможность дальнейшего следования;

совместно со всеми работниками, сопровождающими поезд, принять меры к устранению возникшего препятствия для движения, а в необходимых случаях обеспечить ограждение поезда и смежного пути;

при наличии поездной радиосвязи немедленно объявить по радио об остановке машинистам локомотивов, следующих по перегону, и дежурным по станциям, ограничивающим перегон, которые должны немедленно доложить об этом поездному диспетчеру. При отсутствии поездной радиосвязи в случае, когда причина, вызвавшая остановку поезда, не может быть устранена в течение 10 мин, немедленно доложить об этом поездному диспетчеру или дежурному по станции (через работника локомотивной бригады или составителя) по поездному переносному телефону или с ближайшего пункта, имеющего телефонную связь;

в случае вынужденной остановки поезда на перегоне при движении поезда без сопровождения составителем поездов (кондуктором) машинист обязан при необходимости ограждения поезда привлечь для этого работников других служб, оказавшихся вблизи, предварительно проинструктировав их о конкретных действиях.

16.47. При вынужденной остановке поезда, сопровождаемого составителем поездов (кондуктором), на перегоне составитель поездов должен по указанию машиниста локомотива привести в действие ручные тормоза, а в необходимых случаях по требованию машиниста уложить под колеса вагонов тормозные башмаки; совместно с локомотивной бригадой и другими работниками, сопровождающими поезд, принять меры к устранению возникших для движения препятствий; в необходимых случаях оградить поезд и смежный путь.

16.48. При остановке на перегоне машинисту запрещается приводить в движение локомотив без сигнала составителя поездов или руководителя работ в случаях:

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

б) если при остановке предусмотрено ограждение поезда;

в) если поезд остановлен для выгрузки и погрузки грузов.

16.49. При остановке на перегоне поезда, не сопровождаемого составителем поездов (кондуктором), помощник машиниста по указанию машиниста должен привести в действие ручные тормоза, а в необходимых случаях уложить под колеса вагонов тормозные башмаки; осмотреть поезд, выяснить, в полном ли он составе; проверить наличие хвостового

сигнала, если он предусмотрен; в необходимых случаях оградить поезд и смежный путь.

Движение возобновляет машинист после доклада помощника машиниста о готовности поезда к следованию.

16.50. Условия, при которых необходимо ограждать поезд при вынужденной остановке, а также порядок его ограждения при работе без помощника машиниста и составителя поездов (кондуктора) устанавливает начальник ПТУ или ЖДЦ разреза (завода) согласно Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР.

## Движение съемных подвижных единиц

16.51. Движение съемных подвижных единиц производят без выдачи поездных документов на право занятия перегона. На перегонах, имеющих тоннели или большие мосты, а также со сложными планом и профилем пути порядок движения съемных единиц устанавливает начальник ПТУ или железнодорожного цеха разреза (завода).

Движение съемных единиц не должно вызывать нарушения движения поездов.

Все съемные подвижные единицы, следующие по участкам с электрическими рельсовыми цепями, должны иметь оси с электрической изоляцией.

Порядок движения съемных подвижных единиц устанавливает директор по железнодорожному транспорту или начальник ПТУ (ПТО) объединения, начальник строительного комбината, директор машиностроительного завода в соответствии с Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР.

# ОСНОВНЫЕ ТЕРМИНЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ПРАВИЛАХ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПРОМЫШЛЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА (ШИРОКАЯ КОЛЕЯ)

*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 входе на который подвижной состав отклоняется по стрелочному переводу.

*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 к 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 к 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 к 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.).

*Главные пути.* Пути перегонов, а также пути станций, являющиеся непосредственным продолжением путей прилегающих перегонов и, как правило, не имеющие отклонения на стрелочных переводах.

*Голова поезда.* Первая по направлению движения поезда единица подвижного состава.

*Дежурный по станции.* Сменный помощник начальника станции, единолично распоряжающийся приемом, отправлением и пропуском поездов, а также всеми другими передвижениями подвижного состава по главным и приемо-отправочным путям станции (а где нет маневрового диспетчера — и по остальным путям).

*Заводской (карьерный) пост.* Раздельный пункт, имеющий путевое развитие для обслуживания пунктов погрузки-выгрузки или для маневровой работы. В некоторых случаях такие посты организуют для регулирования движения поездов. Каждый заводской (карьерный) пост приписывают к одной из станций предприятия.

*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.

*Клиентура.* Предприятия и организации, пользующиеся услугами железнодорожного транспорта предприятия — владельца железнодорожного хозяйства, но административно не входящие в его состав.

*Контактная сеть.* Совокупность проводов, конструкций и оборудования, обеспечивающих передачу электрической энергии от тяговых подстанций к токоприемникам электроподвижного состава.

*Локомотивы.* Электровозы, тепловозы, тяговые агрегаты, паровозы и мотовозы.

*Локомотивная бригада.* Группа работников, назначаемая для обслуживания поездных или маневровых локомотивов, а также мотор-вагонных поездов. Работниками локомотивной бригады являются машинист и помощник машиниста, а на паровозах и кочегар.

*Малодеятельные участки.* Участки с размерами движения поездов (грузовых и пассажирских в сумме) по графику не более 8 пар в сутки.

*Маневровый порядок движения.* Порядок работы, при котором движение по железнодорожному пути осуществляется по правилам производства маневровой работы на станциях.

*Маневровый состав.* Группа вагонов, сцепленных между собой и с локомотивом, производящим маневры.

*Мотор-вагонный подвижной состав.* Моторные и прицепные вагоны, из которых формируют мотор-вагонные поезда (электропоезда и дизель-поезда), а также автомотрисы.

*Моторный думпкар.* Секция тягового агрегата, имеющая саморазгружающийся кузов и оборудованная тяговыми электродвигателями, питаемыми от электровозной секции. Предназначен для увеличения тяговых параметров агрегата и перевозки насыпных грузов.

*Межпостовой перегон.* Перегон, ограниченный заводскими (карьерными) постами или заводским (карьерным) постом и станцией.

*Межстанционный перегон.* Перегон, ограниченный станциями, разъездами и обгонными пунктами.

*Нейтральная вставка.* Сопряжение смежных участков контактной сети, при котором во всех случаях при прохождении электроподвижного состава обеспечивается электрическая изоляция сопрягаемых участков.

*Обгонный пункт.* Раздельный пункт на двухпутных линиях, имеющих 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.

*Охранная стрелка.* Стрелка, устанавливаемая при приготовлении маршрута приема или отправления поезда в положение, исключающее возможность выхода подвижного состава на подготовленный маршрут.

*Переезд общего пользования.* Место пересечения железных дорог в одном уровне трамвайными путями, троллейбусными линиями и автомобильными дорогами.

*Переезд внутренний.* Место пересечения железнодорожных путей предприятий Министерства угольной промышленности СССР с автомобильными дорогами, принадлежащими предприятиям Министерства угольной промышленности СССР, или с автомобильными дорогами, принадлежащими предприятиям других промышленных министерств или ведомств.

*Плужный отвал.* Отвал, на котором уборка выгруженной породы (отходов) производится путем планировки отвальными плугами различных типов на железнодорожном ходу, а перемещение пути производится без его разборки.

*Подвижной состав.* Локомотивы, вагоны и мотор-вагонный подвижной состав.

*Подталкивающий локомотив.* Локомотив, назначаемый в помощь ведущему локомотиву на отдельных перегонах или части перегонов (в хвосте поезда).

*Подъездной путь.* Путь, предназначенный для обслуживания отдельных предприятий и организаций, связанных с общей сетью железных дорог непрерывной рельсовой колеей, и принадлежащий железной дороге или предприятию и организации.

*Поезд.* Сформированный и сцепленный состав вагонов с одним или несколькими действующими локомотивами, имеющий установленные сигналы.

Локомотивы без вагонов, моторные вагоны, автомотрисы, дрезины и другие самодвижущиеся единицы несъемного типа, отправляемые на перегон, рассматриваются как поезд.

*Поездной диспетчер.* Сменный руководитель движением поездов на предприятии или в отдельном районе предприятия.

*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 участков, а также местонахождения отдельных путевых сооружений и устройств.

*Путевой пост.* Раздельный пункт на железнодорожных линиях, не имеющий путевого развития (блок-пост при полуавтоматической блокировке, пост примыкания на однопутном перегоне с двухпутной вставкой, предузловой пост и т. п.).

*Пути специального назначения.* Предохранительные и улавливающие тупики, пути для приема и сдачи вагонов МПС, пути для очистки вагонов, пути складов взрывчатых веществ (ВВ), ядохимикатов и другие, перечень которых устанавливает руководитель предприятия.

*Пути передвижные.* Железнодорожные пути, периодически передвигаемые или переукладываемые.

*Раздельный пункт.* Пункт, разделяющий железнодорожную линию на перегоны. Раздельными пунктами являются станции, разъезды, заводские карьерные посты, путевые посты, проходные светофоры автоблокировки, а также границы блок-участков при автоматической локомотив-

ной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи.

*Разъезд.* Раздельный пункт, имеющий путевое развитие, предназначенное для скрещения и обгона поездов, а также для посадки и высадки пассажиров при наличии пассажирского движения.

*Руководитель маневров.* Работник, непосредственно руководящий действиями всех лиц, участвующих в маневрах, без указания которого машинист локомотива, производящий маневры, не имеет права приводить локомотив в движение.

*Руководитель работ.* Ответственное должностное лицо, на которое возложено руководство работами на эксплуатируемых железнодорожных путях, сооружениях и устройствах.

*Руководящий (расчетный) подъем.* Наибольший подъем, на котором поезд движется с установившейся скоростью.

*Сигнал.* Условный видимый или звуковой знак, с помощью которого подается определенный приказ.

*Сигнальный знак.* Условный видимый знак, с помощью которого даются указания определенной категории работников. К сигнальным знакам относят предельные столбики, оповестительные щиты, знаки, указывающие: границы станций, места встреч поездов проводниками, подачу свистка, остановку головы поезда, начало и конец толкания, места отключения и включения тока, конец контактной подвески, опускание и поднятие токоприемника.

*Специальный подвижной состав.* Несъемные подвижные единицы на железнодорожном ходу — снегоочистители, снегоуборочные и щебнеочистительные машины, балластеры, путеукладчики, подъемные краны и др.

*Спуск затяжной.* Спуск при следующих значениях крутизны и протяженности.

| Крутизна | Протяженность (не менее) км |
|---|---|
| От 0,008 до 0,010 . . . . . | 8 |
| От 0,011 до 0,014 . . . . . | 6 |
| От 0,015 до 0,017 . . . . . | 5 |
| От 0,018 до 0,020 . . . . . | 4 |
| От 0,021 и круче . . . . . | 2 |

*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, обслуживанию производственных цехов и участков железнодорожными перевозками, маневровую работу по расформированию и формированию поездов и технические операции с поездами, операции по приему и выдаче грузов, а в необходимых случаях и по обслуживанию пассажиров.

*Примечания.* На предприятиях, где железнодорожный транспорт по условиям работы не имеет станций, требования к станционному хозяйству и станции распространяются на весь железнодорожный транспорт предприятия.

По характеру выполняемых функций на промышленном железно-

дорожном транспорте угольной промышленности станции могут иметь следующие основные назначения:

углесборочная — расформирование и формирование поездов, принимаемых и отправляемых на станцию примыкания, на углепогрузочные и другие станции или пункты погрузки и выгрузки грузов;

углепогрузочная — обслуживание шахт, обогатительных фабрик и разрезов с погрузкой, дозировкой, взвешиванием угля в железнодорожных вагонах.

*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, весовые, вытяжные, деповские (локомотивного, вагонного, путевого хозяйств), соединительные (ведущие к контейнерным пунктам, топливным складам, базам, сортировочным платформам, к пунктам очистки, 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.

*Стрелка нецентрализованная.* Стрелка, остряки которой переводят вручную с помощью переводного механизма, расположенного непосредственно у стрелки.

*Стрелка централизованная.* Стрелка, остряки которой переводятся специальными устройствами, управляемыми из одного центрального пункта.

*Стрелочный перевод.* Устройство, служащее для перевода подвижного состава с одного пути на другой. Стрелочные переводы состоят из стрелок, крестовин и соединительных путей между ними.

*Стрелочный район.* Группа смежных стрелочных постов, находящихся под контролем одного старшего дежурного стрелочного поста.

*Стрелочный пост.* Один или несколько стрелочных переводов нецентрализованного управления, обслуживаемых одним дежурным стрелочного поста.

*Схема формирования.* Порядок расстановки вагонов в поездах в соответствии с их назначением.

*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 вручную обслуживающими их работниками.

*Торможение полное служебное.* Торможение, достигаемое снижением давления в магистрали в один прием на 150—170 кПа от установленного зарядного давления в тормозной сети, для сокращения скорости поезда или его остановки.

*Торможение служебное.* Торможение ступенями любой величины для плавного снижения скорости или остановки поезда в заранее предусмотренном месте.

*Торможение экстренное.* Торможение, применяемое в случаях, требующих немедленной остановки поезда, достигаемое путем экстренной разрядки магистрали и дающее максимальную тормозную силу.

*Тормозной путь.* Расстояние, проходимое поездом от момента перевода ручки крана машиниста или крана экстренного торможения в тормозное положение до полной остановки.

*Уклон.* Элемент продольного профиля железнодорожного пути, имеющий наклон к горизонтальной линии. Уклон для поезда, движущегося от низшей точки к высшей, называют подъемом, а обратно — спуском.

*Улавливающий тупик.* Тупиковый путь, предназначенный для остановки потерявшего управление поезда или части поезда при движении по затяжному спуску.

*Устройства двусторонней парковой связи.* Устройства для передачи указаний по движению поездов, маневровой работе, осмотру вагонов и других операций машинистам локомотивов, дежурным по паркам, составителям, дежурным стрелочных постов, работникам пути, пунктов технического осмотра и др.

*Хвост поезда.* Последняя по направлению движения поезда единица подвижного состава.

# ОГЛАВЛЕНИЕ


Введение . . . . . 3

**Раздел I. Обязанности работников промышленного железнодорожного транспорта** . . . . . 4

1. Общие требования . . . . . 4

**Раздел II. Сооружения и устройства** . . . . . 8

2. Общие положения. Габарит . . . . . 8
3. Сооружения и устройства путевого хозяйства . . . . . 11
   - Общие положения . . . . . 11
   - План и продольный профиль пути . . . . . 12
   - Земляное полотно, верхнее строение пути и искусственные сооружения . . . . . 13
   - Стрелочные переводы . . . . . 15
   - Пересечения, переезды и примыкания железнодорожных путей . 17
   - Путевые и сигнальные знаки . . . . . 23
4. Сооружения и устройства локомотивного и вагонного хозяйства . . 23
5. Сооружения и устройства станционного хозяйства . . . . . 24
6. Сооружения и устройства автоматизации, сигнализации и связи . . 25
   - Общие положения . . . . . 25
   - Сигналы . . . . . 26
   - Путевые автоматическая и полуавтоматическая блокировки . . 30
   - Электрожезловая система . . . . . 31
   - Электрическая централизация стрелок и сигналов . . . . . 31
   - Устройства дистанционного управления объектами из кабины локомотива . . . . . 32
   - Диспетчерская централизация . . . . . 33
   - Диспетчерский контроль . . . . . 33
   - Автоматическая локомотивная сигнализация и автостопы . . . 33
   - Механизация и автоматизация сортировочных горок . . . . . 33
   - Автоматизированная система оперативного управления транспортом 34
   - Ключевая зависимость стрелок и сигналов . . . . . 34
   - Станционная блокировка . . . . . 34
   - Автоматическая переездная (светофорная и оповестительная) сигнализация и автоматические шлагбаумы . . . . . 34
   - Устройства путевого заграждения . . . . . 35
   - Въездная (выездная) и технологическая сигнализация . . . . 35
   - Связь . . . . . 36
   - Линии СЦБ и связи . . . . . 37
   - Техническое обслуживание устройств СЦБ и связи . . . . . 38
7. Сооружения и устройства электроснабжения электрифицированного промышленного железнодорожного транспорта . . . . . 39
8. Осмотр сооружений и устройств и их ремонт . . . . . 43
   - Осмотр сооружений и устройств . . . . . 43
   - Ремонт сооружений и устройств . . . . . 43
9. Подвижной состав, его техническое обслуживание и ремонт . . . . 46
   - Общие требования . . . . . 46
10. Колесные пары . . . . . 49
11. Тормозное оборудование и сцепные устройства . . . . . 50
12. Техническое обслуживание и ремонт подвижного состава . . . . . 51
    - Техническое обслуживание и ремонт локомотивов . . . . . 53
    - Техническое обслуживание и ремонт вагонов . . . . . 54

**Раздел III. Организация движения поездов и маневровой работы** . . . 55

13. Общие положения. Графики . . . . . 55

14. Раздельные пункты . . . . . 56
15. Организация технической работы станции . . . . . 57
Общие требования . . . . . 57
Эксплуатация стрелочных переводов . . . . . 57
Производство маневров . . . . . 60
Формирование поездов . . . . . 65
Порядок включения тормозов в поездах . . . . . 67
Снаряжение и обслуживание поездов . . . . . 68
Постановка локомотивов в поезда . . . . . 69
16. Движение поездов . . . . . 69
Общие требования . . . . . 69
Прием поездов . . . . . 71
Отправление поездов . . . . . 73
Средства сигнализации и связи при движении поездов . . . . . 76
Порядок движения поездов . . . . . 78
Порядок вождения поездов машинистами локомотивов . . . . 79
Порядок действий при вынужденной остановке поезда на перегоне 81
Движение съемных подвижных единиц . . . . . 83
Основные термины, применяемые в Правилах технической эксплуатации промышленного железнодорожного транспорта (широкая колея) 84

НОРМАТИВНОЕ ИЗДАНИЕ

# ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПРОМЫШЛЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА (ШИРОКАЯ КОЛЕЯ)

Заведующий редакцией *Е. Г. Вороновская*
Редактор издательства *Т. Ф. Дегтярева*
Художественный редактор *О. Н. Зайцева*
Технический редактор *Л. Г. Лаврентьева*
Корректор *Е. С. Глуховская*

ОИБ № 8075

Сдано в набор 14.07.88. Подписано в печать 11.11.88. Формат 60×90 1/16. Бумага книжно-журнальная для офсетной печати. Гарнитура Таймс. Печать офсетная. Усл. печ. л. 6,00. Усл. кр.-отт. 6,25. Уч.-изд. л. 7,00. Тираж 30 000 экз. Заказ 86 ./1922—6. Цена 35 коп.

Ордена «Знак Почета» издательство «Недра», 125047, Москва, пл. Белорусского вокзала, 3.

Набрано в ордена Октябрьской Революции и ордена Трудового Красного Знамени МПО «Первая Образцовая типография» Союзполиграфпрома при Государственном комитете СССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли. 113054, Москва, Валовая, 28.

Отпечатано в московской типографии № 6 Союзполиграфпрома при Государственном комитете СССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли. 109088, Москва, Южнопортовая ул., 24.

gost.e-ecolog.ru